

# Änderung der Verkehrszulassungsverordnung, der Verkehrsregelnverordnung und der Verkehrsversicherungsverordnung"

---

Die Vernehmlassung ist abrufbar unter

[http://www.astra.admin.ch/media/vernehmlassung\\_svg\\_v2/vzv\\_d.pdf](http://www.astra.admin.ch/media/vernehmlassung_svg_v2/vzv_d.pdf)

## Stellungnahme

### **Zweiphasen-Ausbildung**

1 Sind Sie mit der vorgeschlagenen Konkretisierung der Zweiphasen-Ausbildung (Betroffene Führer-ausweisinhaber, Umfang, Anforderungen an Veranstalter, Moderatoren und Übungsplätze) einverstanden? (Art. 27a - 27d, 64a - 64e und 151f Abs. 2 und 3 EVZV)

Nein

### **Bemerkung(en):**

Wir schlagen vor, im Verordnungstext nur 27a Abschnitt 1 beizubehalten und die Konkretisierung der Zweiphasen-Ausbildung in einer Wegleitung auszuformulieren.

Z.B. mit folgendem Wortlaut:

Abschnitt <sup>2</sup>: Die Ausgestaltung der obligatorischen Weiterbildung wird in einer Wegleitung beschrieben, welche Auskunft gibt über Konzept, Umsetzung, und Qualitätskontrolle. Das ASTRA erarbeitet dazu die Grundlagen und Kursunterlagen.

Art. 27b - 27 d sind zu streichen.

### **Begründung:**

Die Unwägbarkeiten und offenen Fragen, die mit dieser obligatorischen Weiterausbildung verbunden sind, können nicht mit einem Verordnungstext gelöst werden. Hier wird sich die Praxis einspielen müssen. Wegleitungen können der Praxis besser angepasst werden.

Zum bestehenden Verordnungsentwurf möchten wir folgende Einwände anbringen:

(Wie im Begleitbrief erwähnt, äussern wir uns nur zum Aspekt "Erhöhung der Verkehrssicherheit").

Art. 27

**Die Zielsetzung der Weiterbildung** in Bezug auf das übergeordnete Ziel "*Vesipo/Senkung der Unfallzahl bei Neulenkern*" ist unklar.

Im Weiterbildungs-Modul 1A/1B fehlt das Ziel "**Bewusstseinsbildung: Lenken eines Motorfahrzeugs stellt ein Gefährdungspotenzial für schwächere Verkehrsteilnehmende dar**".

Ohne diese Bewusstseinsbildung ist das Kursziel dieses Moduls, nämlich "in gefährlichen Situationen angemessen reagieren zu können" unter Umständen kontraproduktiv zur Senkung der Unfallzahl bei Neulenkern. Eine bessere Fahrzeugbeherrschung (ohne Einstellungsveränderung) kann bei dafür prädestinierten Neulenkern/Neulenkerninnen zu einem rücksichtsloseren und rasanteren Fahrstil führen!

**Zum Begriff "gefährliche Situationen erkennen"**: Es ist erwiesen, dass die schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht als Gefahr wahrgenommen oder allenfalls aus einer verzerrten Perspektive erkannt werden: So werden z.B. bei Stillstand in der Auto-Kolonnen rechts vorfahrende Velofahrer/innen vielfach als "potenzielle Kratzgefahr am Lack" wahrgenommen und entsprechend mit "Weg abschneiden" sanktioniert/unfallgefährdet.

**Kursaufbau und Kursorganisation**: Im Hinblick auf Vesipo präsentiert sich der **Kursaufbau** konzeptlos resp. es lässt sich aus der Verordnung nicht ablesen, wie das Kurskonzept aussieht:

Ablesbar ist, dass gesamtschweizerisch kein einheitliches Weiterbildungskonzept geplant ist ( z.B. in der Formulierung "Sie wird Gesuchstellern erteilt, wenn sie (...) über das geeignete Unterrichtsmaterial verfügen").

Ebenso lässt sich aus der Verordnung nicht ablesen, wie die **Kursorganisation** aussieht. Einzig steht fest, dass nur "grosse" Anbieter in Frage kommen, die mindestens 4 festangestellte "Moderatoren", die entsprechenden Räumlichkeiten und das entsprechende Gelände haben – ein noch ungelöstes Problem, insbesondere für kleinere Kantone.

Festgehalten ist zudem die Kursdauer: 3x 8 Std. (= 3x 10 Lektionen): Kurstage mit 10 Lektionen / pro Tag sind unrealistisch lang (Module 2 und 3 am selben Tag).

**Die Standards zur Strukturqualität** der Kurse sind nicht formuliert.

- So ist von "geeigneten Unterrichtslokalitäten, -plätzen und -materialien" die Rede, ohne dies zu präzisieren.
- In der Verordnung ist nicht festgehalten, ob die Kursanbieter ein Kurskonzept eingeben müssen.
- Die "Moderatoren/Moderatorinnen" müssen erst noch "ausgebildet" (durch wen? qualifiziert durch wen?) werden, sollen aber schon im Jahr 2005 im Einsatz sein.
- Das Ausbildungskonzept für diese Moderatoren/Moderatorinnen klafft in Bezug auf die formulierten Lernziele und Lerninhalte auseinander. Wir bemängeln hier insbesondere, dass die Ebene "Übungen zur Bewusstseinsbildung der potenziellen Gefahr von Motorfahrzeugen für schwächere Verkehrsteilnehmende" fehlt.

### **Vorschlag**

Den Anbietern sind klare Vorgaben bezüglich den Kursinhalten, Kurszielen und dem abzugebenden Kursmaterial zu machen – Dinge, die sich besser in einer Wegleitung denn in einer Verordnung regeln lassen.

Es ist davon auszugehen, dass Autofahren lernen heute Teil der Allgemeinbildung ist. Das heisst, dass nicht alle Besitzer/innen eines Führerausweises gleichzeitig auch regelmässige Benutzer/innen eines Autos sind oder dies planen. Aus der Sicht des Umweltschutzgedankens und der Verkehrssicherheit sollten jene Lenker/innen, die nur dann Auto fahren, wenn sie nicht darauf verzichten können, **positiv** und keinesfalls negativ diskriminiert werden. Dies ist bei der Ausgestaltung der Weiterausbildungskurse mitzubedenken.

Art. 51 und Art. 54

Damit die Fahrlehrer- und Moderatorenausbildung eine gesamtschweizerisch gleichmässige Qualität aufweist, sollte die Schaffung eines eidg Fachausweis (BBT) angestrebt werden. Die Überarbeitung dieser beiden Artikel drängt sich auch im Hinblick auf das neu in Kraft zu tretende BBG und BBV auf – und die jährlich rund 80 000 obligatorisch weiterzubildenden Personen.

### **Die folgenden Fragen fallen nicht in unsere Fachkompetenz. Wir nehmen dazu keine Stellung** **Fahruntfähigkeit**

*3 Soll bei einer Alkoholisierung zwischen 0,5 und 0,79 Promille auf die Blutprobe verzichtet und das Ergebnis der Atemalkoholmessung als genügender Nachweis anerkannt werden?*

*4 Soll auf die ärztliche Untersuchung verzichtet werden, wenn keine Anzeichen auf zusätzliche Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch Betäubungs- oder Arzneimittel vorliegen?*

(Art. 142c Abs. 2 E-VZV)

### **ADMAS-Register**

*Sollen im Register der Administrativmassnahmen (Führerausweisentzüge, Verwarnungen usw.) auch die Eröffnungen von Administrativverfahren eingetragen werden (Art. 8 Bst. g Ziff. 2 E-ADMAS-Reg-V)*

### **Mindestdeckungssummen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung**

*Sind Sie mit einer Erhöhung der Mindestversicherungssummen einverstanden? (Art. 3, 12 und 35 VVV)*

Zürich, 14. Oktober 04 /SVK/db

Der Präsident: Frans de Baan