



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung betreffend den Kurs über Verkehrskunde

sowie zur

Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV)

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera

Effingerstrasse 8 | Postfach

CH-3001 Bern

+41 31 552 18 20

info@L-drive.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Version bis am **30.09.2024** an folgende E-Mail-Adresse: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Fragen

Entwurf der Verkehrszulassungsverordnung (E-VZV):

1. Sind Sie einverstanden, dass der Kurs über Verkehrskunde neu vor der Basistheorieprüfung absolviert werden muss (Art. 13 Abs. 1^{ter} E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Verschiebung des Verkehrskunde-Unterrichts VKU vor die Basistheorieprüfung halten wir für sinnvoll und zweckmässig. Diese Änderung ermöglicht es den Fahrschüler:innen, sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt mit grundlegenden Aspekten des Fahrens, einschliesslich der FAS, auseinanderzusetzen. Dies führt – sofern Grundlagenwissen effektiv fundiert vermittelt werden kann – zu einer vertieften Auseinandersetzung mit den Inhalten und fördert eine allseits identische, der Verkehrssicherheit dienende Fahrausbildung von Beginn an.

Voraussetzung hierfür ist jedoch in jedem Fall, dass dem Verkehrskunde-Unterricht genügend Zeit eingeräumt wird und einheitliche und zugelassene Lehrmittel verwendet werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die angehenden Fahrschüler:innen bei allen VKU-Anbietern einheitlich, umfassend und qualitativ hochstehend unterrichtet werden, damit die entsprechenden Fragen der Basistheorieprüfung auch korrekt beantwortet werden können.

2. Sind Sie einverstanden, dass der Kurs über Verkehrskunde neu frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf (Art. 18 Abs. 2 E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art.18 Abs. 2 hält neu fest, dass der VKU frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf. Um eine allzu starre Regelung mit einem fixen Mindestalter zu vermeiden, soll mit analogem Vorgehen wie bei der Basistheorieprüfung (BTP) (Art. 13 Abs. 1 bis VZV), der VKU frühestens sechs Monate **vor dem vorgeschriebenen Mindestalter** abgelegt werden dürfen. Damit soll verhindert werden, dass der VKU von allzu jungen Personen absolviert wird und dadurch unnötig viel Zeit zwischen Absolvierung des VKU und der BTP verstreichen würde. Damit den Fahranfängerinnen und Fahranfänger dennoch genügend Zeit verbleibt, den VKU vor der BTP zu absolvieren, wird vorgesehen, dass dieser frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf.

Diese Regelung begrüssen wir grundsätzlich sehr. Indessen möchten wir dennoch darauf hinweisen, dass Absolvent:innen der Kat. A1 in diesem Fall den VKU bereits mit 14 1/2- Jahren absolvieren. Das ist einerseits sehr jung, andererseits verstreicht bis zum Erreichen des 17. Altersjahres für die Kat. B eine (in diesem Alter) relativ lange Frist, so dass bei einem allfälligen Kategoriestieg der bereits absolvierte VKU nur noch beschränkt dienlich ist (insbesondere auch hinsichtlich der Themen Automatisierung/FAS). Wir möchten deshalb beliebt machen, dass sich der Bundesrat diesbezüglich ausdrücklich Anpassungen vorbehält, wenn notwendig.

3. Sind Sie einverstanden, dass die Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht nach Artikel 24 der Fahrlehrerverordnung vom 28. September 2007 die Qualität des Kurses über Verkehrskunde sowie der Lehrmittel kontrollieren und diese Tätigkeit an Dritte delegieren können (Art. 18 Abs. 6 E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Art. 18 Abs. 6 hält neu ausdrücklich fest, dass die Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht nach Artikel 24 der Fahrlehrerverordnung vom 28. September 2007 die Qualität des Kurses über Verkehrskunde sowie der Lehrmittel kontrollieren. Sie können diese Tätigkeit an Dritte delegieren.

L-drive Schweiz begrüsst dies explizit und ist auch bereit, die Kantone diesbezüglich zu unterstützen. Entsprechend müsste eine derartige Aufgabe von den Kantonen an ein schweizweites Gremium delegiert werden. Nur so kann die Qualitätssicherung der Kursinhalte sowie der Lehrmittel schweizweit vereinheitlicht werden.

Zur Genehmigung der Lehrmittel wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe «Revision VKU» eine Qualitätsprüfung durch ein Fachgremium gefordert. Dieser Vorschlag wurde verworfen. Dies ist jedoch zwingend notwendig, um die Qualität der Wissensvermittlung sicherzustellen und dass die entsprechenden Fragen der Basistheorieprüfung beantwortet werden können. Aus Sicht von L-drive Schweiz muss dies korrigiert werden.

Lehrmittelhersteller sollten die Pflicht erhalten, ihre Produktangebote durch ein Fachgremium genehmigen zu lassen. Greifen Kursveranstalter wahlweise auf andere Kursunterlagen zurück (Dokumentationen), so sind auch diese vorgängig zu prüfen.

Die Einhaltung der neuen Kursinhalte muss zudem mittels eines schweizweit einheitlichen Kriterienkataloges (Checkliste) durch geschulte Auditoren erfolgen. Der Kriterienkatalog sollte auch Anforderungen an Tiefgang und Umfang der inhaltlichen Elemente sowie methodisch-didaktische Aspekte beinhalten. Ohne klare Vorgaben zu den zu verwenden Lehrmittel entsteht bei der Kontrolle eine Willkür, da sich die Auditor:innen nicht auf eine notwendige Grundlage stützen können (wie z.B. Umfang, Qualität, Inhalte) Entsprechend verweisen wir auch auf unsere Forderung, dass der Lernplan mit Zeitangaben zu den einzelnen Lerninhalten ergänzt werden muss.

Die Kriterien müssen mit L-drive Schweiz abgesprochen und definiert, sowie überprüft/auditert sowie die entsprechenden Sanktionen umgesetzt werden können.

4. Sind Sie einverstanden, dass die Inhalte des Kurses über Verkehrskunde neu Bestandteil des Prüfungsstoffes der Basistheorieprüfung bilden und somit an der Basistheorieprüfung abgefragt werden können (Art. 13 Abs. 1 VZV i.V.m Anhang 11 E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist wichtig, dass die neuen Inhalte des VKU auch inhaltlicher Teil der Basistheorieprüfung BTP werden. Nur so kann die Relevanz des Gelernten sowie die Motivation der Zielgruppe, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen, erhöht werden. Gerade

die mangelnde Erfahrung sowie das jugendliche Risikoverhalten sind die Hauptgründe für die hohen Unfallraten von Neulenkenden.
Bei der Neugestaltung der Basistheorieprüfung ist in diesem Sinne die Integration von Fragen zur Gefahrenwahrnehmung (Gefahrenwahrnehmungstest) ein wesentliches Element zur Senkung der Unfallzahlen bei Neulenkenden. Solche Tests werden in einigen europäischen Ländern bereits als wirksame Instrumente eingesetzt, um mangelnder Erfahrung entgegenzuwirken. Auch Fragen zu Fahrmotiven und Einstellungen (auf Grundlage der GDE-Matrix), die zu einem sicheren Verkehrsverhalten beitragen, sowie zu den Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen müssen integriert werden.

Entwurf der Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV):

5. Sind Sie mit den Inhalten des Kurses über Verkehrskunde einverstanden, insbesondere, dass neu das Thema Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS) im Kurs über Verkehrskunde integriert wird (Anhang E-VKUV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir befürworten es ausdrücklich, dass die Thematik der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme als Unterrichtsblock in den VKU integriert werden soll. Angesichts der zunehmenden Verbreitung dieser Technologien ist es essentiell, dass Fahrschüler:innen deren Funktionsweise, Grenzen und Risiken kennenlernen. Dies trägt erheblich zur Verkehrssicherheit bei und bereitet die Fahrschüler:innen optimal auf die Herausforderungen des modernen Strassenverkehrs vor. Mehr als fraglich ist jedoch, ob es zielführend ist, dass bei einigen Fahrschüler:innen zwischen der VKU-Absolvierung und der Anwendung (14 ½-jährige der Kat. A1 kommen frühestens mit 17 Jahren mit FAS in Berührung -> siehe auch unsere Bemerkungen zu Frage 2)

Es sei an dieser Stelle allerdings darauf hingewiesen, dass nicht bloss Neulenkende systematisch mit der Thematik der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme vertraut gemacht werden müssen. Vielmehr betrifft das Thema in den kommenden Jahren im Zuge der fortschreitenden Automatisierung alle Automobilist:innen und Motorradfahrenden. Unter dem Aspekt des lebenslangen Lernens muss die Thematik der Automatisierung / Fahrerassistenzsysteme konzeptionell in eine lebenslange (obligatorische) Weiterbildung für alle überführt werden. Wir verweisen diesbezüglich auch auf unsere Stellungnahme vom 30. Januar 2024 im Rahmen der Vernehmlassung zur Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV).

Weitere Bemerkungen zu den Änderungsprojekten:

6. Haben Sie weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen**Bemerkungen / Änderungsantrag:**

Die derzeitige Planung sieht vor, dass durch die Aufnahme der FAS im VKU für andere Themen deutlich weniger Zeit zur Verfügung steht. Dies ist bei weitem nicht ausreichend, um das notwendige Basiswissen zu vermitteln. Der VKU bleibt eine «Schnellbleiche».

Wir beantragen daher,

- die Gesamtstundenanzahl des VKU auf mindestens 16 Stunden zu erhöhen. Diese Erhöhung ist notwendig, um den gestiegenen Anforderungen, der erweiterten Themenvielfalt, sowie der Basistheorieprüfung gerecht zu werden.
- dass nur geprüfte und zugelassene Lehrmittel verwendet werden dürfen, so dass der Unterricht der notwendigen Qualität gerecht wird und den künftigen Fahrschüler:innen die geforderten Unterlagen zur Verfügung stehen, um sich nach dem VKU auf die Basistheorieprüfung vorbereiten zu können.

Begründung:

In der Vergangenheit wurde der VKU immer wieder weiter ergänzt und thematisch erweitert, ohne aber die nötigen, zeitlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Zuletzt hat man im Zuge der Revision der Verkehrszulassungsverordnung VZV im Jahr 2018 (Opera-3) mit dem Abbau der Weiterbildungspflicht bei den WAB-Kursen von zwei auf einen Tag die Aus- und Weiterbildung bereits reduziert. Im Zuge dieses Abbaus wurden mehr Lerninhalte in die Grundausbildung und damit auch in den VKU verschoben. Es ist daher zwingend erforderlich, den gestiegenen Anforderungen an die Grundausbildung mit einer Erhöhung der Unterrichtsstunden im VKU Rechnung zu tragen. Nur so kann eine fundierte Ausbildung gewährleistet werden, wobei mit einem modernen VKU die Grundlage für die gesamte Auto- und Motorrad-Mobilitäts-Karriere gelegt wird. Weiter ist in der aktuellen VKU-Weisung enthalten, dass «das Rahmenprogramm aufzeigen soll, wie die Ziele gemäss Artikel 18 Absatz 4 VZV erreicht werden können. Es müssen nicht zwingend alle aufgeführten Inhalte vermittelt werden.» Diese Anmerkung zeigt, dass der Themenumfang offensichtlich bereits jetzt zu gross ist und die Fahrlehrer:innen eine didaktische Reduktion vornehmen müssen. Da aber nun der gesamte Inhalt unterrichtet werden muss (!), muss auch die dazu benötigte Zeit zur Verfügung stehen.

Weiter **beantragen wir**, dass Art. 9 E-VKUV ersatzlos gestrichen wird, da die Kursteilnahme elektronisch erfasst wird (Art. 8 Abs. 2 E-VKUV), bereits heute keine physischen Bestätigungen mehr abgegeben werden und das Bestehen der Basistheorieprüfung Beleg für die Absolvierung des VKU ist.

Im Anhang 11 Ziffer II. 1.2.4 Regeln für die umweltfreundliche Benützung des Fahrzeugs wird zudem noch immer auf die geschalteten Fahrzeuge fokussiert. Den Automaten oder Elektrofahrzeugen wird keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt. Unseres Erachtens sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Einfluss Gangwahl; Eco-Modus
- Beschleunigung
- Gaspedalstellung
- Berg- / Talfahrt
- Vorausschauen / Abstand
- Schubabschaltung

- Segeln
- Schwung nutzen
- Konstantfahrt.