

Auswirkungen der Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (Opera-3) auf die Fahrausbildung in der Praxis

Massnahmenvorschläge der Fahrausbildungs-Profis für die Kat. B/BE

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8 | Postfach
CH-3001 Bern

+41 31 552 18 20
info@L-drive.ch

Bern, 15. März 2024



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
2	Generelle Ausgangslage.....	5
2.1	Obligatorische Weiterbildung – WAB-Kurse.....	5
2.2	Lernfahrten ab 17	5
2.3	Prüfung der Basistheorie	6
2.4	Fahrausbildung in den Nachbarländern.....	6
2.5	Evaluation der Regelung.....	7
3	Die praktische und theoretische Fahrausbildung im Alltag.....	8
3.1	Senkung des Mindestalters Kat. B/BE (Fahren mit 17) – Ausgangslage	8
3.2	Position zu Fahren mit 17	9
3.3	Weitere Optimierungsmassnahmen für die Fahrausbildung	11
4	Schlussfolgerungen	12
5	Massnahmenvorschläge	13

1 Zusammenfassung

Der vorliegende Evaluationsbericht untersucht die Auswirkungen der Ende 2018 vom Bundesrat beschlossenen Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (OPERA-3) für die Fahrausbildung in der Schweiz. Der besondere Fokus wird dabei auf das Mindestalter von 17 Jahren für den Erwerb des Lernfahrausweises für die Kategorien B und BE sowie die damit verbundene einjährige Lernphase bis zur Vollendung des 20. Altersjahres gelegt. Der Bericht gibt insbesondere Auskunft darüber, wie sich die neuen Bestimmungen in der Praxis auf die Fahrausbildung ausgewirkt haben.

Der Praxisbericht basiert auf den Resultaten von Workshops in allen Sprachregionen der Schweiz. Diese sind im Zeitraum vom 15. August bis 17. Oktober 2023 durchgeführt worden. Sie standen allen Fahrlehrer:innen offen. Für die Organisation und Moderation der Workshops zeichnete L-drive Schweiz verantwortlich. Finanziert wurden die Workshops vom Berufsbildungsfonds Fahrlehrer:innen, der am 1. Juni 2016 vom Bundesrat für allgemeinverbindlich erklärt worden ist.

Insgesamt zeigt der Bericht, dass die Revision der Verkehrszulassungsvorschriften kontroverse Reaktionen hervorgerufen hat. Anpassungen werden empfohlen und als notwendig erachtet, um die Verkehrssicherheit und die Qualität der Fahrausbildung zu erhöhen, zumal die Fahrlehrer:innen unisono davon ausgehen, dass sich das Prüfungsniveau in den letzten Jahren generell verschlechtert hat und dass die von den Kantonen publizierten und kommunizierten „Erfolgsquoten Führerprüfungen“ kaum als Qualitätsmerkmal taugen.

Konkret verdeutlichten die Workshops, dass Fahrlehrer:innen die ursprünglich äusserst kritisch und ablehnend beurteilte Senkung des Mindestalters für die Kategorie B nur unter der Voraussetzung, dass zusätzlich angemessene Begleitmassnahmen eingeführt werden, für unter 18-Jährige begrüssen. Allfällige Optimierungen der einjährigen Lernphase sollten sich an den im benachbarten Ausland bereits praktizierten Lösungen und Vorgaben für Laienbegleiter:innen orientieren, wobei zur optimalen Begleitung der Lernphase durch eine/n professionelle/n Fahrlehrer:in gewisse Pflichtlektionen zu prüfen sind.

Demgegenüber drängt sich für Neulenkende ab dem 18. Altersjahr eine Rückkehr zum „alten“ System auf.

Nach Ansicht der Fahrlehrer:innen muss eine eigentliche Optimierung der Verkehrszulassung mit Blick auf die Verkehrssicherheit aber vor allem auch beim Niveau der praktischen Führerprüfung und bei der Basistheorie sowie beim Verkehrskundeunterricht ansetzen. Gerade die Form der Basistheorie begünstigt aktuell oberflächliches Lernen und ist somit kaum nachhaltig. Als Empfehlung möchten die Fahrlehrer:innen beliebt machen, die Gültigkeitsdauer der Basistheorie grundsätzlich zu begrenzen. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf laufende Bestrebungen zur Förderung der Automatisierung im Strassenverkehr. Zur Steigerung der Qualität der praktischen Prüfung Kat. B ist ausserdem eine Erhöhung der Prüfungsdauer ins Auge zu fassen.

2 Generelle Ausgangslage

Am 14. Dezember 2018 hat der Bundesrat entschieden, die Führerausweisvorschriften zu revidieren. Kernpunkte der über Jahre hinweg erarbeiteten Revision zur Optimierung der Verkehrszulassung / Fahrausbildung, die unter dem Projektnamen „OPERA-3“ bekannt wurde, sind

- die Kürzung der Weiterausbildung während der Probezeit auf einen Tag;
- die Einführung der Möglichkeit, den Lernfahrausweis für Personenwagen (Kat. B) bereits mit 17 Jahren zu erwerben;
- die Einführung einer einjährigen Lernphase bis zur Vollendung des 20. Lebensjahres bis zur Prüfung und zur Erlangung des Führerausweises auf Probe.

2.1 Obligatorische Weiterbildung – WAB-Kurse

Seit dem 1. Januar 2020 dauert die obligatorische Weiterausbildung aufgrund der Revision anstelle der 16 nur noch 7 Stunden. Die obligatorische Weiterbildung muss im ersten Jahr nach der Führerprüfung absolviert werden und beinhaltet praktische Übungen und das Erleben von Fahrsituationen unter realitätsnahen Bedingungen. Als wichtiges Thema der Weiterausbildung wurde das energieeffiziente Fahren in die Verordnung aufgenommen, wobei dieses künftig auch mit Simulatoren geübt werden kann. Dagegen sind für die Verkehrssicherheit wichtige Inhalte (z.B. Unfallfolgen und psychoaktive Substanzen) weggefallen. Die Schweiz verzeichnet denn auch bereits wieder mehr Unfälle in Zusammenhang mit psychoaktiven Substanzen!

Konkret galten oder gelten aufgrund der Revision vom 14. Dezember 2018 folgende Bestimmungen:

Führerausweis auf Probe mit Ablaufdatum 2020 oder später:

- Wer über einen Führerausweis auf Probe mit Ablaufdatum 2020 oder später verfügt, muss künftig nur noch den neuen Weiterbildungstag absolvieren oder nachweisen, dass er den heutigen Weiterbildungskurs 1 besucht hat.
- Wer vor dem 31. Dezember 2019 einen Führerausweis auf Probe erworben hat, kann anstelle des neuen Weiterbildungstages den heutigen Weiterbildungskurs 1 absolvieren. Die Weiterbildung muss innerhalb von 3 Jahren absolviert werden.
- Wer nach dem 31. Dezember 2019 einen Führerausweis auf Probe erwirbt, muss die Weiterbildung innerhalb von 12 Monaten nach Ausstellung des Führerausweises auf Probe absolvieren.

Obligatorische Weiterausbildung ab 1. Januar 2020

- Die Weiterbildung dauert 7 Stunden und wird an einem Tag durchgeführt.
- Die Weiterbildung ist innerhalb von 12 Monaten nach der Erteilung des Führerausweises auf Probe zu besuchen.

2.2 Lernfahrten ab 17

- Wer den Lernfahrausweis vor dem 20. Altersjahr erwirbt, muss seit der Revision eine Lernphase von zwölf Monaten durchlaufen.
- Da das Mindestalter für den Erwerb des Führerausweises für Personenwagen nicht angehoben werden sollte, kann der Lernfahrausweis seit dem 1. Januar 2021 bereits im

Alter von 17 Jahren erteilt werden. Zudem ist es für gewisse Berufsausbildungen erforderlich, den Führerausweis bereits mit 18 zu haben. Für Personen, die den Lernfahrausweis ab dem 20. Altersjahr erwerben, brachte die Revision diesbezüglich keine Änderung.

- In der Praxis galten dabei für den Übergang komplexe Sonderbestimmungen: Damit Neulenkende des Jahrgangs 2003 die praktische Führerprüfung weiterhin mit 18 Jahren absolvieren konnten, hat der Bundesrat am 3. Juli 2019 das Übergangsrecht zur Änderung vom 14. Dezember 2018 ergänzt. (siehe Artikel 151I Absatz 1^{bis} VZV, in Kraft seit dem 1. Januar 2021). Konkret konnten Personen mit Jahrgang 2003 den Lernfahrausweis der Kategorie B (bestandene Basistheorie-Prüfung vorausgesetzt) seit dem 1. Januar 2021 mit 17 Jahren erhalten. Personen mit Jahrgang 2003, die den Lernfahrausweis 2021 erwarben, mussten diesen nicht mindestens zwölf Monate besitzen, um zur praktischen Führerprüfung zugelassen zu werden. Die praktische Führerprüfung durften sie ab ihrem 18. Geburtstag ablegen. Personen mit Jahrgang 2003, die den Lernfahrausweis erst 2022 oder später erwarben, mussten die zwölfmonatige Lernphase durchlaufen. Personen mit Jahrgang 2002 und 2001 mussten den Lernfahrausweis noch im 2020 erworben haben oder nach ihrem 20. Geburtstag erwerben, falls sie keine Lernphase von zwölf Monaten durchlaufen wollten. Personen mit Jahrgang 2002 und 2001 konnten den Lernfahrausweis der Kategorie B (Personenwagen) ab ihrem 18. Geburtstag erhalten. Wenn sie den Lernfahrausweis noch im 2020 erwarben, konnten sie im 2021 an die praktische Führerprüfung, auch wenn sie den Lernfahrausweis noch nicht während mindestens eines Jahres besitzen. Massgebend war Artikel 151I Absatz 1 VZV, der am 1. Januar 2021 in Kraft trat.

2.3 Prüfung der Basistheorie

Die Prüfung der Basistheorie kann auch nach der Revision wie bis anhin frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters abgelegt werden (Artikel 13 Absatz 1^{bis} Verkehrszulassungsverordnung (VZV)).

2.4 Fahrausbildung in den Nachbarländern

Ein Blick ins benachbarte Ausland zeigt, dass die Fahrausbildung überall strikter geregelt ist als in der Schweiz. Zudem gelten Obligatorien.

- In **Österreich** besteht ein Obligatorium für die theoretische und praktische Ausbildung. Begleitpersonen müssen ebenfalls zur Fahrschule gehen und bei Lernfahrten ein Protokoll führen.
- In **Deutschland** sind 12 Lektionen Regeltheorie sowie Fahrlektionen auf Bundesstrassen, Autobahnen sowie Nachtfahrten obligatorisch vorgeschrieben. Die Begleitperson muss eingetragen sein. Werden später noch andere Begleitpersonen in die Fahrausbildung involviert, müssen diese einen Antrag bei der Fahrerlaubnisstelle stellen.
- In **Frankreich** kann man schon mit 16 Jahren mit der Fahrausbildung beginnen. Theorielektionen sind ebenso obligatorisch wie 20 Fahrlektionen. Nach bestandener Prüfung darf während der dreijährigen Probezeit mit Fahrbegleitung gefahren werden. Dies mit reduzierter Geschwindigkeit.
- **Italien** erlaubt den Fahrunterricht ab dem 18. Altersjahr. Das Obligatorium an Fahrausbildung beträgt 6 Stunden, in denen das Befahren von Ausserortsstrecken,

Autobahn und Nachtfahrten vorgeschrieben sind. Die Begleitperson muss mindestens 10 Jahre Fahrpraxis ausweisen und darf nicht älter als 65 Jahre alt sein. Zudem kennt Italien auch Einschränkungen für die Neulenkenden: So dürfen nach der praktischen Prüfung vorerst nur Fahrzeuge mit maximaler Leistung von 50 kw/t gefahren werden, sofern keine fachkundige Begleitperson dabei ist. Ausserorts gilt in den ersten 3 Jahren nach der Prüfung eine Geschwindigkeitslimite von 90 km/h, auf Schnellstrassen 110 km/h. Das grosse rote «P» muss am Fahrzeug klar erkennbar angebracht werden.

2.5 Evaluation der Regelung

Der Bundesrat hat mit der Revision 2018 zudem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK beauftragt, spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser neuen Regelung ihre Auswirkungen zu evaluieren und anschliessend einen Bericht über die Ergebnisse der Evaluation zu veröffentlichen sowie ihm einen Antrag für das weitere Vorgehen zu stellen.

Vorliegender Erfahrungsbericht gibt erste Hinweise aus der Praxis für diese Evaluation, welche das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK aktuell erstellt.

3 Die praktische und theoretische Fahrausbildung im Alltag

Der vorliegende Erfahrungsbericht untersucht die Auswirkungen der Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (OPERA-3) in der Schweiz. Dabei wurden insbesondere die gesetzlichen Grundlagen in Bezug auf das Mindestalter für die Kategorien B und BE (Art. 6 Abs. 1 Bst. c bis VZV), den einjährigen Lernfahrausweis Kat. B (Art. 22 Abs. 1bis VZV), die unbefristete Theorieprüfung (und den unbefristeten Kurs über Verkehrskunde (Art. 13 Abs. 5 und Art. 18 Abs. 1 VZV) berücksichtigt. Die Bewertungen und Anmerkungen der Fahrlehrer:innen sowie von L-drive Schweiz, der Dachorganisation der Fahrlehrer:innen, wurden in den Bericht aufgenommen.

3.1 Senkung des Mindestalters Kat. B/BE (Fahren mit 17) – Ausgangslage

Die Senkung des Mindestalters für die Kategorie B wurde von der Fahrlehrerschaft als ursprünglich ungeeignet betrachtet, weshalb sie von den Fahrlehrerverbänden Schweiz, Fahrlehrerverband SFV und der Fédération Romande des Écoles de Conduite auch bekämpft worden ist. Folgende Gründe haben im Zuge des Vernehmlassungsverfahrens zur Ablehnung des Mindestalters für den Erwerb des Lernfahrausweises Kat. B geführt:

Die Fahrlehrer in der Schweiz haben die Senkung des Mindestalters für das Fahren mit 17 (Fahren 17) ursprünglich mit nachfolgenden Überlegungen abgelehnt, bei denen die Verkehrssicherheit im Zentrum steht:

Die Senkung des Mindestalters auf 17 Jahre wurde primär aus Sicherheitsüberlegungen abgelehnt. Jüngere Fahrer:innen würden – so die Argumentation – aufgrund mangelnder Erfahrung und Reife ein höheres Unfallrisiko darstellen. Diverse Studien haben denn auch gezeigt, dass vor allem junge Fahrer (!), insbesondere in den ersten Jahren nach Erhalt des Führerausweises, ein höheres Unfallrisiko haben. Diese Risiken sind oft auf Unerfahrenheit und mangelnde Reife im Umgang mit den Herausforderungen des Strassenverkehrs zurückzuführen, wobei junge Männer tendenziell ein höheres Unfallrisiko haben als Frauen. Studien führen dies auf unterschiedliche Fahrverhaltensweisen und eine erhöhte Risikobereitschaft von jungen Männern zurück. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Neben biologischen/entwicklungspsychologischen Unterschieden spielen auch soziale-kulturelle Einflüsse sowie der sog. „Peer-Druck“ (Gruppendruck) bei jungen Männern eine gewisse Rolle.

Zu den Hauptfaktoren, die das höhere Unfallrisiko junger Fahrer beeinflussen, gehören denn auch überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung durch Mobiltelefone und Mitfahrer, Alkoholkonsum, mangelnde Kenntnisse der Verkehrsregeln und fehlende Erfahrung in verschiedenen Verkehrssituationen. Damit einher geht bisweilen, dass sich die Behörden in dieser Altersgruppe zusehends mit sog. „Autoposern“ konfrontiert sehen.

Fahrlehrer:innen waren deshalb bereits 2017/18 dezidiert der Auffassung, dass angemessene Begleitmassnahmen notwendig sind, um sicherzustellen, dass junge Fahrer während der Lernphase angemessen unterstützt und auf die Verantwortung des Fahrens vorbereitet werden.

Studien haben die Wirksamkeit von Begleitmassnahmen für junge Fahrer, wie beispielsweise das begleitete Fahren, untersucht. Sie haben gezeigt, dass solche Massnahmen dazu beitragen können, das Unfallrisiko junger Fahrer zu reduzieren – wenn sie richtig umgesetzt werden!

Demgegenüber haben Bundesrat und Bundesamt für Strassen ASTRA stets auf die (potenziellen) Vorteile der einjährigen Lernphase hingewiesen:

- **Sammeln von Erfahrung:** Während einer einjährigen Lernphase können Neulenkende mehr praktische Erfahrung sammeln, wenn sie aktiv am Strassenverkehr teilnehmen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU geht davon aus, dass bis zur Prüfung ca. 3'000 Kilometer Fahrpraxis gesammelt werden sollte, damit der Verkehrssicherheit Genüge getan wäre. Dies würde es ermöglichen, Fahrkompetenzen zu erlangen und verschiedene Verkehrssituationen zu bewältigen, was dazu führt, dass Neulenkende sicherer unterwegs sind.
- **Unfallprävention:** Die zusätzliche Fahrpraxis kann – wenn sie korrekt durchgeführt wird – zweifellos dazu beitragen, das Unfallrisiko junger Fahrer:innen zu reduzieren. Die Lernphase ermöglicht es ihnen, unter professioneller Anleitung bessere Fahrtechniken zu entwickeln und sich mit den Herausforderungen des Strassenverkehrs vertraut zu machen.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die Effektivität einer einjährigen Lernphase von verschiedenen Faktoren abhängt, einschliesslich der Struktur der Lernphase (Lernaufbau/Kompetenzenvermittlung) und der Begleitmassnahmen, die bestehen. Deshalb muss sichergestellt werden, dass die jungen Fahrer:innen während dieser Phase angemessen betreut und unterstützt werden, um die gewünschten Vorteile zu erzielen. Daher sind klare Richtlinien und Schulungsmassnahmen entscheidend, um sicherzustellen, dass die Lernphase effektiv ist.

3.2 Position zu Fahren mit 17

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Änderung von Art. 22 Abs. 1bis VZV (Fahren mit 17, einjähriger Lernfahrausweis) sowohl Vorteile als auch zahlreiche Nachteile gebracht hat, ohne dass von einer Optimierung gesprochen werden könnte:

Vorteile der geltenden Bestimmungen:

1. Mit der einjährigen Lernphase bestünde die Möglichkeit, den Zeitdruck für die Fahrschüler:innen zu reduzieren. Dies ist als positiv zu bewerten, da einerseits das Lernklima angenehmer wird und optimaler auf die individuellen Bedürfnisse, Fähigkeiten und Lernfortschritte der einzelnen Fahrschüler:innen eingegangen werden kann.
2. Die Verteilung der Fahrstunden und der privaten Übungsfahrten auf ein Jahr würde es den Fahrschüler:innen erlauben, ihre Fahrpraxis in verschiedenen Jahreszeiten zu erlangen und so die Fähigkeiten/Kompetenzen bereits vor der Prüfung zu erweitern.
3. Die Möglichkeit, insgesamt mehr Fahrpraxis zu erlangen (bis zu 3'000 km!) wird als sehr positiv und sinnvoll beurteilt. Indessen zeigen die Erfahrungen, dass die Fahrschüler:innen seit der Änderung der Vorschriften hiervon kaum Gebrauch machen (vgl. Nachteile), zumal es aktuell auch keine in der gesamten Branche anerkannten Mittel zur Kontrolle gibt und derartige Arbeitsinstrumente geschaffen werden müssen.
4. Die Möglichkeit, die Ausbildung gut zu planen und die Prüfung mit 18 Jahren abzulegen, wird als Chance für Fahrschüler:innen angesehen.
5. Die Idee, dass Lernende auch von «geeigneten» Laienbegleiter:innen und deren Erfahrung profitieren können, ist zu begrüssen und kann als ein weitere Vorteil der Massnahme gesehen werden.

Nachteile der geltenden Bestimmungen:

Daneben hat sich seit dem 1. Januar 2021 aber auch gezeigt, dass die neuen Bestimmungen von Art. 6 Abs. 1 Bst. c bis VZV und Art. 22 Abs. 1bis VZV in ihrer heutigen Form aber auch zahlreiche Nachteile mit sich bringen. Die in der Praxis gesammelten Erfahrungen sind dabei überall dieselben und werden weitgehend von allen Workshop-Teilnehmenden in dieser Form geteilt. Insofern handelt es sich also nicht um „Einzeleindrücke“. Die Nachteile zeigen sich in der Praxis und beeinflussen den Berufsalltag der Fahrlehrer:innen / Fahrschulen negativ. Sie dürften sich – so die Befürchtung – dereinst aber vor allem auch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken:

- Die Rückmeldungen der Fahrlehrer:innen in den gesamtschweizerisch durchgeführten Workshops verdeutlichen, dass die theoretischen Grundlagen bei den 17-Jährigen wie auch bei „älteren“ Fahrschüler:innen oftmals weitgehend fehlen resp. bei jenen, welche den Beginn der praktischen Fahrausbildung aufgrund der 12-monatigen Lernphase hinausschieben, bereits wieder vergessen gegangen sind. Die Erfahrungen deuten insgesamt darauf hin, dass die Regeltheorie oft vernachlässigt wird, wenn mit dem professionellen Fahrunterricht zu lange gewartet wird. Der praktische Fahrunterricht muss deshalb sehr oft nochmals mit dem Vermitteln des theoretischen Grundlagenwissens gestartet werden, was weder im Sinne des Erfinders, noch der Fahrschüler:innen sein dürfte. Die theoretische Grundausbildung (Basisstheorie) muss zwingend verbessert und grundsätzlich überarbeitet werden.
- Hinzu kommt, dass viele Fahrschüler:innen „mit Vorkenntnissen“ in vielen Fällen, bereits falsche Gewohnheiten erlernt haben. Anstatt mit dem Erlernen neuer Fähigkeiten beginnen zu können, müssen deshalb oftmals falsche Gewohnheiten zuerst korrigiert werden.
- Aufgrund der 12-monatigen Lernphase wird der Lernprozess häufig unterbrochen, was zu Rückschritten führt. Automatismen müssen ständig wieder korrigiert werden, was oft nur während des Fahrunterrichts erfolgen kann. Die praktische Fahrausbildung ist deshalb auch für die Fahrschüler:innen in vielen Fällen komplizierter und umständlicher geworden, was der Lernmotivation wenig zuträglich ist. Die Motivation der Fahrschüler:innen sinkt während der langen Lernphase, und die Angst vor einer hohen Anzahl von Lektionen ist spürbar, zumal mit der Einführung des „Fahrens mit 17“ der Gruppendruck partiell steigt, mit 18 Jahren die Prüfung rasch absolvieren zu können. Fazit: Die Ausbildung wird so insgesamt als unstrukturiert wahrgenommen und scheint ausschliesslich auf die Prüfung ausgerichtet zu werden, womit die Nachhaltigkeit des Erlernten nicht gestützt, sondern reduziert wird.
- Es ist unter diesem Aspekt zu bezweifeln, ob Fahrschüler:innen darüber hinaus effektiv viele private Lernfahrten absolvieren. In der Praxis gilt es als Tatsache, dass die einjährige Lernphase nur selten genutzt wird, um tatsächlich mehr Fahrerfahrung zu sammeln. Von den 3'000 Kilometern Fahrpraxis, welche die BFU empfiehlt, sind die meisten Fahrschüler:innen jedenfalls weit entfernt, zumal das Sammeln von Fahrpraxis stark von der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Laienbegleiter:innen abhängt. Es ist zu bezweifeln, dass private Laienbegleiter:innen nur aufgrund der neuen Bestimmungen mehr Zeit ins private Lernen investieren (können) als vor 2021. Im Gegenteil: Wegen der langen Lernphase dürfte eher das Gegenteil der Fall sein.
- Letzteres ist insofern beunruhigend, da Laienbegleiter:innen im Konzept der neuen Fahrausbildung eine zentrale Rolle spielen und sich mit den Fahrlehrer:innen abwechselnd ergänzen und austauschen sollten. Fehlt dieser Part, wird das neue Regime zum „Papiertiger“ und hinfällig.

Fazit: Es scheint zwingend angezeigt, die Struktur und die Begleitmassnahmen der Massnahmen nochmals ernsthaft und vorurteilslos zu überdenken, so wie Art. 151 m VZV dies vorsieht.

Dies um sicherzustellen, dass die Fahrausbildung effektiver und sicherer wird. Hierbei besteht auch Bedarf an klareren Vorgaben für Fahrlehrer:innen und Laienbegleiter:innen, so dass Fahrschüler:innen in der Praxis besser und geordneter unterstützt werden können. Eine engere Zusammenarbeit zwischen der Fahrlehrerschaft und den Laienbegleiter:innen auf der einen, aber auch zwischen Fahrlehrerschaft und Verkehrsbehörden ist unerlässlich, um die bestmögliche Lösung für die Ausbildung von Fahranfänger:innen in der Schweiz zu finden.

3.3 Weitere Optimierungsmassnahmen für die Fahrausbildung

Darüber hinaus haben die Workshops aber auch klar zutage gefördert, dass die Fahrlehrer:innen auf weitere Reformen drängen:

Die unbefristete Gültigkeit der Basistheorieprüfung und des Kurses über Verkehrskunde ist angesichts der vielen Veränderungen, welchen die Mobilität, der Strassenverkehr und die Rechtssetzung aktuell und in den kommenden Jahrzehnten unterliegen, kaum mehr zeitgemäss. Oberflächliches Lernen der Theorie und Unkenntnis über geltende Bestimmungen/Verkehrsvorschriften stellen auch (oder gerade!) bei fortschreitender Automatisierung im Strassenverkehr ein grosses Risiko dar. Die unbefristete Gültigkeitsdauer der Basistheorieprüfung und des Kurses über Verkehrskunde (Art. 13 Abs. 5 und Art. 18 Abs. 1 VZV) ist deshalb in Frage zu stellen.

Zudem sind gewisse begriffliche Unschärfen in den Regelwerken generell zu beseitigen, so dass die Vorgaben/Vorschriften klar sind. Wir denken hierbei etwa an die Benutzung von Autobahnen und Autostrassen: Begriffe wie *Prüfungsreife* müssen auf Verordnungs- oder Weisungsstufe klar definiert werden. Eine blossige Anmeldung zur Führerprüfung ist keine geeignete Definition, damit Autobahnen und/oder Autostrassen auf Lernfahrten benutzt werden dürfen.

L-drive Schweiz hat dazu bereits Vorschläge unterbreitet.

4 Schlussfolgerungen

Die Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (OPERA-3) im Jahre 2018 ist in der Schweiz unterschiedlich aufgenommen worden. Der Bundesrat war sich dessen bewusst, zumal man mit den Massnahmen gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. c bis VZV und Art. 22 Abs. 1bis VZV Neuland betreten hat. Entsprechend wurde deshalb auch eine eigentliche Überprüfung der Bestimmungen in der Verordnung stipuliert (Art. 151 m VZV). Diese Überprüfung muss ergebnisoffen und zwingend von einer unabhängigen Stelle durchgeführt werden und sollte nicht nur der Legitimation ursprünglich umstrittener Massnahmen und Entscheide dienen. Hierfür steht mit der Verkehrssicherheit zu viel auf dem Spiel.

Es ist empfehlenswert, die eingeführten Änderungen zu überdenken und möglicherweise Anpassungen vorzunehmen, um die Verkehrssicherheit und die Qualität der Fahrerausbildung zu verbessern. Die Workshops der Fahrlehrer:innen haben gezeigt, dass die Fahrlehrerschaft hierfür Hand bietet – gerade weil das neue System nicht einwandfrei funktioniert und nicht gewollte Nebeneffekte hat.

5 Massnahmenvorschläge

Aufgrund der gemachten Erfahrungen und der Rückmeldungen der Fahrlehrer:innen aus der ganzen Schweiz schlägt L-drive Schweiz folgende Massnahmen zur Optimierung der Verkehrszulassungsvorschriften für die Kat. B/BE vor:

Ja zu Fahren mit 17 – unter Voraussetzungen

1. Der Erwerb des Lernfahrausweises (LFA) soll weiterhin ab 17 Jahren möglich sein, wobei die Prüfung frühestens mit 18 Jahren absolviert werden darf. Dies gibt den Jugendlichen die Wahlmöglichkeit und mehr Flexibilität. Eine 1-jährige Lernphase wäre damit ausser für die 17-Jährigen nicht mehr zwingend, aber möglich. Für 18-Jährige und älter soll die Dauer der Lernphase nicht mehr definiert werden.
2. Lernfahrer:innen sollen bis zu zwei private Begleitpersonen mit einwandfreiem Leumund (keine strafrechtlich relevanten Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht) auswählen können. Diese sind mindestens 26 Jahre alt und seit fünf oder mehr Jahren im Besitz eines gültigen unbefristeten Führerausweises der Kat. B. Die Laienbegleiter:innen werden im LFA der Neulenkenden eingetragen.
3. Laienbegleiter:innen müssen vor der ersten Fahrt eine Einführung bei einer/einem Fahrlehrer:in ihrer Wahl absolvieren, mit der/dem sie sich während der Lernphase regelmässig aktiv austauschen.
4. Die Lernphase muss besser strukturiert werden. Zudem muss die Prüfung der Basistheorie wie beim Kurs über die Verkehrskunde grundsätzlich überarbeitet werden. Sie darf beim Erwerb des Lernfahrausweises (LFA) höchstens 6 Monate zurückliegen.
5. Generell muss das Prüfungsniveau erhöht werden. Dieses ist absolut zentral für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sofern das Prüfungsniveau effektiv erhöht werden kann, kann von Massnahmen für die Laienbegleiter:innen eventuell abgesehen werden.
6. Schliesslich sind gewisse begriffliche Unschärfen in den Regelwerken generell zu beseitigen, so dass die Vorgaben/Vorschriften klar sind. Wir denken hierbei etwa an die Benutzung von Autobahnen und Autostrassen: Begriffe wie *Prüfungsreife* müssen auf *Verordnungs- oder Weisungsstufe* klar definiert werden. Eine blossige Anmeldung zur Führerprüfung ist keine geeignete Definition, damit Autobahnen und/oder Autostrassen auf Lernfahrten benutzt werden dürfen.