



31. August 2018

Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (Revision der Führerausweisvorschriften): Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

R484-1088

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Abkürzungsverzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden	9
1.1	Kantone	9
1.2	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federal	10
1.3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	11
1.4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia	12
1.5	Weitere angeschriebene Interessierte / Autres intéressés contactés / Altri interessati contattati	12
1.6	Weitere nicht angeschriebene Personen / Autres personnes non contactées / Altre persone non contattate	16
2.	Ausgangslage	27
3.	Teilnehmende und Statistik der eingereichten Stellungnahmen	27
4.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	27
4.1	Überblick über die Eckpunkte der vorgeschlagenen Neuregelung.....	27
4.2	Auswertungsverfahren	28
4.3	Stellungnahmen zum Entwurf der Personenzulassungsverordnung (E-PZV)	29
	4.3.1 Hauptpunkte	
	4.3.1.1 <u>Handlungskompetenzen</u> Sind Sie einverstanden, dass in den obligatorischen Ausbildungen, an den Führerprüfungen und in der Weiterausbildung die vorgeschlagenen Handlungskompetenzen vermittelt und geprüft werden (Art. 110 i.V.m. Anh. 9, Art. 67 und 70 i.V.m. Anh. 10, Art. 72 i.V.m. Anh. 11 Ziff. I, II und III)?	29
	4.3.1.2 <u>Prüfung der Basistheorie</u> Sind Sie einverstanden, dass die Themen «Fahrzeug», «Fahrtechnik» und «Umwelt» nicht mehr an der Prüfung der Basistheorie, sondern an der praktischen Führerprüfung (mit mündlichen Fragen) geprüft werden (Anh. 11 Ziff. VI.1.a)?	31
	4.3.1.3 <u>Praktische Führerprüfung</u> Sind Sie mit den neuen Prüfungsmethoden einverstanden (Art. 74 i.V.m. Anh. 11 Ziff. VI)?	33

4.3.1.4	<u>Zulassungsverfahren</u>	
4.3.1.4.1	Sind Sie mit dem Anmeldeverfahren einverstanden (Art. 4 i.V.m Anh. 1 und 2)?	35
4.3.1.4.2	Sind Sie mit den allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen einverstanden (Art. 3 und 5 - 8)?	37
4.3.1.4.3	Sind Sie mit elektronischen Kursbestätigungen einverstanden (Art. 112 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 9.321)?	39
4.3.1.4.4	Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis von Fahrschülern und Fahrschülerinnen, die auf Lernfahrten begleitet sein müssen, grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 11 Abs. 1)?	40
4.3.1.4.5	Sind Sie einverstanden, dass eine einmal abgeschlossene obligatorische Ausbildung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 113)?	42
4.3.1.4.6	Sind Sie einverstanden, dass eine einmal bestandene Theorieprüfung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 66)?	43
4.3.1.5	<u>Qualitätssicherung</u>	
	Sind Sie mit den Mindestmassnahmen einverstanden (Art. 136 - 140 i.V.m Anh. 9 Ziff. 8 und 9)?	45
4.3.1.6	<u>Änderungen bei den Führerausweiskategorien</u>	
4.3.1.6.1	Sind Sie einverstanden, dass die Definitionen der Motorradkategorien AM, A1, A2 und A gemäss der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein autonom übernommen werden (Art. 12, 14 Abs. 3, 15 Abs. 4 und 17 Abs. 2)?	48
4.3.1.6.2	Sind Sie einverstanden, dass für die Einteilung in die Kategorien B, C1, D1, C und D nicht mehr die Anzahl «Sitzplätze», sondern die Anzahl «Plätze» massgebend ist (Art. 18, 22 und 28)?	50
4.3.1.6.3	Sind Sie einverstanden, dass bei den Kategorien C1E und D1E das Kriterium, wonach das Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht übersteigen darf, wegfällt (Art. 22 und 28)?	51
4.3.1.6.4	Sind Sie einverstanden, dass zum Führen einer Fahrzeugkombination aus einem Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg, deren Gesamtzugsgewicht 12'000 kg nicht übersteigt, die Kategorie C1E notwendig ist (Art. 24 Abs. 3 Bst. a)?	52
4.3.1.6.5	Sind Sie einverstanden, dass die Codes 121 und 122 durch die Kategorien P und P1 ersetzt werden (Art. 28, 33, 34)?	53
4.3.1.6.6	Sind Sie einverstanden, dass die Codes 109 und 118 durch die Kategorie C2 ersetzt werden (Art. 22 und 25)?	54
4.3.1.6.7	Sind Sie einverstanden, dass die Spezialkategorie G40 durch die Kategorie G ersetzt wird (Art. 35, 37, 67 Abs. 2 und 127 - 129 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 5)?	55
4.3.2	Weitere wesentliche Änderungsvorschläge: Erste Ausbildungsphase	
4.3.2.1	Kurs Verkehrskunde: Sind Sie einverstanden, dass der Kurs Verkehrskunde (Art. 118 - 120 und Anh. 9 Ziff. 2) vor der Prüfung der Basistheorie besucht werden muss (Art. 15 Abs. 2, 16 Abs. 2 und 20 Abs. 2)?	58

4.3.2.2	Ausbildungsheft: Sind Sie mit dem Ausbildungsheft einverstanden (Art. 111, 145 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Anh. 9 Ziff. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 sowie Art. 15 Abs. 2 und 23t Abs. 1 des Entwurfs der Fahrausbilderverordnung, E-FV)?	61
4.3.2.3	Lernfahrausweis (Kat. B): Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis der Kategorie B ab dem 17. Geburtstag erteilt werden darf (Art. 20 Abs. 1)?	63
4.3.2.4	Fahrtechnische Grundschulung (Kat. B): Sind Sie einverstanden, dass für Bewerber und Bewerberinnen um die Kategorie B eine fahrtechnische Grundschulung eingeführt wird (Art. 20 Abs. 2 und 121-123 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3)?	65
4.3.2.5	Zulassung zur praktischen Führerprüfung (Kat. B): Sind Sie einverstanden, dass unter 25-Jährige nur zur praktischen Führerprüfung der Kat. B zugelassen werden, wenn sie den Lernfahrausweis seit mindestens einem Jahr besitzen (Art. 20 Abs. 3)?	68
4.3.2.6	Motorräder:	
4.3.2.6.1	Sind Sie einverstanden, dass der Führerausweis der Kategorie A grundsätzlich nicht ohne Vorbesitz der Kategorie A2 (ggf. unter Anrechnung von max. zwei Jahren Vorbesitz der Kat. A1) erworben werden darf (Art. 17 Abs. 1 und 41 Abs. 2)?	70
4.3.2.6.2	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für den Führerausweis der Kategorie A2 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 16 Abs. 1)?	72
	<i>Variante:</i>	
	Bevorzugen Sie die Variante (Art. 16 Abs. 1), dass die Anmeldung erfolgen darf:	
	- frühestens einen Monat vor dem 20. Geburtstag?	
	- frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag für Personen, die den Führerausweis der Kategorie A1 seit mindestens zwei Jahren besitzen.	73
4.3.2.6.3	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 15 Abs. 1)?	74
	<i>Variante:</i>	
	Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 15 Abs. 1)?	75
4.3.2.6.4	Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 15. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 14 Abs. 1)?	76
	<i>Variante:</i>	
	Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 14 Abs. 1)?	78
4.3.3	Weitere wesentliche Änderungsvorschläge: Zweite Ausbildungsphase	
4.3.3.1	Sind Sie einverstanden, dass die Weiterausbildung für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe nur noch einen Tag à sieben	

	Stunden dauert (Art. 134 Abs. 1)?	79
4.3.3.2	Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag grundsätzlich innerhalb von sechs Monaten seit der Ausstellung des Führerausweises auf Probe besucht werden muss (Art. 134 Abs. 2 und 3 sowie Art. 141 Abs. 3 und 4)?	82
4.3.3.3	Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag hauptsächlich praktische Übungen beinhaltet und dabei vor allem die Themen «jugendtypische Unfälle und deren Vermeidung» sowie «Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise» behandelt (Anh. 9 Ziff. 7.2)?	85
4.3.4	Weitere grundsätzliche Änderungsvorschläge	
4.3.4.1	<u>Nothilfekurs</u>	
4.3.4.1.1	Sind Sie einverstanden, dass die externe Qualitätssicherung den Kantonen übertragen wird, welche diese Aufgabe ihrerseits delegieren können (Art. 136 Abs. 1, 2 Bst. a und Abs. 4)?	87
4.3.4.1.2	Sind Sie einverstanden, dass nicht mehr die Auszubildenden, sondern die Anbieter eine Anerkennung für die Kursdurchführung benötigen (Art. 117 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 1.3)?	89
4.3.4.2	<u>E-Learning</u>	
	Sind Sie einverstanden, dass die Integration von E-Learning im Nothilfekurs und im Kurs über Verkehrskunde ausdrücklich erlaubt wird (Art. 116 und 119 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12)?	90
4.3.4.3	<u>Praktische Grundschulung in der Motorradausbildung</u>	
4.3.4.3.1	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung aus den vorgeschlagenen drei Modulen besteht (Art. 125 Abs. 1)?	92
4.3.4.3.2	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung insgesamt zwölf Stunden dauert (Art. 125 Abs. 2)?	94
4.3.4.3.3	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung nur noch beim Erwerb der ersten Motorradkategorie (A1 oder A2) und dem «Direkteinstieg» in die Kategorie A vorgeschrieben wird (Art. 15 Abs. 3, 16 Abs. 3 und 41 Abs. 2)?	95
4.3.4.4	<u>Prüfung der Basistheorie und Prüfung der Zusatztheorie</u>	
4.3.4.4.1	Sind Sie einverstanden, dass Personen, welche die Prüfung der Basistheorie oder der Zusatztheorie dreimal nicht bestanden haben, erst nach einer Wartefrist von je drei Monaten zu einer weiteren Prüfung zugelassen werden (Art. 65)?	96
4.3.4.4.2	<i>Variante:</i>	
	Bevorzugen Sie die Variante (Art. 65v), wonach eine nicht bestandene Theorieprüfung ohne Wartefrist beliebig oft wiederholt werden darf?	98

4.3.4.5	<u>Personen in der beruflichen Grundbildung «Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in», «Motorradmechaniker/in», «Strassentransportpraktiker/in» und «Strassentransportfachmann/Strassentransportfachfrau»</u>	
	Sind Sie mit der Überführung der Erleichterungen aus den Weisungen vom 20. Januar 2017 des Bundesamtes für Strassen betreffend Erleichterungen für Personen in der beruflichen Grundbildung einverstanden?	
4.3.4.5.1	Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 1 und Art. 43)	100
4.3.4.5.2	Motorradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 2 und 3 sowie Art. 43)	101
4.3.4.5.3	Strassentransportpraktiker/in (Art. 39 und 42 Abs. 1 - 3)	102
4.3.4.5.4	Strassentransportfachmann / Strassentransportfachfrau (Art. 40 und 42 Abs. 1, 3 und 4)	103
4.3.4.6	<u>Praktische Führerprüfung</u>	
4.3.4.6.1	Sind Sie einverstanden, dass die praktische Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder neu mindestens 60 Minuten (inkl. Begrüssung und Verabschiedung) dauert (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?	104
4.3.4.6.2	Sind Sie einverstanden, dass bei der praktischen Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder oder Personenwagen neu eine Mindestdauer (45 Min.) für das Fahren im öffentlichen Strassenverkehr vorgeschrieben wird (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?	106
4.3.4.6.3	Sind Sie mit den Vorschriften über die Prüfungsfahrzeuge einverstanden (Anh. 11 Ziff. IV)?	107
4.3.4.6.4	Sind Sie einverstanden, dass Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der Kategorie B, die den Führerausweis der Kategorie A1 erwerben wollen, nicht mehr von der praktischen Führerprüfung befreit werden (keine Ausnahme in Art. 15 Abs. 4)?	110
4.3.4.7	<u>Moderatoren und Moderatorinnen des Weiterausbildungstages</u>	
4.3.4.7.1	Sind Sie einverstanden, dass der Kreis der Personen, die zur Moderatorenausbildung zugelassen werden, erweitert wird, wenn sich diese Personen die fehlenden Kenntnisse in einem Vormodul aneignen (Art. 23b Abs. 2 E-FV)?	112
4.3.4.7.2	Sind Sie einverstanden, dass vor der Moderatorenprüfung ein Praktikum absolviert werden muss (Anh. 1a Ziff. 2.1611 E-FV)?	113
4.3.4.7.3	Sind Sie mit den Voraussetzungen für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Moderatorenbewilligung einverstanden (Anh. 1a Ziff. 2.17 E-FV)?	114
4.3.4.8	<u>Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen</u>	
	Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung der Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Anh. 13)?	115

4.3.4.9	<u>Ausländische Führerausweise</u>	
	Sind Sie einverstanden, dass Personen mit Wohnsitz in einem EU- oder EFTA-Staat, die berufsmässig in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge der Kategorien C1, C, D1, D, P1 oder P führen, keinen schweizerischen Führerausweis mehr erwerben müssen (Art. 105 Abs. 1 Bst. b)?	118
4.3.4.10	<u>Übergangsrecht</u>	
4.3.4.10.1	Sind Sie einverstanden, dass Papierführerausweise in Plastikkarten im Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen (Art. 146)?	120
4.3.4.10.2	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 147 - 151)?	121
4.3.4.10.3	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Personen, die ein Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis nach dem bisherigen Recht gestellt haben, einverstanden (Art. 152 - 154)?	123
4.3.4.10.4	Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Lernfahrausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 155 und 156)?	124
4.3.4.10.5	Sind Sie mit dem Übergangsrecht zum Nothilfekurs einverstanden (Art. 157 und 158)?	125
4.3.4.10.6	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen einverstanden (Art. 160 - 164 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.1 und II)?	126
4.3.4.10.7	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Art. 165 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.2)?	128
4.3.4.10.8	Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Moderatoren und Moderatorinnen einverstanden (Art.166 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.3)?	129
4.3.5	Änderung anderer Erlasse	
4.3.5.1	Chauffeurzulassungsverordnung	
	Sind Sie mit den Änderungen einverstanden?	130
4.3.5.2	Fahrlehrerverordnung	
4.3.5.2.1	Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildungsbewilligung einverstanden (Art. 23j - 23o)?	133
4.3.5.2.2	Sind Sie mit den übrigen Änderungen einverstanden?	135
4.3.6	Fragen an die Kantone, Fahrlehrer, Fahrlehrerinnen, Moderatoren und Moderatorinnen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Änderungen (vgl. Bst. C im erläuternden Bericht)	
4.3.6.1	Auswirkungen: Gibt es aus Ihrer Sicht Auswirkungen, die im erläuternden Bericht nicht beschrieben sind?	139

4.3.6.2	Planung der Umsetzung: Sind Sie mit einer Staffelung des Inkrafttretens der neuen Vorschriften einverstanden?	142
.....		
4.3.7	Übrige Bemerkungen	Anhang
4.4	Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11)	143
.....		
4.5	Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrsversicherungsverordnung (SR 741.31)	144
.....		
4.6	Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41.....)	144
.....		
4.7	Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (SR 741.51.....)	145
.....		
4.8	Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über das Fahrberechtigungsregister (SR 741.53)	146
.....		
4.9	Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über das automatisierte Administrativmassnahmen-Register (SR 741.55)	147
.....		
<u>Anhang</u>		
1	E-PZV (Verordnungstext)	148
2	Allgemeine Bemerkungen	162
3	Anträge / Bemerkungen zu verschiedenen Themen	164
4	Übrige Bemerkungen zum Nothilfekurs	168

1. Abkürzungsverzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

1.1 Kantone

AG	Aargau
AI	Appenzell Innerrhoden
AR	Appenzell Ausserrhoden
BE	Bern / Berne
BL	Basel-Landschaft
BS	Basel-Stadt
FR	Freiburg / Fribourg
GE	Genf / Genève
GL	Glarus
GR	Graubünden / Grigioni / Grischun
JU	Jura / Jura
LU	Luzern
NE	Neuenburg / Neuchâtel
NW	Nidwalden
OW	Obwalden
SG	St. Gallen
SH	Schaffhausen
SO	Solothurn
SZ	Schwyz
TG	Thurgau
TI	Tessin / Ticino
UR	Uri
VD	Waadt / Vaud

VS	Wallis / Valais
ZG	Zug
ZH	Zürich

1.2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Parti bourgeois-démocratique Partito borghese democratico
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei Parti démocrate-chrétien Partito popolare democratico
JDCVr	Jeunes démocrates-chrétiens du Valais romand
JCVP	Junge CVP Schweiz
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz Parti évangélique suisse Partito evangelico svizzero
FDP	Die Liberalen Les Libéraux-Radicaux Liberali Radicali
JFDP	Jungfreisinnige Schweiz

GPS	Grüne Partei der Schweiz Parti écologiste suisse Partito ecologista svizzero
glp	Grünliberale Partei Parti vert'libéral
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyens Romand
PDA	Partei der Arbeit Parti suisse du travail
SVP	Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du Centre Unione Democratica di Centro
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz Parti socialiste suisse Partito socialista svizzero

1.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / H Gemeinden	Schweizerischer Gemeindeverband
CH Städte	Schweizerischer Städteverband
CH Berggebiete	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

1.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse	Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband Union suisse des arts et métiers Unione svizzera delle arti e mestieri
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SBV-USP	Schweiz. Bauernverband Union suisse des paysans Unione svizzera dei contadini
SBA	Schweizerische Bankiervereinigung Association suisse des banquiers Associazione svizzera dei banchieri Swiss Bankers Association
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund Union syndicale suisse Unione sindacale svizzera
KV	Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio
TS	Travail.Suisse

1.5 Weitere angeschriebene Interessierte / Autres intéressés contactés / Altri interessati contattati

ACS	Automobilclub der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein

AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASS	Verband Auto Sport Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATE - VCS	Association Transports et Environnement Verkehrsclub der Schweiz
auto - schweiz	Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BUL	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft
CH Fuss	Fussverkehr Schweiz
cp	Centre Patronal
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz
FMS	Fédération Motocycliste Suisse
FRE	Fédération romande des écoles de conduite

FRS	Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs
FVS	Fonds für Verkehrssicherheit
IG Moto	IG Motorrad Schweiz
IG WAB CH	Interessengemeinschaft der schweizerischen WAB-Anbieter
kf	Schweizerisches Konsumentenforum
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren
KKPKS	Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz
KKPKS - SVSP	Verkehrskommission der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS) und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP)
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
LRS	Les Routiers Suisses
MFK BS	Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt
moto	motosuisse
OV JU	Office des véhicules du canton du Jura
Pro Velo	Pro Velo Schweiz

QAED	Quality Alliance Eco-Drive
RC	RoadCross Schweiz
SAM	Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband
SBBK	Schweizerische Berufsbildungsämter-Konferenz
SFV	Schweizerischer Fahrlehrerverband
SISTRA	Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen
SLV/ASMA	Schweizerischer Landmaschinen - Verband
SMFV	Schweizerischer Motorrad-Fahrlehrer-Verband
StVA TI	Sezione della circolazione Ticino
suva	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
swissfire	Schweizerischer Feuerwehrverband

TCS	Touring Club Schweiz
Velokonferenz	Velokonferenz Schweiz
velosuisse	velosuisse
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VPI	Schweizerisches Verkehrs-Pädagogisches Institut AG
VSFB	Verband Schweizerischer Fahrlehrer-Berufsschulen
VSR	Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
2rad	2rad Schweiz

1.6 Weitere nicht angeschriebene Personen / Autres personnes non contactées / Altre persone non contattate

AAE-Crec	Christian Amacher, 1912 Leytron
Abegglen, P.	Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
ACF - FGV	Association des communes fribourgeoises Freiburger Gemeindeverband 1566 Saint-Aubin
ACS VD	Automobile Club de Suisse Section Vaudoise 1073 Savigny

AFV	Aargauer Fahrlehrer Verband, 5000 Aarau
Agro	Agrotec Suisse, 3270 Aarberg
AGV	Aargauische Gebäudeversicherung Feuerwehrwesen, 5001 Aarau
am	Alain Mettral, 1063 Boulens
ap	Aldo Prospero, 6532 Castione
APSR-JU	Association des professionnels de la sécurité routière section Jura, 2345 Les Breuleux
ASMCTI	Associazione Svizzera Maestri Conducenti Sezione Ticino, 6500 Bellinzona
aw	Albin Waldi, 7000 Chur
Baroffio, G.	Gino Baroffio, 1350 Orbe
BEOWAB	BEOWAB AG, 3773 St. Stephan
Buchli, K.	K. Buchli, 7405 Rothenbrunnen
Cumün Z	Cumün da Zernez / Gemeinde Zernez, 7530 Zernez
Deuschle, F.	Florian Deuschle, 9230 Flawil

Drive	Drive Z AG, 8600 Dübendorf
DriveGR	DrivingGraubünden, 7408 Cazis
Emergency	Emergency Schulungszentrum AG, 4800 Zofingen
ERFA	ERFA-Gruppe Zweiphasen-Ausbildung, 8453 Alten
FahrEng	Mario Engi, 7307 Jenins
FahrWet	Otmar Wetzel, 7180 Disentis/Mustér
FAid	First Aid, 4800 Zofingen
Favre, J.	Fédération suisse des aveugles et malvoyants 1004 Lausanne
fctsa	Federazione Cantonale Ticinese Servizi Ambulanze 6932 Breganzona
Feuer BL	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft, 4410 Liestal
Feuer BS	Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Feuerwehr-Inspektorat, 4410 Liestal
ffs	Verlag Heinrich Vogel ffs, 8902 Urdorf
FGLWFL	Schweizerischer Fahrlehrerverband Fachgruppe Lastwagenfahrlehrer (ASTAG), 3001 Bern

FL BeO	Renate Siegenthaler, 3612 Steffisburg Florian Dubach, 3700 Spiez Paul Abegglen, 3807 Iseltwald
Forster, T.	Thomas Forster, 4142 Münchenstein
Frei, E.	Eric Frei, 9443 Widnau
FS-Fur	Louis Furrer, 3930 Visp
FS-PostAuto	PostAuto Fahrschule, 3030 Bern
FVO	Fahrlehrerverband Oberwallis, 3930 Visp
FZ	Fahrschulen Zentralschweiz, 6002 Luzern
fzl	Fahrzentrum Lyss AG, 3250 Lyss
Gem OÄ	Einwohnergemeinde Oberägeri, 6315 Oberägeri
Grischa WAB AG	Konrad Buchli, 7000 Chur
Gusev, A.	Alexander Gusev (nur E-Mail-Adresse)
Hediger, J.	Jürg Hediger, 4443 Wittinsburg
ifB	Institut für Bildung, 8633 Wolfhausen

IG BS	Interessengemeinschaft Fahrlehrer Region Basel 4416 Bubendorf
IH	Inclusion Handicap, 3007 Bern
IVR-IAS	Interverband für Rettungswesen, 3001 Bern
jw	Jürg Wyttenbach, 8906 Bonstetten
KBAV	Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband, 3014 Bern
KiF	Kim Frei, 9443 Widnau
Koh	Sandra Kohnle, 8416 Flaach
Lancashire, G.	Graham Lancashire, 4052 Basel
mm	Mario Marabotto, 8112 Otelfingen
ModEng	Mario Engi, 7000 Chur
MonAll	Pascal Allenbach, 1530 Payerne
MonEsch	Terence Escher, 1510 Moudon
MonLin	Serge Liniger, 1523 Granges/Marnand

MonLui	Lisiane Luisier, 1880 Bex
NGO	Bildungscoalition NGO, 3011 Bern
OFV (AR, AI, SG, TG)	Ostschweizerischer Fahrlehrerverband AR, AI, SG, TG 8732 Neuhaus
OSFIK	Ostschweizer Feuerwehr-Inspektorenkonferenz 8510 Frauenfeld
pc	Paolo Colombi, 6616 Losone
PostAuto	Post CH AG, 3030 Bern
Prom	Prominis GmbH, 3627 Heimberg
RAft	lic. iur. Fritz Tanner, 5727 Oberkulm
Reasco	Reasco AG, 8212 Neuhausen am Rheinfall
SanA	SanArena Rettungsschule, 8003 Zürich
SchulenH	Schulen Hünenberg, 6331 Hünenberg
Schwab, A.	Dr. med. Arnold Schwab, 8636 Wald
SF	Schwyzer Fahrlehrerverband, 8862 Schübelbach

SFV ZG	Schweizerischer Fahrlehrerverband Sektion Zug 6345 Neuheim
SoB	Sonnenberg, Heilpädagogisches Schul- und Beratungszentrum, 6340 Baar
Spatz, R.	René Spatz, 6313 Menzingen
SRC	Swiss Resuscitation Council, 3006 Bern
ssb	Schweizerischer Samariterbund, 4601 Olten
SSK	Schweizerisches Sanitätskorps, 4654 Lostorf
Stud	Studach Entsorgung Mulden Personentransporte, 9053 Teufen
TCS AG	Touring Club Schweiz Sektion Aargau, 5070 Frick
TCS TG	Touring Club Schweiz Sektion Thurgau 8570 Weinfelden
tl	Transports publics de la région lausannoise sa. 1020 Renens 1
Uber	Uber (nur E-Mail-Adresse)
UFV	Urner Fahrlehrerverband, 6467 Schattdorf
us	Ugo Suter, 6604 Locarno

Val	Valérie Buol, 1433 Suchy / 1400 Yverdon-les-Bains
VAZ	Verkehrsausbildungszentrum Erstfeld AG 6472 Erstfeld
VerTug	Verkehrszentrum Tuggen AG, 8856 Tuggen
VfV	Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie 3007 Bern
VRS	Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz, 6210 Sursee
VSBF	Vereinigung Schweizerischer Berufsfeuerwehren 8036 Zürich
VSBL LU	Verband der Schulpflegen und Bildungskommissionen Kanton Luzern, 6210 Sursee
VSGP	Verband Schweizer Gemüseproduzenten Union maraîchère suisse 3001 Bern
VSL LU	Verband Schulleiterinnen und Schulleiter Kanton Luzern 6130 Willisau
VSZG	Verkehrsschule Zug, 6300 Zug
VSZTG	Verkehrssicherheitszentrum Thurgau AG 8570 Weinfelden
WAB ZCH	WAB Zentralschweiz AG, 6017 Ruswil
WeiPor	Fahrlehrer-Weiterbildungsstätte Vorankommen.ch 6017 Ruswil

WB	Weiterbildungsseminare GmbH, 6332 Hagendorn
ZFV	Zürcher Fahrlehrer Verband, 8180 Bülach
ZVS AG	ZVS AG / Zentrum für Verkehrssicherheit 8200 Schaffhausen
2PA	2PA AG, 5610 Wohlen

1.7 Diverse GR/ divers GR / diversi GR = SFV / ASMC / ASMC

Albano Cortesi 7503 Samedan
Andi Rudolf 7430 Thusis
Autofahrlehrerverband, Sektion GR und FL 7302 Landquart
Beat Vonlanthen 7551 Ftan
Bruno Schlegel 7302 Landquart
Christian Rauch 7525 S-chanf
Christian Wihler 7000 Chur
Cla Schur 7206 Igis

Daniel Hiestand 7206 Igis
diebündner ag 7000 Chur
Dominique Schlegel FL-9494 Schaan
Ernst Kern 7000 Chur
Fritz Lampacher 7000 Chur
Hans-Peter Buchli 7152 Sagogn
Heimi Joos 7015 Tamins
Heribert Kitzinger FL-9486 Schaanwald
Luca Zanolari 7000 Chur
Marcel Gradolf 7205 Zizers
Moggi 7505 Celerina
Natalia Cagienard 7000 Chur
Reto Derungs 7000 Chur

Sabina Dopfer 7000 Chur
Sandro Muscas 7180 Disentis
Siro Zanolari 7500 St. Moritz
Tarcisi Derungs 7240 Küblis
Tino Item 7402 Bonaduz
Urs Purtscheller 7550 Scuol
Ursin Domeni 7151 Schluein

2. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 26. April 2017 hat der Bundesrat vom Vernehmlassungsentwurf betreffend Revision der Führerausweisvorschriften Kenntnis genommen und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ermächtigt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen dauerte bis am 26. Oktober 2017.

In der Hauptsache werden die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

- Die Fahrausbildungen und Führerprüfungen sollen so optimiert werden, dass die angehenden Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen ganzheitlicher als bisher befähigt werden, sicher am motorisierten Strassenverkehr teilzunehmen.
- Das Verfahren der Zulassung von Personen zum Strassenverkehr soll so weit möglich elektronisch abgewickelt werden.
- Alle Papierführerausweise sollen durch die heute gängigen Ausweisdokumente (Plastikkarten im Kreditkartenformat) ersetzt werden.
- Wo nötig und sinnvoll, sollen die Inhalte der Führerausweiskategorien mit jenen, die seit dem 19. Januar 2013 in den EU-Mitgliedstaaten gelten, harmonisiert werden.

3. Teilnehmende und Statistik der eingereichten Stellungnahmen

Neben den ständigen Adressaten gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a – d des Vernehmlassungsgesetzes¹ wurden 52 weitere Organisationen eingeladen. Das UVEK hat insgesamt 165 Stellungnahmen erhalten. Alle Kantone, acht in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, zwei gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, zwei Dachverbände der Wirtschaft, 28 übrige (angeschriebene) Organisationen und 99 Übrige (nicht direkt angeschriebene) haben geantwortet. Der Schweizerische Arbeitgeberverband hat ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet.

Die Stellungnahmen von 28 Vernehmlassungsteilnehmenden² aus dem Kanton Graubünden (25 Fahrschulen, Autofahrlehrerverband Sektion GR und FL, eine Werbeagentur) und dem Fürstentum Liechtenstein (zwei Fahrschulen) werden in diesem Bericht nicht separat erfasst. Sie haben keine eigene Stellungnahme, sondern diejenige des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes eingereicht und sind deshalb in der Abkürzung «SVF» mitgemeint.

4. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

4.1 Überblick über die Eckpunkte der vorgeschlagenen Neuregelung

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden befürwortet das Bestreben, die Ausbildung und die Prüfung der angehenden Fahrzeuglenkenden sowie die Weiterausbildung der Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe zu optimieren. In Bezug auf die hauptsächlich vorgeschlagenen Neuregelungen lässt sich Folgendes vermerken:

- Im Grundsatz unbestritten ist, dass künftig verstärkt auf den Erwerb von Handlungskompetenzen abgestellt werden soll. Die Massnahme soll aber mit Augenmass umgesetzt werden.
- Der neu vorgeschlagene Zeitpunkt für den Besuch des Kurses Verkehrskunde (vor der Prüfung der Basistheorie) wird mehrheitlich abgelehnt. Der Widerstand kommt insbesondere aus jenen Kreisen, die den Kurs durchführen müssten (Fahrlehrerverbände) und von den für den Vollzug zuständigen kantonalen Behörden (Strassenverkehrsämter).
- Die Erteilung des Lernfahrausweises an 17-Jährige wird von einer grossen Mehrheit der Kantone unterstützt, während die politischen Parteien in dieser Frage gespalten sind. Die Fahrlehrerschaft lehnt den Vorschlag einhellig ab. ACS und TCS unterstützen den Vorschlag.

¹ SR 172.061

² Siehe Ziffer 1.7 im Abkürzungsverzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

- Der Vorschlag, dass unter 25-Jährige die praktische Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Personenwagen erst ablegen dürfen, wenn sie den Lernfahrausweis seit mindestens einem Jahr besitzen, wird praktisch einhellig abgelehnt.
- Die Einführung einer fahrtechnischen Grundschulung für den Erwerb des Führerausweises für Personenwagen wird von einer klar überwindenden Mehrheit abgelehnt.
- Die Reduktion der zweiten Ausbildungsphase (Weiterausbildung für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe) auf einen Tag wird von einer klar überwindenden Mehrheit befürwortet. Abgelehnt wird sie von der Fahrlehrerschaft, den Anbietern der Weiterausbildung, einiger Kantone und weiterer Teilnehmenden. Alle befürworten aber eine Verschlankung der zweiten Ausbildungsphase.
- Beim Erwerb des Führerausweises für Motorräder zieht eine Mehrheit die «gewerbefreundliche» Variante (Motorfahräder ab 14 Jahren, Kleinmotorräder ab 15 Jahren, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW ab 16 Jahren, Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW ab 18 Jahren) der «sicherheitsorientierten» Variante (Motorfahräder ab 14 Jahren, Kleinmotorräder ab 16 Jahren, Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW ab 18 Jahren, Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW ab 20 Jahren) vor. Der Verzicht auf den «Direkteinstieg» in die Kategorie A (Motorräder ohne Leistungsbeschränkung) wird zwar grundsätzlich befürwortet (insb. von 18 Kantonen), es gibt aber auch gewichtige Stimmen, die sich für dessen grundsätzliche Beibehaltung aussprechen (insb. drei politische Parteien und zwei Dachverbände). Einigkeit besteht darin, dass bei einem generellen Verzicht auf den «Direkteinstieg» bestimmte Personenkreise trotzdem davon profitieren können (Polizei, Verkehrsexperten).
- Der Vorschlag, dass Papierführerausweise in Plastikkarten im Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen, wird von einer grossen Mehrheit befürwortet. Einverstanden sind insbesondere beinahe alle Kantone (23). Sie sind in der Praxis für den Umtausch zuständig.

4.2 Auswertungsverfahren

Aufgrund der Vielzahl und Mannigfaltigkeit der Antworten können in diesem Bericht nur die häufigsten und wichtigsten Punkte aufgeführt werden. Für die Überarbeitung der Vernehmlassungsvorlage wurden aber alle Stellungnahmen zur Kenntnis genommen, gewichtet und ausgewertet (Art. 8 des Vernehmlassungsgesetzes).

Aus dem Kreis der nicht direkt angeschriebenen Teilnehmenden sind zahlreiche Stellungnahmen von Fahrlehrern, Fahrlehrerinnen, kantonalen oder regionalen Fahrlehrerverbänden, Fahrschulverbänden und Fahrlehrerweiterbildungsstätten eingetroffen, die sich inhaltlich mit der Stellungnahme des (direkt angeschriebenen) Schweizerischen Fahrlehrerverbandes (SFV) decken. Gleiches gilt für Meinungsäusserungen von Mitgliedern der (direkt angeschriebenen) Interessengemeinschaft der WAB-Anbieter Schweiz (IG WAB CH). Diese Stellungnahmen wurden wie folgt ausgewertet:

Die Abkürzungen der Vernehmlassungsteilnehmenden sind aus Gründen der Transparenz unter «Bemerkungen / Kritiken / Vorschläge» aufgeführt. In den Statistiktabelle figurieren sie unter «Zwischentotal». In der Zeile «Total» sind diese Vernehmlassungsteilnehmenden jeweils unter «SFV» und «IG WAB CH» mitgemeint.

Die Meinungsäusserungen in diesem Bericht wurden stark gekürzt und auf das Wesentliche beschränkt. Sinngemäss gleichlautende Anträge und Bemerkungen wurden zusammengefasst. Die verwendeten Abkürzungen werden in Ziffer 1 aufgelistet.

4.3 Stellungnahmen zum Entwurf der Personenzulassungsverordnung (E-PZV)

4.3.1 Hauptpunkte

4.3.1.1 Handlungskompetenzen

Sind Sie einverstanden, dass in den obligatorischen Ausbildungen, an den Führerprüfungen und in der Weiterausbildung die vorgeschlagenen Handlungskompetenzen vermittelt und geprüft werden (Art. 110 i.V.m. Anh. 9, Art. 67 und 70 i.V.m. Anh. 10, Art. 72 i.V.m. Anh. 11 Ziff. I, II und III)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	2	0
Parteien	4	0	5
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	20	4	2
Übrige (nicht angeschrieben)	27	16	22
Zwischentotal	76, davon SFV: 13		
Total	63	22	31

	Ja und Nein	
Kantone		
Parteien		
Dachverbände		
Übrige Organisationen(angeschrieben)	2	
Übrige (nicht angeschrieben)	10	
Zwischentotal	12, davon IG WAB CH: 6	
Total	6	

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, JFDP, SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, KKJPD, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle F., ERFA, Favre, J., FGLWFL, Forster T. FS-PostAuto, FZ, Hediger J., ifB, KBAV, Lancashire G., NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz R., TCS AG, TCS TG, UFV, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Die Ausbildung kann nur seriös prüfungsorientiert durchgeführt werden, wenn von Seiten der Strassenverkehrsämter die Garantie besteht, dass die geforderten Kompetenzen umfassend abgefragt werden [SFV, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VSZG, VSZTG].
- Das «Ja» bezieht sich vornehmlich auf die Praktische Führerprüfung. Die pädagogisch-psychologischen Ansätze sind nicht in allen Punkten realitätsnah. Die neu formulierten Handlungskompetenzen lassen sich auch in die bestehende Ausbildungsform einbauen [SFV, SMFV; ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG].

- Das pädagogisch-didaktische Prinzip des handlungsorientierten Unterrichts sowie die Kompetenzorientierung an den Führerprüfungen werden als zeitgemäss [NGO] / als zielführend für mehr Verkehrssicherheit [SPS; ATE -VCS, bfu, Pro Velo] begrüsst.
- De même, l'accent mis sur la formation et l'acquisition des compétences devient un élément prépondérant pour l'accession à la conduite automobile, ce qui ne peut que favoriser l'amélioration de la sécurité routière [GE].

Anh. 9: Obligatorische Ausbildungen: Handlungskompetenzen, Lerninhalte, Durchführung:

- Gemäss der Zielsetzung im Verkehrskundeunterricht soll sich auch die praktische Fahrausbildung am Erwerb der notwendigen Handlungskompetenzen orientieren [FDP, JFDP]
- Wer sich um einen Lern- oder Führerausweis bewerben will, hat unbedingten Anspruch darauf, an einer Stelle in der Verordnung mit einem Blick feststellen zu können, was für obligatorische Ausbildungen zu absolvieren sind [AG]. Die Vorgaben betreffend die methodisch-didaktische Ausbildung sollen in Anhang 9 analog zu den Weisungen betreffend Nothilfekurse aufgenommen werden. Wenn die Kantone sie formulieren müssen, bestehen keine schweizweit einheitlichen Vorgaben [SO].

Anh. 11: Praktische Führerprüfung: Handlungskompetenzen, Lernziele und -inhalte:

- Der Anhang 11 könnte kürzer gefasst und auf die wesentlichen Regelungen beschränkt werden [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Details zu den praktischen Führerprüfungen (insbesondere auch die Handlungskompetenzen) können flexibler und praxisnäher in den asa-Richtlinien Nr. 7 (Abnahme von Führerprüfungen) geregelt, vereinheitlicht und flexibler angepasst werden [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Bei der praktischen Führerprüfung soll das Schwergewicht weiterhin bei der Fehlererkennung liegen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Im Europäischen Recht sind die notwendigen Fähigkeiten und Verhaltensweisen bereits detailliert geregelt [AG].
- Wichtiger Bestandteil künftiger Kompetenzvermittlung bei der Ausbildung in der Kategorie B dürfte auch der Umgang mit Fahrassistenzsystemen bilden. Autos werden je länger je multimedialer, wodurch das Risiko grösser wird, dass sich die lenkende Person ablenken lässt [RC].

Ablehnung: BE, JU; FRE, OV JU, QAED, VSFB; Abegglen, P., AAE-Crec, ACS VD, am, Buchli, K., FahrEng, IG BS, Koh, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Die Ausbildung kann nur seriös und prüfungsorientiert durchgeführt werden, wenn von Seiten der Strassenverkehrsämter die Garantie besteht, dass die geforderten Kompetenzen umfassend abgefragt werden. [QAED, VSFB; Abegglen, P., VerTug, ZFV]
- Die Handlungskompetenzen können auch in der bestehenden Ausbildungsform ergänzt werden [VSFB].
- Die Idee, dass der Unterricht ganzheitlich und kompetenzorientiert wird, ist grundsätzlich zu begrüßen. Fahrlehrer und Experten müssen jedoch entsprechend geschult werden [VSFB].
- Durch den Vorschlag, obligatorische Ausbildungen nur noch für den Erwerb von nicht oder nur schwer prüfbareren Kompetenzen vorzuschreiben, werden die essentielle Basis der Fahrausbildung und der Stellenwert des Fahrlehrerberufs deutlich abgewertet [VSFB].
- Le report de la charge administrative et des coûts de la mise en oeuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable [ACS VD].
- Die pädagogisch (andragogisch) / psychologischen Ansätze sind nicht in allen Punkten realitätsnah [ACS VD, VSFB; ZFV].

- Die Überprüfung der Handlungskompetenzen bietet keine Gewähr, dass die Qualität der Ausbildung verbessert wird. Zumal die Handlungskompetenzen heute schon geprüft werden [WB].

Anh. 9: Obligatorische Ausbildungen: Handlungskompetenzen, Lerninhalte, Durchführung:

- Das Vermitteln von Handlungskompetenzen bei der Ausbildung und Prüfung ist grundsätzlich zu befürworten. Der Entwurf lässt jedoch den Beteiligten zu wenig Spielraum für zweckmässige individuelle Lösungen. Eine Umsetzung, wie sie im Entwurf vorgesehen ist, wäre einerseits extrem teuer und andererseits auch personell kaum realisierbar. Aus diesen Gründen lehnt der Kanton Bern den Systemwechsel zu den Handlungskompetenzen ab. Stattdessen empfiehlt er, die Vorgaben analog der RL 2006/126/EG (Anh. II, Ziff. 9) zu übernehmen [BE].
- Abroger le chiffre 3 de l'annexe 9: La formation proposée au chiffre 3 de l'annexe 9 est difficilement réalisable et le rapport prix / gain en sécurité est disproportionné [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]

Anh. 11: Praktische Führerprüfung: Handlungskompetenzen, Lernziele und -inhalte:

- Der Kanton JU und das OV JU lehnen die vorgeschlagene Aufzählung der an der praktischen Führerprüfung unter Beweis zu stellenden Handlungskompetenzen aus den gleichen Gründen ab, welche die asa ihrer befürwortenden Stellungnahme als Vorbehalte angefügt hat, siehe die unter «Zustimmung» die Bemerkungen der asa zum Anhang 11.

Zustimmung und Ablehnung: cp, IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Ja, Ausbildung. Nein, Prüfung [cp, IG WAB CH; BEOB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, VerTug, WeiPor, ZVS AG, 2PA].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, glp, JCVP, JDCV; CH Städte, SBV-USP; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.1.2 Prüfung der Basistheorie

Sind Sie einverstanden, dass die Themen «Fahrzeug», «Fahrtechnik» und «Umwelt»³ nicht mehr an der Prüfung der Basistheorie, sondern an der praktischen Führerprüfung (mit mündlichen Fragen) geprüft werden (Anh. 11 Ziff. VI.1.a)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	2	23	1
Parteien	1	4	4
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	14	10	4
Übrige (nicht angeschrieben)	28	26	20
Zwischentotal		63, davon SFV: 16 IG WAB CH: 4	
Total	46	43	31

³ Im geltenden Recht: Anh. 11 Ziff. II.1.6, Anh. 11 Ziff. II.1.3 und Anh. 11 Ziff. II.1.2.3 der Verkehrszulassungsverordnung, SR 741.51

Zustimmung: LU, ZG; JFDP; SGV; ACS, AGVS, BUL, FMS, FRE, moto, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Agro, am, APSR-JU, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, ifB, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSZG, VSZTG, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Mündliche Fragen an einer praktischen Prüfung müssen zum Nachweis der erworbenen Handlungskompetenzen zulässig sein [ZG, JFDP; VSFB].
- Die mündlichen Fragen dürfen den praktischen Teil (Fahren im Verkehr) nicht verkürzen [SMFV; am, APSR-JU, Drive, ERFA, Forster, T., FRE, FS-PostAuto, jw, mm, MonAll, MonLin, MonLui, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSFB, VSZG, VSZTG, ZFV].
- Die Anzahl der Prüfungsfragen und die Prüfungsthemen müssen klar definiert werden [VSFB; APSR-JU, VSZG.]

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; JCVP, JDCVr, SPS, SVP; asa, ASTAG, ATE - VCS, cp, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SFV; Abegglen, P., ACS VD, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, KBAV, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Entspricht nicht europäischem Recht. Eine schweizerische Spezialregelung erscheint nicht notwendig und nicht sinnvoll [AG]
- Mündliche Fragen stören und beeinträchtigen die praktischen Führerprüfungen sowohl auf Seiten der Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten wie auch auf Seiten der zu Prüfenden [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Mündliche Fragen führen zu Sprach- und Verständnisproblemen [TI] und damit zu Chancenungleichheit [SFV; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV], was dann sogar zu Forderungen nach Dolmetscherbegleitung führen könnte [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Aus diesem Grund sind nur grundlegende einfache Praxisanwendungen abzufragen [BE].
- Die theoretische und praktische Führerprüfung soll klar getrennt bleiben [AI, VD; JCVP, JDCVr; cp].
- Die praktische Führerprüfung darf durch die mündlichen Fragen nicht [BE; SVP; ASTAG, SFV; ASMCTI, Abegglen, P., ACS VD, aw, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV] oder nur unwesentlich [IG WAB CH; fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA] verkürzt werden.
- Die Themen werden im neuen Kurs Verkehrskunde nicht mehr behandelt und daher die erforderlichen Handlungskompetenzen zum Bestehen der praktischen Führerprüfung in keinem obligatorischen Modul vermittelt [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Es fragt sich, welchen Einfluss die Antworten der Fahrschüler auf das Prüfungsergebnis haben [VD; SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp; CH Städte, SBV-USP; ACVS, bfu, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.1.3 Praktische Führerprüfung

Sind Sie mit den neuen Prüfungsmethoden einverstanden (Art. 74 i.V.m. Anh. 11 Ziff. VI)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	2	23	0
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	18	7	2
Übrige (nicht angeschrieben)	28	23	21
Zwischentotal		53, davon SFV: 13	
Total	51	40	32

	Ja und Nein	
Kantone		
Parteien		
Dachverbände		
Übrige Organisationen(angeschrieben)	1	
Übrige (nicht angeschrieben)	6	
Zwischentotal	7, davon IG WAB CH: 5	
Total	2	

Zustimmung: SG, SO; SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, ATE - VCS, ASTAG, bfu, BUL, FMS, FRE, moto, Pro Velo, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; Agro, am, APSR-JU, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, Forster, T., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VSZG, VSZTG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Anh. 11 Ziff. VI 1 Bst. d als «Kann-Vorschrift» formulieren: Auf eine bundesrechtliche Pflicht zum Aufsitzen bei Motorradprüfungen sollte verzichtet werden [SG].
- Die bundesrechtliche Pflicht zum Aufsitzen wird begrüsst, weil sie im Vergleich zum Nachfahren eine bessere Beurteilbarkeit gewährleistet. Das Soziefahren sollte bei allen Motorrad-Kategorien mindestens 30 Minuten dauern [SO].
- Anh. 11 Ziff. VI 2: Ein Motorradparcours auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs ist aufgrund der weiten bundesgerichtlichen Definition der öffentlichen Verkehrsflächen in den wenigsten Kantonen realisierbar [SG, SO].
- Wir begrüssen die schweizweite Vereinheitlichung der Prüfungsfahrt für Motorrad auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs. Dies unterstreicht den Stellenwert dieser Fahrübung als Bestandteil der Motorradprüfung [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Anh. 11 Ziff. VI 2 a-e: Es wird angeregt, die Manöver für den Motorradparcours analog asa-Richtlinie Nr. 7 Ziff. 12 zu formulieren [SG, SO].

Dass die Beurteilung neu auf Basis der festgestellten Handlungskompetenzen und nicht mehr aufgrund der Anzahl Fehler erfolgt, begrüsst die bfu, da damit nicht nur die Selbständigkeit der

Fahrschüler gefördert, sondern auch deren Entscheidungsfähigkeit sowie deren Fähigkeit zur Bewältigung von zusätzlichen Aufgaben geprüft werden kann. Bedingung dafür ist eine faire und zuverlässige Beurteilungsmöglichkeit der Kompetenzen an der Prüfung [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo; NGO].

- Art. 75 und 76 Abs. 1 durch den geltenden Art. 12a VZV ersetzen. Andernfalls sind die Verkehrsexperten aufgrund der stetigen Protokollierung während der praktischen Prüfung gar nicht mehr in der Lage, diese korrekt durchzuführen [SO].
- Wir begrüßen ein elektronisches Prüfungsprotokoll sehr, da damit eine Homogenisierung der kantonalen Prüfungsverfahren und -anforderungen gefördert wird [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, KKJPD, MFK BS, OV JU, QAED, SFV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Anh. 11 Ziff. VI 1 Bst. d: Ob bei praktischen Motorradprüfungen aufgesessen wird, ist den Kantonen zu überlassen [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Eine bessere Beurteilungsmöglichkeit oder eine Qualitätsverbesserung ist durch das Aufsitzen in keiner Weise nachgewiesen [BE; cp]. Es führt nur zu einer unnötigen Gefährdung der Verkehrsexperten. Auch unsere Nachbarländer kennen das Aufsitzen bei Motorradprüfungen – mit einer Ausnahme – nicht [BE]. Das Aufsitzen der Verkehrsexperten kann zudem je nach Grössen- und Gewichtsverhältnissen zwischen Kandidat und Verkehrsexperte zu einer Ungleichbehandlung an der Führerprüfung führen [BE, NE]. Auch die Beibehaltung einer gewissen körperlichen Distanz zwischen Kandidaten und Experten spricht gegen das Aufsitzen [BE, GE, NE]. La simplification des exigences pour les véhicules d'examens de la catégorie A et A2 permettent de se présenter à l'examen avec le motorcycle utilisé pendant l'apprentissage de la conduite. Exiger un motorcycle biplace adapté pour l'examen va à nouveau inciter les candidats à louer un motorcycle pour l'examen et va à l'encontre de la mesure ci-dessus [NE].
- Anh. 11 Ziff. VI 1 Bst. d: Mit Blick auf die Verkehrssicherheit begrüßen wir ausdrücklich die Einführung einer bundesrechtlich normierten Pflicht zum Aufsitzen [GR]. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist bei den schweren Kategorien während der Prüffahrt aufzusitzen. Dies entspricht auch dem Anliegen, die Führerprüfungen anspruchsvoller zu gestalten, um dadurch die Unfallzahlen reduzieren zu können [ZG].
- L'expert ne doit pas jouer le rôle du passager lors de l'examen pratique en vue de l'obtention d'un permis de motorcycles des catégories A ou A2 : il y a trop de risques pour la sécurité et un trop grand risque d'inégalité de traitement selon le candidat et l'expert concerné [VD].
- Cela signifie également qu'il faudrait augmenter considérablement le nombre d'experts pour un même examen. C'est donc également économiquement peu viable. Et ceci alors que rien ne prouve qu'une telle mesure améliore l'efficacité de l'examen [cp].
- Anh. 11 Ziff. VI 2: Ein Motorradparcours auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs ist aufgrund der weiten bundesgerichtlichen Definition der öffentlichen Verkehrsflächen in den wenigsten Kantonen realisierbar [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Anh. 11 Ziff. VI 2 a-e: Es wird angeregt, die Manöver für den Motorradparcours analog asa-Richtlinie Nr. 7 Ziff. 12 zu formulieren [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Ann. 11 ch. VI 2: Il est important d'effectuer toutes les manœuvres sur un terrain fermé à la circulation (gymkhana) et ceci avant de partir en circulation avec les candidats. En effet, un candidat qui serait manifestement trop peu sûr ne doit pas être admis en circulation [JU; OV JU].
- Art. 75 und 76 Abs. 1 durch den geltenden Art. 12a VZV ersetzen. Nur die nicht erfüllten Kompetenzen sind zu protokollieren. Andernfalls sind die Verkehrsexperten aufgrund der stetigen Protokollierung während der praktischen Prüfung gar nicht mehr in der Lage, diese korrekt durchzuführen [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Art. 75 durch den geltenden Art. 12a VZV ersetzen (alle Kompetenzen protokollieren) [GL].
- Anh. 11 / VII: Es ist sicherzustellen, dass in der Prüfung die Kompetenzen umfassend (und in allen Kantonen / Strassenverkehrsämtern) geprüft werden. Das Nichterfüllen der energie- und umweltschonenden Fahrweise muss zwingend ein Durchfallkriterium an der Prüfung sein [QAED].
- Während Prüfungsfahrzeuge der Fahrlehrer mit Doppelpedalen und Spiegel gemäss FV Art. 10 ausgerüstet sein müssen, muss bei jenen der Laienbegleiter nicht einmal die Handbremse durch den Verkehrsexperten erreichbar sein. Es sollen alle Fahrschüler mit einem Fahrlehrer bzw. einem Fahrschulfahrzeug zur Prüfung antreten müssen. Ungleiche Voraussetzungen betreffend die Ausrüstung der Prüfungsfahrzeuge haben einen grossen Einfluss auf die Wahl der Prüfungsstrecke, die bekanntlich ein entscheidender Faktor ist, um die Handlungskompetenzen der Kandidaten gleichartig zu beurteilen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].

Zustimmung und Ablehnung: IG WAB CH; BEOBAB, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Ja, Ausbildung. Nein, Prüfung [IG WAB CH; BEOBAB, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.1.4 Zulassungsverfahren

4.3.1.4.1

Sind Sie mit dem Anmeldeverfahren einverstanden (Art. 4 i.V.m Anh. 1 und 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	21	5	0
Parteien	2	1	6
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	13	5	9
Übrige (nicht angeschrieben)	44	5	25
Zwischentotal	80, davon SFV: 24 IG WAB CH: 9		
Total	47	17	42

Zustimmung: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; FDP, JFDP; AGVS, asa, ASTAG, BUL, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, SFV, SMFV, SVLT, TCS, VSFB; AAE-Crec, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Sollte der heutige Zeitpunkt der Verkehrskunde belassen werden (vgl. Ziff. 2.1.1), so erübrigt sich das neue Anmeldeverfahren und es kann weiterhin ein Lernfahrausweisgesuch eingereicht werden [AG, AR, BS, GR, SH, SO, NW, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Es kann nicht Sache der Zulassungsbehörde sein, die Identität zu bestätigen. Dies können nur die Behörden, welche die Identitätskarten bzw. die Pässe ausstellen. Möglich sein muss auch die Identitätsprüfung auf dem Amt. Dazu muss aber ein Ausweisdokument gemäss Ausweisgesetz vorgelegt werden [AG].

- Annexe 2 : Pour permettre l'identification de la personne à l'examen théorique, les données personnelles doivent être complétées par une photo [FR].
- Annexe 1 : Cette annexe mentionne uniquement la curatelle de portée générale alors que d'autres types de curatelle peuvent priver une personne de l'exercice des droits civils [VD].
- Le lieu de travail n'est pas forcément le lieu de résidence à la semaine [VD].
- Il faudrait ajouter les « procédures en cours » au chiffre 4, étant donné que rien ne figure dans ADMAS tant que le permis n'a pas été déposé ou la mesure exécutée [VD].
- Il faut supprimer que la date de l'examen ne peut être réservée que par internet [FR, VD].
- Langfristig soll der ganze Prozess inklusive der Anmeldung elektronisch erfolgen. Die formelle Identifikation der Person muss mit der Einführung der eID ebenfalls elektronisch möglich sein [FDP, JFDP].

Ablehnung: BE, BL, JU, NE, VS; SVP; SGV; FMS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, Buchli, K., FahrEng, FS-PostAuto

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Da das Inkrafttreten der PZV noch einige Zeit auf sich warten lassen dürfte, erachten wir eine generelle Überarbeitung der Vorschriften hinsichtlich des Datenaustausches und des Formularverkehrs unter dem Aspekt der in Aussicht stehenden Möglichkeiten von eGovernment als zwingend notwendig [BE].
- Die detaillierten Angaben, insbesondere in Anhang 2 ganz unten ab „Bitte beachten:“ gehen zu weit. Die Bestätigung sollte grundsätzlich keine allgemeinen Hinweise im Sinne eines „Merkblattes“ enthalten. Dass Prüfungstermine nur online reserviert werden können, trifft nicht allgemeingültig zu. Entsprechend sind Login und Passwort fakultative Elemente des Formulars [BE]. «La date de l'examen ne peut être réservée que par Internet». Cette phrase doit être supprimée afin de continuer de permettre les examens théoriques en accès libre [NE]. Il est idéal d'avoir la photo, en couleur, sur l'attestation d'inscription pour l'authentification [NE].
- Art. 4, al. 1: Nous sommes d'accord si la modification que nous proposons est intégrée [NE].
- Il faut maintenir la procédure actuelle [BL, JU; OV JU; Buchli, K., FahrEng].
- Si le moment de la théorie de la circulation est maintenu selon notre demande, alors la nouvelle procédure d'inscription est inutile et il reste possible de faire parvenir une demande de permis d'élève conducteur [VS].
- Die Prüfung der Basistheorie und der Kurs Verkehrskunde müssen vor dem Erreichen des Mindestalters absolviert werden können. Der Zeitpunkt der Anmeldung ist entsprechend vorzulegen [SVP; SGV; FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Les examens théoriques de base et le cours théorique de circulation devraient pouvoir être accessibles avant l'âge minimum requis dans un délai toutefois restreint pour que les connaissances acquises restent bien présentes [cp].
- Für den Erwerb des Führerausweises der Kat. AM ist eine Option vorzusehen, wonach gewählt werden kann, die Prüfung der Basistheorie mit vorhergehendem Kurs Verkehrskunde (wie Kat. A, A2, A1) oder eine reduzierte Prüfung der Basistheorie (analog Kat. M) abzulegen. [SVP; FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Le report de la charge administrative et des coûts de la mise en oeuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable [ACS VD].
- Nous ne voyons pas pourquoi l'inscription aux examens ne peut se faire que de manière électronique. Cette mesure est discriminatoire et doit donc être revue [cp].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, glp, JCVP, JDCVr, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, ATE - VCS, bfu, Pro Velo, QAED, RC, SVSP, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SoB, SRC, ssb, SSK, VSGP.

4.3.1.4.2

Sind Sie mit den allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen einverstanden (Art. 3 und 5 - 8)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	19	6	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	7	4
Übrige (nicht angeschrieben)	46	5	23
Zwischentotal	84, davon SFV: 25 IG WAB CH: 9		
Total	50	19	37

Zustimmung: AG, AI, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; SPS; SGV; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS; Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 3: Der Übernahme der Wohnsitzregelung von Art. 12 EG-RL in Abs. 1 Bst. a - c (ist) als Grundsatz die schweizerische Wohnsitzbestimmung (siehe Art. 23 ZGB) voranzustellen, weil durch diese in den weitaus meisten Fälle der Wohnsitz einfach und klar feststellbar ist. Die Definition der EG-RL versagt in diesen klaren Fällen vielfach und ist nur in Fällen heranzuziehen, wo der Wohnsitz nicht nach der schweizerischen Grundregel eindeutig bestimmt werden kann [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. La nuova regolamentazione sembra essere meno chiara e più complicata delle norme oggi applicate (disposizioni sul domicilio-art. 23 CCS) [TI].
- Art. 5 Abs.1 : Für den Vollzug der Anforderung der zweifelsfrei feststehenden Identität braucht es wie heute auch unter dem neuen Recht eine Konkretisierung durch Weisungen des ASTRA [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS] im Anhang [SG].
- Art. 5 Abs. 3: Der zweite Satz ist nicht vollziehbar und widerspricht auch der heutigen Praxis (streichen) [SO].
- Art. 5 Abs. 3: Der dritte und vierte Satz sind nicht vollziehbar und widerspricht auch der heutigen Praxis (streichen) [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 6: Wir beantragen, die Qualitätssicherung der Nothilfekurse beim Bund zu belassen [AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Nur im Nothilfekurs kann das Wissen bezüglich der Sicherung der Unfallstelle und der korrekten Alarmierung sowie der Betreuung von verletzten Personen bis zum Eintreffen der professionellen Hilfsdienste gezielt vermittelt werden. Damit können u.U. gravierendere Unfallfolgen verhindert [SPS; ATE - VCS, bfu, NGO, Pro Velo] oder zumindest minimiert werden [SPS]. Die kürzeren Alarmierungszeiten für die professionellen Hilfsdienste machen diesen Vorteil nicht wett. Je nach Situation bzw. Unfallort kann es zudem auch länger dauern, bis professionelle Hilfsdienste vor Ort sind [SPS].
- Art. 8: Das Erfüllen der entsprechenden Mindestanforderungen an das Sehvermögen nach Anhang 3 wird bei Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist, in der Praxis nie kontrolliert und stellt auch sonst kein Praxisproblem dar (Abs. 2 streichen) [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

- Art. 8 Abs. 4 Bst. b und 51 Abs. 1 Bst. c Ziff. 3: Eine Heraufsetzung auf 70 Jahre ist in verkehrsmedizinischer Hinsicht problematisch. Die geltende Regelung sollte beibehalten werden [SO].

Ablehnung: BE, BL, JU, LU, VD, VS; SVP; cp, FMS, moto, OV JU, StVA TI, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, FS-PostAuto, SoB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 3: Die schweizerische Wohnsitzbestimmung (Art. 23 ZGB) ist der in Abs. 1 Bst. a – c festgelegten Regelung nach Art. 12 der EG-Richtlinien voranzustellen. Durch diese kann der Wohnsitz in der Regel einfach und klar festgestellt werden. Die EG-Regel ist nur dann beizuziehen, wenn die Bestimmung nach Art. 23 ZGB nicht eindeutig möglich ist [BE, JU, VS; OV JU]. Il manque une compétence selon le domicile [VD; cp]; l'article 23 CC doit primer sur la directive européenne [VD].
- Diese Lösung erscheint uns nicht praktikabel und könnte dazu führen, dass Führerausweise vom Ausland nicht angenommen werden (Umgehung der Zuständigkeit) [BL].
- Formulierung sollte sich nur auf Wohnsitz, Zweitwohnsitz und Wochenaufenthalt beziehen [LU].
- Un nouveau non-sens technocratique : Qui pourrait contrôler durant 185 jours la présence d'une personne sur un site. S'en tenir à la loi sur le contrôle des habitants de 1983 qui fixe à 90 jours la résidence secondaire ! Lieu de stationnement de la voiture, lieu d'activité et de vie principale [AAE-Crec] !
- art. 5, al. 1: Pour l'application de l'exigence concernant l'identité incontestable, il faut, comme aujourd'hui, une concrétisation par des instructions de l'OFROU dans le nouveau droit [JU, VS; OV JU].
- art. 5 al. 1: Il n'est pas suffisamment précisé comment l'identité du candidat doit être clairement établie [VD; cp].
- Art. 5 Abs. 3: Beizug der KESB nur in Fällen der umfassenden Beistandschaft [BE]. La curatelle de portée générale n'est pas la seule à priver de l'exercice des droits civils (art. 394 al. 2 et 396 al. 2 CC) [VD; cp]. Die KESB ist für die Beistandschaft verantwortlich, die Gemeinden können nicht mehr Auskunft geben. Mit der heutigen Handhabung müsste man auch bei der KESB eine Nachfrage tätigen. Die bessere Variante ist, dass die Gemeinden diese Auskunft wieder erteilen dürfen [BL]. Il n'est pas de la compétence du SAN d'auditionner le candidat et son représentant légal en cas de refus. L'autorité de protection de l'enfant et de l'adulte doit trancher [VD; cp].
- art. 5, al. 3: La troisième et la quatrième phrases ne sont pas compréhensibles et elles contredisent la pratique actuelle (supprimer) [JU, VS; OV JU]
- Art. 7: Abs. 1 ist unvollständig: Vor oder während eines befristeten Entzuges [...] einer befristeten Aberkennung, einer befristeten Verweigerung [...], [LU]. L'attestation d'inscription ne doit pas être délivrée pendant un retrait de durée déterminée du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, [...], [VD].
- Das Sehvermögen verändert sich im Laufe der Zeit. Die Regelung in Artikel 8 Absatz 3 PZV ist gefährlich und führt zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit [BE, BL].
- art. 8, al. 2: Les exigences minimales en matière de facultés visuelles selon l'annexe 3 ne sont en pratique jamais contrôlées pour les véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas requis, et cela ne présente pas non plus de problème en pratique (à supprimer) [BL, JU, LU, VS; OV JU].
- art. 8, al. 3 : Les services des automobiles ne sont pas compétents pour vérifier que les exigences minimales sont remplies – il doit juste s'assurer que les professionnels ont attesté de l'aptitude ou non, avec ou sans lunette [VD].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, MonEsch, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP.

4.3.1.4.3

Sind Sie mit elektronischen Kursbestätigungen einverstanden (Art. 112 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 9.321)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	1	0
Parteien	5	0	4
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	22	1	5
Übrige (nicht angeschrieben)	46	15	14
Zwischentotal	99, davon SFV: 24 IG WAB CH: 8		
Total	67	17	25

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, glp, JFDP, SPS, SVP; SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, SoB, Spatz, R., ssb, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Anh. 9 Ziff. 9.321: Diese Bestimmung ist verbindlicher (mit «muss») zu formulieren [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Es ist eine Aufbewahrungspflicht der Präsenzkontrolle durch die Ausbildungsanbieter von drei Jahren nach Ausstellung der Bestätigung zu verlangen [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 9 Ziff. 3.1: Was passiert, wenn der Einstiegstest auch bei Wiederholung nicht bestanden wird [SH]? Der Einstiegstest sollte dreimal gemacht werden können. Das weitere Vorgehen bei dreimaligem Nichtbestehen ist zu regeln (z.B. Warte-/Sperrfrist von 6 Monaten) [SO].
- Alle Bestätigungen der obligatorischen Ausbildungen müssen in der Informationsplattform SARI erfasst werden [BE, BL].
- Erfreut, dass das Zulassungsverfahren für den Führerausweis so weit wie möglich elektronisch erfolgen soll [GE; FDP, glp, JFDP]. Langfristig soll jedoch der ganze Prozess inklusive der Anmeldung elektronisch erfolgen (Einführung e-ID) [FDP; JFDP].
- Sofern die Kursbestätigungen durch die Polizei überprüft werden müssen, ist sicherzustellen, dass der polizeiliche Zugriff auf die Kursbestätigungsdaten besteht [ACVS].
- Birgt für die Kursanbieter einen hohen administrativen Aufwand, vor allem für jene, die nicht über eine elektronische Datenbank verfügen. Es ist Sache des Fahrausweisbewerbers, die für die Fahrausbildung notwendigen Dokumente einzureichen [ssb].
- Durch die elektronische Erfassung wird die Anmeldung zeitecht verarbeitet, was eine Anmeldung vor vorgeschriebenem Mindestalter nicht rechtfertigt. Die Anmeldung hat zwingend nur noch in elektronischer und nicht noch zusätzlich in Papierform zu erfolgen [VSFB].

Ablehnung: LU; SVLT; ACS VD, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Bestätigung für die kantonale Behörde muss elektronisch übermittelt werden. Die Zulassungsbehörde kann Ausnahmen zulassen/bewilligen [LU].
- Le report de la charge administrative et des coûts de la mise en oeuvre de la mesure sur les formateurs et les écoles de conduite – donc sur le secteur privé – n'est pas acceptable. L'objectif de réduction des coûts de la formation pour les élèves conducteurs n'est pas atteint ni prouvé [ACS VD].
- Der Aufwand für die Kursanbieter ist zu gross. Einfacher wäre die Abgabe von elektronischen Kursbestätigungen an die Teilnehmer [SRC]. Die Datenbank-Frage ist nirgends geregelt. [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK], insbesondere, wenn die Kantone eigene Wege gehen und den IVR nicht berücksichtigen? [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK] Wenn eine elektronische Kursbestätigung, dann ausschliesslich nur noch elektronisch und nicht auch als Bestätigung auf Papier (z.B. für die Kontrollorgane) [KBAV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, JCVP, JDCVr; CH Städte, SBV-USP; ACS, RC, QAED, SVSP, VöV; DriveGR, FahrWet, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., KiF, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, VSGP.

4.3.1.4.4

Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis von Fahrschülern und Fahrschülerinnen, die auf Lernfahrten begleitet sein müssen, grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 11 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	22	0
Parteien	3	3	3
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	9	12	6
Übrige (nicht angeschrieben)	6	47	20
Zwischentotal		84, davon SFV: 22 IG WAB CH: 9	
Total	22	53	31

Zustimmung: GE, LU, VS; FDP, JFDP, SPS; SGV; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, Pro Velo, SVLT, TCS; Agro, Deuschle, F., Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, Spatz, R.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- L'abrogation des délais de validité du permis d'élève conducteur, ainsi que des démarches administratives électroniques privilégiant le guichet virtuel sont des avancées majeures pour les citoyens et l'administration qui voit ainsi ses tâches allégées [GE, VS]. Damit wird sinnvoll Kontrollaufwand in den Kantonen reduziert [FDP, JFDP].
- Die Möglichkeit eines die Fahreignung bestätigenden Tests (wie z.B. Schuhfried) muss bleiben. Immerhin ist gerade der Schuhfried-Test wissenschaftlich validiert, was vom heute üblichen, verkehrspsychologischen Testing nicht uneingeschränkt gesagt werden kann. Er hat sich auch in der Praxis sehr bewährt [LU, VS].
- Les questions et les incertitudes concernant les prolongations ou les renouvellements du permis d'élève conducteur sont supprimées [VS].
- Die grundsätzlich unbeschränkte Gültigkeit des Lernfahrausweises ist sicher eine unterstützende Massnahme für das begleitete Fahren ab 17 Jahren. Es muss aber darauf geachtet werden, dass

diese Massnahme wirklich dazu dient, sich die notwendige Fahrpraxis anzueignen [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; JCVP, JDCVr, SVP; ACVS, asa, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, RC, SFV, SMFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Europaweit geht die Tendenz dahin, dass alle Ausweise im Strassenverkehr befristet erteilt werden [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Wir möchten keine unbefristeten Lernfahrausweise in den Systemen bewirtschaften [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- I vantaggi amministrativi legati ad una licenza per allievo conducente di durata illimitata (senza che la sicurezza stradale venga compromessa) sono evidenti [TI]. Die Argumentation des geringeren administrativen Aufwandes ist kaum stichhaltig, da dies die Informatik übernimmt [VSFB; KBAV].
- Les élèves conducteurs ne doivent pas faire traîner l'obtention de leur permis. Une durée limitée est une motivation supplémentaire à terminer son permis dans des temps raisonnables [JCVP, JDCVr; RC; WeiPor].
- Es gibt keinen plausiblen Grund, wieso ein Lernfahrausweis lebenslänglich gültig sein soll [AI, SO].
- Gefahr, dass eine Person ihr ganzes Leben / über viele Jahre lang mit einem Lernfahrausweis fährt, ohne je die Prüfung abzulegen. [BE, BL, SG, SH, SO, SZ; SVP; ACVS, SVSP; ifB, SoB, TCS TG, VSZTG, WeiPor]. Il est inimaginable qu'une personne puisse conduire durant des décennies en étant accompagnée d'une personne titulaire d'un permis de conduire ayant peu ou même jamais conduit [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Die Gültigkeit des Lernfahrausweises auf (SG: z.B.) fünf Jahre (UR: oder auf den Termin des nächsten Kontrolluntersuchs) beschränken [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS; VSZG]. Augmenter raisonnablement la durée (p.ex. à 3 ou 4 ans) [JCVP] / à trois ans [JDCVr] afin de permettre une certaine flexibilité (études, travail, armée, ...) [JCVP]. Die Gültigkeit des Lernfahrausweises auf vier Jahre beschränken [BE; Drive, jw, mm, ZFV], Variante: zwei Jahre [Drive, jw, mm].
- Bisherige Lösung beibehalten: die Gültigkeit des Lernfahrausweises auf zwei Jahre beschränken [JU; FRE, IG WAB CH, OV JU, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., am, APSR-JU ASMCTI, aw, BEOB, FGLWFL, FL BeO, ERFA, Forster T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VAZ, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- Die Lernfahrausweise, die unter dem neuen Recht befristet bleiben, sollen 18 Monate gültig sein [ZG].
- Der Vorschlag ist sachlich nicht begründet [IG WAB CH; BEOB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Diese Neuregelung setzt ein falsches Zeichen [ACVS]. Eine unbefristete Gültigkeit des Lernfahrausweises ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit [BE; ACVS, RC, SVSP, VSFB; ACS-VD, FS-PostAuto, KBAV] und würde den fehlenden Willen, die Fahrkompetenz in einer Prüfung nachzuweisen, gar belohnen [BE, TG; ACVS, SVSP]. Mit dieser Regelung wäre es fast besser nach zwei negativen praktischen Prüfungen auf eine weitere Prüfung zu verzichten. Das begleitete Fahren würde dann trotzdem legal sein [BL].
- Die Möglichkeit eines die Fahreignung bestätigenden Tests (wie z.B. Schuhfried) muss bleiben [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SZ, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Immerhin ist gerade der Schuhfried-Test wissenschaftlich validiert [BS, SG, UR, VD; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU], was von einzelnen heute eingesetzten, verkehrspsychologischen Tests nicht gesagt werden kann [AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK

BS, OV JU]. Er hat sich auch in der Praxis bewährt [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Ist nach zwei nicht bestandenen Prüfungen ein zweiter Lernfahrausweis ausgestellt worden, so ist klar zu regeln, dass die erste mit diesem nicht bestandene Prüfung rechtlich einer dritten nicht bestandenen Führerprüfung entspricht [AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Klar regeln, dass es keinen dritten Lernfahrausweis gibt [BL].
- Der Wortlaut von Artikel 7 Absatz 2 ist schwer verständlich [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- Et pourquoi donc ? Tous les autres permis et catégories sont limités de 4 à 12 mois ! [AAE-Crec].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, glp; CH Städte, SBV-USP; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, 2rad; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grisca WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.4.5

Sind Sie einverstanden, dass eine einmal abgeschlossene obligatorische Ausbildung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 113)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	5	21	0
Parteien	3	2	4
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	11	1
Übrige (nicht angeschrieben)	14	48	11
Zwischentotal		82, davon SFV: 25 IG WAB CH: 7	
Total	38	50	18

Zustimmung: BL, GE, GL, LU, VS; FDP, SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, moto, Pro Velo, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, Deuschle, F., ERFA, Forster, T., Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, VfV, VSZG, VSZTG.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Es wäre eine Vereinfachung [BL] / Optimierung [GE], die aber nicht der Verkehrssicherheit schaden darf [BL]. Damit wird sinnvoll Kontrollaufwand in den Kantonen reduziert [FDP].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; JCVP, JDCVr; asa, ACVS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, RC, SFV, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, Emergency, FahrEng, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, IG BS, IVR-IAS, jw, KBAV, Koh, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, SoB, SRC, ssb, ssk, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Gültigkeitsdauer auf [SG: z.B. / fctsa: au maximum:] fünf Jahre beschränken [SoB].
- Analog der Gültigkeit der Lernfahrausweise für begleitete Fahrten [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG; asa, KKJPD, MFK BS], ausgenommen der Nothelferkurs (wie bisher) [SO].

- Die Gültigkeitsdauer auf vier Jahre beschränken. Gültigkeit von einem Lernfahrausweis auf den anderen übertragen [BE].
- La validité de la formation obligatoire doit être limitée à 2 ans [JU; OV JU, SMFV; ACS VD, am, FL BeO, FS-PostAuto, MonAll, MonLin, MonLui, Val] sauf pour les cours de premiers secours [JU; OV JU].
- Die Gültigkeit des Nothelferkurses auf sechs Jahre beschränken [fctsa, ssb].
- Die Gültigkeit des Nothelferkurses auf fünf Jahre beschränken [Emergency, FAid, IVR-IAS, Koh, Reasco, SanA, SRC, SSK].
- Eine Ausbildung, welche über lange Zeit nicht praktisch angewandt wird, verliert ihren Wert und die Ausbildungsinhalte gehen vergessen [AI, NE, SO; VSFB; ACS VD, FL BeO, KBAV, ZFV]. Formation continue avec la participation active des assureurs, pour maintenir un niveau de compétences égales à l'évolution du trafic et des véhicules ! [AAE-Crec]
- Eine unbeschränkte Gültigkeit der Ausbildung kann der Verkehrssicherheit abträglich sein [ACVS].
- Keine Langzeit-Lernende. Regeln ändern sich [BE; VSFB; Buchli K., FahrEng, SoB].
- Sofern die Ausbildung nicht mit einer Prüfung abgeschlossen wird, ist es sinnvoll, die obligatorischen Schulungen in der Gültigkeit zu beschränken [WeiPor]. Weil die Nothilfe-Kompetenz an der praktischen Fahrprüfung nicht abgefragt wird [Emergency, FAid, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK]. Une formation doit être validée par la réussite d'un examen pratique de conduite pour démontrer que le candidat dispose des compétences pour faire face à la complexité et l'évolution de la circulation routière [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Heute muss eine obligatorische Ausbildung nicht wiederholt werden, wenn die erworbene Kompetenz an einer Prüfung nachgewiesen wurde [IG WAB CH, VSFB; BEOWAB, Drive, fzl, jw, KBAV, mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Ja, sofern eine praktische Führerprüfung bestanden ist [SMFV; ZFV].
- Den Nachweis an der Führerprüfung erbringen zu müssen berücksichtigt nicht das Risiko auf den begleiteten Fahrten. Die Wiederholung einer obligatorischen Ausbildung fördert die Verkehrssicherheit [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, glp, JFDP; CH Städte, SBV-USP; QAED; DriveGR, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, Grisca WAB AG, Hediger, J., KiF, ModEng, NGO, PostAuto, VSGP

4.3.1.4.6

Sind Sie einverstanden, dass eine einmal bestandene Theorieprüfung grundsätzlich unbeschränkt gültig ist (Art. 66)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	5	21	0
Parteien	3	2	4
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	8	2
Übrige (nicht angeschrieben)	18	36	19
Zwischentotal	44, davon SFV: 9	67, davon IG WAB CH: 9	
Total	35	58	27

Zustimmung: BL, GE, GL, LU, VS; FDP, SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, moto, Pro Velo, SFV, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Forster, T., FZ, Gusev, A., Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., UFV, VfV, WB.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es wäre eine Vereinfachung [BL] / Optimierung [GE], die aber nicht der Verkehrssicherheit schaden darf [BL]. Damit wird sinnvoll Kontrollaufwand in den Kantonen reduziert [FDP].
- Fahrzeugführer periodisch über die wichtigsten Regeln und Änderungen updaten [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo] bzw. dafür sensibilisieren, sich eigenverantwortlich zu informieren [SPS].
- Ja, sofern, sofern eine Praktische Führerprüfung bestanden ist. Der Lernerfolg und damit das sicherere Verhalten ist besser verankert, wenn Theorie und Praxis zeitlich möglichst nahe zueinander vermittelt werden [SFV, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UVF, VfV].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; JCVP, JDCVr; asa, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, RC, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, BEOwab, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FL BeO, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, SoB, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Analog der Gültigkeit der Lernfahrausweise für begleitete Fahrten, auf [SG: z.B.] fünf Jahre befristen [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Die Theorieprüfung ist fünf Jahre gültig. Keine Langzeit-Lernende. Regeln ändern sich [SoB].
- Die Gültigkeitsdauer auf vier Jahre beschränken [BE].
- Die Gültigkeitsdauer auf zwei Jahre beschränken [FRE, IG WAB CH, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, BEOwab, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FL BeO, FS-Fur, FVO, Gusev, A., fzl, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Il est illusoire de penser qu'au-delà de 24 mois les candidats puissent participer à la circulation routière en toute sécurité [FRE ; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Der Lernerfolg und damit das sicherere Verhalten ist besser verankert, wenn Theorie und Praxis zeitlich möglichst nahe zueinander vermittelt werden [VerTug].
- Eine Ausbildung, welche über lange Zeit nicht praktisch angewandt wird, verliert ihren Wert und die Ausbildungsinhalte gehen vergessen [AI, BE, NE; FL BeO, ifB, FS-Fur, FVO, RC].
- Die Kenntnisse über Verkehrsregeln und insbesondere Neuerungen sind generell mangelhaft. Die Wiederholung der Theorieprüfung wird selten angeordnet [VSFB; ifB].
- Aufgrund der ständigen Gesetzesänderungen muss die Theorieprüfung nach einer bestimmten Frist wieder neu absolviert werden [SH].
- Die Theorieprüfung soll von einem Lernfahrausweis zum anderen übertragen werden können, aber maximal 4 Jahre [BE].
- Schwer erklärbare Diskrepanz zu den Konsequenzen einer Annullierung des Führerausweises auf Probe [SO].
- Die unbeschränkte Gültigkeit ist nur sinnvoll für eine bestandene praktische Führerprüfung [IG WAB CH; BEOwab, Drive, ERFA, Gusev, A., fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Ja, sofern, sofern eine praktische Führerprüfung bestanden ist [Abegglen, P., FS-PostAuto, KBAV, VSZG].
- Der Lernerfolg und damit das sicherere Verhalten ist besser verankert, wenn Theorie und Praxis zeitlich möglichst nahe zueinander vermittelt werden [Abegglen, P., FS-PostAuto, KBAV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, glp, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, QAED; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP.

4.3.1.5 Qualitätssicherung

Sind Sie mit den Mindestmassnahmen einverstanden (Art. 136 - 140 i.V.m Anh. 9 Ziff. 8 und 9)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	4	21	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	18	6	3
Übrige (nicht angeschrieben)	34	24	11
Zwischentotal	60, davon SFV: 7	51, davon IG WAB CH: 5	
Total	53	46	23

Zustimmung: AI, JU, SG, TI; SPS, SVP; SBV-USP; SGV; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, FRE, moto, OV JU, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, StVA TI, SVLT, TCS, VöV, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, Hediger, J., IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VSZG, VSZTG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Die vorgeschlagenen Mindestmassnahmen sollten bezüglich Rhythmus überprüft werden [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo; NGO].
- Die Ausbildung mittels eLearning darf nur zulasten der Präsenzzeit gehen, wenn die Qualität der Aus- und Weiterbildung als Ganzes nicht darunter leidet [RC].

Art. 136 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9:

- Die Praxis der Qualitätssicherung für die obligatorischen Weiterbildungen hat gezeigt, dass zu ungenau formulierte Vorgaben des Bundes zu unterschiedlichen Interpretationen und damit zu Differenzen unter den Beteiligten führen können. Mit einer sauberen Darstellung der Qualitätsstandards und Ausführungsbestimmungen könnte den Aufsichtsbehörden viel Aufwand (Lückenschliessung, Missbrauchsbekämpfung) erspart werden [SG, TI].
- Die Voraussetzungen der Audits sind zu wenig konkret beschrieben, um die praktische Umsetzung zu gewährleisten. Allenfalls wäre zu überlegen, anstelle der Artikel 137-139 sämtliche Aufgaben der Qualitätssicherung in einem einzigen Artikel aufzuführen und darin auf die Ausführungsbestimmungen (im Anhang oder in verbindlichen Weisungen des ASTRA) zu verweisen [SG].
- Die im Rahmen der asa tätigen Mitarbeitenden von Strassenverkehrsämtern sollten weiterhin die Anbieter und Lehrpersonen der Aus- und Weiterbildungen gemäss Art. 136 Abs. 2 auditieren dürfen [JU, SG; OV JU].
- Wir begrüssen die Möglichkeit der Delegation der Qualitätssicherung und befürworten eine Delegation an eine gesamtschweizerische Organisation [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo; NGO].
- Die maximale Anzahl der Audits für eine einzelne Person pro Zeiteinheit ist festzulegen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 136 und 139: [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]:

- Aus- und Weiterbildung sowie Prüfung der Fahrlehrer/innen: Die Strassenverkehrsämter sind nicht in der Lage, ihre Kompetenzen zu überprüfen. Daher muss dies zwingend durch Experten geschehen, welche im Rahmen der eidg. Berufsprüfungen tätig sind.
- Die Anzahl der Fahrausbilder, welche in den Verantwortungsbereich eines Fahrlehrers Kat. C fallen, ist auf maximal drei zu beschränken.
- Die Kontrollprüfungen müssen an die für die eidgenössischen Fachausweise Fahrlehrer, Motorrad-Fahrlehrer und Lastwagen-Fahrlehrer zuständige Organisation der Arbeitswelt delegiert werden.

Art. 138 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9

Wir beantragen eine Verkürzung des Rhythmus [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo; NGO]. Ein 3-jähriger Überprüfungsrythmus ist besser geeignet [ATE - VCS, bfu, Pro Velo; NGO].

Art. 140 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9

Le contrôle qualité des examens de conduite doit rester de la responsabilité des cantons, dans le cadre d'audits internes [JU; OV JU].

Ablehnung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, QAED, VSFB; AAE-Crec, BEOWAB, Emergency, FAid, fctsa, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, ifB, IVR-IAS, KBAV, Koh, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 136 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9:

- Es fehlen Qualitätsstandards. Diese Standards und die Durchführung der Qualitätssicherung sollten für alle Bereiche, abgesehen von spezifischen Anforderungen, identisch sein [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassen am 18. Januar 2013 erlassenen Richtlinien Aufsicht und Qualitätssicherung Obligatorische Weiterbildung sollten an die Vorgaben der PZV angepasst und in eine Weisung des Bundesamts für Strassen umgewandelt werden [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Verantwortung für die Qualitätssicherung von Nothilfekursen ist beim Bund zu belassen [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VD, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS]. Eine Aufgabenübertragung an die Kantone erscheint weder notwendig noch sinnvoll [GR]. Les services des automobiles n'ont pas cette compétence [VD].
- Art. 136 Abs. 2 Bst. f: Aufgabe soll den Organisationen der Arbeit zugewiesen werden so wie es auch heute ohne Mitwirkung der Kantone umgesetzt wird [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 136 Abs. 3: Bei einer Delegation von Qualitätssicherungsaufgaben durch die kantonalen Behörden an eine Drittorganisation sollte sinnvollerweise durch die Drittorganisation Meldung erstattet werden [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Pourquoi une nouvelle fois charger le bateau du côté des moniteurs de conduites plutôt que de les confirmer dans leur importante fonction pédagogique et formatrice. Pourquoi leur imposer une journée supplémentaire de formation continue ? [AAE-Crec]
- Die Qualitätssicherung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer gehört in die Obhut des schweizerischen Fahrlehrerverbandes.

Art. 137 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9:

- Die im Rahmen der asa tätigen Mitarbeitenden von Strassenverkehrsämtern sollten weiterhin die Anbieter und Lehrpersonen der Aus- und Weiterbildungen gemäss Art. 136 Abs. 2 auditieren dürfen. Ohne den Einbezug dieser "asa-Personen" ist die neu vorgeschriebene Qualitätssicherung personell nicht umsetzbar und würde zudem horrenden Kosten verursachen. Dies umso mehr, als die Qualitätssicherungs-Experten zusätzlich die Erfordernisse von Art. 138 Abs. 3 erfüllen müssen [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 138 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9:

- Abs. 1: Würde Art. 138 belassen, so wäre gemäss unseren Antrag bei der Frage 3.1.1 der Satz zu den Nothilfekursen zu streichen [BL, BS, FR, GR, NE, NW, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- Audits «mindestens einmal in 5 Jahren» sind nicht ausreichend, auch nicht mit einem ausgeklügelten Planungssystem. Regelmässiger Audits müssen sichergestellt werden [QAED].

Art. 137 – 139:

- Die Praxis der Qualitätssicherung für die obligatorischen Weiterbildungen (Zweiphasenausbildung seit 2005, Fahrlehrerweiterbildung seit 2007 und Chauffeurweiterbildung seit 2009) hat gezeigt, dass zu ungenau formulierte Vorgaben des Bundes zu unterschiedlichen Interpretationen und damit zu Differenzen unter den Beteiligten führen können. Mit einer sauberen Darstellung der Qualitätsstandards und Ausführungsbestimmungen könnte den Aufsichtsbehörden viel Aufwand (Lückenschliessung, Missbrauchsbekämpfung) erspart werden [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Voraussetzungen der Audits sind zu wenig konkret beschrieben, um die praktische Umsetzung zu gewährleisten. Allenfalls wäre zu überlegen, anstelle der Artikel 137-139 sämtliche Aufgaben der Qualitätssicherung in einem einzigen Artikel aufzuführen und darin auf die Ausführungsbestimmungen (im Anhang oder in verbindlichen Weisungen des ASTRA) zu verweisen [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR; VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Kumulation der verschiedenen Audits ist in vernünftigen Grenzen zu halten [IG WAB CH; fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA] und ist auf ein Maximum zu beschränken [VSFB]. Die maximale Anzahl von Audits für eine einzelne Person während einer Periode von 5 Jahren ist auf 1 Audit zu begrenzen (ausser wenn Mängel festgestellt werden) [IG WAB CH; BEOWAB, fzl, VAZ, VerTug, ZVS AG, 2PA].

Art. 140 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8 und 9:

- Art. 140 Abs. 1 Bst. b: Soll sich auf die Vorgaben der EG-RL 2006/126/EG, Anh. IV Ziff. 4.1.3 beschränken und diese nicht verschärfen [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Diese Überwachung ist in den Kantonen zudem nur umsetzbar, wenn sie auch durch Verkehrsexperten des jeweiligen Strassenverkehrsamtes durchgeführt werden kann, sofern sie die Voraussetzungen von Art. 138 Abs. 3 erfüllen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Die vorgeschlagenen Massnahmen in Bezug auf Weiterbildung und Qualitätskontrolle der Verkehrsexperten sind unter Berücksichtigung, was eine Führerprüfung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann, in keinem vernünftigen Verhältnis [BE].
- Eine völlig unabhängige Qualitätskontrolle für alle Verkehrsexperten – in der vorgeschlagenen Häufigkeit – könnten die Kantone untereinander nicht sicherstellen. Die Auslagerung an Dritte wäre zwar sicher möglich, würde aber massive Kosten und eine Bürokratie in nicht vertretbarer Weise auslösen [BE].

Anh. 9 Ziff. 8.1111:

Die heute schon verwendete Formulierung «einwandfreie Führung» ist für die Umsetzung der Qualitätssicherung zu wenig spezifisch. Streichen oder umformulieren. Die Einzelheiten könnten in Weisungen des ASTRA geregelt werden. Es ist z.B. zwingend erforderlich, dass definiert wird, was «erforderliche» fachliche und pädagogisch-didaktische Fähigkeiten sind bzw. welche Ausbildungsnachweise (z.B. SVEB 1) erbracht werden müssen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Anh. 9 Ziff. 8.1116:

- Die Qualitätssicherung sollte nicht nur für die Fahrlehrer und Experten gelten, sondern auch für die Laienausbilder (den Eltern), welche ja im neuen Konzept die Hauptarbeit bei der Ausbildung übernehmen [FL BeO].

Anh. 9 Ziff. 8.112:

- Der Begriff «Arbeitsvertrag» ist zu einschränkend. Von Nothilfekursanbietern werden unterschiedliche Geschäftsmodelle betrieben. Ziel ist, dass die Reglemente und geltendes Recht eingehalten werden.

Die vertraglichen Mittel sollen nicht beschnitten werden [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

- Eine über die Anerkennungslaufzeit vorhandene Betriebshaftpflichtversicherung ist übertrieben, da Versicherungen auch laufend gekündigt werden könnten [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, SanA, SRC, SSK]. Als ausreichend erscheint eine zum Zeitpunkt der Anerkennung / der Vertragsbindung vorhandene Betriebshaftpflichtversicherung [Emergency, FAid, IVR-IAS, KBAV, SanA, SRC, ssb, SSK].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte; ACS, ACVS, SVSP; DriveGR, FahrWet, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., KiF, ModEng, PostAuto, VfV, VSGP, WB.

4.3.1.6 Änderungen bei den Führerausweiskategorien

4.3.1.6.1

Sind Sie einverstanden, dass die Definitionen der Motorradkategorien AM, A1, A2 und A gemäss der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein autonom übernommen werden (Art. 12, 14 Abs. 3, 15 Abs. 4 und 17 Abs. 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	21	4	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	19	4	5
Übrige (nicht angeschrieben)	33	17	21
Zwischentotal	76, davon SFV: 8 IG WAB CH: 8		
Total	60	26	35

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; ACVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, cp, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, SFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., ERFA, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., KBAV, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 12:

- Es sollen alle Kategorien in Art. 12 definiert werden (u.a. Kat. M., AM und A mit Leistung, Hubraum und Höchstgeschwindigkeit). Das dient der Benutzerfreundlichkeit [GR; ACVS].
- Die Informationen zu den Kategorien sollten vollständig sein. Ein Verweis zur VTS, wo die Daten aufgeführt sind, ist für den Laien umständlich und nicht nachvollziehbar und sorgt in der Praxis für viele Anfragen [BE].
- Die Kategorie AM beinhaltet auch die Leichtmotorfahrzeuge, dies sollte auch im Kategorienbescrieb aufgeführt werden [BE].
- Die Motorradkategorien A1 und A2 werden hier genau definiert, die Kategorien M, AM und A aber nicht. Für M, AM und A müssen die rechtlichen Definitionen in anderen Artikeln bzw. Verordnungen gesucht werden, was nicht benutzerfreundlich ist [ZH].

- Oui, sauf les 400 ccm prévus pour la cat. A2. A modifier: 220 ccm [SFV; ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VerTug].

Art. 13 und 14:

- Art. 13 und 14 Abs. 2: Hier wird nur eine angepasste Basistheorieprüfung verlangt [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Das Führen von Leichtmotorfahrzeugen erst mit 18 Jahren ist vernünftig. Demgegenüber ist das Führen eines 40t Anhängerzuges mit der Kat. G mit einem zweitägigen Traktorfahrkurs, wobei am zweiten Tag ein kleiner und leerer Anhänger mitgeführt wird, mit 14 Jahren höchst bedenklich für die Strassenverkehrssicherheit! [Agro]

Art. 15 – 17:

Bei Erwerb von Motorradkategorien soll es keine Motorwagenkategorien geschenkt geben (z.B. Kat. F) [AG, AR, BS, GL, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Ablehnung: BL, JU, LU, VD; SBV-USP; BUL, FRE, OV JU, SMFV; Abegglen, P., am, Buchli, K., Drive, FahrEng, Frei, E., ifB, IG BS, jw, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 12:

- Diese Kategorien sollen weiterhin zum Führen eines Traktors berechtigen (Kategorie G automatisch erteilen). Der Traktorfahrkurs soll nicht obligatorisch sein [SBV-USP].
- 400 ccm bei Kat. A2 in 220 ccm ändern [SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, ZFV].

Art. 13 und 14:

- art. 13 et 14, al. 2 : Un examen théorique de base adapté est exigé ici [BL, JU; OV JU].
- art. 14, al.1: L'âge minimum est de 14 ans [JU; OV JU].
- art. 14, al. 3: Le permis de conduire cat. AM ne devrait pas donner la cat. F avant 16 ans [JU; OV JU].
- Die Kategorie AM ist überflüssig. Das Mindestalter ist aus unserer Sicht mit der Verkehrssicherheit nicht zu vereinbaren. Würde die Herabsetzung des Mindestalters jedoch umgesetzt, müssten auch Motorfahrzeuge bis 45 km/h ab 16 Jahren gefahren werden dürfen. Viele Eltern finden das Fahren mit zweirädrigen Fahrzeugen gefährlicher als mit vier Rädern [BL].
- Les catégories M et AM, n'exigent aucune formation obligatoire. De ce fait, la sécurité n'en est pas améliorée. Les jeunes utilisateurs de la catégorie M et AM devraient suivre une initiation pratique de base d'une durée minimale de 4h, durant les quatre premiers mois de la période de validité du permis d'élève conducteur [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

Art. 12 – 14:

- Il n'est pas logique d'avoir une catégorie M à 14 ans (qui n'existe pas en Europe), une catégorie AM à 15 ans et une catégorie A1 à 16 ans. Il faut supprimer la catégorie M et la remplacer par la catégorie AM à 14 ans (possible selon directives européennes) [VD].
- Il est dangereux de faire circuler les véhicules de la catégorie AM en groupe dans le trafic lors des examens pratiques, vu la faible vitesse et donc de fluidité du trafic. L'examen pratique devrait être remplacé par un examen théorique adapté et une formation pratique de base [VD].

Art. 12 – 14:

Da in der Kategorie F auch die Berechtigung für die Kategorie G enthalten ist, wird die Absicht, die Ausbildung der Lenker von landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen zu verbessern (künftig obligatorischer Traktorfahrkurs für die Kat. G), umgangen. Deshalb soll in den Kategorien AM, A1, A2 und A die Berechtigung für die Kategorie F nicht erteilt werden [BUL].

Art. 15:

- art. 15, al. 2: La validité du permis d'élève doit rester selon art. 16 OAC actuel [JU; OV JU].
- art. 15, al. 3: Il est indispensable que le cours instruction pratique de base pour motocyclistes soit dispensé dans un délai le plus court possible [JU; OV JU].

- L'âge minimum doit être de 16 ans [VD].
- Es ist eine Zumutung, den jungen 16 jährigen Lenkerinnen und Lenker mehr als 50 ccm zu «geben». Bis zu diesem Alter ist es wissenschaftlich (Entwicklungspsychologie) erwiesen, dass es dieser Altersklasse schwerfällt, Verantwortung für das eigene Tun zu übernehmen. Wir befürchten eine Zunahme von Unfällen [ifB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte; ACS, AGVS, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB.

4.3.1.6.2

Sind Sie einverstanden, dass für die Einteilung in die Kategorien B, C1, D1, C und D nicht mehr die Anzahl «Sitzplätze», sondern die Anzahl «Plätze» massgebend ist (Art. 18, 22 und 28)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	20	2	6
Übrige (nicht angeschrieben)	46	4	24
Zwischentotal	95, davon SFV: 26 IG WAB CH: 9		
Total	60	6	39

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; CH Städte, SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Diese neue Platzzählung ist klar und bringt Rechtssicherheit [AG, AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Für den polizeilichen Vollzug stellt dies eine Vereinfachung dar, da Stehplätze immer wieder zu Diskussionen führten [CH Städte].

Ablehnung: cp, VöV; AAE-Crec, Abegglen, P., PostAuto, SoB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Cette mesure risque de préteriter un secteur qui est déjà fortement impacté par les contraintes législatives en vigueur. Il devient de plus en plus difficile de trouver des chauffeurs pour ce type de transport, et nous restons convaincus que ceux qui sont capables de conduire les véhicules en question le sont aussi pour les quelques places debout qu'il pourrait y avoir dans l'espace déjà restreint du véhicule concerné [cp].
- Artikel 28 beinhaltet nicht nur eine Neudefinition der Plätze, sondern zusätzlich wird die Fahrzeuglänge beschränkt. Verschiedene öV-Unternehmen setzen heute auf Grund der geltenden Rechtslage Fahrerinnen und Fahrer mit der Führerausweiskategorie D1 auf Fahrzeugen von mehr als acht Meter Länge ein. Heute werden die Fahrzeuge bis zu 14 Jahre eingesetzt. Inhaber und Inhaberinnen von

Führerausweisen der Kategorie D1, welche in Unternehmen des konzessionierten öffentlichen Linienverkehrs arbeiten, sollen bis zehn Jahre nach Inkraftsetzung der Personenzulassungsverordnung im öffentlichen Linienverkehr mit Fahrzeugen mit 16 Sitzplätzen und ohne Längenbeschränkung fahren können [VöV].

- Eine Harmonisierung mit den EU-Vorschriften wird grundsätzlich unterstützt, da dies den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfacht. Allerdings führt die neue Regelung dazu, dass viele Fahrerinnen und Fahrer von Kat. D1-Fahrzeugen nicht mehr eingesetzt werden können, da sie die Prüfung Kat. D nicht machen können oder wollen (z.B. zu grosse Fahrzeuge). Für die Transportunternehmungen entstehen hohe Kosten für die Umschulung von Kat. D1 auf D. Die Lösung wäre eine Besitzstandswahrung der bereits heute in diesen Kategorien fahrenden Personen. Weiter sollte die Kat. D1 alle Fahrzeuge bis 3,5 t ohne Beschränkung der Sitzplätze umfassen [PostAuto].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, 2rad; Agro, Deuschle, F., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Frei, E., Grisca WAB AG, Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.3

Sind Sie einverstanden, dass bei den Kategorien C1E und D1E das Kriterium, wonach das Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeugs nicht übersteigen darf, wegfällt (Art. 22 und 28)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	0	11
Übrige (nicht angeschrieben)	45	3	26
Zwischentotal	88, davon SFV: 25 IG WAB CH: 9		
Total	54	4	48

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Vollumfänglich einverstanden! [ASTAG; FS-PostAuto] Damit wird eine bislang störende Regulierung beseitigt [ASTAG]
- Diese Regelung kennt in der Praxis kaum jemand, macht auch wenig Sinn und ist unpraktikabel [TCS].
- Die momentane Regelung ist komplex und unnötig [WeiPor].

Ablehnung: LU; AAE-Crec, Abegglen, P., SoB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aus Gründen der Verkehrssicherheit – Missverhältnis Zugfahrzeug zum Anhänger möglich – muss dieser Punkt nochmals überdacht werden [LU].

- Remplacer dès lors la phrase pour qu'elle soit facile de compréhension ! Supprimer « outre ». Le nombre total de places, chauffeur compris est de 2, 5, 9, 17, 52 etc. [AAE-Crec].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ATE - VCS, bfu, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.1.6.4

Sind Sie einverstanden, dass zum Führen einer Fahrzeugkombination aus einem Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg, deren Gesamtzugsgewicht 12'000 kg nicht übersteigt, die Kategorie C1E notwendig ist (Art. 24 Abs. 3 Bst. a)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	22	3	1
Parteien	0	1	8
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	13	4	11
Übrige (nicht angeschrieben)	47	2	24
Zwischentotal	82, davon SFV: 26 IG WAB CH: 9		
Total	47	11	46

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; ACVS, asa, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 18: Die Berechtigung der Kat. BE, im Binnenverkehr Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg mitzuführen, ist für den Laien schlecht erkennbar [BE].
- Dès lors qu'il s'agit de transports professionnels, contre rémunération les conducteurs sont soumis aux mêmes règles contraignantes des chauffeurs professionnels de véhicules lourds, personnes et matériels. Pourquoi des mesures différentes pour le même travail avec simplement des véhicules plus légers ?? les risques sont les mêmes pour le temps de travail, la conduite, la fatigue, la concentration ! [AAE-Crec]
- Adaptation aux directives européennes qui garantit la sécurité [ACS VD].
- Mit was für einem Fahrzeug ist die Ausbildung geplant ? [FS-PostAuto]
- Dies wäre sehr sinnvoll [WeiPor].

Ablehnung: BL, JU, LU; SVP; SGV; AGVS, ASTAG, OV JU, TCS; Abegglen, P., MonEsch

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aus Gründen der Praktikabilität in der Praxis nicht umzusetzen. Die Kategorie B sollte beim Anhänger auf 750 KG beschränkt werden. Alles andere sollte über die Kategorie BE laufen [BL].
- Der Lernfahrausweis der Kategorie BE muss immer befristet ausgestellt werden. Eine nachträgliche Befristung ist unpraktikabel [BL].

- Cela pénalise grandement les PME et les artisans [JU, OV JU].
- Es ist unverständlich, warum C1E erforderlich sein sollte. Mit BE wird C1E ja erteilt, wenn C1 vorhanden ist. Für die Führerprüfung C1E müsste C1 vorab erworben werden [LU].
- Diese Verschärfung im Vergleich zum geltenden Recht können wir nicht gutheissen. Schwere Anhänger (>3,5 t) kommen einerseits selten zum Einsatz und sind andererseits an Fahrzeugen der Kategorie B ohnehin durch die (technisch bedingt) eng bemessenen Gesamtzugsgewichte der Zugfahrzeuge limitiert. Eine Neuerung drängt sich daher nicht auf [SVP; AGVS, ASTAG]. Unnötige Verkomplizierung zum jetzigen Recht, welche verunsichert. In der Praxis sind wenige Fahrzeuge in der Lage, solche Anhänger zu ziehen [SGV; TCS]. Trop compliqué pour le commun des conducteurs [MonEsch].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ATE - VCS, bfu, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.5

Sind Sie einverstanden, dass die Codes 121 und 122 durch die Kategorien P und P1 ersetzt werden (Art. 28, 33, 34)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	2	2	5
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	19	1	8
Übrige (nicht angeschrieben)	45	6	22
Zwischentotal	92, davon SFV: 9 IG WAB CH: 8		
Total	75	10	37

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; CH Städte, SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, RC, SFV, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., IG BS, KBAV, Lancashire G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Keine Umtauschpflicht [SVP; AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; AGVS, asa, ASTAG, KKJPD, MFK BS, SFV, VSFB; APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SVF ZG, UFV, VerTug, VSZG]. Wir begrüßen, dass für die bereits ausgestellten Führerausweise im Kreditkartenformat keine Umtauschpflicht vorgesehen wird [ZH].
- Dadurch, dass dies neu Kategorien und nicht mehr nur «Ziffernzusätze» sind, wird deren Bedeutung gestärkt und nachvollziehbarer [BE; ACVS]. Bisher wurden sie nicht als eigenständige Kategorien angesehen [BE].
- Für die Verkehrspolizei ist es wesentlich, dass P und P1 analog den übrigen Kategorien im Führerausweis aufgeführt werden [CH Städte; GR, ZH; ACVS].

- Es ist nur noch eine Kategorie – z.B. P – festzulegen. Diese Kategorie P soll nach einer theoretischen Prüfung erteilt werden können. Praktische Prüfung streichen [ZG].
- Art. 33: Wir erachten den Vorbesitz der Kategorie B als wichtige Voraussetzung dafür, dass Personentransporte nachweislich von erfahrenen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt werden [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo]. Die bisherige unkontrollierbare Praxis wird richtigerweise ersetzt [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Ist P = Hauptkategorie und P1 = Unterkategorie? Die Definition sollte im Übrigen gemäss / analog ARV2 betreffend Berufsmässigkeit erfolgen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SVF ZG, UFV].
- Wichtig ist, dass die Kategorien genau beschrieben werden (z.B. welche Voraussetzungen werden für Schulbusse benötigt) [FS-PostAuto, PostAuto].
- Art. 33: La catégorie P doit-elle donner la catégorie P1 vu que la catégorie P n'est pas limitée à un certains types de véhicule? Si oui, ajouter la catégorie P1 à l'alinéa 4 [VD].

Ablehnung: LU; FDP, JFDP; SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Codes sollten belassen werden, wenn keine materiellen Gründe vorliegen, oder alle Codes neu als Kategorie ausgestaltet werden (z.B. Trolleybus). Eventualiter im Zusammenhang mit Administrativmassnahmen den Kategorien gleichstellen. Im EU-Recht nicht vorgesehen [LU].
- Die Kategorie P ist überflüssig und soll gemäss der Forderung in der Motion [17.3924](#) gestrichen werden. Sowohl die zusätzliche Theorieprüfung wie auch die zusätzliche praktische Prüfung führen zu keinem Mehrwert gegenüber den bereits geprüften Vorschriften der Kategorie B. Sie haben in erster Linie eine protektionistische, fiskalische Funktion und schränken den Markt für die Konsumentinnen und Konsumenten ein, ohne die Qualität zu verbessern [FDP, JFDP]. Im Gegensatz zu den Kategorien C und D ist es für uns unverständlich, warum für die Kategorie P ein zusätzlicher Check nötig ist [JFDP].
- Der Nutzen jährlicher technischer Nachprüfungen ist minimal. Entsprechend soll der normale Nachprüfungszyklus für einen Personenwagen der Kategorie B auf die Kategorie P ausgeweitet werden [JFDP].
- Ja, sofern keine Umtauschpflicht besteht [SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, ZFV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, glp, JCVP, JDCVr; SBV-USP; ACS, FMS, moto, QAED, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.6

Sind Sie einverstanden, dass die Codes 109 und 118 durch die Kategorie C2 ersetzt werden (Art. 22 und 25)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	1	12
Übrige (nicht angeschrieben)	42	8	23
Zwischentotal	83, davon SFV: 24 IG WAB CH: 8		
Total	51	11	45

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; CH Städte; SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, KBAV, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 22: Les voitures automobiles servant d'habitation n'appartiennent pas à la nouvelle catégorie C2. Les voitures automobiles servant d'habitation d'un poids total excédant 3500 kg sont à régler séparément de façon analogue au droit en vigueur [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Keine Umtauschpflicht [SVP; AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- Dadurch, dass dies neu Kategorien und nicht mehr nur «Zifferzusätze» sind, werden auch rechtliche Forderungen oder Massnahmen besser umsetzbar. Bisher wurden sie nicht als eigenständige Kategorien angesehen [BE].
- Verweis auf die Bemerkungen zum Ersatz der Codes 121 / 122 durch die Kategorien P / P1 in Ziffer 4.3.1.6.5 [ZH; AGVS, ASTAG].

Ablehnung: JU, LU; OV JU; Abegglen, P., Drive, FS-Fur, FVO, jw, mm, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 23, al. 4: Lors de la réussite à l'examen de conduite de la catégorie C1, la catégorie C2 ne peut être aussi octroyée, car la catégorie C2 comprend les véhicules d'intervention indépendamment du poids total et du nombre de places [JU; OV JU]. Dies bedeutet, die betreffende Person kann mit beispielsweise schweren Wohnmotorwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 40t fahren. Die Verkehrssicherheit wird gefährdet [FS-Fur, FVO].
- Erfordernis fraglich. Im EU-Recht nicht vorgesehen [LU]. Viele Änderungen im Zusammenhang mit Kategorien wurden mit EU-Recht begründet, Nun wird mit der Kategorie C2 eine Schweizer Erfindung lanciert [ZFV]. Sie passt nicht zum EU-Recht [Drive, jw, mm, ZFV].
- Prüfungsfahrzeuge der Kategorie C2 müssen in jedem Fall ein Betriebsgewicht von mindestens 12t aufweisen wie dies auch ein Fahrschullastwagen tun muss [FS-Fur, FVO].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; SBV-USP; ACS, ATE - VCS, bfu, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.1.6.7

Sind Sie einverstanden, dass die Spezialkategorie G40 durch die Kategorie G ersetzt wird (Art. 35, 37, 67 Abs. 2 und 127 - 129 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 5)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	14	1	13
Übrige (nicht angeschrieben)	51	1	21

Zwischentotal	92, davon SFV: 29 IG WAB CH: 9		
Total	54	3	44

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, BUL, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSGP, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 35:

- Bei der Kategorie G sollte klargestellt werden, dass nur landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge gemeint sind [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Heute werden praktisch nur noch «G-40- Traktoren» hergestellt [SO; ACS VD]. Artikel 147 Absatz 3 Buchstabe b ist deshalb so zu formulieren, dass die bisherige Berechtigung, 30er-Traktoren zu führen, nicht verloren geht. Ansonsten müssten die Inhaber gemäss neuer Regelung einen Traktorfahrkurs absolvieren [SO].
- Fahrzeuge der Kategorie G40 werden aufgrund ihrer Grösse immer anspruchsvoller und fordern dem Fahrer viel ab. Ein zusätzlicher Kurs zum Erhalt der Kategorie G40 wäre deshalb auch nach neuem Recht sinnvoll [SG].

Art. 37:

- Das Mindestalter sollte auf 16 Jahre erhöht werden. 14-Jährige verfügen in der Regel noch nicht über die Kompetenz, mit Traktoren und Anhängern schwierige Fahrmanöver durchzuführen [AR].
- Es ist nur ein einziger Lernfahrausweis und zwar gültig für 18 Monate auszustellen. Zudem ist auch hier von angepasster Basistheorieprüfung zu schreiben (siehe Art. 67) [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Devoir délivrer un deuxième permis d'élève après 6 mois est compliqué et a un impact important sur l'activité des services des automobiles. Supprimer l'alinéa 3 et délivrer un permis d'élève valable 12 ou 18 mois. Variante : le permis d'élève est prolongé de 6 mois sur présentation de l'attestation de cours [VD].
- Die Verpflichtung zum Traktorfahrkurs wird aus Gründen der Verkehrssicherheit ausdrücklich begrüsst [ACVS, BUL]. Der Kurs sollte so ausgestaltet werden, dass auch erst vierzehnjährige Lenker die Kompetenz erlangen, mit den heutzutage sehr breiten Fahrzeugen inkl. Anhänger sicher und vorausschauend zu verkehren und auch schwierige Fahrmanöver zu bewältigen [ACVS].
- Insbesondere in Anbetracht des heute erlaubten Gesamtzuggewichtes von 40 t und der Beibehaltung des Mindestalters von 14 Jahren, ist eine Kombination von theoretischer und praktischer Ausbildung überfällig [BUL].
- Die Vorlage der Anmeldung zum Traktorfahrkurs genügt nicht, um einen zweiten Lernfahrausweis zu erhalten. Lernfahrausweis nur nach bestandener Prüfung der Basistheorie, die nicht unbefristet gültig sein darf [VSFB].
- Das Führen eines 40t Anhängerzuges mit der Kat. G mit einem zweitägigen Traktorfahrkurs, wobei am zweiten Tag ein kleiner und leerer Anhänger mitgeführt wird, ist mit 14 Jahren höchst bedenklich für die Strassenverkehrssicherheit! Der Traktorfahrkurs mit 14 Jahren muss auf das Zugfahrzeug beschränkt werden. Anhänger erst ab 16 Jahren, und zwar beladen, um sich der Masse bewusst zu werden. Ein LKW ist innerorts mit der nahezu selben Geschwindigkeit unterwegs, muss aber massiv höhere Anforderungen erfüllen [Agro].

Art. 127 – 129 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 5:

- Traktorfahrkurse gemäss Anhang 9 sind sinnvoll [LU; FS-PostAuto].
- art. 128: La durée des cours doit être fixée sans inclure les pauses (sinon trop de différence entre les prestataires sur la durée des « petites » pauses) [VD].
- art. 129: L'autorité cantonale ne doit pas être compétente pour reconnaître le prestataire de cours (pas de compétence métier). Le cours doit être suivi auprès d'un organisme reconnu par l'organisation du monde du travail compétente [VD].

Ablehnung: SBV-USP; SVLT; Abegglen, P.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Zulassung zur Kategorie G soll bleiben wie bisher [SBV-USP; SVLT]. Kein Handlungsbedarf (obligatorischer Traktorfahrkurs) aufgrund der aktuellen Unfallstatistik [SBV-USP].
- Die vorgeschlagene Änderung entspricht nicht den Bedürfnissen: nur ca 20 % der Inhaber Kat. G (30 km/h) erwerben die Kat. G40 (40 km/h). Mit der Änderung würden jährlich rund 5'000 Jugendliche zu einer Fahrerlaubniskategorie gezwungen die nicht benötigt wird. Auch wenn es sich bei den neu zugelassenen Traktoren mehrheitlich um 40 km/h Versionen handelt, sind bei den Fahrzeugen für den Wein- und Obstbau, sowie bei den Fahrzeugen für die Berglandwirtschaft 30 km/h sehr gebräuchlich. Im Weiteren stehen auf den landwirtschaftlichen Betrieben immer noch sehr viele 30 km/h Traktoren im Einsatz und werden dies auch weiterhin bleiben [SVLT].

Nur Bemerkungen: BUL

Wir unterstützen die vorgeschlagene Änderung mit Nachdruck.

Aus Sicht der Unfallverhütung erachten wir die Zulassung von Anhängern bei Lernfahrten als unerlässlich. So kann der Kursinstructor auf der Erfahrung mit Anhängern aufbauen. In der Schweiz gibt es über 100'000 Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und nur wenige tausend 40 km/h-Anhänger. Somit ist weitgehend gewährleistet, dass nicht schneller als 30 km/h gefahren wird. Trotzdem soll die Höchstgeschwindigkeit beim Mitführen von Anhängern auf 30 km/h begrenzt werden (Ergänzung von Art. 63 mit einem Abs. 4).

Auch beim Mitführen von Anbaugeräten macht eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Sinn. Anbaugeräte können bekanntlich bis 3.50 m breit sein.

Mit dieser Lösung bleibt der Status quo zum Führen von 30 km/h-Fahrzeugen zumindest befristet gewahrt. Beim Führen von 40 km/h-Fahrzeugen ist es eine Erleichterung.

Aus Sicht der Unfallverhütung ist es zu verantworten, bei Lernfahrten beladene Anhänger sowie Anbaugeräte mitzuführen, wenn dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt.

Das Führen und Mitführen von Ausnahmefahrzeugen bleibt untersagt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte; ACS, ATE - VCS, bfu, cp, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, TCS, VöV, 2rad; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSZG

4.3.2 Weitere wesentliche Änderungsvorschläge: Erste Ausbildungsphase

4.3.2.1 Kurs Verkehrskunde

Sind Sie einverstanden, dass der Kurs Verkehrskunde (Art. 118 - 120 und Anh. 9 Ziff. 2) vor der Prüfung der Basistheorie besucht werden muss (Art. 15 Abs. 2, 16 Abs. 2 und 20 Abs. 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	22	1
Parteien	2	2	5
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	11	2
Übrige (nicht angeschrieben)	16	35	19
Zwischentotal		70, davon SFV: 19 IG WAB CH: 9	
Total	37	42	29

Zustimmung: AG, FR, SG; FDP, SPS; SGV; ACS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, FRE, moto, Pro Velo, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; Abegglen, P., Agro, am, Deuschle, F., FL BeO, FS-PostAuto, Hediger, J., Koh, MonAll, MonLin, MonLui, Spatz, R., tl, Val, VfV, WB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Damit können die Inhalte des Verkehrskundekurses an der Prüfung der Basistheorie überprüft werden [AG; FDP, SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo; Abegglen P.]. Die Theorieprüfung wird sinnvoll aufgewertet [AG]. Wir gehen zudem von einer gesteigerten Lernmotivation der Teilnehmenden aus [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo].
- Grundsätzlich spricht nichts gegen eine Umkehr der Reihenfolge. Der Nachteil ist, dass die Erfassung in SARI erschwert wird (keine eindeutige Identifizierung über FABER möglich) [SG].
- Ja, aber der Verkehrskundeunterricht ist von der Verkehrsregeltheorie strikte zu unterscheiden. Fahrlehrer, die den Verkehrskundeunterricht regelkonform durchführen, machen eine Schulung zur Unfallverhütung, Prävention und zur Gefahrenlehre. Dies hat nicht mit der Regeltheorie zu tun. Bei einem Vorziehen des VKU wäre die Erwartung der Kursteilnehmer, dass Regeltheorie geschult wird, um die theoretische Führerprüfung zu bestehen. Dies ist aber nicht der Sinn der Verkehrssinnbildung [VSFB].
- Wenn die Regeltheorie integriert wird. Viele Fahrschüler bestehen die Theorieprüfung, verstehen sie jedoch nicht. Die Regeltheorie wäre eine sinnvolle Unterstützung [WB].
- Art. 15, 16 und 20 (jeweils Abs. 2):

Im Rahmen der beruflichen Grundbildung als Strassentransportpraktiker/in und Strassentransportfachfrau/-mann sollte der Kurs Verkehrskunde zwecks Harmonisierung mit dem Unterricht in der Berufsfachschule vor dem 16. Altersjahr besucht und die Basistheorieprüfung absolviert werden können [ACVS].

Art. 119:

- Es sollte die effektive Ausbildungszeit (d.h. ohne Pausen) vorgeschrieben werden (zur Vermeidung von Diskussionen betreffend die Dauer von kurzen Pausen) [AG, FR].

- Für eine erfolgreiche Verkehrskunde genügt es, wenn die vier Module auf mindestens zwei Tage verteilt werden. Den Anbietern der Verkehrskunde soll für die zeitliche Gestaltung der Verkehrskunde darüber hinaus mehr Freiheit gewährt werden [AG, FR, SG].

Anh. 9:

- Ziff. 2.31: Die Dokumentationen sollten auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch eingereicht werden müssen (die Strassenverkehrsämter haben bereits eine entsprechende EDV-Applikation entwickelt) [AG, FR].
- Ziff. 2.41, 2.42 und 2.46: Es sollten die entsprechenden (aber klareren und überzeugenderen) Formulierungen aus den Weisungen vom 12. Dezember 2007 des ASTRA betreffend den Verkehrskunde-Unterricht übernommen werden [AG, FR, SG].
- Ziff. 2.43: Es sollte die Delegationsmöglichkeit der kantonalen Behörden betreffend Genehmigung der Unterrichtsmaterialien ausdrücklich erwähnt werden [AG, FR, SG].

Ablehnung: AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; JFDP, SVP; asa, ASTAG, cp, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, QAED, RC, SFV, SMFV; AAE-Crec, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, Forster, T., FVO, FZ, fzl, ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

Der Verkehrskundeunterricht ist überflüssig. Die Theorieprüfung reicht aus [JFDP].

Art. 15, 16 und 20 (jeweils Abs. 2):

- Die vorgeschlagene Regelung war bereits einmal eingeführt und hat sich nicht bewährt. Deshalb wurde auf das heutige System gewechselt [AI].
- Das jetzige System mit dem Besuch der Verkehrskunde nach dem Erwerb des Lernfahrausweises hat sich bewährt und sollte deshalb beibehalten werden [AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, RC; ASMCTI, aw, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ; BEOBAB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, Forster, T., fzl, ifB, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- Der Verkehrskunde-Unterricht lebt davon, dass der Fahrlehrer mit seinen Schülern praktische Beispiele und eigene Erfahrungen diskutieren kann [AI, BE, GL, LU; IG WAB CH, RC; BEOBAB, Drive, ERFA, Forster, T., FS-Fur, FVO, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- Ein Wechsel der zeitlichen Reihenfolge würde die Erfassung in SARI erheblich erschweren (keine eindeutige Identifizierung über FABER) [AR, BL, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Als Variante könnte der Verkehrskunde-Unterricht gesplittet werden [BE, LU]. Vor der Theorieprüfung Vermittlung der Verkehrsregeln, nach der Theorieprüfung Vermittlung des Stoffs des bisherigen Verkehrskunde-Unterrichts [BE].
- Für den Besuch des Verkehrskunde-Unterrichts ist eine Frist (wie heute für die Weiterausbildungskurse oder die praktische Motorradgrundschulung) [KBAV] und ein Mindestalter vorzusehen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

vier Monate nach dem Erhalt des Lernfahrausweises: SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV

sechs Monate nach dem Erhalt des Lernfahrausweises, andernfalls die Gültigkeit des Lernfahrausweises erlischt [BL]

- Im Rahmen der beruflichen Grundbildung als Strassentransportpraktiker/in und Strassentransportfachfrau/-mann sollten zwecks Harmonisierung mit dem Unterricht in der Berufsfachschule der Kurs Verkehrskunde vor dem 16. Altersjahr besucht und die Basistheorieprüfung absolviert werden können [SVP; ASTAG].

- Nous serions bien plus favorables à ce qu'il soit laissé le libre choix aux candidats de suivre les deux cours dans l'ordre qu'ils désirent [cp].
- Nach neuem Recht wäre ein Besuch des Verkehrskunde-Unterrichts bereits mit 16 Jahren möglich (zu grosser Abstand zur praktischen Ausbildung) [Forster, T.].
- Es ist betriebswirtschaftlich unverantwortlich, die Fahrlehrerschaft noch weiter einzuschränken [Drive, jw, mm, ZFV].
- Es gibt Bedenken, dass der Verkehrskunde-Unterricht zur Vorbereitung auf die Theorieprüfung «verkommt» und die eigentliche Verkehrssinnbildung zu kurz kommt [Buchli, K., FahrEng, ifB].

Art. 118:

Comment voulez-vous inculquer aux jeunes des bases de comportements sécuritaires envers les autres usagers d'autant que toutes ces formations complémentaires obligatoire n'ont aucun contrôle réel des acquis, juste une attestation de suivi desdits cours [AAE-Crec] !

Art. 119:

- Es sollte die effektive Ausbildungszeit (d.h. ohne Pausen) vorgeschrieben werden (zur Vermeidung von Diskussionen betreffend die Dauer von kurzen Pausen) [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, KKJPD, MFK BS; Drive, jw, mm, ZFV].
- Es sollten Lektionen anstatt Stunden vorgeschrieben werden. Ob die Lektion dann schlussendlich 45 oder 50 Minuten dauert, sollte den Pädagogen überlassen werden [Drive, jw, mm, ZFV].
- Comment calculer la durée de formation en ligne [VD] ?
- Abs. 2: Für eine erfolgreiche Verkehrskunde genügt es, wenn die vier Module auf mindestens zwei Tage verteilt werden. Den Anbietern der Verkehrskunde soll für die zeitliche Gestaltung der Verkehrskunde darüber hinaus mehr Freiheit gewährt werden [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 120:

Ajouter le titulaire du brevet de moniteur de conduite [VD].

Anh. 9 Ziff. 2:

- Ziff. 2.31: Die Dokumentationen sollten auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch eingereicht werden müssen (die Strassenverkehrsämter haben bereits eine entsprechende EDV-Applikation entwickelt) [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Ziff. 2.41, 2.42 und 2.46: Es sollten die entsprechenden (aber klareren und überzeugenderen) Formulierungen aus den Weisungen vom 12. Dezember 2007 des ASTRA betreffend den Verkehrskunde-Unterricht übernommen werden [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Ziff. 2.43: Es sollte die Delegationsmöglichkeit der kantonalen Behörden betreffend Genehmigung der Unterrichtsmaterialien ausdrücklich erwähnt werden [AR, BL, BS, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Der Inhalt der Verkehrskunde sollte überarbeitet werden [AR, BL, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Das Thema «energieeffiziente und umweltschonende Fahrweise» muss in geeigneter Form im Verkehrskunde-Unterricht integriert sein und klar in den entsprechenden Artikeln erwähnt werden [QAED].
- Der erste Kursteil muss als Erstes besucht werden. Die anderen Teile können variieren [Drive, jw, mm, ZFV].
- Ziff. 2.44: Am ersten Kurstag sollten maximal zwölf Personen teilnehmen. Anschliessend können maximal zwei zusätzliche Lernende ihre verpassten Termine nachholen [Drive, jw, mm, ZFV].
- In Anhang 9 Ziff. 2 ist festzuhalten, was durch den Anbieter resp. die/den Kursleiter/in bestätigt wird (nur die Anwesenheit resp. Teilnahme, eine Zielerreichung, ...) und ob oder wie eine ev. Zielerreichung zu überprüfen ist (z.B. mittels Abschlusstest) [SFV; KBAV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, glp, JCVP, JDCVr; CH Städte, SBV-USP; ACVS, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.2 Ausbildungsheft

Sind Sie mit dem Ausbildungsheft einverstanden (Art. 111, 145 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Anh. 9 Ziff. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324 sowie Art. 15 Abs. 2 und 23t Abs. 1 des Entwurfs der Fahrausbilderverordnung, E-FV)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	5	19	2
Parteien	1	4	4
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	10	12	6
Übrige (nicht angeschrieben)	9	46	19
Zwischentotal		82, davon SFV: 16 IG WAB CH: 6	
Total	25	60	33

Zustimmung: GL, LU, NE, SG, TI; SPS; AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, 2rad; AAE-Crec, Agro, APSR-JU, Deuschle, F., Hediger, J., MonEsch, Spatz, R., VfV, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 111:

- Pour nous actuellement il doit être possible d'avoir le choix entre un livret et une application smartphone [NE]. Grundsätzlich einverstanden, allerdings sollte nach einer möglichst umfassenden elektronischen Lösung gesucht werden [SG]. Lo scopo del libretto è comprensibile, come pure la sua utilità. Vi è da chiedersi se non si tratti di un obbligo eccessivo e che finisce anche per contraddire il principio voluto dall'USTRA di facilitare il ricorso alla comunicazione elettronica [TI].
- Das Ausbildungsheft für Fahrlehrer/innen ist sinnvoll und zwingend notwendig. Laienbegleiter sind ebenfalls zu verpflichten dieses zu führen [2PA].
- Prendre conseil sur le système français [MonEsch].

Art. 145 Abs. 2 Bst. B i.V.m. Anh. 9 Ziff. 2.21, 9.322, 9.323, 9.324

- La formation par un accompagnateur privé doit être notifié systématiquement dans le livret (ou l'application), quel que soit l'âge du candidat [NE].
- Ziff. 9.323 streichen [SG, TI].
- Uniquement pour les moniteurs/monitrices de conduite. Un cahier de formation destiné aux personnes accompagnatrices non professionnelles leur donnerait le statut de quasi-moniteurs/monitrices de conduite. Cela créerait une inégalité juridique par rapport aux moniteurs et monitrices, qui doivent accomplir une formation complète et des cours de perfectionnement pour pouvoir exercer leur profession [APSR-JU].

Ablehnung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, glp, JFDP, SVP; SGV; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SMFV, SFV, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FS-Fur, Forster, T., FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, ifB, IG BS, jw, KBAV, Koh,

Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 111:

- Das mit dem Ausbildungsheft beabsichtigte Ziel ist zwar nachvollziehbar, aber es existieren in der Praxis auf freiwilliger Basis bereits ähnliche Instrumente. Es ist deshalb unnötig und nicht sinnvoll, dass hier ein Obligatorium geschaffen wird, dass mit einem erheblichen Zusatzaufwand verbunden ist [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; FDP; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Widerspricht dem vom ASTRA selber vorgegebenen Ziel, nach möglichst umfassenden elektronischen Lösungen zu streben [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; FDP; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Die «Laienbegleiter-Dokumentation» hat das Niveau einer Selbstdeklaration hinsichtlich Qualitätssicherung und Verkehrssicherheit und ist daher nicht anzustreben [SO].
- Unnötiger administrativer Aufwand [SGV; AI, VD; SVP; ASTAG; FS-Fur, FVO]. Il est difficile de se prononcer sur un tel document sans l'avoir vu et sans savoir de quelle manière il sera/devra être utilisé [VD; FDP, JFDP].
- Im professionellen Fahrunterricht zum bereits vorhandenen Schülerblatt des Fahrlehrers ohne Mehrwert. Bei den Laienbegleitern könnte es sogar zu einem falschen Sicherheitsgefühl führen [BE].
- Si le principe même d'un livret peut sembler être une bonne idée, sa mise en vigueur risque d'être bien trop lourde pour un résultat qu'il sera difficile, voire impossible à analyser, ceci dans une période où la recherche d'une simplification des procédures est prioritaire [cp].
- Pour que le livret de formation soit utile, il doit contenir des objectifs pédagogiques que le moniteur de conduite valide durant les leçons de conduite réalisées selon un plan de formation précis [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Für Fahrlehrer/innen sinnvoll [IG WAB CH, VSFB; ACS VD, ERFA, fzl, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG], für Laienbegleiter wenig sinnvoll (die Qualität dürfte zu unterschiedlich sein) [IG WAB CH, VSFB; ACS VD, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG].
- Damit die Neulenkenden sich für die vorgezogene Fahrausbildung entscheiden und als Folge die Unfallrate aller Neulenkenden in den ersten beiden Jahren nach der praktischen Führerprüfung sinkt, darf die vorgezogene Fahrausbildung nicht mit unnötigen Hürden – wie dem Ausbildungsheft – überlastet werden [TCS].
- Die bisher verwendete Ausbildungskarte genügt. Mit einem Ausbildungsheft für Laienbegleiter würden sich diese zu quasi Fahrlehrer qualifizieren. Es entstünde Rechtsungleichheit gegenüber den ausgebildeten Fahrlehrern, welche eine umfassende Ausbildung sowie Weiterbildung absolvieren müssen, um ihren Beruf ausüben zu können [SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Drive, FGLWFL, Forster T., FZ, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG, WB, WeiPor, ZFV].

Art. 145 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Anh. 9 Ziff. 9.323

- Sollte das Ausbildungsheft entgegen unserem Vorschlag eingeführt werden, soll es für Laienbegleiterinnen und Laienbegleiter nicht obligatorisch sein [AG, BL, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Unnötige administrative Belastung für Laienbegleiterinnen und -begleiter, daher muss es für sie in jedem Fall freiwillig sein [glp].
- Un livret de formation a pour conséquence première d'augmenter les charges administratives et le temps à consacrer à ce type de documents, sans pour autant garantir un retour positif [cp].
- Ausschliesslich elektronisch zu führen [glp].
- Nicht kontrollierbar und daher nutzlos [Buchli, K., FahrEng].

- Begleitpersonen sehen sich dadurch ebenfalls als Fahrlehrer und werden motiviert, dem Fahrschüler Themen womöglich falsch oder unvollständig beizubringen, die vom Fahrlehrer in den Fahrstunden noch gar nicht angesprochen wurden. So ist die Fahrlehrerschaft dann gezwungen, nicht mehr zu lehren, sondern hauptsächlich Fehler und falsche Automatismen zu korrigieren [Forster, T.].
- Die OdA muss zwingend in die Ausgestaltung (Umfang, Inhalte, usw) des Ausbildungsheftes miteinbezogen werden [KBAV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE; BDP, CVP, JCVP, JDCVr; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, QAED, SVLT, SVSP, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.3 Lernfahrausweis (Kat. B)

Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis der Kategorie B ab dem 17. Geburtstag erteilt werden darf (Art. 20 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	22	4	0
Parteien	4	3	2
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	12	10	6
Übrige (nicht angeschrieben)	6	49	19
Zwischentotal		66, davon SFV: 26 IG WAB CH: 10	
Total	46	30	28

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; FDP, glp, JFDP, SVP; SBV-USP, SGV; ACS, AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, KKJPD, MFK BS, OV JU, SVSP, TCS; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Lancashire, G., Spatz R., WB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Da nur begleitet gefahren werden darf, ist dies vertretbar [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- L'accession à l'âge de 17 ans à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur peut amener une meilleure formation à la conduite par l'acquisition d'expérience [GE].
- A condizione che venga contemporaneamente introdotta una durata minima di possesso della licenza di allievo conducente [TI].
- Eine obligatorische, fahrtechnische Basisausbildung von 1 bis 2 Stunden mit einem Fahrlehrer wäre zu prüfen, bevor die Neulenker Fahrpraxis in Begleitung einer Privatperson erwerben [ACS].
- Oui si une procédure de formation cadrée est mise en place pour le moniteur de conduite et l'éventuel accompagnateur [AAE-Crec].
- Aber nach dem Modell Deutschland oder Österreich (Verkehrssicherheit) [WB].

Ablehnung: BE, NW, SH, UR; CVP, JDCVr, SPS; ATE - VCS, bfu, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, QAED, RC, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEOwab, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Schwab, A., SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VfV, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die bisherige Alterslimite / das Mindestalter 18 Jahre soll beibehalten werden [BE, NW, SH, UR; JDCVr, SPS; bfu, ATE-VCS, IG WAB CH, FRE, VSFB; Forster, T., Pro Velo, RC, SFV, SMFV; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Schwab, A., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WeiPor, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist auf die Senkung des Mindestalters zu verzichten:
 - es sind keinerlei flankierende Massnahmen (z.B. Mindestausbildung für Begleiter) vorgesehen [BE; RC; ifB, VfV];
 - es muss keine Mindestfahrpraxis nachgewiesen werden [BE; FS-Fur, FVO];
 - die praktische Führerprüfung könnte ab dem 18. Geburtstag abgelegt werden. Das würde dazu führen, dass theoretisch rund 40'000 junge Fahrerinnen und Fahrer ein halbes Jahr früher auf der Strasse unterwegs sind [SPS; IG WAB CH, ATE-VCS, bfu, Pro Velo, SFV, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGr, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Damit würde der Effekt der längeren Lernfahrzeit zumindest teilweise wieder rückgängig gemacht [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo; Abegglen, P., Forster, T.].
- Ob dieser negative Punkt der längeren Gefahrenexposition durch den positiven Effekt der längeren Lernfahrzeit kompensiert wird, ist (äusserst) fraglich [SFV, SMFV; APSR-JU, ASMCTI, FGLWFL, FZ; aw, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV]. Ob überhaupt mehr Übungseffekt erzeugt würde, ist zudem nicht belegt, denn die Km-Leistung der Fahrschüler lässt sich kaum seriös überprüfen [SFV; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- 18 Jahre ist sinnvoll und dem Reifegrad der Jugendlichen angemessen [IG WAB CH, RC, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGr, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS TA, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WeiPor, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Das Modell kann nicht garantieren, dass Neulenkende von zusätzlicher Fahrerfahrung profitieren [FRE, IG WAB CH, RC; am, Baroffio, G., BEOwab, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, fzl, jw, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS, AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Als Kompromiss denkbar wäre, dass die praktische Führerprüfung der Kategorie B frühestens sechs Monate nach dem 18. Geburtstag abgelegt werden könnte. Das würde heissen, dass der Lernfahrausweis frühestens mit 17 1/2 Jahren ausgestellt würde. Somit würde in Verbindung mit dem einjährigen Lernfahrausweis der frühestmögliche Erwerb des Fahrausweises in etwa wieder dem Status quo entsprechen [SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo].
- Die zwei Praxisstunden mit Bremsen und umweltschonendem Fahren überzeugen als Ergänzung nicht [IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG; TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
- Es eignen sich nicht alle Personen als Begleiter (Risiko der «falschen» Ausbildung [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Eine gute Ausbildung durch den Fahrlehrer soll durch Laien vor allem unterstützt, nicht aber übernommen werden [ZFV].
- Eine Vergleichbarkeit mit anderen Ländern ist aufgrund der massiven Unterschiede in den Modellen nicht gegeben [RC; Buchli K., FahrEng]. Im Ausland wird Fahren mit 17 meist nur mit Fahrlehrern [IG WAB CH; WAB ZCH: oder unter Auflagen] gestattet [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Hierfür besteht kein gesellschaftliches Bedürfnis [CVP; RC; Buchli, K., FahrEng]. Im Gegenteil, lassen sich Neulenkende heute im Durchschnitt doch mehr Zeit, bis sie eine Fahrausbildung in Angriff nehmen [RC; Buchli, K., FahrEng].

- Das Argument des Energiesparens ist nicht zutreffend und nicht nachvollziehbar [IG WAB CH; Drive, DriveGr, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Eine Möglichkeit aus ökologischer Sicht sind vorgezogene Schulungen am Simulator. Für diese benötigt es aber keinen Lernfahrausweis [Drive, jw, mm, ZFV].
- Junge Erwachsene sollten zuerst den Umgang mit Alkohol, Müdigkeit, und den eigenen Impulsen einüben, bevor sie sich in Autos setzen. Wir haben in der Schweiz ein so gutes öV-Netz, das zu nutzen sollten sie auch lernen [FL BeO].
- Die Schweiz erhält Bestnoten in Punkto Verkehrssicherheit. Es macht keinen Sinn, das gute Aus- und Weiterbildungssystem neu zu erfinden. Moderate Anpassungen sind nötig, aber über Aus- und obligatorische Weiterbildung, sowie die Prüfungsabnahme zu steuern [ZFV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, JCVP; CH Städte; ACVS, moto, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.4 Fahrtechnische Grundschulung (Kat. B)

Sind Sie einverstanden, dass für Bewerber und Bewerberinnen um die Kategorie B eine fahrtechnische Grundschulung eingeführt wird (Art. 20 Abs. 2 und 121-123 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	22	1
Parteien	2	3	4
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	10	12	9
Übrige (nicht angeschrieben)	6	49	17
Zwischentotal		87, davon SFV: 14 IG WAB CH: 10	
Total	21	63	33

Zustimmung: FR, NE, SG; SPS, JDCVr; ACS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, Pro Velo, RC, SMFV, SVSP; Agro, Deuschle, F., FS-PostAuto Lancashire, G., Spatz, R., VfV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 20 Abs. 2:

- En lieu et place des cours L2 dont nous souhaitons la suppression. L'heure obligatoire prévue sur le thème du freinage d'urgence devrait également porter sur les questions relatives aux accidents propres à la jeunesse et à la manière de les éviter [JDCVr].
- Wenn der Lernfahrausweis ab 17 umgesetzt wird, fordern wir eine Ausweitung der Grundschulung [RC].

Art. 121 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3:

- Mentionner une durée minimale de 7 h, idéalement plus. Mais, il faut laisser aux moniteurs de conduite la compétence d'enseigner ce qui est nécessaire à l'élève lorsqu'il vient faire ces heures obligatoire de conduite [NE].

Art. 122 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3:

- Wir beantragen eine Erhöhung der Stundenzahl [SPS; ATE-VCS, bfu, FS-PostAuto, Pro Velo]. Wer ohne Fahrlehrer Autofahren lernt, läuft erhebliche Gefahr, dass sich Fehler einschleichen. Deshalb

braucht es zusätzliche Pflichtlektionen mit Fahrlehrern, insbesondere zu Beginn der Ausbildung [ATE-VCS, Pro Velo].

- Eine bis zwei Stunden mit einem Fahrlehrer sollten reichen [ACS].
- Ein grosser Teil der Neulerner lernt heute mit einem Fahrlehrer/einer Fahrlehrerin, wenn auch in vielen Fällen nur mit einem Minimum an Lektionen. Wir betonen ausdrücklich, dass die allermeisten Fahrlehrer/innen die beiden Themen «(Not)Bremsen» und «Eco-Drive» bzw. die entsprechenden Lerninhalte im Programm führen. Die 2 vorgesehenen Lektionen sind daher nur «ein Tropfen auf den heissen Stein» [SMFV].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; FDP, JCVP, SVP; SGV; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, QAED, SFV, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEO WAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Je eine Lektion Bremsen und umweltschonendes Fahren ergibt weder einen Nutzen noch einen Sinn. Beide Themen sind schon heute ein Bestandteil der praktischen Führerprüfung [AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU; ACS VD, WeiPor]. Diese Grundschulung würde weiter einen administrativen Aufwand bringen, der in keinem Verhältnis zum sehr bescheidenen Nutzen stehen würde [AG, AI, AR, BL, BS, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS; WeiPor].
- Notbremsung ist jetzt schon ein fester Bestandteil der Führerprüfung [LU; Buchli, K., FahrEng, Grisca WAB AG] und energieeffiziente Fahrweise ist nicht zu Ausbildungsbeginn in einer Stunde vermittelbar [LU]. La conduite écologique ne peut pas être enseignée en début de formation, si l'élève ne sait même pas changer les vitesses. Elle doit être enseignée tout au long de la formation [VD].
- Die angestrebten Ziele sind in zwei Stunden mit Neulenkern nicht zu erreichen [BE, VD; FRE, cp, VSFB; am, FL BEO, FS-Fur, FVO, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, QAED, tl, Val, ZFV]. In der CZV werden Eco Tageskurse mit ähnlicher Zielsetzung angeboten und die Zielgruppe verfügt über erheblich mehr Fahrerfahrung [FS-Fur, FVO]. L'ipotesi di una formazione di base obbligatoria comporta dei vantaggi e non viene respinta di principio. Una proposta così limitata porta pochissimo alla formazione del conducente [TI].
- Zwei Stunden fahrtechnische Grundschulung setzen ein falsches Zeichen: Die Kandidaten könnten irrtümlich der Meinung sein, nach den zwei Stunden hätten sie die obligatorische Ausbildung gemacht und benötigen nun keine professionellen Fahrstunden mehr [BE; VSFB; FL BEO].
- Die Anforderungen an die Örtlichkeiten verunmöglicht es den Fahrlehrern, die Schulung anlässlich einer konventionellen Fahrlektion durchzuführen. Vielmehr ist dazu ein Platz nötig, wie sie nur die WAB-Anbieter besitzen. Somit können viele Fahrlehrer diese fahrtechnische Grundschulung bei seriöser Inhaltsvermittlung gar nicht selber durchführen [BE; Forster, T.].
- Personen sollen auch in Zukunft die Möglichkeit haben, sich ausschliesslich privat auf die Führerprüfung vorzubereiten. Unbestritten ist hingegen, dass die Vollbremsung und die Energieeffizienz zwingend an der praktischen Führerprüfung evaluiert werden müssen [FDP].
- Cette formation obligatoire n'apporte aucune plus-value. Le freinage d'urgence et la conduite « écologique » doivent faire partie de la formation de base donnée par les moniteurs d'auto-école et non l'objet de leçons spécifiques [JCVP].
- Fahrzeuge werden immer besser und vielfältiger (versch. Antriebe, selbstfahrend usw.). Zu viel technische Informationen lenken nur von den tatsächlich sicherheitsrelevanten Themen wie Verkehrsregeln und Fahrverhalten ab. Zudem verkompliziert die Grundschulung das Prozedere und erweckt den Eindruck von Geldmacherei. Wegen einer fahrtechnischen Grundschulung fährt niemand besser Auto [SVP]. Die Wirkung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahme sind zweifelhaft [SGV; TCS].

- Il est illusoire de penser qu'une partie de la formation complémentaire actuelle, transposée en formation dite de base, sera suffisante pour acquérir les bonnes pratiques [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Der Vorschlag mit 2 obligatorischen Lektionen bei einem Fahrlehrer:
 - wirkt etwas hilflos [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA].
 - macht keinen Sinn [IG WAB CH; BEOwab, Drive, Drive GR, ERFA, fzl, Hediger, J., jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, WB, ZVS AG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, 2PA]. Die Notbremsung muss am Anfang und nicht am Schluss der Ausbildung geschult werden. Das Eco-Fahren gehört in die Hauptschulung und nicht in die Perfektionsschulung. Beide Einheiten werden bereits heute ausreichend geschult [WB].
 - steht in Widerspruch zu einer besseren Verkehrssicherheit. [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, fzl, Hediger, J., jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] Es wird noch mehr ohne Fachpersonen gefahren [Hediger, J.].
- Wer die Ausbildung bei einem Fahrlehrer macht (die überwiegende Mehrheit), wird auf die Themen schon heute sensibilisiert. Die Erfahrung der WAB- Anbieter zeigt, dass für das umweltschonende Fahren viel Fahrerfahrung nötig ist [IG WAB CH, SFV, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, BEOwab, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Wir betonen ausdrücklich, dass die allermeisten Fahrlehrer die beiden Themen «(Not)Bremsen» und «Eco-Drive» bzw. die entsprechenden Lerninhalte im Programm führen [SFV, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].
Die 2 vorgesehenen Lektionen sind daher nur «ein Tropfen auf den heissen Stein» [SFV, VSFB; Abegglen, P., ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].
- Es ist unklar, weshalb gerade diese beiden - und nur diese - Themen als obligatorische Fahrlektionen ausgewählt wurden. Im Rahmenlehrplan, welcher der Stellungnahme zur vorliegenden Vorlage zugrunde liegt, sind „Bremsen“ und ökologisches „Fahren“ als Prioritäten 2 bzw. 3 aufgelistet. Ausserdem lässt sich die Notbremsung durchaus prüfen. Gemäss dem erläuternden Bericht soll ja primär nicht oder nur schwer prüfbarer Stoff obligatorisch erklärt werden [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, ifB, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Durch Beibehaltung des zweiten Kurstages liesse sich ein wesentlich besseres Kosten/Nutzen-Verhältnis zugunsten der Verkehrssicherheit erzielen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Das ASTRA geht davon aus, dass die umweltschonende und energieeffiziente Fahrweise nicht «ordentlich» vermittelt wird. Damit die umweltschonende und energieeffiziente Fahrweise beim Fahrschüler nachhaltig im Sinne der Energiestrategie 2050 wirkt, müssen Einstellung und Fahrweise «vom Start weg» über eine längere Ausbildungsphase vermittelt und aufgebaut werden. Das ASTRA hat diesem Prinzip zugestimmt. Das vorgesehene Modul 2 kann den Prozess lediglich abrunden [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Die WAB- Anbieter [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] / Die WAB- Ausbilder [ERFA, TCS AG, TCS TG, VerTug, VSZTG] stehen für die Fortführung von 2 WAB- Kursen [ERFA] (je 7 Stunden; [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, jw, mm, fzl, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] mit inhaltlichen Anpassungen [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, jw, mm, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]). Das ist nicht teurer, aber effizienter und nachhaltiger (und hat zudem den Vorteil der Gruppendynamik) [IG WAB CH; BEOwab, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Es muss klar geregelt werden, wann und wie die Module durchzuführen sind [IG WAB CH, QAED; BEOwab, Drive, DriveGR, fzl, jw, mm, VAZ, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- La technique de conduite est évaluée pendant toute la formation. La diminution des coûts de la formation pour les élèves conducteurs n'est pas garantie par cette mesure [ACS VD].

- Würde diese fahrtechnische Grundschulung erst in den allerletzten Teil der Fahrausbildung verschoben, wäre das ein potenzieller Gefahrenherd, zumal alle Laienbegleiter mit Fahrzeugen ohne Doppelpedalen unterwegs sein würden [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG, ModEng].
- Fahrlehrer und Begleitperson müssen zusammen den Lernprozess überwachen und die gefahrenen Stunden (Lektionen) dokumentieren. Ein Verfahren ähnlich der Mindestausbildung der Kategorie D ist denkbar [FS-Fur, FVO].
- Die zwei obligatorischen Lektionen sind nichts anderes als eine Alibiübung [SFV ZG]. Es ist nicht nachvollziehbar, wie man auf den Gedanken kommen kann, die heute fundierte Ausbildung, welche über einen Tag verteilt ist, auf zwei Stunden zu reduzieren. Wenn überhaupt, dann würde nur eine ganzheitliche Ausbildung mit sämtlichen, verkehrssicherheitsrelevanten Bestandteilen Sinn machen und das ist nicht mehrheitsfähig [ZFV].
- Eine fahrtechnische Grundschulung von 2 Lektionen kostet den Fahrschüler bei einem Lektionenansatz von Fr. 100.00 und einer Platzmiete auf einem abgesperrten Areal von nochmals Fr. 50.00 für den Notbremstest, zusammen also Fr. 250.00. Damit wird die Ausbildung um Fr. 100.00 teurer als bisher ausfallen [Grischa WAB AG].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, glp, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, FKS, kf, KKJPD, motosuisse, SVLT, swissfire, VöV, 2rad); Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP.

4.3.2.5 Zulassung zur praktischen Führerprüfung (Kat. B)

Sind Sie einverstanden, dass unter 25-Jährige nur zur praktischen Führerprüfung der Kat. B zugelassen werden, wenn sie den Lernfahrausweis seit mindestens einem Jahr besitzen (Art. 20 Abs. 3)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	1	25	0
Parteien	3	5	1
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	8	13	7
Übrige (nicht angeschrieben)	6	51	16
Zwischentotal		95, davon SFV: 20 IG WAB CH: 9	
Total	18	66	26

Zustimmung: TI; glp, JCVP, SPS; ACS, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, Pro Velo, RC, SVSP; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Gusev, A., MonEsch, Spatz, R.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Sarà impossibile controllare quanti chilometri un allievo percorre effettivamente nel corso dell'anno, ma è praticamente certo che la percorrenza media degli allievi conducenti aumenterà, con un indubbio beneficio per la formazione dell'allievo e la sicurezza stradale (tasso di incidente superiore alla media per i neopatentati con età compresa fra 18 e 24 anni). Una soluzione di compromesso potrebbe essere rappresentata dalla riduzione del limite a 23 anni [TI].
- Beaucoup trop restrictif. Les candidats devraient être au moins âgés de 18 ans révolus pour être admis à l'examen pratique de conduite (si l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans est acceptée) [JCVP].
- Die Frist zwischen Erhalt des Lernfahrausweises und Zulassung zur praktischen Fahrprüfung soll ein Jahr umfassen, unabhängig vom Alter des Lernfahrers [ACS].

- Afin de pouvoir appréhender toutes les situations de conduite et de trafic durant les différentes saisons, l'élève devra démontrer (carnet de l'élève conducteur) avoir conduit et acquis ces différentes compétences durant un laps de temps minimum d'une année avant de se présenter par le biais du Moniteur de conduite à un examen pratique [AAE-Crec]. Pour autant qu'ils profitent de cette période pour conduire et ne se contentent pas d'attendre que le temps passe car ensuite ils ont le droit d'aller à l'examen [MonEsch].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; CVP, FDP, JDCVr, JFDP, SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV, TCS, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Hediger J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ein Lenker der befähigt ist die Führerprüfung zu absolvieren, sollte nicht ein Jahr zuwarten müssen, bis er diese absolvieren kann [SH]. Es ist für die Betroffenen nicht nachvollziehbar warum sie ein Jahr warten müssen [AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, OV JU]. Unterschiedlichste Anforderungen im Rahmen der Berufsbildung werden zu vielen Speziallösungen führen [AG, AR, BE, BS, FR, GL, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, OV JU].
- Der Vorschlag bringt unnötige bürokratische Aufwände. Wer eine gute Ausbildung machen will, kann das schon heute. Wer einfach nur schnell die praktische Prüfung absolvieren will, kann das auch im Rahmen der PZV, da ja kein Minimum an absolvierten Kilometern vorgeschrieben ist und eine wirksame Kontrolle der Fahrpraxis nicht möglich ist [BE].
- Ob das Ziel, die Ausbildung durch die Einführung einer Jahreslernphase zu verbessern, erreicht werden kann, lässt sich ohne klare Rahmenbedingungen nicht abschätzen. So fehlt insbesondere die Anforderung bzw. die Definition des Umfangs (samt Nachweis!) einer obligatorischen Mindestausbildung (Mindestkilometerzahl) [AG, AR, BE, BS, BL, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH; AGVS, ASTAG, asa, cp, FRE, KKJPD, OV JU, SFV, SMFV; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), MonAll, MonLin, MonLui, tl, SF, SFV ZG, UFV, Val, VfV, VSZG (Anforderungen an den Begleiter, Ausbildung des Begleiters [SO].
- Unnötige Bevormundung der Fahrschüler [AG, AR, BS, BL, FR, GE, GL, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, OV JU; Forster, T., VfV], qui pourrait être une entrave à la mobilité professionnelle des jeunes [FR, GE; Forster T., VfV].
- Es wird nach wie vor Personen geben, welche den Lernfahrausweis nicht schon mit 17 Jahren beantragen. Es wäre absolut unverhältnismässig, wenn z.B. ein 20-Jähriger zuerst ein Jahr lang im Besitze eines Lernfahrausweises sein müsste. Eine Kontrolle, ob er in dieser Zeit auch tatsächlich gefahren ist, wäre ohnehin nicht möglich [AI].
- Wird der Lernfahrausweis erteilt, entscheidet der Kunde (ev. in Absprache mit dem Fahrlehrer), wann er prüfungsreif ist [BE, VD; FDP, JFDP, SVP].
- Einzig ausschlaggebend ist, mit welchem Können und Wissen der Lernfahrende an der Prüfung erscheint, und nicht wie lange er für die Erlangung dieses Könnens und Wissens brauchte (oder theoretisch brauchen sollte). Wie bis anhin braucht es keine „Karenzfrist“ [LU; SGV; TCS].
- An Stelle der einjährigen Besitzdauer müsste die Pflicht zum Besuch von Fahrstunden bei einem Fahrlehrer und allenfalls die Pflicht zur Registrierung von Stunden, die man mit einer Begleitperson unterwegs war, statuiert werden. Die entsprechenden Stunden sind im Ausbildungsheft einzutragen [SG]. Pour répondre à un objectif de sécurité routière, il faut imposer une formation pratique de base à suivre auprès d'un moniteur de conduite (idem motocycles). Un délai d'attente de 6 mois pourrait être admis [VD].
- Die heutige Regelung hat sich bewährt [UR].
- Nicht zielführend [IG WAB CH; BEOB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] und eher willkürlich [FDP].

- Höchstens bei Lernfahrern vor dem 18. Altersjahr realistisch [AGVS, ASTAG, FRE; am, FL BEO, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Bei Berufslehren, für die ein Führerausweis nützlich/erforderlich ist, kann von den Lernenden nicht verlangt werden, dass sie den Lernfahrausweis frühzeitig bestellen [AGVS, ASTAG, FRE; am, FL BEO, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Sinnvoller wäre, nach wie vor ein Mindestalter für die Fahrprüfung vorzuschreiben unter Berücksichtigung der in den Artikeln 39-45 formulierten Sonderregelungen [AGVS].
- Kaum realistisch und aus praktischer Sicht problematisch: Generell besteht heute auch in der Schweiz die Tendenz bei Jugendlichen, den Führerausweis später als bisher zu erlangen. Beginnt z.B. jemand erst nach der Lehre, Auto zu fahren, muss er ein Jahr lang warten, bis er gegebenenfalls eine Stelle antreten kann, bei welcher der Führerausweis verlangt wird [BE; SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG, ZFV].
- Die Realität wird sein, dass vielfach die Theorieprüfung mit 17 absolviert wird und dann erst zwei, drei Monate vor dem 18. Altersjahr resp. vor der praktischen Prüfung ev. die Fahrschule besucht. Die Theorie geht in dieser langen Zeit sicher vergessen und ob dann ohne entsprechende Auflagen und Kontrollen auch gefahren wird ist klar in Frage zu stellen [KBAV].
- Es macht keinen Sinn, jemanden nach abgeschlossener Fahrausbildung, z.B. 3 Monate nach Erhalt des Lernfahrausweises, noch weitere 9 Monate bis zur Führerprüfung warten zu lassen. Es wird dazu führen, dass nach Erhalt des Lernfahrausweises erst einmal 9 Monate abgewartet wird, bevor mit dem Fahren begonnen wird [Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, Grischa WAB AG, jw, Lancashire, G., ModEng, mm, ZFV].
- Vergleiche mit dem nahen Ausland hinken hier kräftig, denn diese Länder kennen das private Fahren mit Lernfahrausweisen gar nicht [Drive, jw, mm, ZFV].
- Ob ein Fahrschüler genügend Erfahrung mit sich bringt, soll wie bis anhin an der praktischen Führerprüfung getestet werden [Forster, T., Lancashire, G.]
- Fahrerfahrung hängt nicht zwingend mit einem bestimmten Zeitraum im direkten Zusammenhang. So kann es sein, dass jemand 3 Monate keiner Arbeit nachkommt und sehr viele Lernfahrten durchführt. Andererseits gibt es heute schon Leute die 2 Jahre im Besitz des Lernfahrausweises sind und nahezu keine Fahrpraxis aufweisen können [FS-Fur, FVO].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, moto, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.6 Motorräder

4.3.2.6.1

Sind Sie einverstanden, dass der Führerausweis der Kategorie A grundsätzlich nicht ohne Vorbesitz der Kategorie A2 (ggf. unter Anrechnung von max. zwei Jahren Vorbesitz der Kat. A1) erworben werden darf (Art. 17 Abs. 1 und 41 Abs. 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone ⁴	18	6	1
Parteien	1	3	5
Dachverbände	0	2	1

⁴ Für den Kanton VD ist die Frage nicht klar gestellt: La réponse est «oui» s'il s'agit de permettre l'accès direct à la catégorie A uniquement pour les apprentis mécanicien en motocycles dès 18 ans. En revanche, s'il s'agit de permettre l'accès direct à la catégorie A pour tous les candidats, la réponse est «non».

Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	7	6
Übrige (nicht angeschrieben)	46	6	21
Zwischentotal	80, davon SFV: 8 IG WAB CH: 9		
Total	63	24	34

Zustimmung: AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH; SPS; asa, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, Pro Velo, RC, SFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FS-PostAuto, FZ, fzl, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Streichung des Direkteinstiegs in die Kat. A wird begrüsst [ZG], weil dadurch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Die Zahl der Motorradunfälle und deren Auswirkungen gibt regelmässig zu Besorgnis Anlass. Die Vorschläge tragen der mit via sicura postulierten Verkehrssicherheitspolitik nicht ausreichend Rechnung [BE]. Unbedingt (siehe Tote jedes Wochenende)! [FS-PostAuto]
- Präventiv sinnvoll, da die Kategorie A das Führen von extrem leistungsstarken Motorrädern erlaubt, die viel Feingefühl und fahrtechnisches Können voraussetzen [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Es geht zu weit, dass ein mindestens vierjähriger Vorbesitz der Kat. A2 verlangt wird, zwei Jahre sind genügend. Hingegen ist der Besitz der Kat. A1 [TI: cat. AM e A1] nicht anzurechnen [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Kritisch anzumerken bleibt aber trotzdem die wenig konsistente jüngere Politik des Bundes in diesen Zulassungsfragen und das planlose Hin- und Herwechseln zwischen neuen und früheren Regelungen [GL].
- Kat. A ist während 2 Jahren über Kat. A2 vorzubereiten [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Vom Erfordernis des Vorbesitzes der Kategorie A2 sollen indes Personen ausgenommen werden, welche in Kursen der Polizei auf Motorrädern ausgebildet werden [SVSP; AR, BS; FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Den Verkehrsexperten ist weiterhin der Direkteinstieg in die Kategorie A zu ermöglichen [AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Den Angehörigen der Armee ist weiterhin der Direkteinstieg in die Kategorie A zu ermöglichen [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, UR; asa, KKJPD, MFK BS].

Ablehnung: AG, JU, LU, NE, TG, VS; BDP, FDP, SVP; CH Städte, SGV; ACVS, ASTAG, FMS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; APSR-JU, Deuschle, F., Frei, E., FS-Fur, FVO, KIF

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es besteht kein Grund, Personen über 25 Jahren den Direkteinstieg zu verweigern [AG, TG].
- Angehörigen von Armee und Polizei soll der Direkteinstieg weiterhin ermöglicht werden [AG, JU, LU, NE, VS; OV JU].
- Angehörigen der Polizei soll der Direkteinstieg weiterhin ermöglicht werden [CH Städte; TG; ACVS].
- Den Verkehrsexperten soll der Direkteinstieg weiterhin ermöglicht werden [AG, JU, LU, NE, VS; OV JU].
- Der Direkteinstieg soll ab 24 Jahren möglich sein (wie in Deutschland, Österreich und Italien) [BDP, FDP, SVP; SGV; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].

- Für die Motorradbranche hätte die Aufgabe des Direkteinstiegs einen erheblichen Umsatzeinbruch zur Folge [FMS, moto, StVA TI].
- Es gibt keinen Grund, den Direkteinstieg abzuschaffen. Auch beim Stufeneinstieg in die Kat. A über den Ausweis der Kat. A2 vor dem Alter 24 müssen wie bisher 2 Jahre Führerausweisbesitz (Kat. A2) genügen. Kein Nachbarland kennt eine Regelung mit 4 Jahren [BDP]. Es geht zu weit, dass ein mindestens vierjähriger Vorbesitz der Kat. A2 verlangt wird, zwei Jahre sind genügend. Hingegen ist der Besitz der Kat. A1 nicht anzurechnen [AG, JU, NE, TG, VS; OV JU]. Der Führerausweis Kat. A soll bei 2-jährigem Besitz des Führerausweises Kat. A2 ohne zusätzliche praktische Führerprüfung vor Erreichen des 24. Altersjahres erworben werden können [SVP; SGV; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- La suppression de l'entrée directe dans la catégorie A est appréciée car elle fournit ainsi une contribution à la sécurité routière [JU, NE, VS; OV JU].
- Gemäss dem Erläuterungsbericht sei die Abschaffung des Direkteinstiegs in die Kategorie A aus Sicherheitsgründen notwendig. Die Statistik der Motorradunfälle zeigt jedoch, dass trotz starker Zunahme des Motorradbestandes die Unfallzahlen sinken. Darum lehnt die FDP diese unnötige Verschärfung gegenüber dem heutigen Recht (Direkteinstieg ab 25 Jahren) ab [FDP].
- Eventualantrag (der den Hauptantrag [Direkteinstieg mit 24 Jahren] nicht schwächen soll): Direkteinstieg mit 25. Jahren; Subeventualantrag (der den Hauptantrag und den Eventualantrag nicht schwächen soll): Vorbesitz des Ausweises der Kat. A2 während maximal 2 Jahren (und nicht 4 Jahren), keine praktische Führerprüfung [ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Es soll keine Benachteiligung im Vergleich zur EU geben [Deuschle, F.].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.2.6.2

Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für den Führerausweis der Kategorie A2 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 16 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	4	1	4
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	7	7
Übrige (nicht angeschrieben)	41	11	22
Zwischentotal	85, davon SFV: 25	21, davon IG WAB CH: 4	
Total	60	17	35

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP, glp, SVP); SGV; asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, FRE, RC, SFV, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, Gusev, A., ifB, IG BS, KBAV, KiF, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Das Einstiegsalter für A2 (18 Jahre) beibehalten [BDP, glp, FDP]. Entspricht der aktuellen Situation in unseren Nachbarländern [BDP; moto, StVA TI]. Ist sachgerecht [glp].

Ablehnung: BE; SPS; CH Städte; ATE - VCS, bfu, IG WAB CH, Pro Velo, SMFV, SVSP, VSFB; BEOB, Drive, fzl, Hediger, J., jw, mm, WeiPor, VAZ, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Damit hat ein 18 Jähriger die Möglichkeit, ohne eine Instruktion durch einen Fahrlehrer oder privaten Begleiter auf ein Motorrad mit einer Höchstgeschwindigkeit von weit über 150 km/h zu sitzen. Dieses Mindestalter führt zu einer Senkung der Verkehrssicherheit [BE].
- Aufgrund der hohen Unfallzahlen mit Motorrädern wäre eine leichte Verschärfung gegenüber heute geltendem Recht aus polizeilicher Sicht zu begrüssen [CH Städte].
- Ab Alter 25 nur 2 Jahre A2 [SMFV].
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfallrisiko von jungen Motorradfahrerinnen und -fahrern) sprechen wir für die Einführung der Variante gemäss Ziff. 4.3.2.6.2 [SPS, SVSP; ATE - VCS, bfu, Pro Velo], zumal im Rahmen der Änderung von Art. 15 Abs. 2 VZV, welche am 1.4.2016 in Kraft getreten ist, die Leistungsgrenze von 25 Kw auf 35 Kw erhöht wurde, ohne das Alter oder andere Bedingungen anzupassen [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Konsequenz aus 4.3.1.4.3 [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grisca WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.2.6.2 Variante

Bevorzugen Sie die Variante (Art. 16 Abs. 1), dass die Anmeldung erfolgen darf:

- frühestens einen Monat vor dem 20. Geburtstag;
- frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag für Personen, die den Führerausweis der Kategorie A1 seit mindestens zwei Jahren besitzen.

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	1	24	1
Parteien	0	5	4
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	3	16	8
Übrige (nicht angeschrieben)	21	28	21
Zwischentotal	26, davon IG WAB CH: 6	74, davon SFV: 17	
Total	20	57	35

Zustimmung: LU; CH Städte; IG WAB CH, RC, SVSP; Abegglen, P., BEOB, Deuschle, F., Drive, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, MonEsch, VAZ, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Siehe Begründung unter Punkt 4.3.2.6.2 (Hauptvorschlag) [CH Städte].
- Frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag [RC].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP, glp, SPS, SVP; SGV; asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FMS, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU,

ASMCTI, aw, ERFA, FZ, ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Das Mindestalter ist generell auf 20 Jahre festzulegen. Das Mindestalter 20 für die Kategorie A2 stellt einen klaren Beitrag zu Verkehrssicherheit dar [BE].
- Es sollte nur eine Altersbegrenzung geben. Alles andere ist in der Praxis mit zuviel Mehraufwand verbunden. Das Mindestalter kann auf 18 Jahre belassen werden [BL].
- Heutiges Mindestalter (18 Jahre) beibehalten [FDP, glp; 2rad].
- Erst ab dem 20. Geburtstag - unabhängig von der Vorerfahrung mit Kategorie A1. Ein vorgezogener Zugang zu Kategorie A2 ab 18 Jahren würde zudem dazu führen, dass bereits sechzehnjährige Lenkerinnen und Lenker Zugang zu Kategorie A1 hätten, was wir aus präventiver Sicht aufgrund des erhöhten Unfallrisikos äusserst kritisch werten [SPS] was aus präventiver Sicht abzulehnen ist [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag für Personen, die den Führerausweis der Kategorie A1 seit mindestens zwei Jahren besitzen [TCS; ZFV].
- Siehe Begründung unter Punkt 4.3.2.6.2 (Hauptvorschlag) [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZTG].
- Konsequenz aus 4.3.1.4.3 [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BUL, QAED, SVLT, VöV; Agro, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.6.3

Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 15 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	3	0
Parteien	3	2	4
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	7	7
Übrige (nicht angeschrieben)	45	9	19
Zwischentotal	87, davon SFV: 28	22, davon IG WAB CH: 4	
Total	59	18	31

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP, SVP; SGV; asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, ifB, IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, VSZTG, WB, WeiPor, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ja, bedingt. Wir befürworten das Mindestalter 16 Jahre für die Kat. A1. Siehe zum Zeitpunkt des Kurses Verkehrskunde und der Prüfung der Basistheorie die Bemerkungen zu Frage 4.3.1.4.1 [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Heutiges Mindestalter beibehalten [FDP]. Die Risikobereitschaft von Jugendlichen ist generell höher. Bisherige Regelung beibehalten [VerTug].
- 50 cm³-Fahrzeuge ohne Geschwindigkeitsbegrenzung werden nicht mehr hergestellt. Damit die 16-Jährigen auch in Zukunft Fahrzeuge fahren können, die auf den Strassen ausserorts mit den Autos mithalten können, muss das Mindestalter der Kategorie A1 generell auf 16 Jahre reduziert werden. Die Verkehrssicherheit leidet hierunter nicht, denn 125 cm³-Fahrzeuge sind stabiler und sicherer als die bisherigen 50 cm³-Fahrzeuge. Ausserdem ist die Geschwindigkeit ausserorts auf 80 km/h limitiert. 125 cm³-Fahrzeuge dürfen ausserorts somit nicht schneller fahren als die früheren 50 cm³-Fahrzeuge [moto, StVA TI].
- Conserver une limitation de cylindrée de 16 à 18 ans [FDP; FRE; am, ifB, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, VerTug].

Ablehnung: BE, GE, UR; glp, SPS; CH Städte; ATE - VCS, bfu, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SVSP, VSFB; Abegglen, P., BEOB, fzl, Hediger, J., VAZ, VfV, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Geschwindigkeiten, welche mit Rollern von 125 cm³ erreicht werden können, sind beachtlich. Wir bezweifeln, ob mit 16 Jahren die nötige Reife für das sichere Führen solcher Motorräder erreicht wird [BE].
- Notre Conseil est favorable au maintien de l'âge de 18 ans pour la catégorie motorcycle A1 compte tenu, d'une part, des risques accrus pour la sécurité routière en autorisant la conduite de motocycles biplaces en milieu urbain et sur les axes autoroutiers par des jeunes de 16 ans ainsi que, d'autre part, des nuisances environnementales (émissions polluantes et nuisances sonores) [GE].
- Wegen des erhöhten Unfallrisikos beim Fahren eines Motorrads ist auf die Senkung des Mindestalters zu verzichten. Bei einer Senkung des Mindestalters sind auch die energetischen und verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen. Wichtig ist, dass der Energieverbrauch insgesamt verringert und nicht vergrössert wird [glp].
- Siehe Begründung unter Punkt 4.3.2.6.2 (Variante) [SPS].
- Aus polizeilicher und städtischer Sicht ist das geltende Mindestalter beizubehalten [CH Städte].
- Wegen des erhöhten Unfallrisikos der 16-jährigen Motorradfahrenden nicht vor dem 18. Geburtstag [SVSP; ATE-VCS, bfu, Pro Velo].
- Die Risikobereitschaft von Jugendlichen ist generell höher [IG WAB CH; BEOB, fzl, VAZ, ZVS AG, 2PA].
- Konsequenz aus 4.3.1.4.3 [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.2.6.3 Variante

Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie A1 frühestens einen Monat vor dem 18. Geburtstag erfolgen darf (Art. 15 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	23	0
Parteien	2	3	4

Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	4	15	7
Übrige (nicht angeschrieben)	24	28	20
Zwischentotal	34, davon IG WAB CH: 6	70, davon SFV: 19	
Total	28	51	32

Zustimmung: BE, GE, UR; glp, SPS; CH Städte; bfu, IG WAB CH, RC, SVSP; AAE-Crec, Abegglen, P., BEOWAB, Buchli, K., FahrEng, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, fzl, Hediger, J., IG BS, KiF, Lancashire, G., MonEsch, TCS TG, WB, WeiPor, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Notre Conseil est favorable au maintien de l'âge de 18 ans pour la catégorie motorcycle A1 compte tenu, d'une part, des risques accrus pour la sécurité routière en autorisant la conduite de motocycles biplaces en milieu urbain et sur les axes autoroutiers par des jeunes de 16 ans ainsi que, d'autre part, des nuisances environnementales (émissions polluantes et nuisances sonores) [GE].
- Die geltende Regelung hat sich seit Jahren bewährt [UR].
- Wegen des erhöhten Unfallrisikos beim Fahren eines Motorrades ist auf die Senkung des Mindestalters zu verzichten [glp].

Ablehnung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP, SVP; SGV; asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, tl, UFV, Val, VSZG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Heutiges Mindestalter beibehalten [FDP; 2rad].
- Siehe Begründung unter Punkt 4.3.2.6.3 (Hauptvorschlag) [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- Konsequenz aus 4.3.1.4.3 [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.2.6.4

Sind Sie einverstanden, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 15. Geburtstag erfolgen darf (Art. 5 Abs. 2 und 14 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	8	17	1
Parteien	2	3	4
Dachverbände	0	2	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	4	19	7
Übrige (nicht angeschrieben)	20	29	22
Zwischentotal	34, davon SFV: 13	70, davon IG WAB CH: 6	
Total	21	64	35

Zustimmung: AR, BE, BL, FR, SG, SO, TG, TI; BDP, FDP; BUL, cp, SFV, TCS; AAE-Crec, ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle, F., FGLWFL, FZ, IG BS, KBAV, Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), TCS TG, SF, SFV ZG, Spatz, R., UFV, VSZG, VSZTG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es ist zu hoffen, dass durch die Senkung des Mindestalters mehr junge Menschen statt mit dem Mofa mit einem sicheren Kleinmotorrad fahren. Das Mindestalter ist wie für die Kategorie M auf 14 Jahre festzusetzen [AR, TG].
- Die Kategorie AM weist die Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h auf. Mit der Kategorie M hat jemand bereits ab 14 Jahren die Möglichkeit, E-Bikes bis 45 km/h zu fahren. Aus diesen Gründen würde auch das Mindestalter 14 Jahre befürwortet [BE].
- Allenfalls wäre sogar ein Mindestalter von 14 Jahren wie für Kat. M überlegenswert [SG].
- Kleinmotorräder sind heute aufgrund ihrer technischen Ausrüstung deutlich sicherer und stabiler als Motorfahrräder, die bereits mit 14 Jahren gefahren werden dürfen. Ebenfalls sind E-Bikes, die mit Tretunterstützung 45 km/h fahren dürfen, ebenfalls bereits ab 14 Jahren zugelassen [BDP].

Ablehnung: AG, AI, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH; glp, SPS, SVP; CH Städte, SGV; asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, SMFV, StVA TI, SVSP, VSFB, ZVS AG, 2rad; Abegglen, P., Agro, am, BEOB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Hediger, J., ifB, jw, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, TCS AG, tl, Val, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es ist zu hoffen, dass durch die Senkung des Mindestalters mehr junge Menschen statt mit dem Mofa mit einem sicheren Kleinmotorrad fahren [AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]
- Mindestalter 14 Jahre wie für M [SVP; SGV; AG, BS, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, VD, VS, ZG, ZH; asa, ASTAG, FMS, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; ERFA, TCS AG].
- Wir beantragen die Herabsetzung des Mindestalters für die Kat. AM auf 14 Jahre und für die Kat. M auf 13 Jahre [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Kleinmotorräder sind aufgrund ihrer technischen Ausrüstung deutlich stabiler und sicherer als Motorfahrräder, die bereits heute mit 14 Jahren gefahren werden dürfen [moto, StVA TI].
- Ein weiteres Mindestalter macht keinen Sinn und würde nur der Motorradbranche etwas nützen, indem der Druck auf die Eltern steigt, mit 14 Jahren ein Mofa, mit 15 Jahren ein Fahrzeug der Kategorie AM und schliesslich mit 16 Jahren eines der Kategorie A1 anzuschaffen. Wenn das Mindestalter gesenkt werden soll, dann gleich auf 14 Jahre. Somit könnten die Mofas ersetzt werden [AI].
- Das Schaffen neuer Kategorien innerhalb kurzer Zeit macht wenig Sinn und erschwert die Umsetzung [LU].
- A défaut de l'âge minimum à 14 ans pour la catégorie AM, ok avec inscription un mois avant 15 ans [VD].
- Wegen des erhöhten Unfallrisikos beim Fahren eines Motorrads ist auf die Senkung des Mindestalters zu verzichten [glp, SPS; ATE-VCS, bfu, Pro Velo, SVSP]. Bei einer Senkung des Mindestalters sind auch die energetischen und verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen. Wichtig ist, dass der Energieverbrauch insgesamt verringert und nicht vergrössert wird [glp].
- Eventualantrag (der den Hauptantrag nicht schwächen soll): Herabsetzung des Mindestalters für die Kat. AM auf 15 Jahre und Beibehalten des Mindestalters für die Kat. M von 14 Jahren. Die Kantone müssen in diesem Fall beim Mofa – wie bis anhin – Ausnahmen erteilen können, wie das in Artikel 46 Absatz 2 E-PZV vorgesehen ist. Die Prüfung der Basistheorie (je nach Variante mit oder ohne vorgängigen Kurs Verkehrskunde) muss vor dem Erreichen des Mindestalters absolviert werden können. Der Zeitpunkt der Anmeldung ist entsprechend vorzulegen [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Aus städtischer und polizeilicher Sicht ist die geltende Regelung beizubehalten [CH Städte].

- Die Risikobereitschaft von Jugendlichen ist generell höher [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, fzl, jw, mm, VAZ, ZVS AG, 2PA].
- Wir erachten eine 15-jährige Person als noch zu unreif [ZFV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB, WeiPor

4.3.2.6.4 Variante

Bevorzugen Sie die Variante, dass die Anmeldung für die Kategorie AM frühestens einen Monat vor dem 16. Geburtstag erfolgen darf (Art. 14 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	5	20	1
Parteien	2	3	4
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	6	15	7
Übrige (nicht angeschrieben)	22	28	22
Zwischentotal	36, davon IG WAB CH: 7	67, davon SFV: 18	
Total	29	49	35

Zustimmung: AI, GL, GR, LU, UR; glp, SPS; CH Städte; ATE - VCS, bfu, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SVSP; Abegglen, P., Agro, BEOWAB, Drive, Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, VAZ, VerTug, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die geltende Regelung hat sich seit Jahren bewährt. An dieser soll festgehalten werden [UR].
- Wegen des erhöhten Unfallrisikos beim Fahren eines Motorrads ist auf die Senkung des Mindestalters zu verzichten. Bei einer Senkung des Mindestalters sind auch die energetischen und verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen. Wichtig ist, dass der Energieverbrauch insgesamt verringert und nicht vergrössert wird [glp].

Ablehnung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP, SVP; SGV; asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, FZ, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VSZG, VSZTG, WB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zustimmung zum Vorschlag des Bundesrates für ein Mindestalter von 15 Jahren [FDP].
- Siehe die Bemerkungen zu Frage 4.3.2.6.4 (Hauptvorschlag) [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- Das Alter soll auf 14 gesenkt werden [SGV].
- Konsequenz aus 4.3.1.4.3 [VSFB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-PostAuto, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.3 Weitere wesentliche Änderungsvorschläge: Zweite Ausbildungsphase

4.3.3.1

Sind Sie einverstanden, dass die Weiterausbildung für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe nur noch einen Tag à sieben Stunden dauert (Art. 134 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	2	0
Parteien	1	6	3
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	9	2
Übrige (nicht angeschrieben)	9	50	13
Zwischentotal		67, davon SFV: 27 IG WAB CH: 11	
Total	52	29	20

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; asa, ACS, AGVS, ASTAG, bfu, BUL, cp, FMS, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Agro, Deuschle, F., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., KiF, Lancashire, G., Spatz, R.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Nous acceptons la suppression pour autant que ces 7 heures deviennent des heures obligatoires de la première phase [NE].
- Seit «Via Sicura» und der damit erzielten abschreckenden Wirkung, insbesondere bei Neulenkern, sind diese Kurse aus unserer Sicht nicht mehr erforderlich [SVP].

Art. 134:

- Unter Umständen könnte die Zeitdauer dieses einen Weiterbildungstages auf acht Stunden erhöht werden. Es ist zu prüfen, ob die Feedbackfahrt weggelassen werden soll, da seitens der Absolventen auffällig viele schlechte Rückmeldungen vorliegen [BL].
- Die Kürzung der Weiterbildung auf einen Tag à 7 Stunden ist mit den geforderten Lernzielen in Artikel 133 sehr optimistisch. Die Lernziele müssten aus methodisch-didaktischen Gründen reduziert werden. Konkret beantragen wir, dass die zeitintensiven Lernziele für das «umweltschonende, energieeffiziente und partnerschaftliche Fahren» in die praktische Grundausbildung ausgelagert werden [UR].
- La durée des cours doit être fixée sans inclure les pauses (sinon trop de différence entre les prestataires sur la durée des « petites » pauses) [VD].

Anh. 9:

- Ziff. 7.44: Diese Vorgabe ergibt keinen Nutzen und ist nicht mess- und damit kontrollierbar [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]; sie sollte präzisiert werden [GL].
- Die Optimierung der zweiten Ausbildungsphase ist eine Empfehlung im bfu-Evaluationsbericht, die nun umgesetzt wird. Dabei wurden auch gewisse Inhalte aus den WAB-Kursen in die erste Ausbildungsphase vorverlagert. Somit ist nachvollziehbar, dass die WAB-Kurse reduziert werden. Damit alle

für die Verkehrssicherheit zentralen Inhalte vermittelt werden können, schlagen wir hingegen vor, die fahrtechnische Grundschulung von 2 auf 4 Stunden zu erhöhen [bfu].

Ablehnung: BE, SH; FDP, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS, SVP; ATE-VCS, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, QAED, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, NGO, TCS AG, TCS TG, tl, SF, SFV ZG, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Zwei WAB- Kurstage à je 7 Stunden beibehalten [BE; FRE, IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, fzl, FZ, jw, KBAV, mm, MonAll, MonLin, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, VSZG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- Eine Steigerung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Halbierung der Ausbildung in der 2. Phase ist nicht realisierbar [BE]. Der bfu-Report Nr. 68, Evaluation der Zweiphasenausbildung zeigt auf, dass eine qualitative Anpassung, nicht aber eine quantitative Anpassung angebracht ist [BE; SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, aw, Drive, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, VfV, VSZG, ZFV].
- Die Streichung des zweiten Kurstages lehnen wir entschieden ab, die Anpassung der Inhalte vom 2. Kurstag unterstützen wir hingegen [BE, SH; FRE, IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Grisca WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, TCS AG, TCS TG, tl, SF, SFV ZG, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- Erst wenn die Überarbeitung des 2-Tages-Konzeptes Schiffbruch erleiden sollte, ist an eine Streichung weniger wirksamer Elemente zu denken [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV].
- Wenn der hohe Stand der Verkehrssicherheit gehalten werden soll, müssen weiterhin zwei Weiterbildungstage obligatorisch erklärt werden [IG WAB CH; Buchli, K., DriveGR, ERFA, FahrEng, FRE, fzl, Grisca WAB AG, ModEng, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Kurse werden nicht besser, wenn sie um 50% [IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] um 56% [TCS AG, TCS TG, VSZTG] reduziert werden!
- Der bfu-Report Nr. 68, Evaluation der Zweiphasenausbildung, bestätigt klar die positive Wirkung der Weiterausbildungskurse [BE]. Die Bfu-Studie ist wissenschaftlich nicht geeignet, Sinn und Zweck des Obligatoriums ernsthaft in Abrede zu stellen [Buchli, K., FahrEng, Grisca WAB AG, ModEng].
- Les deux journées de formation complémentaire mises en œuvre en 2005 ont clairement démontré leur efficacité en termes de diminution des victimes d'accidents dans la tranche d'âge des 18 à 24 ans (source Status : OFROU, accidents de la route enregistrés par la police USV.T.11) [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Falls der zweite Kurstag trotz dem ausgewiesenen Nutzen gestrichen werden sollte, fordern die WAB-Anbieter einen 4-stündigen Kurs vor der Führerprüfung (anstelle der zwei Einzellektionen) [VerTug]. Sollte der zweite WAB Kurs gestrichen werden, soll der Wegfall nicht lediglich durch die zwei obligatorischen Lektionen beim Fahrlehrer, sondern mit umfangreicheren Massnahmen kompensiert wird [BE].
- Die vorgesehene Komprimierung des WAB-Kurses stösst infolge einer nicht unerheblichen Einbusse der Ausbildungsqualität an pädagogische / andragogische Grenzen [SFV, SMFV, VSFB; ASMCTI, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, aw, Buchli, K., Drive, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, FZ, Grisca WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, ZFV].
- Die Zielsetzungen und Inhalte sind praktisch identisch wie heute. Einzig die Themen «Psychoaktive Substanzen» und «Umwelt» fallen weg. Mit einer Komprimierung von Lernzeit kann keine Vertiefung der Themen erreicht werden und die Nachhaltigkeit wird sich so nur verschlechtern. Eine Kürzung von

(Weiter-) Ausbildung erhöht die Verkehrssicherheit wahrscheinlich kaum. Wenn die bisherigen WAB-Tage das Ziel nicht erreicht haben, dann ist der Inhalt anzupassen (oder die Ausbilder/innen sind besser zu schulen) [VSFB].

- Die politisch initiierte Modifikation sowie die Kostenreduktion der WAB-Kurse ist nicht durch Sicherheitsüberlegungen getragen [SFV, SMFV, VfV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, aw, Drive, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, VSZG, ZFV].
- Die IG WAB CH unterbreitet einen konkreten Vorschlag für angepasste Kursinhalte! Wir sind bereit, an der Modifikation der beiden Tage mitzuwirken [SFV; ASMCTI, FZ, SF, UFV, VfV].
- Mit dem Vorschlag des Bundesrates wird auf die Kritik am Nutzen der Weiterausbildungskurse reagiert. Die Reduktion der Weiterausbildung auf einen Tag bedeutet eine Entlastung für die Neuliker [FDP]. Die Reduktion der Weiterbildung auf einen Tag und mit Ausführung innerhalb von sechs Monaten nach dem Erhalt des Führerausweises ist prinzipiell zu unterstützen [JFDP]. Wir halten aber an unserer Forderung (siehe die Motion 12.3421) fest, dass die Weiterausbildungskurse nur für diejenigen Neuliker verpflichtend sein sollen, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben [FDP, JFDP]. Die hohen Kursgebühren treffen uns Junge besonders hart [JFDP].
- Nous souhaitons une suppression pure et simple de la formation complémentaire coûteuse et qui à notre avis n'apporte pas grand-chose aux élèves conducteurs [JCVP, JDCVr]. La mise en place d'une formation de base sur la technique de conduite est suffisante [JDCVr].
- Wir lehnen die Fortführung der Weiterausbildungskurse ab. Die Themen wurden von der Realität überholt. Seit «Via Sicura» und der damit bei Neulikern erzielten abschreckenden Wirkung, gilt: Wer mit seinem Fahrzeug nicht umgehen kann, ist nicht nur seinen Führerausweis sofort los, sondern riskiert hohe Geld- oder gar Gefängnisstrafen. Die Unfallzahlen sinken, trotz immer mehr Verkehrsteilnehmenden [SVP].
- Die Neuliker verursachen in der Probezeit Unfallkosten, die massiv höher sind als die Kosten der WAB-Kurse! [BE; IG WAB CH; BEOWAB, DriveGR, fzl, VAZ, VerTug, WAB ZCH, ZVS AG]
- Das Modell mit einem WAB-Tag und 2 Einzellektionen vor der Führerprüfung ist schlechter und trotzdem nicht günstiger als das heutige Modell [IG WAB CH; Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Le cumul des deux journées de formation, sur une journée de 7 heures, oblige les prestataires à mobiliser systématiquement les infrastructures, les véhicules, les animateurs pour un groupe de 12 participants. Le prix de la journée de formation sera inévitablement plus cher. Les deux heures obligatoires imposées dans la première phase de formation s'y additionneront et au final le cumul de ces deux formations obligatoires aura un coût identique voire supérieur par rapport à la situation actuelle [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Heute kostet der erste und der zweite Tag zusammen Fr. 680.00. Die Ausbildung wie angedacht wird total Fr. 800.00 kosten (Rechenbeispiel) [Grischa WAB AG, ModEng].
- Les sociétés L2 ont déjà repensé les deux journées de formation pour les rendre beaucoup plus dynamiques et performantes. Les contenus pourraient être améliorés et le nombre de participants pourrait être augmenté à 16 par journée de 7 heures dans le but de diminuer le prix [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Im Interesse insbesondere auch von jungen Menschen sollten die Preise moderater (sprich kostendeckend) sein [SPS].
- Diese beiden Kurstage mit starkem Praxisbezug sind wichtig, um sicherer und ökologischer unterwegs zu sein. Gerade für Neuliker ist es entscheidend sich diese Kenntnisse zu Beginn des Lernprozesses anzueignen. Allerdings müssen diese Kurse weiter verbessert und die Qualitätssicherung sichergestellt werden [SPS; ATE-VCS, Pro Velo; NGO].
- Die Entwicklung der Verkehrstoten und Schwerverletzten zeigt eindrücklich, wie sich das schweizerische Modell in den letzten 10 Jahren bewährt hat. Die Kombination von Repression und Weiterbildung ist erfolgreich. Die Schweiz hat dafür im Juni 2017 den europäischen Preis für Verkehrssicherheit bekommen. Die beiden WAB-Kurse sind ein wesentliches Element des schweizerischen Erfolgsmodells! [ATE-VCS, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, VSFB; am, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw,

mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, NGO, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, VSZG, WAB ZCH, ZVS AG, WB, WeiPor, 2PA].

- Eine gute Grundausbildung ist eine langfristige Investition in die Sicherheit. Umso mehr, weil die regelmässige Weiterbildung für PW-Lenkende nicht obligatorisch ist [ATE-VCS, Pro Velo; NGO].
- Massgeblich ist der Inhalt. Die umweltschonende und energieeffiziente Fahrweise muss genügend Platz haben. Das Wissen muss aufgefrischt und die Motivation für den modernen Fahrstil geschaffen werden können. Hierfür muss genügend Zeit eingeplant werden um dem Thema das nötige Gewicht zu geben [QAED].
- Ganz abschaffen [FS-PostAuto].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, glp, CVP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.3.2

Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag grundsätzlich innerhalb von sechs Monaten seit der Ausstellung des Führerausweises auf Probe besucht werden muss (Art. 134 Abs. 2 und 3 sowie Art. 141 Abs. 3 und 4)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	23	0
Parteien	1	6	2
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	11	1
Übrige (nicht angeschrieben)	30	44	13
Zwischentotal	52, davon IG WAB CH ⁵ : 9	84, davon SFV: 8	
Total	43	76	18

Zustimmung: AI, LU, NE; SPS; SGV; ACS, ACVS, ATE-VCS, bfu, BUL, FMS, IG WAB CH, moto, Pro Velo, QAED, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, BEOB, Deuschle F., Drive, DriveGR, FL BeO, Forster, T., Frei, E., fzl, Hediger, J., jw, KiF, Lancashire, G., mm, NGO, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 134 Abs. 2 und 3:

- Notre canton valorise déjà actuellement cette pratique en établissant gratuitement le permis définitif des conducteurs à l'essai qui ont fait le premier jour de cours dans les 6 mois [NE].
- Trägt zu mehr Verkehrssicherheit bei, da sich statistisch das Unfallrisiko der Neulenkenden in den ersten Monaten nach der praktischen Führerprüfung am höchsten erweist [SPS; bfu, ATE - VCS, Pro Velo; NGO]
- Der frühe Besuch des Weiterausbildungskurses kurz nach der Führerprüfung dürfte zu einer besseren Beeinflussbarkeit der Neulenkenden hin zu einem sichereren Führen eines Motorfahrzeugs führen [bfu, ATE - VCS, Pro Velo; NGO].

⁵ Das «JA» der IG WAB CH gilt für eine Regelung mit zwei Weiterausbildungstagen.

- Zwei Tage [IG WAB CH, RC, SMFV; ACS VD, BEOB, Drive, DriveGR, Forster, T., fzl, jw, mm, TCS AG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, 2PA], der erste Tag innerhalb von 6 Monaten nach der Führerprüfung [RC, SMFV; ACS VD, Drive, Forster, T., jw, mm, TCS AG, WeiPor].
- Sehr gute Erfahrungen mit dieser Regelung in Österreich [TCS].

Art. 141 Abs. 3 und 4:

- Die strafrechtliche Lösung zur Sanktionierung der Nichteinhaltung der sechsmonatigen Frist erachten wir als:
 - ausgewogen und das angestrebte Ziel unterstützend [ATE-VCS, bfu, Pro Velo; NGO].
 - sinnvoll [SPS].
 - zu mild! [IG WAB CH] Beim Nichtbesuch der WAB- Kurse braucht es auch administrative Massnahmen (zusätzlich zur Busse auch einen Ausweisentzug).

Ablehnung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; CVP, FDP, JCVP, JDCVr, JFDP, SVP; AGVS, asa, ASTAG, cp, FRE, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV, VSFB; am, ASMCTI, aw, Baroffio, G., BEOB, Buchli, K. Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Weiterbildungskurse sollten nur für die Neuliker obligatorisch sein, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben. Für alle anderen ist der effektive Nutzen eines solchen Tages kaum messbar und rechtfertigt die für die Neuliker entstehenden Kosten nicht [NW].
- Wir fordern, dass der Weiterausbildungskurs nicht in den ersten sechs Monaten des Führerausweisbesitzes gemacht werden muss. Wir schätzen den administrativen Aufwand, der mit den vorgeschlagenen möglichen Ausnahmen einhergehen würde, als gross ein [CVP].
- Die Weiterausbildung innerhalb von sechs Monaten nach dem Erhalt des Führerausweises bedeutet eine Entlastung für die Neuliker. Wir halten aber an unserer Forderung (siehe die Motion 12.3421) fest, dass die Weiterausbildungskurse nur für diejenigen Neuliker verpflichtend sind, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben [FDP, JFDP].
- Wir verweisen auf unsere Antwort 4.3.3.1 [JCVP, JDCVr, SVP].

Art. 134 Abs. 2 und 3:

- Sechs Monate erachten wir als zu kurz da viele Personen aus nachvollziehbaren Gründen nicht in der Lage sein werden innerhalb dieser Zeit den WAB-Kurs zu absolvieren (SG: z.B. Durchdiener im Militär). Wir sind einverstanden, dass der Weiterausbildungstag innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb des Führerausweises auf Probe besucht werden muss [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; AGVS, asa, ASTAG, KKJPD, MFK BS, OV JU, ZVS AG].
- Sechs Monate erscheint uns zu kurz, weil auch die Anmeldefrist und die Kursangebote berücksichtigt werden müssen [AGVS, ASTAG] Zudem erlaubt es die finanzielle Situation der jungen Generation nicht immer, innert kurzer Zeit nach dem Erwerb des Führerausweises bereits wieder einen namhaften Betrag für den Weiterausbildungstag zur Verfügung zu haben [AGVS].
- Bereits bei der heutigen Zweiphasenausbildung musste von der Regelung abgewichen werden, weshalb eine Frist von sechs Monaten in der Praxis nicht umsetzbar ist [ASTAG].
- Im Rahmen der beruflichen Grundbildung als Strassentransportpraktiker/in und Strassentransportfachfrau/-mann soll die Frist nicht anwendbar sein. Der Weiterausbildungstag ist spätestens bis Ende der Lehrzeit zu absolvieren (überbetrieblicher Kurs) [ASTAG].
- Eine Weiterbildung innerhalb von zwei Jahren ist wirkungsvoller und anhaltender, da der/die Neuliker/in bereits Erfahrung in die Weiterbildung mitbringt. Das Verständnis, gerade bei jungen Neu-

lenkenden, wird grösser. Zudem würde diese Einschränkung auch der Zulassungsbehörde einen Zusatzaufwand verursachen. Sollte sie eingeführt werden, wäre eine Befristung des Führerausweises auf ein halbes Jahr festzulegen [BL].

- Riteniamo quindi che la soluzione migliore sia non fissare un termine obbligatorio, ma raccomandare e promuovere (anche con azioni concrete) l'effettuazione del corso il più presto possibile [TI].
- Die Ausnahmeregelung in Artikel 134 Absatz 2 ist nicht vollziehbar [AG, FR, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS], n'est pas compréhensible [VS]. Die Strassenverkehrsämter müssten jährlich mit Tausenden solcher Gesuche rechnen, die teilweise für die Beurteilung aufwändige Abklärungen benötigen würden. Diese Regelung ist zu streichen [AG, BE, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Ausserdem ist nicht definiert, was geschehen soll, wenn die Weiterbildung auch in der Nachfrist nicht nachgeholt wird [SO].
- Falls nicht abgeschafft, dann Ja [FS-PostAuto].
- Ein Fehlverhalten (Führerausweisentzug) wird mit der bestehenden Regelung grundsätzlich sogar belohnt, da den betroffenen Neulernen/innen automatisch eine Nachfrist von zusätzlichen 6 Monaten gewährt wird [KBAV].
- Der erste Tag sollte in den ersten 6 Monaten absolviert werden müssen. Der zweite Halbtage innerhalb der restlichen Probezeit [BE; SFV, VSFB; ASMCTI, aw, ERFA, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VfV, VSZTG].

Art. 141 Abs. 3 und 4:

- Wir stellen diese Bussenandrohung in Frage [CVP].
- Zu detailliert, vereinfachen: Busse von 100 Franken, wenn der Weiterbildungstag nicht rechtzeitig besucht wurde, unter Vorbehalt von Abs. 4 [AG].
- Wie können die Kontrollorgane diesen Tatbestand feststellen (verspätete oder fehlende Absolvierung innerhalb der Frist)? [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- An die in Art. 134 beantragten Streichungen anzupassen [AR, BS, FR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- Setzt praktisch voraus, dass die Kontrollorgane bei allen Führerausweisen auf Probe prüfen müssen, ob der Weiterbildungskurs innert Frist besucht wurde. Dies setzt den Zugriff auf die Informationen in SARI voraus. Die Daten müssen zudem in SARI äusserst zeitnah nachgeführt werden. Unklar, ob die Bussen im Ordnungsbussenkatalog Aufnahme finden sollen [BE].
- Toutefois, le délai obligatoire de 6 mois pour suivre cette formation est inutile et les sanctions pénales prévues en cas de non-respect de ce délai sont non pertinentes pour l'amélioration de la sécurité routière et n'auront pas l'impact escompté alors qu'elles alourdiront les tâches des autorités cantonales [GE].
- Les montants prévus ne sont absolument pas dissuasifs et ne vont pas inciter les titulaires d'un permis de conduire à l'essai à suivre les cours dans le délai fixé [SG, VD].
- Totale aberrant et contradictoire au souhait d'abaisser le coût du permis de conduire. Abroger l'article 141 al 3 [FRE; MonAll, MonLui, tl, Val].
- Streichen. Das Versäumnis und dessen Folgen sind analog der FL-Weiterbildungspflicht zu regeln [SFV, VSFB; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Die Strafbestimmungen sind zu mild! [BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, 2PA]. Beim Nichtbesuch der WAB- Kurse braucht es auch administrative Massnahmen (zusätzlich zur Busse noch einen Ausweisentzug) [Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, glp; CH Städte, SBV-USP; VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.3.3

Sind Sie einverstanden, dass der Weiterausbildungstag hauptsächlich praktische Übungen beinhaltet und dabei vor allem die Themen «jugendtypische Unfälle und deren Vermeidung» sowie «Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise» behandelt (Anh. 9 Ziff. 7.2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	1	5	3
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	22	6	1
Übrige (nicht angeschrieben)	18	40	13
Zwischentotal		53, davon SFV: 6 IG WAB CH: 10	
Total	65	37	20

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, KiF, KKJPD, MFK BS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, Deuschle, F., FL BeO, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., IG BS, Lancashire, G., MonEsch, NGO, SFV ZG, Spatz, R, VSZG.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Um die in Anhang 9 Ziffer 7.2. aufgeführten Handlungskompetenzen didaktisch korrekt und zielführend zu schulen, sind mindestens zwei Tage erforderlich [BE].
- Die Notbremsung sollte ebenfalls erneut thematisiert und praktisch geübt werden [SG].
- Die Vermeidung von Unfällen ist nicht primär anhand der jugendtypischen Unfälle zu lehren, sondern anhand der häufigsten Unfallursachen [SO].
- Diese Inhalte haben sich bewährt und sollten deshalb beibehalten und weiterentwickelt werden. Die Inhalte des Weiterausbildungstags sollten zudem möglichst optimal auf die Lerninhalte der ersten Ausbildungsphase ausgerichtet bzw. darauf abgestimmt sein [SPS].
- Damit werden effektiv diejenigen Elemente beibehalten, welche die bfu in ihrer Evaluation vor allem positiv bewertet hat. Ausserdem werden aufgezeigte Mängel beseitigt. Damit wird insgesamt ein besserer Abgleich der Inhalte der WAB-Kurse mit den Lerninhalten der ersten Ausbildungsphase erreicht [ATE - VCS, bfu, NGO, Pro Velo].
- In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass eine adäquate Ausbildung weniger an den definierten Lerninhalten als an der Umsetzung gescheitert ist. Bei der Einführung der neuen Weiterausbildungstage ist deshalb ein spezifisches Augenmerk auf die methodisch-didaktische Umsetzung der Lerninhalte zu richten, um einen möglichst nachhaltigen Transfer von Theorie in Praxis sicherzustellen [RC].
- Der Inhalt der praktischen Übungen sollte konkret beschrieben werden [TCS; AAE-Crec].

Ablehnung: JU, LU; FDP, JCVP, JDCVr, JFDP, SVP; FRE, IG WAB CH, OV JU, SFV, SMFV, VSFB; am, ASMCTI, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, WAB ZCH, WB, WeiPor, UFV, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- La formation à une conduite respectueuse de l'environnement se fait déjà en première phase d'apprentissage et est contrôlée lors de l'examen pratique. La journée doit être essentiellement constituée d'exercices pratiques [JU; OV JU].
- Anh. 9 Ziff. 7.12 Ziff. 7.23: Der Schwerpunkt ist falsch gesetzt und nicht das Problem bei der Analyse von Verkehrsunfällen: energieeffiziente und umweltschonende Fahrweise ist eine Lebenseinstellung und technische Lösungen sind anzustreben. Die Thematisierung an einem Weiterbildungstag bringt sehr wenig. Der Schwerpunkt sollte auf partnerschaftliche und rücksichtsvolle Fahrweise gelegt und die Konsequenzen von Drängen, Verminderung der Fahrfähigkeit und Ablenkung aufgezeigt werden [LU].
- Siehe die Bemerkungen zu Frage 4.3.3.1 [FDP, JFDP, JCVP, JDCVr, SVP]. Man muss nicht die Menschen lernen, energieeffizient zu fahren, sondern die Fahrzeuge energieeffizient bauen. E-Fahrzeuge sind auf dem Vormarsch. Die Kursthemen werden von der Realität stets überholt [SVP].
- La formation complémentaire doit inciter les nouveaux conducteurs à adopter des comportements sécurés et une seule journée ne permet pas d'atteindre les objectifs souhaités. Deux journées de 7 heures sont nécessaires [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Es ist nicht möglich, die bisherigen Inhalte der 2 Kurstage à 8 Stunden in einen eintägigen Kurs von 7 Stunden ohne massive Qualitätseinbusse zu kürzen. Verkehrssicherheit hat einen Preis! [IG WAB CH, SFV; ASMCTI, BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, FZ, fzl, jw, mm, SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Sollten beide Tage beibehalten werden, ist das Konzept zu überprüfen [SMFV, VSFB], gemeinsam mit der OdA [VSFB; KBAV]. Didaktisch und pädagogisch nicht möglich [SMFV].
- Die Feedbackfahrt ist schon heute der 1. Teil der ECO Fahrt, indem anlässlich der Feedbackfahrt die aktuelle Fahrweise der Teilnehmer mit der Fahrweise nach der ECO Theorie und der darauffolgenden ECO Fahrt verglichen wird. Fällt dieser Teil weg, ist der Vergleich zwischen «aktuell» und «ECO» für den Teilnehmer nicht auf Papierform in Zahlen ersichtlich und daher nicht nachvollziehbar. Die ECO Fahrt dient nicht nur alleine der Senkung von Treibstoffverbrauch sondern äussert sich vor allem in einer vorausschauenden und daher ruhigeren und sichereren Fahrweise [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG, ModEng].
- Energieeffizientes Fahren wird bereits in der 1. Phase geschult. Das ist für viele Teilnehmer zu viel Repetition. Psychoaktive Substanzen weglassen, Erfahrungsaustausch mehr fördern, Vermeidung von Unfällen unbedingt mehr ausbauen, Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise streichen [jfB].
- Das Ziel der Weiterausbildung sollte die Verkehrssicherheit sein. Dies bedeutet, dass wenn die Verkehrssicherheit mit vorausschauender, vorausdenkender Fahrweise gefördert wird, dies zwangsläufig einen Einfluss auf den Energieverbrauch hat [Drive, jw, mm, WB, ZFV]. Energieeffizientes Fahren weglassen [WB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, glp; CH Städte, SBV-USP; VöV; Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, IVR-IAS, Koh, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.4 Weitere grundsätzliche Änderungsvorschläge

4.3.4.1 Nothilfekurs

4.3.4.1.1

Sind Sie einverstanden, dass die externe Qualitätssicherung den Kantonen übertragen wird, welche diese Aufgabe ihrerseits delegieren können (Art. 136 Abs. 1, 2 Bst. a und Abs. 4)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	22	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	19	4	5
Übrige (nicht angeschrieben)	47	12	12
Zwischentotal	72, davon: SFV: 22 IG WAB CH: 8		
Total	42	38	27

Zustimmung: JU, TI, ZH; SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, moto, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, SVSP, VSFB, 2rad; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, Emergency, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, IVR-IAS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, SFV ZG, Spatz, R., SSK, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- La competenza per la garanzia della qualità deve restare alla Confederazione [TI].
- Sofern ein einheitliches Mandat an den IVR angestrebt wird [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SSK].
- Insofern die Kompetenz vorhanden ist. Es darf nicht sein, dass nur 3 Organisationen Kursausweise ausstellen dürfen. Nothelferkurse abschaffen, wie das offenbar die SVSA auch wollen? [FS-PostAuto]
- Wir hoffen einfach, dass nicht im Anschluss daran wieder eine schweizweite Delegation an eine andere Institution stattfindet, da sie in diesem Fall gleich direkt dahin übertragen werden könnte [Drive, jw, mm, ZFV].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, VD, TG, UR, VS, ZG; asa, BUL, KKJPD, MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FVO, Hediger, J., IG BS, Koh, SRC, ssb, ZVS AG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Qualitätssicherung ist beim Bund zu belassen [AG, AI, AR, BE, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG; asa, KKJPD; SRC, ssb], oder ganz klar eine Delegation an Dritte vorzusehen (Interverband für Rettungswesen) [BE, FR]. Eine Aufgabenübertragung an die Kantone ist ausgeschlossen [AG]. Les autorités cantonales ne disposent d'aucune connaissance dans ce domaine [FR].
- Die Strassenverkehrsämter haben die Kompetenz zur Kontrolle dieser Aufgabe und sollen sie behalten [GL]. Zuständigkeit ist beizubehalten [LU]. Die bisherige Lösung hat sich bewährt und sollte beibehalten werden [ZVS AG].

- Es ist nicht begründbar, warum das bisherige System den Kantonen überbürdet werden soll. Allfällige festgestellte Mängel kann das ASTRA durchaus beheben und so das verbesserte System weiterführen, allenfalls mit Delegation an den Interverband für das Rettungswesen (IVR) [SO].
- Les services des automobiles ne sont pas compétents pour l'assurance qualité des cours de premiers secours. Un tel contrôle doit être laissé à la Confédération ou aux organisations du monde du travail compétentes [VD].
- Die Qualitätssicherung soll mit einem für alle Kantone verbindlichen Mandat dem IVR übertragen werden. Ansonsten ist das administrativ wie auch von den Kosten (z.B. IT-Schnittstellen zu jedem Kanton) her für die Anbieter nicht zu handhaben, sollten die Kantone unterschiedliche QS-Systeme einsetzen. Sehr viele Organisationen in der Ausbildung der Ersten Hilfe von Laien (so auch der SSB) haben in den letzten Jahren zusammen mit dem IVR die Qualitätssicherung geregelt. Dies auch im Hinblick darauf, dass das ASTRA seit ca. Mai 2015 anvisiert, die QS des NHK für Fahrausweisbewerber dem IVR zu übertragen [ssb].
- Da der Nutzen der Nothilfekurse umstritten ist, ist eine Streichung des Obligatoriums zu prüfen [AI].
- Die Bestätigung des Besuchs eines Nothilfekurses kann als Voraussetzung für den Erwerb eines Lernfahr- bzw. Führerausweises gestrichen werden. Heute ist die professionelle medizinische Erstversorgung viel schneller an den Unfallorten als bei Einführung dieses Obligatoriums. Dadurch hat das Risiko, dass ein gut gemeinter Laieneinsatz trotz absolviertem Nothilfekurs mehr Schaden als Nutzen anrichtet, an Bedeutung gewonnen [BL, FR, NW, SZ, VD, ZG; asa, KKJPD]. Es hat sich auch gezeigt, dass trotz Qualitätssicherung durch den Bund die Nothilfekurse teilweise ein schlechtes Niveau aufweisen und teilweise sogar Bestätigungen ohne Absolvierung der Kurse ausgestellt werden. Leider sind die Nothilfekurse für einen Teil der Anbieter primär ein Geschäft, das ihnen Geld einbringt und für die betroffenen Lernenden die Fahrausbildung verteuert. Schlussendlich sind die Abklärungen betreffend die beachtliche Anzahl von Personen, die gem. Art. 6 Abs. 2 Bst. c und d vom Nothilfekurs befreit sind, in jedem Einzelfall für die Strassenverkehrsämter mit einem erheblichen Aufwand verbunden [BL, FR, NW, OW, SZ, ZG; asa, KKJPD].
- Alternativ könnten in die Theorieprüfungen Wissensfragen aufgenommen werden, welche die Schlüsselthemen der Nothilfe im Strassenverkehr betreffen. Die zu Prüfenden haben sich das entsprechende Wissen wie über die Verkehrsregeln in Eigenverantwortung anzueignen [BL, FR, NW, SZ, VS, ZG; asa, KKJPD; FS-Fur, FVO].
- Die Notwendigkeit der Nothilfekurse in unserer Gesellschaft ist unbestritten [TG, UR; FS-Fur, FVO]. Es muss aber festgehalten werden, dass sich dieses Erfordernis eigentlich nicht auf die 18-jährigen Fahrzeuglenkenden beschränken soll [TG].
- Toutes les dispositions sur les cours de premiers secours sont à maintenir, art. 157 est à supprimer [VS].
- Eine zentral organisierte Qualitätssicherung garantiert eine gewisse Einheitlichkeit, was bei einer föderalistischen Lösung nicht mehr gegeben wäre [VS; BUL: AAE-Crec, Koh, ssb].
- Als grösster Anbieter von NHK für Fahrausweisbewerber ist der SSB darauf angewiesen, auch in Zukunft nur einer QS-Instanz verpflichtet zu sein. Die Vereine und Kantonalverbände sind alle im Milizsystem tätig und daher auf die Dienstleistungen der nationalen Geschäftsstelle des SSB angewiesen. Dies auch im Sinne einer Entlastung der freiwillig geleisteten Arbeit [ssb].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, QAED, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, FahrWet, Frei, E., Gusev, A., ifB, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, VfV, VSGP

4.3.4.1.2

Sind Sie einverstanden, dass nicht mehr die Auszubildenden, sondern die Anbieter eine Anerkennung für die Kursdurchführung benötigen (Art. 117 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 1.3)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	16	1	11
Übrige (nicht angeschrieben)	43	8	19
Zwischentotal	84, davon SFV: 20 IG WAB CH: 7		
Total	57	12	40

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; SGV; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, OV JU, Pro Velo, SFV, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, Emergency, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, IG BS, IVR-IAS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, Reasco, SanA, SF, SFV ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, WAB ZCH, WB, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Siehe bei Ziffer 4.3.4.1.1 [AG, BL, FR, GR, NE, NW, OW, SZ, TG, VD, VS, ZG; asa, KKJPD].
- Hier soll gleich verfahren werden wie in der CZV. Im SARI wird der Anbieter qualifiziert und ebenso müssen die Lehrkräfte qualifiziert werden [TCS].
- Le contrôle de la qualité de la formation et des compétences est indispensable à garantir la qualité de l'enseignement et le niveau des formateurs [ACS VD].
- Art. 117 ergänzen: Der Nothilfekurs muss bei einer Organisation besucht werden, die eine Anerkennung der kantonalen Behörde ~~besitzt~~ oder einer von ihr beauftragten Anerkennungsinstanz (gem. Art. 114 Absatz 1) besitzt [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, SSK].
- Unbedingt [FS-PostAuto].
- Bei nationalen Organisationen wie dem Samariterbund sollen diese anerkannte Anbieter bleiben und ihrerseits besorgt dafür sein, dass ihre Unterorganisationen (wie Samaritervereine) die vorgegebenen Regelungen einhalten [ssb].

Ablehnung: LU, SO; SVP; MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., Buchli, K., FahrEng, Hediger, J., Koh, OFV (AR, AI, SG, TG), WeiPor

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Der Auszubildner muss über die fachlichen und methodischen Kompetenzen verfügen. Es nützt nichts, wenn eine Person der entsprechenden Organisation darüber verfügt [LU].
- Es sind die Auszubildenden, die an der Front tätig sind. Von deren fachlicher Qualifikation hängt ab, ob die Lernenden die erforderlichen Handlungskompetenzen erwerben. Es ist von geringem praktischem Nutzen, wenn eine Ausbildung durch eine inkompetente Person geleitet wird und erst später der Anbieter in einem Audit auf Mängel hingewiesen wird [SO].
- Der Nothelferkurs ist und bleibt für uns ein wichtiges Modul. Aus diesem Grund müssen die Auszubildenden auch künftig anerkannt sein und nicht bloss deren «Anbieter-Organisationen» [SVP].

- Formation au niveau CH pour des personnes qui majoritairement n'assureront pas de cours et les contrôles se feraient au niveau cantonal, donc de nouveau 26 façon de voir et de faire les choses ! [AAE-Crec].
- Nein, es soll sichergestellt werden, dass die Ausbildenden und nicht «nur» die Anbieter die Anerkennung für die Kursdurchführung benötigen [OFV (AR, AI, SG, TG)].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, FMS, moto, QAED, RC, SMFV, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Agro, APSR-JU, DriveGR, ERFA, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, KiF, ModEng, NGO, PostAuto, TCS TG, VfV, VSGP, VSZTG

4.3.4.2 E-Learning

Sind Sie einverstanden, dass die Integration von E-Learning im Nothilfekurs und im Kurs über Verkehrskunde ausdrücklich erlaubt wird (Art. 116 und 119 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	1	0
Parteien	2	2	5
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	21	4	3
Übrige (nicht angeschrieben)	32	34	5
Zwischentotal	81, davon: IG WAB CH: 8	41, davon: SFV: 10	
Total	73	31	15

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, 2rad; Agro, BEOwab, Deuschle, F., Emergency, ERFA, FAid, fctsa, Frei, E., fzl, Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, Lancashire, G., NGO, Reasco, SanA, SFV ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Es ist zu prüfen, ob der Verkehrskundeunterricht nicht vollständig durch ein E-Learningprogramm ersetzt werden könnte [AI].
- Der Hauptteil der Nothilfe-Ausbildung soll aus praktischen Übungen bestehen. E-Learning kann hier höchstens ergänzend eingesetzt werden. Bei der Verkehrskunde hingegen ist der Einsatz von E-Learning sicher angebracht (Verkehrsschilder erkennen, Verkehrssituationen beurteilen) [LU].
- Die Verwendung von E-Learning setzt allerdings voraus, dass die im E-Learning erworbenen Kenntnisse vom Kursanbieter im Rahmen einer Prüfung überprüft werden können [BE].
- Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève salue la volonté des autorités fédérales d'adaptation de la loi à l'évolution des technologies [GE]. C'est dans l'air du temps, et il est important de prévoir une adaptation aux technologies numériques [cp].
- Der Einstiegstest sollte dreimal gemacht werden können. Zudem ist das weitere Vorgehen bei dreimaligem Nichtbestehen zu regeln (z.B. Warte-/Sperrfrist von 6 Monaten) [SO].

- Il faut trouver des moyens pour garantir que c'est bien le participant qui remplit son module en ligne [VD; cp], et fixer la manière de calculer le temps qui sera dédié à cet apprentissage en ligne, en tenant compte des disparités en termes de rapidité d'apprentissage [VD].
- E-Learning ist in der heutigen Zeit ein Erfordernis und stellt eine Bereicherung der Lern- und Lehrmöglichkeiten dar [SPS].
- Nur wenn die Praxis nicht zu kurz kommt [SVP; NGO]. Die richtige Lagerung von Bewusstlosen lässt sich mit «echten Personen» eindrücklicher und realitätsnaher üben, als am Bildschirm [SVP].
- Die Integration von E-Learning begrüßen wir sehr [ATE-VCS, bfu, Pro Velo]. E-Learning ist auch in nichtobligatorischen Ausbildungsteilen (praktische Fahrausbildung) zu begrüßen; dies als Fortsetzung bzw. Ergänzung des Ausbildungshefts [ATE - VCS, bfu, NGO, Pro Velo].
- Trotz E-Learning dürfen gruppenspezifische Effekte, die zur positiven Einstellung notwendig sind, nicht vernachlässigt werden [IG WAB CH; BEOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, SFV ZG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, 2PA].

Art. 116 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12

- Die Formulierung zur Aufteilung auf 2 Kurstage richtet sich einseitig an den 10-stündigen Kurs. Ein Nothilfekurs mit integriertem e-Learning reduziert sich auf 7 Stunden. Dieser muss daher nicht wie ein 10-stündiger klassischer Nothilfekurs auf 2 Kurstage verteilt werden [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, ssb, SRC, SSK].

Ablehnung: SH; JCVP, JDCVr; FRE, SFV, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, Grisca WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 116 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12 / Art. 119 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 8.12

- Les premiers secours et les gestes utiles doivent être appris en pratique et non en ligne [JCVP; JDCVr].
- Nothelferkurs: Ja, VKU : Nein [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, ifB, KBAV, SF, UFV]. Elemente des VKUs, die sich über E-Learning vermitteln lassen, sollten in der Theorieprüfung enthalten sein [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV]. Aus praktischer Sicht lässt sich E-Learning im VKU kaum integrieren. Werden z.B. Hausaufgaben erteilt, ist unklar, wer die Aufgaben gelöst hat. Auch einer Prüfung während des Unterrichts mittels E-Learning steht die Inhomogenität der Gruppen im Weg: Clevere Schüler sind rasch fertig und langweilen sich, bis die übrigen, z.B. solche mit schlechter Sprachkenntnis die Aufgaben gelöst haben [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Gruppendynamische Effekte mit Erfahrungsaustausch, die zur positiven Einstellungs- und Verhaltensbeeinflussung notwendig sind, dürfen nicht vernachlässigt werden [SFV; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Verkehrskunde kann nur im Erfahrungsaustausch erfolgreich vermittelt werden [SFMV].
- Kompetenzorientierte bzw. praxisorientiertes Unterrichten kann nicht über den Computer erfüllt werden. Es müssen Fähigkeiten und Fertigkeiten entwickelt werden. Dies basiert auch auf den lernpsychologischen und neurodidaktischen Kenntnissen. Nur wer etwas selber tut lernt nachhaltig. Würde man einen Teil des Verkehrskundeunterrichts auf den Computer verbannen, wäre der Lernerfolg um Einiges geringer. Auch im Sinne der Motivationspsychologie ist es für die Teilnehmer spannender, etwas praktisch zu tun, anstatt am Computer zu «lernen» [VSFB].
- Nécessité de 30 % de théorie contre 70 % d'exercices pratiques [AAE-Crec].
- Ne permet pas d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité. Risque élevé de tricherie lors de l'examen [ACS VD]. Wie kann kontrolliert werden, dass wirklich auch die richtige Person am PC sitzt? [FL BeO].

- Die heutige Theorieprüfung zeigt eindrücklich, wie theoretisches Wissen in kurzer Zeit angeeignet werden kann, um danach in der Praxis vollends zu fehlen. Diese Unterrichte leben vor allem von der Erfahrung und Illustration der Moderatoren/Instruktoren. Sie beinhalten nicht rein theoretische, sondern praxisorientierte Verhaltensmuster. Es würde keinen Sinn machen, diese auf E-Learning Plattformen auszulagern, da der Bezug zur Realität verloren ginge [Drive, jw, mm, ZFV].
- Im Nothilfekurs und im Verkehrskundekurs ist ein eLearning-Programm nicht optimal, da die Lernenden so keine Möglichkeit haben, bei Unklarheiten Fragen zu stellen. Vor allem im Verkehrskundekurs sind Diskussionen und Meinungsaustausch ein wesentlicher Faktor, um die Lernziele zu erreichen. Dies alles wäre mit einem eLearning-Modul nicht mehr gewährleistet [Forster, T.].
- Keine messbare Lernkontrolle [FS-PostAuto].
- Die Formulierung zur Aufteilung auf 2 Kurstage richtet sich einseitig an den 10-stündigen Kurs. Ein Nothilfekurs mit integriertem e-Learning reduziert sich auf 7 Stunden. Dieser muss daher nicht wie ein 10-stündiger klassischer Nothilfekurs auf 2 Kurstage verteilt werden [KBAV].
- Je m'oppose au remplacement partiel ou total de l'enseignant donnant une formation réelle au profit d'une machine dont finalement n'importe qui pourra suivre au nom d'un autre. Par contre, qu'un module online validant les acquis suite au cours de premiers secours et de théorie de la circulation à la suite d'un cours physique me semble positif [MonEsch].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, FDP, glp, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, QAED, VöV; FahrWet, Gusev, A., PostAuto, VfV, VSGP

4.3.4.3 Praktische Grundschulung in der Motorradausbildung

4.3.4.3.1

Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung aus den vorgeschlagenen drei Modulen besteht (Art. 125 Abs. 1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	22	2	6
Übrige (nicht angeschrieben)	31	17	24
Zwischentotal	79, davon SFV: 8	21, davon IG WAB CH: 8	
Total	71	13	40

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; asa, ACVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, cp, Drive, FMS, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, SFV, SMVF, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Deuschle F., FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FZ, Hediger, J., IG BS, jw, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., tl, UFV, Val, VSZG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Anh. 9 Ziff. 4.3: Für eine wirksame Kontrolle der Anbieter durch die kantonalen Behörden müssen die Anbieter das Datum der Kursaufnahme vorzeitig der kantonalen Behörde anzeigen. Zur Form der Anzeige und des Einreichens der Dokumentationen ist festzuhalten, dass dies auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch zu geschehen hat. Eine entsprechende EDV-Applikation haben die Strassenverkehrsämter bereits entwickelt [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH,

SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Es macht keinen Sinn, dass in den Kantonen, in denen diese im Einsatz ist, Anzeigen und Unterlagen noch schriftlich eingereicht werden [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Anh. 9 Ziff. 4.41: Der Fahrlehrer ist selber in der Lage zu beurteilen, wieviel Ausbildung er den Fahrschülern zumuten kann und darf. Diese Ziffer ist deshalb überflüssig [AG, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Anh. 9 Ziff. 4.42: Auch die Reihenfolge der Module muss dem Fahrlehrer nicht vorgeschrieben werden [BL].
- Anh. 9 Ziff. 4.46: Es ist nicht nachvollziehbar, dass hier eine Mindestteilnehmerzahl von zwei Fahrschülern vorgeschrieben wird. Wenn ein Fahrlehrer die Motorradgrundschulung im Einzelunterricht durchführt, führt dies in der Regel sogar zu einer Steigerung des Lernerfolges [ZH].
- Wir befürworten eine einheitliche Grundausbildung von 12 Stunden, die in drei Module aufgeteilt ist und nur einmal absolviert werden muss [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Eine Ausnahme muss gelten beim Erwerb des Ausweises der Kat. AM mit vollumfänglicher Prüfung der Basistheorie und teilweiser Absolvierung der praktischen Grundschulung. In diesem Fall muss der zweite Teil der Grundschulung vor der praktischen Führerprüfung Kat. A2 oder (beim Direkteinstieg) Kat. A absolviert werden [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Die vorgeschlagene Regelung lässt zu, dass während eines Jahres ohne Ausbildung und Begleitung gefahren wird [Drive, SFV; ASMCTI, FZ, jw, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV] Die PGS sollte innerhalb von vier Monaten nach Bestehen der Basistheorieprüfung bzw. dem Erhalt des Lernfahrausweises besucht werden [SFV, SMFV; ASMCTI, Drive, FZ, jw, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, ZFV].
- Hat sich bewährt (TCS).
- Le 1^{er} module consiste à la 1^{ère} prise en main du motorcycle, sur une piste fermée au trafic et sera formé d'exercices pratiques liés à la technique et maîtrise de son engin. Minimum 90 minutes par élève, groupe de max. 5 personnes soit 450 minutes par groupes. Modules 2 et 3: Se dérouleront sur la voie publique, groupe max. de 5 personnes, durée 2 fois 5 h1/4 [AAE-Crec].

Ablehnung: SO, VD; IG WAB CH, QAED; BEOBAB, Buchli, K., ERFA, FahrEng, FS-PostAuto, fzl, ifB, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Anh. 9 Ziff. 4.3: Für eine wirksame Kontrolle der Anbieter durch die kantonalen Behörden müssen die Anbieter das Datum der Kursaufnahme vorzeitig der kantonalen Behörde anzeigen. Zur Form der Anzeige und des Einreichens der Dokumentationen ist festzuhalten, dass dies auf Verlangen der kantonalen Behörde elektronisch zu geschehen hat. Eine entsprechende EDV-Applikation haben die Strassenverkehrsämter bereits entwickelt. Es macht keinen Sinn, dass in den Kantonen, in denen diese im Einsatz ist, Anzeigen und Unterlagen noch schriftlich eingereicht werden [SO].
- Die praktische Grundschulung mit den drei vorgeschlagenen Modulen ist kategorienpezifisch auszugestalten. Beispielsweise ist es nicht sinnvoll bzw. der Verkehrssicherheit nicht zuträglich, wenn eine Person die Grundschulung auf einem Roller (kein Kurvenfahren mit höherer Geschwindigkeit) absolviert hat, nun aber ein Motorrad mit einer grösseren Motorleistung führen will (Kurvenfahren mit höherer Geschwindigkeit ist zentral) [SO].
- Auch bei den Motorrädern sind die Grundsätze der energiesparenden und umweltschonenden Fahrweise in der Ausbildung und Prüfung zu berücksichtigen [QAED].
- Die PGS muss innerhalb von 4 Monaten absolviert werden [IG WAB CH; BEOBAB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Die vorgeschlagenen Lösung lässt zu, dass ein Jahr ohne irgendwelche Ausbildung und ohne Begleitung gefahren werden kann [IG WAB CH; BEOBAB, ERFA, fzl, KBAV, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Die vorgesehene Regelung führt auch dazu, dass gegen Ende der Gültigkeit des Lernfahrausweises innert kürzester Frist die PGS, die Ausbildung und die Prüfung zu absolvieren ist [KBAV].
- In der heutigen Form belassen! [Buchli, K., FahrEng].

- Bei jeder einzelnen Kategorie einen Grundkurs aus Sicherheitsgründen [FS-PostAuto].
- Die Inhalte der 3 Module sind zu überdenken. Die Unfallstatistik spricht ihre eigene Sprache (Zunahme von Unfällen mit Motorräder mit Leistung) [ifB].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, AGVS, ASTAG, BUL, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.4.3.2

Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung insgesamt zwölf Stunden dauert (Art. 125 Abs. 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	22	0	7
Übrige (nicht angeschrieben)	45	3	25
Zwischentotal	93, davon SFV: 8 IG WAB CH: 9		
Total	76	5	42

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; ACVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, StVA TI, TCS, SVSP, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Stufengerechte Ausbildung in den einzelnen Kategorien (analog heutiger Praxis). Vorteil: Es bleibt bei total 12 Stunden gemäss neuem Recht [SO].
- Siehe Bemerkungen zu Frage 4.3.4.3.1 [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].
- Unter Voraussetzung der Bemerkungen zu Frage 4.3.4.3.3 [RC].
- 12 Stunden für die Kat. A1 [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Vier Stunden für die Kat. AM [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFLFZ, KBAV, SF, UFV].

Ablehnung: TG, VD; Buchli, K., FahrEng, ifB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die EU RL verlangt sieben Stunden. Es stellt sich daher die Frage, weshalb diese Dauer nicht auch in der Schweiz gelten soll [TG].
- Cf. 4.3.4.3.3 [VD].
- In der heutigen Form belassen! [Buchli K., FahrEng].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, AGVS, ASTAG, BUL, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa,

Forster, T., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.4.3.3

Sind Sie einverstanden, dass die praktische Grundschulung nur noch beim Erwerb der ersten Motorradkategorie (A1 oder A2) und dem «Direkteinstieg» in die Kategorie A vorgeschrieben wird (Art. 15 Abs. 3, 16 Abs. 3 und 41 Abs. 2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	20	5	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	6	6
Übrige (nicht angeschrieben)	37	16	20
Zwischentotal	76, davon SFV: 18 IG WAB CH: 7		
Total	51	28	36

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, VS, ZH; SVP; SGV; asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SFV, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., ERFA, FGLWFL, FL BeO, Drive, Frei, E., FZ, fzl, Gusev, A., jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VSZG, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ja. Der Direkteinstieg muss auch für andere Motorradfahrer möglich bleiben (siehe die Bemerkungen zu Frage 4.3.2.6.1). Siehe für die Ausnahme bzgl. der Kat. AM die Bemerkungen zu Frage 4.3.4.3.1 [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Siehe 4.3.2.6.1 [SFV; SF].

Ablehnung: BE, SO, UR, VD, ZG; SPS; ACVS, ATE - VCS, bfu, Pro Velo, RC, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Hediger, J., ifB, IG BS, ModEng, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug, WAB ZCH, WeiPor;

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Das Fahrverhalten der Motorräder A1 (oftmals Roller) und A2 unterscheidet sich erheblich [BE, SO, VD; ACVS, RC, VSFB; VerTug]. Aus diesem Grund erscheint es im Interesse der Unfallverhütung sinnvoll, auch für die Kategorie A2 an einer minimalen Ausbildung festzuhalten [BE; ACVS]. Il faut prévoir 8 heures de cours pour la catégorie A1 et 8 heures pour la catégorie A2 [VD]. Spezifische Themen wie Kurvenfahren oder Bremsen, aber auch das generelle Handling eines Motorrads einer unterschiedlichen Stärkeklasse sollten bei dem Wechsel der Kategorie A1 in eine höhere Kategorie nochmals bearbeitet werden [RC]. Die mit dem Umsteigen auf grössere Motorrad-Kategorien verbundenen Unfallrisiken können über die erneute Absolvierung einer praktischen Grundschulung gemindert werden. Es muss für den Erwerb von jeder Motorradkategorie die vollständige Grundschulung absolviert werden [VSFB]. Die bisherige Praxis hat sich bewährt [VerTug].
- Aus Gründen der Prävention sollten aufbauende Kurse für die Kategorien A2 und A unseres Erachtens weiterhin vorgeschrieben sein [SPS; ZG; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen gehört zu jeder Motorradprüfung eine Ausbildung in der Form der Motorradgrundschulung. Dies gilt insbesondere für die schweren Kategorien [SPS].

- Da das sichere Führen von Motorrädern ein hohes fahrtechnisches Können und Gefahrenbewusstsein bedingt, sollte auf aufbauende Kurse für die Kategorien A2 und A (von mindestens 4 Stunden) nicht verzichtet werden [ATE - VCS, bfu, Pro Velo; APSR-JU].
- Veut-on donner des permis ou former des jeunes à se comporter correctement dans le trafic ? [AAE-Crec].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, AGVS, ASTAG, QAED, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.4.4 Prüfung der Basistheorie und Prüfung der Zusatztheorie

4.3.4.4.1

Sind Sie einverstanden, dass Personen, welche die Prüfung der Basistheorie oder der Zusatztheorie dreimal nicht bestanden haben, erst nach einer Wartefrist von je drei Monaten zu einer weiteren Prüfung zugelassen werden (Art. 65)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	2	23	1
Parteien	3	1	5
Dachverbände	0	1	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	12	13	3
Übrige (nicht angeschrieben)	36	18	16
Zwischentotal	53, davon SFV: 15 IG WAB CH: 7		
Total	31	56	27

Zustimmung: AI, SH; FDP, SPS, SVP; ACS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SFV, SVLT, SVSP, TCS; AAE-Crec, Abegglen, P., Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., Deuschle, F., ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto, fzl, Hediger, J., IG BS, KiF, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es sollte eine Wartefrist nach dreimaligem Nicht-Bestehen eingeführt werden [FDP].
- Das so genannte «Theorielotto», also das mehrfache Absolvieren der Theorieprüfung, bis es zufällig mal klappt mit genügend richtigen Punkten, muss nicht noch gefördert werden [SVP].
- Kandidaten, welche die Prüfung der Basistheorie oder der Zusatztheorie zweimal nicht bestanden haben, sollen ein Attest eines/einer Fahrlehrers/einer Fahrlehrerin vorlegen müssen, wonach die Ausbildung zur Basistheorie absolviert wurde. Bei dreimal nicht bestandener Prüfung werden Kandidaten/innen erst nach einer Wartefrist von drei Monaten zu einer weiteren Prüfung zugelassen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Pas de délai d'attente. Mais demande de signature par le moniteur après 3 échecs. Celui qui a besoin de son permis d'élève conducteur serait prétérité [APSR-JU].
- Neu soll auch die Basistheorie und die Zusatztheorieprüfung von Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen abgenommen werden müssen. Dies entspricht nicht der heutigen Praxis in vielen Kantonen. Die Beaufsichtigung der elektronischen Basis- und Zusatztheorieprüfung erfordert nicht zwingend den Einsatz von Verkehrsexperten [SH].

- Regeln, dass die kantonalen Behörden die Prüfungsfragen erarbeiten. Die Prüfungsfragen inkl. Bilder und Illustrationen sind nicht öffentlich und urheberrechtlich geschützt. Die kantonalen Behörden können die Erarbeitung der Prüfungsfragen und das Urheberrecht Dritten übertragen. Von den Prüfungsfragen dürfen höchstens 80 % veröffentlicht werden [SH].
- Die Herausgabe der Fragen durch die Ämter muss unterbunden werden [SVP].
- Eine Wartefrist wird ausdrücklich unterstützt [IG WAB CH; BEOWAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Wartefrist von sechs Monaten [VerTug].
- Es darf auch eine längere Wartefrist sein [FS-PostAuto].
- Damit wird verhindert, dass Kandidaten für die Prüfung nicht vorbereitet sind [PostAuto].

Ablehnung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; glp; SGV; asa, ASTAG, cp, FMS, FRE, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, VSFB, 2rad; ACS VD, am, Drive, FL BeO, FS-Fur, FVO, Gusev, A., ifB, jw, KBAV, mm, MonEsch, MonLin, MonLui, Spatz, R., tl, Val, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es ist nicht klar, was mit dieser Sperrfrist erreicht werden soll. Zudem ist der Anteil von Kandidaten, welche mehr als drei negative Theorieprüfungen ablegen, äusserst gering [GL, LU]. Der administrative Aufwand wäre hier unverhältnismässig hoch [BE, GL, LU]. Hingegen wäre eine Sperrfrist denkbar, wenn bei Theorieprüfungen betrogen wird. Dafür müsste eine Grundlage für administrativrechtliche Sanktionierungen geschaffen werden [GL, LU].
- Dies generiert eine unnötige und aufwändig zu kontrollierende Einschränkung, die auch Ärger in der Kommunikation verursacht. Bei einem Kantonswechsel lässt sich die Einhaltung dieser Fristen zudem nicht mehr kontrollieren [TG].
- Prima di aver superato l'esame teorico, non si può condurre. Questa soluzione funge quindi da stimolo per un'adeguata preparazione, rispettivamente visto che non si può circolare, non si creano particolari problemi di sicurezza stradale [TI].
- Un tel délai d'attente de 3 mois va entraîner des difficultés en terme de gestion et suivi des dossiers et ne va pas entraîner une meilleure formation à l'examen théorique. Il faut introduite une obligation de se former [VD]. L'échec à un examen est le résultat d'une mauvaise préparation [ACS VD]. L'obligation de suivre des cours (avec attestation) après 3 échecs doit donc être maintenue [VD; ACS VD].
- Wir möchten an der bisherigen Regelung festhalten, da ohne bestandene Theorieprüfung nicht gefahren werden darf und für die Verkehrssicherheit daher keine Gefahr besteht [glp].
- Wir lehnen derartige Fristen grundsätzlich ab [ASTAG].
- Eine Wartefrist bringt keinen Mehrwert [SGV; FMS, moto, StVA TI, 2rad; FS-Fur, FVO]. Es geht nur darum, dass man die Prüfung besteht. Diese soll so oft wiederholt werden können, bis der Kandidat besteht [FMS, moto, StVA TI].
- L'élève ne doit pas pouvoir se représenter à un troisième examen théorique sans fournir une attestation délivrée par un moniteur de conduite [FRE; am, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val] comme c'est le cas pour l'examen pratique. Un délai d'attente n'a aucune fonction pédagogique [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val]. Bei dreimal nicht bestandener Prüfung werden Bewerberinnen und Bewerber erst nach einer Wartefrist von drei Monaten zu einer weiteren Prüfung zugelassen [KBAV].
- Sechs Monate wären angebrachter [SMFV, VSFB; FL BeO, ifB].
- Eine dritte Theorieprüfung sollte erst nach Bestätigung einer abgeschlossenen theoretischen Ausbildung absolviert werden können [Drive, jw, mm, ZFV]. Durch eine Wartefrist von drei Monaten werden die Lernenden kaum mehr Wissen haben. Es braucht eine Überprüfung und nicht eine Wartefrist [Drive].
- Pourquoi punir quelqu'un qui a de la peine ? L'obliger à suivre des cours avant de s'inscrire à nouveau à du sens [MonEsch].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, JCVp, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.4.4.2 Variante

Bevorzugen Sie die Variante (Art. 65v), wonach eine nicht bestandene Theorieprüfung ohne Wartefrist beliebig oft wiederholt werden darf?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	21	4	1
Parteien	2	2	5
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	10	15	3
Übrige (nicht angeschrieben)	3	52	17
Zwischentotal		73, davon SFV: 28 IG WAB CH: 8	
Total	37	37	28

Zustimmung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, LU, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; glp, SVP; SGV; asa, ASTAG, cp, FMS, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, StVA TI, 2rad; Gusev, A., MonEsch, Spatz, R.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wegen der doch im Verhältnis zur Gesamtzahl relativ geringen Anzahl von Personen, welche die Basistheorie mehr als dreimal absolvieren, rechtfertigt es sich nicht, dass heutige System gegen ein System mit Wartefristen, die zudem bei einem Kantonswechsel gar nicht kontrollierbar wären [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK BS], auszuwechseln. Zudem hat die Zahl der absolvierten Theorieprüfungen keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, da der Lernfahrausweis erst nach bestandener Theorieprüfung erteilt wird [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Le blocage est difficilement applicable pour les examens théoriques dans rendez-vous [NE].
- Art. 64 Abs. 1: Neu wird vorgeschrieben, dass auch die Basistheorie und die Zusatztheorieprüfung von Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen abgenommen werden muss. Dies entspricht nicht der heutigen Praxis in vielen Kantonen. Die Beaufsichtigung der elektronischen Basis- und Zusatztheorieprüfung erfordert nicht zwingend den Einsatz von Verkehrsexperten [AG, AR, BE, BS, GR, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 64 Abs. 2: Regeln, dass die kantonalen Behörden die Prüfungsfragen erarbeiten. Die Prüfungsfragen inkl. Bilder und Illustrationen sind nicht öffentlich und urheberrechtlich geschützt. Die kantonalen Behörden können die Erarbeitung der Prüfungsfragen und das Urheberrecht Dritten übertragen. Von den Prüfungsfragen dürfen höchstens 80 % veröffentlicht werden [AG, AR, BS, FR GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Der Begriff «Handlungskompetenzen» ist bei Theorieprüfungen nicht passend. Handlungskompetenzen können nur bei praktischen Prüfungen gefordert und geprüft werden. In einer Theorieprüfung geht es um Lernziele. Der Begriff «Handlungskompetenzen» ist überall durch «Lernziele» zu ersetzen [AG, AR, BL, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Für die Betrügereien bei den Theorieprüfungen ist eine Grundlage für eine administrativ-rechtliche Sanktionierung zu schaffen. Z.B. könnte in dieser Verordnung für versuchte und vollendete Prüfungsbetrügereien eine Wartefrist für eine weitere Prüfung von mindestens einem Jahr festgelegt werden [AG, BE, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH; asa, KKJPD].

- Wir möchten an der bisherigen Regelung festhalten, da ohne bestandene Theorieprüfung nicht gefahren werden darf und für die Verkehrssicherheit daher keine Gefahr besteht [glp].

Ablehnung: AI, SH, VD, VS; FDP, SPS; ACS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, FRE, IG WAB CH, Pro Velo, RC, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., Frei E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, NGO, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Le principe selon lequel un examen non réussi peut être répété aussi souvent que possible est admis. En revanche, il est indispensable d'introduire une obligation de se former auprès d'un moniteur après deux échecs [VD].
- Art. 64, al. 1: Il est désormais prescrit que les examens de théorie de base et de théorie complémentaire doivent être surveillés aussi par les expert(e)s de la circulation. Cela ne correspond pas à la pratique actuelle dans de nombreux cantons. La surveillance des examens de théorie de base et de théorie complémentaire actuels sous forme électronique ne nécessite pas la présence d'un expert de la circulation [VS].
- Il faut pourvoir le 1er al. d'un nouveau paragraphe avec le contenu suivant: Les autorités cantonales élaborent les questions d'examen. Les questions d'examen y compris les images et illustrations ne sont pas publiques et sont protégées par le droit d'auteur. Les autorités cantonales peuvent transférer l'élaboration des questions d'examen et le droit d'auteur à des tiers. Seules 80% au plus des questions d'examen peuvent être publiées [VS].
- En raison du nombre relativement restreint de personnes ayant passé plus de trois fois l'examen théorique par rapport au nombre total, il n'est pas justifié que le système actuel soit remplacé par un système avec délais d'attente qui, en outre, ne seraient pas contrôlables en cas de changement de canton. Par ailleurs, le nombre d'examens théoriques passés n'a pas d'influence sur la sécurité routière car le permis d'élève conducteur n'est octroyé qu'après réussite à l'examen théorique [VS].
- Le terme «compétences» ne convient pas pour les examens théoriques. Les compétences ne peuvent être exigées et vérifiées que pour les examens pratiques. Dans un examen théorique, il s'agit d'objectifs d'apprentissage. Le terme «compétences» doit être remplacé partout «objectifs d'apprentissage» [VS].
- Pour les tricheries lors des examens théoriques, une base permettant une sanction de droit administratif doit être créée. Par exemple, dans cette ordonnance, on pourrait fixer un délai d'attente d'une année minimum avant de pouvoir repasser un examen en cas de tentatives de tricheries ou de tricheries avérées [VS].
- Wir lehnen die unbeschränkte Wiederholung der Prüfung der Basistheorie ab. Zielorientierter scheint es, wenn nach dreimaligem Nicht-Bestehen eine Wartezeit eingeführt wird [FDP].
- Die Vorbereitung auf eine in beschränkter Anzahl absolvierbare Prüfung erfolgt erfahrungsgemäss seriöser, diese Erfahrungswerte lagen bis vor der Änderung 2003 vor. Zudem fördert die Wartezeit, dass die Lerninhalte aufgearbeitet werden [VSFB].
- Ne permet pas d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité [ACS VD].
- Die heutige Praxis zeigt sehr eindeutig, dass die Theorie oft nicht verstanden, aber sehr wohl irgendwann bestanden werden kann! [Drive, jw, mm, ZFV].
- Max. drei Prüfungen [FS-PostAuto].
- Eine Zeit zur seriösen Vorbereitung sollte vorausgesetzt werden. Damit wird auch die Zahl der Prüflinge, die es mal ohne Vorbereitung versuchen und administrativen Aufwand generieren, tief gehalten [Lancashire, G.].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, QAED, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.4.5 Personen in der beruflichen Grundbildung «Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in», «Motorradmechaniker/in», «Strassentransportpraktiker/in» und «Strassentransportfachmann/Strassentransportfachfrau»

Sind Sie mit der Überführung der Erleichterungen aus den Weisungen vom 20. Januar 2017 des Bundesamtes für Strassen betreffend Erleichterungen für Personen in der beruflichen Grundbildung einverstanden?

4.3.4.5.1

Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 1 und Art. 43)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	21	0	8
Übrige (nicht angeschrieben)	44	0	28
Zwischentotal	91, davon SFV: 23 IG WAB CH: 9		
Total	x	1	47

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; ACVS, AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, RC, SFV, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wir befürworten die Fortführung dieser praxisnahen Lösung [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI]. Dies ist zwingend notwendig im Rahmen der Grundausbildung der Lernenden [2rad].
- Es ist sicherzustellen, dass beim Abbruch der Lehre die Ausstellungsbehörde vom Wegfall des Privilegs Kenntnis erhält [ZG].

Ablehnung: BE

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Bestimmung, dass der Original-Lehrvertrag mitgeführt werden muss (Art. 43 Abs. 2), soll gestrichen werden. Der Original-Lehrvertrag ist ein mehrseitiges, wichtiges Dokument, das entsprechend aufbewahrt werden soll. Anstelle des Original-Lehrvertrags, der zudem aufgrund des Umfangs nicht einfach in einem Portemonnaie mitgeführt werden kann, soll eine Bestätigung des Lehrbetriebs mitgeführt werden [BE].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, Pro Velo, QAED, SVLT, VöV; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrWet, FahrEng, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG,

Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, VSZG

4.3.4.5.2

Motorradmechaniker/in (Art. 41 Abs. 2 und 3 sowie Art. 43)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	20	0	9
Übrige (nicht angeschrieben)	44	0	28
Zwischentotal	90, davon SFV: 23 IG WAB CH: 9		
Total	58	1	48

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, RC, SFV, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Lernende des Berufs Motorradmechaniker/in sollen weiterhin den unbeschränkten Führerschein ab 18 Jahren machen dürfen [SVP; SGV, ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad]. Dies ist zwingend notwendig im Rahmen der Grundausbildung der Lernenden [2rad].
- Siehe Ziff. 4.3.4.5.1 [SVP; ZG; ASTAG, FMS, moto, StVA TI].

Ablehnung: BEBemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Bestimmung, dass der Original-Lehrvertrag mitgeführt werden muss (Art. 43 Abs. 2), soll gestrichen werden. Der Original-Lehrvertrag ist ein mehrseitiges, wichtiges Dokument, das entsprechend aufbewahrt werden soll. Anstelle des Original-Lehrvertrags, der zudem aufgrund des Umfangs nicht einfach in einem Portemonnaie mitgeführt werden kann, soll eine Bestätigung des Lehrbetriebs mitgeführt werden [BE].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, Pro Velo, QAED, SVLT, VöV; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, VSZG

4.3.4.5.3

Strassentransportpraktiker/in (Art. 39 und 42 Abs. 1 – 3)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	0	12
Übrige (nicht angeschrieben)	41	2	28
Zwischentotal	85, davon SFV: 12 IG WAB CH: 9		
Total	64	2	51

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, RC, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Siehe Ziff. 4.3.4.5.1 [ZG].
- Die Lernfahrausweise für die Kategorien BE und CE sollten nicht zusätzlich bestellt werden müssen, weil im Rahmen der Berufslehre ohnehin sämtliche Unterkategorien gefahren werden müssen [SVP; ASTAG].
- Für die Berufe Strassentransportpraktiker EBA und Strassentransportfachmann EFZ soll das begleitete Fahren für die Kategorie B/BE bereits ab dem 16. Altersjahr möglich sein. Ab dem 17. Altersjahr sollen diese Personen dann die Kategorien B/BE auch ohne Begleitung in der Schweiz fahren dürfen, und zwar im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit sowie auf Fahrten vom oder zum Arbeitsort bzw. in einem vom verantwortlichen Berufsbildner festzulegenden Rayon. Sollte dem nicht entsprochen werden, muss die Auflage der Begleitung durch einen behördlich anerkannten Ausbilder wegfallen: Der Lernende (EBA/EFZ) wäre sonst in ungerechtfertigter Weise benachteiligt gegenüber allen anderen Lernfahrenden, bei denen die Laienbegleitung genügt. Bei der Kat. B wäre die Auflage auch deshalb verfehlt, weil die Nachfrage für die Ausbilderbewilligung äusserst gering ist (nur wenige Personen treten die Ausbildung EBA an). So müsste für lediglich zwei bis vier Ausbilder jährlich ein dreitägiger Grundkurs durchgeführt werden, was unsinnig ist. Die Auflage «behördlich anerkannter Ausbilder» wäre somit nur gerechtfertigt für Lernfahrende der Kat. C vom 17. bis zum 18. Altersjahr [SVP; ASTAG].
- Die mit der beruflichen Grundbildung (Strassentransportpraktiker/Strassentransportfachmann) zusammenhängenden Verordnungsänderungen sollten vom Bundesrat möglichst rasch in Kraft gesetzt werden. Eine Übergangsfrist braucht es keine, weil mit der angepassten Grundbildung (BR-Beschluss vorausgesetzt) sofort gestartet werden könnte [ASTAG].

Art. 39:

CZV-pflichtige Fahrten müssen weiterhin ausgeschlossen sein (vgl. Art. 4 Abs. 1 CZV) [SO].

Art. 42 Abs. 1-3:

- Art. 42, al.2: Pour une raison d'équité, il faut autoriser pour les élèves conducteurs de la cat. B avant 18 ans, aussi d'autres accompagnants privés comme prévu pour ceux qui ne suivent pas la formation en titre [NE].

Art. 42 Abs. 4:

- Offen, und daher problematisch, ist die Antwort auf die Frage, wer entscheidet, wann Lernende prüfungsreif sind [SFV, SMFV, VSFB; ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, ZFV].

Ablehnung: AAE-Crec, Abegglen, P.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 42 Abs. 4: Offen, und daher problematisch, ist die Antwort auf die Frage, wer entscheidet, wann Lernende prüfungsreif sind [Abegglen, P.].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, ATE - VCS, bfu, FMS, moto, Pro Velo, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grisca WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, SSK, VfV, VSGP, VSZG

4.3.4.5.4

Strassentransportfachmann / Strassentransportfachfrau (Art. 40 und 42 Abs. 1, 3 und 4)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	16	0	12
Übrige (nicht angeschrieben)	40	1	31
Zwischentotal	83, davon SFV: 20 IG WAB CH: 9		
Total	54	1	54

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SGV; SVP; AGVS, asa, ASTAG, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV, JU, RC, SFV, SMFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, BEOB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Pourquoi seule l'option « véhicule utilitaire » pour les mécaniciens en maintenance ou mécatronicien d'automobile permet une disposition particulière ? il y a une inégalité entre les apprentis de la branche ? Supprimer l'option « véhicule utilitaire » [VD].
- Siehe Ziff. 4.3.4.5.1 [ZG].
- Siehe Ziff. 4.3.4.5.3 [SVP; ASTAG].

Art. 40:

- CZV-pflichtige Fahrten müssen weiterhin ausgeschlossen sein (vgl. Art. 4 Abs. 1 CZV) [SO].
- Les apprenants peuvent être admis à l'examen pratique de conduite des catégories B, BE, C ou CE au plus tôt six mois avant leurs 17 ans révolus, ~~même s'ils ne possèdent pas encore le permis d'élève conducteur depuis au moins un an.~~ [...] [VD].
- Wir begrüßen die Aufnahme dieser Berufe in den Artikel 40. Sobald die Prüfung zu einer Kategorie bestanden wurde, kann es gemäss der vorgeschlagenen Regelung (Art. 40 Abs. 2) bis zu einem halben Jahr dauern, bis der Führerausweis erteilt wird. Diese Hürde erachten wir als unnötig [AGVS].
- Die Auflage der Begleitung durch einen Fahrlehrer oder behördlich anerkannten Ausbilder auf Lernfahrten mit einem Motorfahrzeug der Kategorie B muss auch für unter 18-jährige Lernende in den erwähnten Berufen wegfallen. Grund: Der Lernende wäre sonst in ungerechtfertigter Weise benachteiligt gegenüber allen anderen Lernfahrenden, bei denen die Laienbegleitung genügt [AGVS].
- Die Auflage der Begleitung durch einen Fahrlehrer oder behördlich anerkannten Ausbilder auf Lernfahrten mit einem Motorfahrzeug der Kategorien BE, C und CE ist nur bis zum vollendeten 18. Altersjahr gerechtfertigt. Beträfe diese Auflage auch die über 18-jährigen Lernenden würde dies zu einer Benachteiligung gegenüber nicht in einer der erwähnten Berufslehren stehenden Personen führen [AGVS].

Ablehnung: Abegglen, P.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

-

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, ATE - VCS, bfu, FMS, moto, Pro Velo, QAED, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; aw, Buchli, K., DriveGR, Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VS GP, VSZG

4.3.4.6 Praktische Führerprüfung

4.3.4.6.1

Sind Sie einverstanden, dass die praktische Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder neu mindestens 60 Minuten (inkl. Begrüssung und Verabschiedung) dauert (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	17	8	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	0	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	4	5
Übrige (nicht angeschrieben)	40	13	20
Zwischentotal	76, davon IG WAB CH: 9	25, davon SFV: 7	
Total	67	18	35

Zustimmung: AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; SPS, SVP; ACS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, am, APSR-JU, BEOWAB, Deuschle, F., Drive, ERFA, FL BeO, FS-PostAuto, fzi, Hediger, J., IG BS, ifB, jw, Lancashire, G., mm, MonAll,

MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Parcours und Fahren auf der Strasse muss beides bestanden sein [SO].
- Anh. 11 Ziffer VI Punkt 1d: Widerspruch: Soziefahren 30 Min. zu Prüfungsdauer 60 Min., davon 45 Min. auf der Strasse (Anh. 11 Ziffer V) [SO].
- Soziefahren für Motorrad-Kategorien A2 und A [SO].
- Siehe Ziff. 4.3.4.5.1 [ZG].
- Kat. AM, Wahlrecht: Prüfung von 60 Minuten, die ab Alter 16 ohne Weiteres auch für den Erwerb des Führerausweises Kat. A1 gilt. Vorbedingung: ordentliche Prüfung der Basistheorie und ein Teil der praktischen Grundschulung absolviert. In diesem Fall: zweiten Teil der praktischen Grundschulung vor der praktischen Prüfung für die Kat. A2 bzw. beim Direkteinstieg in die Kat. A absolvieren. Die praktische Grundschulung muss zu diesem Zweck und nur für diesen Fall analog zur heutigen Regelung aufgeteilt werden [SVP; ASTAG, FMS, moto, StVA TI; VSZG].
- Für die Kat. AM (Kleinmotorräder) müssen 30 Minuten genügen [SVP; SGV; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad; VSZG].
- Für die Umsetzung der neuen Methode (Zielfahrten) ist es notwendig, dass mindestens 60 Minuten im öffentlichen Strassenraum gefahren wird [ATE - VCS, bfu, Pro Velo]. 60 minutes par élève soit 240 minutes minimum pour un groupe de 4 élèves au permis [AAE-Crec, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG)].
- Die unterschiedliche kantonale Handhabung ist nicht nachvollziehbar [ifB].
- Wir können uns eine längere Begrüssung vor der Prüfung vorstellen, bei welcher z.B. für das Fahrzeug relevante Fragen gestellt werden; dabei muss die Prüfungsdauer überprüft werden. 1.5 – 2 Stunden oder 2 Lektionen pro Kandidat [ZFV].

Ablehnung: AI, BE, BL, LU, NW, OW, VD, VS; BUL, QAED, SFV, SMFV; ASMCTI, aw, Buchli, K., FahrEng, FGLWFL, Frei, E., FVO, FZ, Gusev, A., KBAV, KiF, SF, UFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Dauer einer Führerprüfung hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten ab und soll weiterhin in der Kompetenz der Kantone bleiben. Eine Dauer von 60 Minuten ist unnötig und treibt lediglich die Kosten in die Höhe [AI].
- Minimale Anforderungen aus der RL 2003/126/EG übernehmen. Die Prüfungszeiten innerhalb dieses Rahmens können die Kantone einvernehmlich selbst konkretisieren [BE, BL, LU, VS]. Es soll keine Mindestdauer vorgeschrieben werden, höchstens ein Richtwert [BUL].
- Cf. 4.3.4.6.2 [VD].
- Die Prüfung muss auch bei Motorrädern das Thema der umweltschonenden und energieeffizienten Fahrweise gebührend berücksichtigen [QAED].
- Neu mindestens 60 Minuten pro Kandidat [SFV, SMFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, SF, UFV].
- Mindestens 90 Minuten [FVO].
- Sollte der Experte bereits früher zum Schluss kommen, dass der Kandidat bestanden hat, soll sie auch kürzer ausfallen dürfen [Gusev, A.].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV- USP; ACVS, AGVS, ASTAG, SVLT, VöV; DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

4.3.4.6.2

Sind Sie einverstanden, dass bei der praktischen Führerprüfung für den Erwerb des Führerausweises für Motorräder oder Personenwagen neu eine Mindestdauer (45 Min.) für das Fahren im öffentl. Strassenverkehr vorgeschrieben wird (Anh. 11 Ziff. V.1.1)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	15	10	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	19	5	3
Übrige (nicht angeschrieben)	33	21	19
Zwischentotal	69, davon SFV: 9 IG WAB CH: 8		
Total	52	37	32

Zustimmung: AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; SPS; SGV; ACS, AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, Pro Velo, RC, SFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, Agro, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, Lancashire, G., MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Siehe Ziff. 4.3.4.5.1 [ZG].
- Für die Umsetzung der neuen Methode (Zielfahrten) ist es notwendig, dass mindestens 45 Minuten im öffentlichen Strassenraum gefahren wird [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Neu eine Mindestdauer (45 Min. pro Kandidat) [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG) SF, UFV].
- Vergl. Bemerkung zu 4.3.1.2 [SFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, FZ, SF, SFV ZG, UFV].
- Les questions posées avant le départ ne doivent pas empiéter sur l'examen pratique de conduite, ni être un facteur générant un stress supplémentaire pour l'élève conducteur [ACS VD].
- Je nach Region benötigt man mehr Zeit. Daher nur ja, wenn 60 Minuten pro Kandidat eingerechnet werden [VerTug]. Même 60 min. de route dans un environnement varié sans compter l'avant/après [MonEsch].

Ablehnung: AI, BE, BL, JU, LU, NW, OW, TI, VD, VS; SVP; BUL, FRE, OV JU, QAED, SMFV; am, Buchli, K., Drive, FahrEng, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., ifB, jw, KBAV, KiF, mm, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Solche Detailregelungen sollen in der Kompetenz der Kantone bleiben [AI].
- Anh. 11 Ziff. V 1.1: «Im öffentlichen Strassenverkehr» streichen. Die Armee hat bereits gute Erfahrungen mit Simulatoren in der Ausbildung gemacht und es ist anzunehmen, dass in Zukunft diese Möglichkeit auch für die Führerprüfung eingesetzt werden kann [BE].
- Anh. 11 Ziff. V 1: Siehe Antwort zur Frage 4.3.4.6.1. Durch Ziff. 10 von Anhang II der EG-RL ersetzen [BE, BL, LU, VS]. Es soll keine Mindestdauer vorgeschrieben werden, höchstens ein Richtwert [BUL].
- Garder le status quo [JU; OV JU].

- A meno che nei 45 minuti minimi di guida venga considerato anche il periodo di tempo dedicato agli esercizi. L'altra possibilità sarebbe quella di riprendere la durata di guida prevista nella direttiva europea per la categoria B [TI].
- Une durée minimale de 45 minutes dans la circulation est trop longue et aurait des conséquences trop importantes sur la réalisation des examens pratiques (augmentation du temps nécessaire et diminution du nombre d'examen réalisable par jour) et ce sans permettre une meilleure évaluation. Un minimum de 30 minutes (idem directives 7 de l'asa) sont suffisantes pour une évaluation correcte du candidat [VD].
- Prüfungsexperten sollen je nach Region (Stadt, Land) und Tageszeit auch weiterhin entscheiden können, wohin die Prüfungsfahrt geht. Kommt hinzu, dass erfahrene Experten nach wenigen Minuten schon wissen, woran sie bei den Prüflingen sind. Hier maximale Zeitvorgaben zu machen, ist ineffizient [SVP].
- L'examen pratique de conduite doit être unifié sur le plan national. Il doit durer au minimum 60 minutes [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Massgeblich ist die Durchführung der Prüfung – es muss sichergestellt sein, dass die umweltschonende und energieeffiziente Fahrweise geprüft wird und das Nichterfüllen ein klares Durchfallkriterium ist [QAED].
- Pro Kandidat [SMFV; KBAV].
- Mindestens 90 Minuten [FS-Fur, FVO].
- Personen die, die praktische Führerprüfung zwecks Aufhebung der Auflage 78 absolvieren haben nur eine Kontrollfahrt von maximal dreissig Minuten Dauer zu absolvieren [Gusev, A.]
- Zu kurz. Mindestens 60 Minuten für beide Kategorien [ifB].
- Wir können uns eine längere Begrüssung vor der Prüfung vorstellen, bei welcher z.B. für das Fahrzeug relevante Fragen gestellt werden; dabei muss die Prüfungsdauer überprüft werden und pro Kandidat und nicht pro Kategorie festgelegt werden, da bei den Motorradkategorien zwei Personen miteinander die Prüfung absolvieren [Drive, jw, mm, ZFV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACVS, SVLT, VöV; Deuschle F., DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grischa WAB AG, IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

4.3.4.6.3

Sind Sie mit den Vorschriften über die Prüfungsfahrzeuge einverstanden (Anh. 11 Ziff. IV)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	2	23	1
Parteien	1	2	7
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	9	11	10
Übrige (nicht angeschrieben)	12	45	21
Zwischentotal		82, davon SFV: 26 IG WAB CH: 9	
Total	25	47	40

Zustimmung: BL, SG; SVP; SGV; ACS, AGVS, ASTAG, FMS, moto, SMFV, StVA TI, TCS, 2rad; Abegglen, P., Deuschle, F., Drive, FL BeO, Hediger, J., IG BS, jw, Lancashire, G., mm, SFV ZG, Spatz, R., VSZG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Alle Motorradprüfungsfahrzeuge sollten übereinstimmend mit der EG-RL Anh. II Ziff. 5.2 angeführt werden [BL, SG].
- Die Konkretisierungen betreffend Doppelräder aus den asa-Richtlinien Nr. 7 zu den Prüfungsfahrzeugen der Kat. A1, A 2 und A sollten übernommen werden [BL, SG].
- Bei den Prüfungsfahrzeugen der Kat. AM und A1 sollten die Prüfungsfahrzeuge gem. Art. 73 Abs. 2 ergänzt werden [BL, SG].
- Wer die praktische Führerprüfung in einem Motorwagen mit Automatikgetriebe absolviert hat, soll auch weiterhin nur die entsprechenden Motorwagen mit Automatikgetriebe führen dürfen [BL, SG].
- Kategorien BE und C1E: Ist der geschlossene Körper des Anhängers weniger breit als das Zugfahrzeug, ist die Sicht nach hinten über die Aussenspiegel des Zugfahrzeuges immer gegeben. Die entsprechende Vorschrift ist überflüssig [BL, SG].
- Die Lernenden sollen die Prüfung auf dem Fahrzeug machen können, auf dem sie auch sonst gefahren sind (gilt für Autos und Motorräder) [SVP]. Der Motorradfahrer soll die Prüfung auf dem Fahrzeug machen können, auf dem er auch sonst fährt. Dies fördert die Sicherheit und auch die Akzeptanz bei den Motorradfahrern. Festhalten an den Kriterien in der Weisung vom 1. Juni 2017 [SGV; ASTAG, FMS, moto, StVA TI, 2rad].
- Die Automaten-Regelung kann gestrichen werden [ACS, SMFV; Abegglen, P., Drive, jw, mm, SFV ZG, VSZG].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE⁶, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; BDP, FDP; CH Städte; asa, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Buchli, K., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FVO, FZ, fzl, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Alle Motorradprüfungsfahrzeuge sollten übereinstimmend mit der EG-RL Anh. II Ziff. 5.2 angeführt werden [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Konkretisierungen betreffend Doppelräder aus den asa-Richtlinien Nr. 7 zu den Prüfungsfahrzeugen der Kat. A1, A 2 und A sollten übernommen werden [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Bei den Prüfungsfahrzeugen der Kat. AM und A1 sollten die Prüfungsfahrzeuge gem. Art. 73 Abs. 2 ergänzt werden [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Wer die praktische Führerprüfung in einem Motorwagen mit Automatikgetriebe absolviert hat, soll auch weiterhin nur die entsprechenden Motorwagen mit Automatikgetriebe führen dürfen [FDP; CH Städte; AG, AI, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH; asa, cp, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, SFV, SVSP; APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-PostAuto, FZ, fzl, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Das manuelle Schalten nimmt die Aufmerksamkeit ungeübter Lenkerinnen und Lenker stark in Anspruch, was im dichten Stadtverkehr mit Risiken für alle Verkehrsteilnehmenden verbunden ist [SVSP; CH Städte]. Wer ungeübt mit Handschaltgetriebe fährt, geht höhere Risiken ein als eine geübte Person. Es fehlen die Automatismen, um ein Fahrzeug mit Handschaltgetriebe zu bedienen [GR; cp, SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VfV]. Das Fahren mit handgeschalteten Fahrzeugen ist anspruchsvoll, deshalb braucht es eine Prüfung [cp, FRE, IG WAB CH; BEOBAB, ERFA, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Die Streichung des „Automateneintrages“ erachten wir als 10 Jahre verfrüht! [BEOBAB: zu früh] / noch zu revolutionär und dürfte erst in zehn bis fünfzehn Jahren mehrheitsfähig sein [SZ]. Es sollten

⁶ Der Kanton BE ist mit den Vorschriften über die Prüfungsfahrzeuge nicht einverstanden, befürwortet aber die Streichung der Beschänkung auf automatische Getriebe, wenn die Führerprüfung mit einem Fahrzeug mit automatischem Getriebe abgelegt wurde.

90% der Fahrzeuge Automaten sein in der Schweiz, dann ist dieser Antrag ok [IG WAB CH; ERFA, FS-PostAuto, fzl, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG, 2PA]. Wer die Fahrprüfung Kategorie B mit einem Automatenfahrzeug absolviert hat, erhält einen Automaten eintrag im Führerausweis. Der Eintrag kann gelöscht werden, wenn der/die Kandidat/in ein Attest eines/einer FL beim zuständigen Amt vorlegt, wonach er/sie vier Lektionen mit einem handgeschalteten Fahrzeug absolviert hat. Dieser Vorschlag entspricht dem deutschen Modell/ dem Vorgehen in Deutschland [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

- Wie wird mit Ausländern verfahren, die eine Kontrollfahrt absolviert haben oder den Führerausweis der CH beantragen, obwohl sie bisher nie mit Handschaltgetriebe gefahren sind? [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Wieso wird bei Motorradfahrer/innen kein Automaten eintrag gemacht, welche auf einen Roller die Prüfung absolvieren? [KBAV].
- Anh. 11 Ziff IV: Kategorien BE und C1E: Ist der geschlossene Körper des Anhängers weniger breit als das Zugfahrzeug, ist die Sicht nach hinten über die Aussenspiegel des Zugfahrzeuges immer gegeben. Die entsprechende Vorschrift ist überflüssig [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Um die Sicherheit des Prüfungskandidaten und des Verkehrsexperten zu gewährleisten, müssen die Prüfungsmotorwagen der Kategorie B mit Doppelpedalen ausgerüstet sein; insbesondere auch weil immer mehr Personenwagen mit elektronischer [ZG: und schlecht erreichbarer] Handbremse ausgerüstet sind [AG, AI, AR, BE, BS, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, SFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, am, ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA]. La pertinence de l'expert dans le choix du parcours d'examen est inconsciemment influencée par les moyens d'intervention à sa disposition [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, WeiPor].
- Die Vorschrift, wonach Begleiter die Handbremse leicht erreichen können, darf nicht gestrichen werden [IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- Die Erfahrung vor der Führerprüfung mit Laienbegleiter soll erhöht werden [IG WAB CH, SFV; Abegglen, P., ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA]. Daher könnte die Anzahl Fahrten mit privater Begleitung zunehmen. Konsequenterweise muss die Begleitperson umso mehr dafür sorgen, dass die Lernfahrten gefahrlos durchgeführt werden. Insofern ist nicht verständlich, dass Fahrlehrer, die für die Lernfähigkeit professionalisiert sind, die Fahrschulfahrzeuge gemäss Verordnung ausstatten müssen, Laienbegleiter dagegen nicht einmal mehr verpflichtet werden sollen, die Handbremse leicht zu erreichen [SFV, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG, ZFV].
- Bei den 2-Phasen Anbietern, welche mit bereits ausgebildeten Neulenkern arbeiten, werden praktisch ausnahmslos Fahrschulfahrzeuge mit Doppelpedalen für den zweiten WAB-Kurstag eingesetzt [IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOBAB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA]. Für Anfänger, welche noch keine praktische Prüfung absolviert haben und von Laien begleitet werden, soll die Handbremse nicht mehr leicht erreichbar sein! Diese Massnahme weicht erheblich vom Ziel ab, die Ausbildung sicherer zu gestalten [SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG, ZFV].
- Sämtliche Prüfungen der Kat. B müssen mit Fahrzeugen vorgenommen werden, die gemäss Fahrlehrerverordnung ausgerüstet sind [FRE, SFV, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., am, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, ifB, jw, KBAV, mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, ZFV]. Da Prüfungen der Kat. B mit Motorwagen, die gemäss FV und solchen, die nicht speziell ausgerüstet sind, absolviert werden können, entstehen ungleiche Voraussetzungen für die Kandidaten [SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI,

SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG, ZFV] und Verkehrsexperten [SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG, ZFV].

- Sämtliche Prüfungen sollen mit einem Fahrzeug, das gemäss Fahrlehrerverordnung ausgerüstet ist, durchgeführt werden [FS-Fur, FVO, VfV].
- Analog zur CZV sollen keine Personentransportfahrzeuge als Prüfungsfahrzeuge für Sachentransportfahrzeuge oder umgekehrt gebraucht werden dürfen [SO].
- Es sollen nicht wieder neue Definitionen der Prüfungsfahrzeuge für Kategorie A bzw. A2 eingeführt werden. Die mit der Weisung eingeführten Definitionen sind beizubehalten [BDP; GL, LU].
- Catégorie A2: Motorcycle biplace à une voie d'une puissance ~~d'au moins 20kW~~ n'excédant pas 35kW. Les véhicules entre 11kW et 20kW sont exclus de l'examen pratique alors qu'ils peuvent être admis pour la formation (cf. art. 12). Il ne faut admettre que le véhicule qui peut être utilisé avec la catégorie A2 ; ne pas obliger à changer de véhicule pour venir à l'examen [VD].
- Vu l'évolution de la technologie, il serait judicieux de se poser des questions concernant les véhicules équipés d'assistance à la conduite. Que pouvons-nous admettre ? [VD; cp].
- Besser: Fahrzeug, das mit Doppelpedalen ausgestattet ist. Die Kandidaten sollen mit dem Fahrlehrer zur Prüfung antreten müssen [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Kategorien C1E und D1E: Diese sind uneinheitlich beschrieben. Es stellt sich die Frage nach dem Sinn der unterschiedlichen Vorgaben, da in der Praxis normalerweise die Anhängerprüfung mit einer BE Kombination absolviert wird [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Kat. D1: Die Länge darf nicht beschränkt werden. Der Unterschied zwischen D1 und D besteht in der Anzahl der Sitzplätze [Drive, jw, mm, ZFV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; SBV-USP; ACS, ACVS, ATE - VCS, bfu, BUL, Pro Velo, QAED, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Grisca WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, KiF, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.4.6.4

Sind Sie einverstanden, dass Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der Kategorie B, die den Führerausweis der Kategorie A1 erwerben wollen, nicht mehr von der praktischen Führerprüfung befreit werden (keine Ausnahme in Art. 15 Abs. 4)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	20	5	1
Parteien	1	2	6
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	17	4	6
Übrige (nicht angeschrieben)	49	4	20
Zwischentotal	88, davon SFV: 26 IG WAB CH: 9		
	53	15	35

Zustimmung: AG, AI, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; SGV; ACVS, asa, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto,

FZ, fzl, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., mm, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VfV, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Generell soll keine Führerprüfung ohne praktische Prüfung erhalten werden [ZG].
- Ausdrücklich zu begrüssen. Diese Regelung dürfte sich positiv auf das Unfallgeschehen auswirken [ACVS].
- Da das sichere Führen eines Motorrades besondere fahrtechnische Fertigkeiten verlangt, die über die Fähigkeiten für die Kategorie B hinausgehen, macht eine praktische Führerprüfung Sinn [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Nous parlons de véhicules à 4 et 2 roues et de 1 tonne de différence qui ont des comportements de conduite différents et dont les risques d'accidentologie sont différents ainsi que les conséquences physiques qui en découlent [AAE-Crec].
- Cette mesure permet d'atteindre les objectifs pédagogiques et évaluateurs pour une formation de qualité et permettant de garantir le niveau des examens et les objectifs de sécurité [ACS VD].

Ablehnung: AR, FR, GL, LU, TG; BDP, SVP; FMS, moto, StVA TI, 2rad; Abegglen, P., FS-Fur, FVO, ifB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Unter Berücksichtigung der verlängerten praktischen Grundschulung ist die Befreiung von der praktischen Führerprüfung weiterhin vertretbar [SVP; AR; FMS, moto, StVA TI].
- Eine zusätzliche Prüfung würde viele dieser Personen davon abhalten, zusätzlich zum Automobil ein Motorrad (oft ist es ein 125 cm³-Roller) zu kaufen. Die Branche erwartet, dass der Rollerabsatz einbrechen würde [SVP; FMS, moto, StVA TI].
- Die Prüfung ist unnötig, da die Inhaber des Ausweises Kat. B und Kat. B1 bereits in einer praktischen Führerprüfung gezeigt haben, dass sie sich ordnungsgemäss im Verkehr bewegen können [BDP, SVP; FMS, moto, StVA TI; 2rad].
- Die bisherige Regelung hat sich bewährt, ist problemlos in der Praxis und der Verkehrssicherheit absolut nicht abträglich [GL, LU, TG; 2rad].
- Beibehalten wie bisher [FS-Fur, FVO].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, AGVS, ASTAG, RC, SVLT, VöV; Agro, DriveGR, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Grischa WAB AG, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, ModEng, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VSGP, WB

4.3.4.7 Moderatoren und Moderatorinnen des Weiterausbildungstages

4.3.4.7.1

Sind Sie einverstanden, dass der Kreis der Personen, die zur Moderatorenausbildung zugelassen werden, erweitert wird, wenn sich diese Personen die fehlenden Kenntnisse in einem Vormodul aneignen (Art. 23b Abs. 2 E-FV)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	0	2
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	12	5	10
Übrige (nicht angeschrieben)	4	45	24
Zwischentotal		50, davon SFV: 27 IG WAB CH: 10	
Total	43	13	45

Zustimmung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, TCS, VSFB; FL BeO, Hediger, J., IG BS, Lancashire, G.

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die vorgeschlagene Öffnung ermöglicht es, vermehrt Personen mit den erwähnten Kompetenzen zu berücksichtigen [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Der Zugang muss klar geöffnet werden. Was soll einen Verkehrsexperten als Moderator qualifizieren? Personen, welche im Bereich der Erwachsenenbildung tätig sind, muss der Zugang ermöglicht werden. Dann hätten wir weniger Qualitätsprobleme [TCS].

Ablehnung: FRE, IG WAB CH, QAED, SFV, SMFV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Es ist sicherzustellen, dass die Moderatoren genügend Knowhow haben – auch in der umweltschonenden und energieeffizienten Fahrweise [QAED].
- Attention à ne pas dévaluer les formations des moniteurs de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et générer une concurrence déloyale qui nuirait à la qualité de la formation. Exiger un brevet fédéral de moniteur dans la catégorie du permis examiné [ACS VD].
- Regelung wie bisher belassen! [AAE-Crec, Buchli, K., FahrEng, FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, ModEng].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, FMS, moto, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP, WB

4.3.4.7.2

Sind Sie einverstanden, dass vor der Moderatorenprüfung ein Praktikum absolviert werden muss (Anh. 1a Ziff. 2.1611 E-FV)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	0	2
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	16	2	10
Übrige (nicht angeschrieben)	46	2	25
Zwischentotal	89, davon SFV: 26 IG WAB CH: 10		
Total	53	4	46

Zustimmung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOWAB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Grisca WAB AG, Hediger, J., IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Aufgrund der vorgeschlagenen und von uns unterstützten Erweiterung der zugelassenen Personen zur Moderatorenausbildung ist es umso wichtiger, dass die dafür notwendigen Kompetenzen in einem Praktikum gefestigt werden. Einen Tag für die Weiterbildung „Moderation / Erwachsenenbildung“ erachten wir als nicht ausreichend [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Cela est tellement logique que la personne suive et donne sous contrôle durant minimum 2 mois une quinzaine de cours avant de se présenter à l'examen final. Le stage serait rémunéré au minimum à 50 % d'un animateur certifié [AAE-Crec].
- Das Praktikum sollte minderten ein Jahr dauern damit die neuen Moderatoren genügend Erfahrungen sammeln können. Er soll auch die Möglichkeit haben Kurse selbständig durchzuführen. Allerdings muss ein bereits Ausgebildeter Moderator in unmittelbarer Nähe sein. Mindestens 25 Kurseinsätze vor der praktischen Prüfung [Drive].

Ablehnung: QAED, TCS; FL BeO, MonEsch

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Sicherstellen, dass die Moderatoren genügend Knowhow haben – auch in der umweltschonenden und energieeffizienten Fahrweise [QAED].
- Jetziges System ist praktikabel und bewährt [TCS].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, FMS, moto, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.7.3

Sind Sie mit den Voraussetzungen für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Moderatorenbewilligung einverstanden (Anh. 1a Ziff. 2.17 E-FV)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	0	2
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	15	2	11
Übrige (nicht angeschrieben)	19	31	23
Zwischentotal	61, davon IG WAB CH: 6	33, davon SFV: 5	
Total	55	28	45

Zustimmung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SMFV, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, BEOWAB, FL BeO, FS-PostAuto, fzl, IG BS, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), SFV ZG, VAZ, VerTug, VSZG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Gleiches Recht für alle; Fahrlehrer, Moderatoren und Verkehrsexperten [TCS].
- Die Periode sollte analog der Fahrlehrer 5 Jahre sein [FS-PostAuto].

Ablehnung: FRE, SFV; am, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, Grischa WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VfV, VSZTG, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Deux jours de perfectionnement et 30 jours de cours ne sont pas possibles s'il ne devait y avoir plus qu'un seul jour de formation complémentaire. Par contre cela est correct si deux jours sont maintenus [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Wir gehen von 2-Tag-Kursen aus. Die Regelung muss entsprechen [SFV; ASMCTI, FZ, KBAV, SF, UFV, VfV].
- Die Befristung der Moderatorenbewilligung muss derjenigen der Fahrlehrerbewilligung angepasst werden. 30 Kurstage erteilen oder auditieren auf 5 Jahre plus 2 Tage Weiterbildung [Drive, ERFA, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VSZTG]. Durch die Halbierung der WAB Kurse, wird es möglicherweise für einige Moderatoren eng die geforderten 30 Kurstage in drei Jahren zu erfüllen [Drive, jw, mm].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VSGP

4.3.4.8 Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen

Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung der Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Anh. 13)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	1	25	0
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	7	8	13
Übrige (nicht angeschrieben)	12	13	49
Zwischentotal			71, davon SFV: 19 IG WAB CH: 8
Total	23	45	44

Zustimmung: TI; SVP, SPS; SGV; AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FRE, Pro Velo, TCS; AAE-Crec, am, Forster, T., IG BS, Lancashire, G., MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val, VfV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Das Assessment sollte eine verkehrspsychologische Abklärung beinhalten [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Bei der Nachqualifizierung ist insbesondere die Methode des Coachings (auch für Prüfende!) zu erlernen, da sie ein sehr geeignetes Instrument nicht nur zur Förderung, sondern ebenfalls zur Feststellung von Kompetenzniveaus darstellt [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo]
- Ein entsprechendes Kursmodul wurde von der bfu in Zusammenarbeit mit der FHNWS bereits entwickelt und liegt vor [ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Gleiches Recht für Alle; Fahrlehrer, Moderatoren und Verkehrsexperten [TCS].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, KKJPD, MFK BS, OV JU, QAED, SMFV, VSFB; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, Baroffio, G., FS-Fur, FVO, Grischa WAB AG, Hediger, J., ModEng, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Gleiches Mindestalter wie EU [AG, BL, FR, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Ne pas utiliser des catégories de permis de conduire pour classier des véhicules. Utiliser la classification de l'OETV [NE].
- Anh. 13 Ziff. 3.13: Obwohl der fahrerische Leumund in der EG-Richtlinie kein Kriterium ist, lehnen wir diese Voraussetzung für den Beruf des Verkehrsexperten nicht ab. Die hier gewählte Formulierung ist aber zu streng, da sehr viele Bagatelldelicten im Strassenverkehr mit einer (erhöht abstrakten) Verkehrsgefährdung verbunden sind. Es sollte die gleiche Formulierung verwendet werden, wie im geltenden Art. 8 Abs. 6 VZV zur Fahrpraxis [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Verkehrsleumund in EU-Recht ist nicht vorgeschrieben. Formulierung anpassen auf «schwere Widerhandlungen» [LU].
- Anh. 13 Ziff. 3.15: Aufgrund der langjährigen Erfahrungen mit den nur zum Teil überzeugenden verkehrspsychologischen Untersuchungen im Rahmen der Auswahlverfahren für Verkehrsexperten bringt auch ein Assessment, worunter zudem ganz Verschiedenes verstanden werden kann, nichts.

Die übrigen Anforderungen in Ziff. 3 genügen. Die EG-RL kennt auch keine solche Voraussetzung. Streichen [AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

- Anh. 13 Ziff. 4.12, 4.2, 5.12 und 5.2: Diese Ziffern streichen. Sie orientieren sich an Ziff. 2.2. im Anh. IV der EG-RL, sind aber mit dem bewährten Aus- und Weiterbildungsmodell für die Verkehrsexperten in der Schweiz nicht vereinbar [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Insbesondere in kleinen Kantonen würden solche Fristen zu Ressourcenproblemen führen [AR]. Es ist auch nicht bekannt, dass die aktuelle Praxis in irgend welchen Bereichen Probleme bereitet [TG].
- Anh. 13 3.1 + 3.2 sowie 5.1 und 5.2: Die Kategorie BE aus den Ziffern 5.1 und 5.2 in die Ziffern 3.1 und 3.2 verschieben [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13 3.1 + 3.2 sowie 5.1 und 5.2: Bei den Kategorien der Grundberechtigung fehlt jeweils die Kategorie BE. Diverse Kantone zählen die Kategorie BE zu den Grundberechtigungen. Eine Änderung würde bedeuten, dass sich alle diese Verkehrsexperten zum Verkehrsexperten C nachqualifizieren müssten. Dies wäre ein unverhältnismässiger Aufwand [BE].
- Anh. 13 Ziff. 5.1 und 5.2: Der Verkehrsexperte Kategorie B soll auch Führerprüfungen der Kategorie BE abnehmen können. Die Details für den Erwerb der entsprechenden Befähigung können durch das asa-Bildungskonzept geregelt [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU] oder aus diesem übernommen werden [SG].
- Anh. 13 Ziff. 6 – 8: Auf das Wesentlichste reduzieren und dadurch deutlich verkürzen. Verweis, dass die Ausbildung im Übrigen nach einem von den kantonalen Behörden gemeinsam festgelegten Bildungskonzept durchzuführen ist [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13, 6: Verkehrsexperten, welche Führerprüfungen abnehmen, sollen mindestens Teile aus der Fahrlehrer-Ausbildung oder solche aus dem SFV-Angebot absolvieren. Im Vordergrund stehen insbesondere jene aus den didaktisch, psychologisch und pädagogisch relevanten Bereichen. Ziel ist sicherzustellen, dass die Verkehrsexperten über die Grundlagen der Ausbildung verfügen, welche sie bei den Neulenkern überprüfen [SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ZFV].
- Fahrzeugprüfungen und Führerprüfungen verlangen unterschiedliche Handlungskompetenzen. Technische Fahrzeugprüfungen müssen von den Führerprüfungen getrennt werden. So könnten Verkehrsexperten Fachrichtung Führerprüfung wesentlich besser auf die Abnahme von Führerprüfungen geschult werden. Die Verkehrssicherheit könnte so wesentlich angehoben werden. Verkehrsexperten für Führerprüfungen brauchen keine technische, sondern eher eine pädagogische Vorbildung [VerTug].
- Anh. 13 Ziff. 8.1: Die Karenzfrist von sechs Monaten ist zwar heute grundsätzlich Praxis, es gibt aber Ausnahmefälle, in denen eine kürzere Frist sinnvoll ist [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13 Ziff. 9.1: Die EG-RL enthält im Anhang IV Ziff. 4.2.1, in welcher die Weiterbildung für die Verkehrsexperten festgelegt wird, bei den innert fünf Jahren vorgeschriebenen mindestens 15 Tagen zu Recht keine Stundenzahl pro Tag, weil dies die Flexibilität in der zeitlichen Zusammensetzung dieser Weiterbildung unnötig einschränkt [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13 Ziff. 9.13: Bei der Weiterbildungspflicht in Ziff. 9 geht es ausschliesslich um die Verkehrsexperten für Führerprüfungen [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13 Ziff. 9.14: In der Klammerbemerkung sollte präzisiert werden, dass es hier um einen Teil der 15 Weiterbildungstage geht [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13 Ziff. 9.3: Hier ist sicherzustellen, dass auch amtsinterne Rapporte, Fachsitzungen etc. zu den anrechenbaren Weiterbildungsveranstaltungen gehören [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- C'est trop de prévoir 15 jours de formations sur 5 ans, surtout en comparaison avec les moniteurs; il faudrait prévoir 5 jours en 5 ans [VD]. Eine Weiterbildungspflicht von 15 Tagen innert 5 Jahren ist nicht umsetzbar; sie wäre angebracht, wenn sie sowohl die Führer- als auch die Fahrzeugweiterbildung beinhalten würde [BE]. Insbesondere bei erfahrenen Experten sollten individuelle Lösungen mit weniger Weiterbildungstagen möglich sein. Hierfür soll die Zuständigkeit auf kantonaler Ebene liegen [AI].
- «Kaderpersonen» durch «Fachpersonen» ersetzen, um in Ausnahmefällen flexibler zu sein [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Anh. 13: Im Ausbildungskonzept der Verkehrsexperten der asa wurden die Anforderungen an die Experten genau definiert. Es ist deshalb nicht nötig, in der PZV die Anforderungen so genau zu beschreiben. Ein Verweis auf das asa-Konzept reicht aus. (Analoge Formulierung zu Artikel 33 Absatz 8 VTS.) [BE].
- Anh. 13 3.13: Wenn angehende Experten seit 3 Jahren den unbefristeten Führerausweis besitzen müssen, ist es quasi unmöglich, dass jemand mit 24 Jahren Experte werden kann. Nur wenn die Führerprüfung am 18. Geburtstag absolviert wurde, kann jemand mit 24 Jahren Verkehrsexperte werden [BE].
- Anh. 13 4.12: Besitz des Führerausweises «seit mindestens drei Jahren» streichen, um auch in kleinen Kantonen genügend Experten für Fahrzeugprüfungen (Motorräder) zur Verfügung zu haben. Gleiches gilt analog für Verkehrsexperten der Kategorie C [BE].
- Anh. 13 9.1 + 9.3: Die beiden Punkte widersprechen sich. Es ist wichtig, dass die Weiterbildung ab einer Dauer von 1 Stunde bereits zum erforderlichen Soll zählen soll und vor allem auch intern anlässlich von Fachrapporten und –sitzungen vermittelte Inhalte umfassen kann [BE].
- Nous ne sommes pas favorable à l'accroissement des exigences en termes de durée d'examen et de formation des experts, mesures qui généreront une augmentation importante du coût de l'examen et du nombre de ressources humaines dédiées à cette tâche au sein des autorités cantonales sans que la sécurité routière n'en soit renforcée [GE].
- Prüfen, ob nicht im schweizerischen Recht auf die Anforderungen von Anh. 4 der RL 2006/126/ EG verwiesen wird anstelle einer Speziallösung für die Schweiz [LU].
- Art. 64 Abs. 1: Die Abnahme der Theorieprüfung durch einen Verkehrsexperten soll nicht zwingend sein, das macht keinen Sinn [LU].
- Anhang 14 Ziffer 2 streichen. Die Nachqualifizierung ist im EU-Recht nicht vorgesehen und unseres Erachtens unverhältnismässig. Besitzstand wahren (RL 2006/126/EG, Ziff. 5.1.). Mit der heutigen asa-Weiterbildung erfüllen die Verkehrsexperten die Voraussetzungen für die Nachqualifizierung [LU].
- Trop contraignant [cp].
- Im Vergleich zur Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer scheint die Aus- und Weiterbildung der Experten wenig klar geregelt zu sein. Es sind klarere Bedingungen nötig und ein klares Berufsbild zu schaffen.
- Attention à ne pas dévaluer les formations des moniteurs de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et générer une concurrence déloyale qui nuirait à la qualité de la formation. Exiger un brevet fédéral de moniteur dans la catégorie du permis examiné [ACS VD].
- Gleiche Regelung für Fahrlehrer und Experten [OFV (AR, AI, SG, TG)].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, BUL, FMS, IG WAB CH, moto, RC, SFV, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, ASMCTI, aw, BEOwab, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, DriveGR, Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, jw, KBAV, KIF, Koh, mm, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SF, SFV ZG, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VSGP, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

4.3.4.9 Ausländische Führerausweise

Sind Sie einverstanden, dass Personen mit Wohnsitz in einem EU- oder EFTA-Staat, die berufsmässig in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge der Kategorien C1, C, D1, D, P1 oder P führen, keinen schweizerischen Führerausweis mehr erwerben müssen (Art. 105 Abs. 1 Bst. b)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	21	5	0
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	2	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	8	11	9
Übrige (nicht angeschrieben)	3	53	17
Zwischentotal		71, davon SFV: 14 IG WAB CH: 9	
Total	35	48	33

Zustimmung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SBV-USP; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, KKJPD, MFK BS, Pro Velo; Deuschle, F., Gusev, A., VSGP

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Dies bringt für die kantonalen Zulassungsbehörden eine klare administrative Entlastung [AG, BL, BS, FR, GE, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Das Abklärungsprozedere der Kontrollorgane wird dadurch jedoch erschwert [SH].
- Im Interesse der Rechtssicherheit sollte hier noch ausdrücklich klargestellt werden, dass auch diese Kontrollfahrt nicht wiederholt werden darf [AG, BL, BS, FR, GL, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Si chiede di valutare se ciò non comporterà difficoltà al conducente che deve condurre all'estero un veicolo di lavoro con targa svizzera [TI].
- Wir begrüßen diese Änderung ausdrücklich. Jedoch sind die aufgeführten Kategorien nicht ausreichend. Gerade in der Landwirtschaft mit vielen temporären Arbeitnehmenden mit Wohnsitz in EU- oder EFTA-Staaten ist eine Ausweitung der Regelung auf Fahrzeuge der Kategorie B und G notwendig [VSGP].

Ablehnung: AR, GR, JU, LU, VD; CH Städte, SGV; ACVS, BUL, cp, FRE, IG WAB CH, OV JU, SFV, SMFV, SVSP, TCS, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, Hediger, J., ifB, IG BS, jw, KBAV, Lancashire, G., mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die neue Regelung würde die Abklärungen im Vollzug deutlich erschweren. Detailabklärungen von Führerausweisen, zum Beispiel betreffend Gültigkeit, das Vorhandensein eines Duplikates, Einschränkungen/Auflagen der Behörden könnten nicht mehr über die Schweizer Systeme vorgenommen werden. Die Praxis zeigt bereits heute, dass Abklärungen bei ausländischen Führerzulassungsbehörden oftmals nur werktags zu Bürozeiten möglich sind. Gefahr für den Fahrzeuglenker, dass seine Weiterfahrt auf Grund der fehlenden Möglichkeit, einen ausländischen Führerausweis zweifelsfrei abklären zu können, verhindert wird [AR, GR; ACVS, SVSP; CH Städte].

- Im Interesse der Rechtssicherheit sollte hier noch ausdrücklich klargestellt werden, dass auch diese Kontrollfahrt nicht wiederholt werden darf [AR, GR, JU, OV JU].
- Die Erfahrung zeigt, dass sich Angehörige aus EU- und EFTA-Staaten nicht nur rechtliche Kenntnisse in der Schweiz aneignen müssen, sondern auch solche auf andern Gebieten. Die Lücken sollten durch den Erwerb eines schweizerischen Führerausweises geschlossen werden [GR; IG WAB CH, SFV, SMFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, ZFV, ZVS AG, 2PA].
- L'autorité doit avoir un contrôle sur les chauffeurs professionnels, même étrangers [JU; OV JU].
- Cela crée une inégalité entre les ressortissants suisses et étrangers [LU, VD; cp] qui n'est pas tolérable, notamment compte tenu du fait qu'il y a des manquements constatés avec les conducteurs poids lourds de divers pays de l'UE [VD]. La gendarmerie constate quotidiennement que les conducteurs en provenance de l'étranger sont notablement plus en infractions que les conducteurs vivant en Suisse. Il faut donc maintenir la réglementation actuelle en la matière [cp].
- Kontrolle der Chauffeurzulassungsverordnung praktisch unmöglich [CH Städte] / schwierig [ZFV]. Bringt viele Änderungen im Bereich der Chauffeurzulassungsverordnung mit sich. Es bedeutet viele Umtriebe für Kursveranstalter und -inhaber [TCS].
- Das ist wettbewerbsverzerrend gegenüber Schweizer Einwohnern [SGV; TCS]. Le niveau réel des aptitudes à la conduite et la connaissance de l'ordre juridique suisse nécessite l'obtention d'un permis suisse pour permettre de répondre aux objectifs sécuritaires et lutter contre la concurrence déloyale [VD; ACS VD].
- Der «Chauffeur-Grenzgänger-Tourismus» würde deutlich zunehmen. Die Anstellungsbedingungen von Schweizer Chauffeuren würden entsprechend unter Druck geraten [SVSP].
- Les règles de la circulation routières subissent des différences d'un pays à l'autre. Les personnes qui désirent obtenir une catégorie de permis professionnel en Suisse devront faire valoir des équivalences reconnues ou suivre une formation spécifique ou un examen théorique voire pratique de la conduite [AAE-Crec]. Les règles de circulation sont un peu entérocytes au sein de l'europe et le niveau d'examen diffère. Actuellement les courses de contrôles catégorie B sont assez souvent avec des lacunes partielles voire importantes dans leur conduite. 30% des candidats ont des problèmes avec la boîte à vitesses manuelle et le niveau de certains pays est plus bas que nos standards. Et là vous voulez tout accepter ? [MonEsch].
- Ausländische Lenker müssen unsere Gesetze und Vorschriften kennen [PostAuto].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; ACS, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, VöV, 2rad; Agro, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV

4.3.4.10 Übergangsrecht

4.3.4.10.1

Sind Sie einverstanden, dass Papierführerausweise in Plastikkarten im Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen (Art. 146)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	0	1	8
Dachverbände	1	2	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	16	1	10
Übrige (nicht angeschrieben)	46	7	19
Zwischentotal	86, davon SFV: 23 IG WAB CH: 9		
Total	54	13	39

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; CH Städte; ACVS, asa, ASTAG, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, SFV, SMFV, StVA TI, SVSP, TCS, VSFB; Abegglen, P., Agro, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Deuschle, F., Drive, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-PostAuto, FZ, fzl, Hediger, J., jw, KBAV, KiF, Lancashire, G., MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Ende 2016 waren noch ca. 1,2 Millionen blaue Führerausweise im Umlauf. Für diese sehr grosse Zahl sollte ein möglichst einfaches und erfolgversprechendes Umtauschverfahren gewählt werden [AG, AR, BS, FR, GL, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Was bei den Personen zu geschehen hat, die der Aufforderung in Absatz 2 nicht nachkommen, ist nicht geregelt. Ein Entzugsverfahren kommt kaum in Frage, weil die rechtliche Grundlage fehlt und dies mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden wäre [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Eine Umtauschpflicht für alle Führerausweise, die noch nicht im Kreditkartenformat vorliegen, ist sehr wichtig für das systemtechnische und praktische Handling der Fahrberechtigungen. Jedoch müssen diverse Detailfragen noch spezifiziert werden [BE].
- Betreffend den verschiedenen Übergangsbestimmungen würde dies sicherlich eine erhebliche Erleichterung bringen. Fraglich wäre die Akzeptanz in der Bevölkerung [BL].
- Mit Blick auf den einacheren polizeilichen Vollzug sinnvoll [CH Städte]. Aus Sicht des Vollzuges sinnvoll und dient der Aktualisierung der Fotos und der Fahrberechtigungen bzw. Kategorien [ACVS].
- Die Umtauschmodalitäten müssen aber genau definiert sein und es muss auch sichergestellt werden, dass der Umtausch ohne Probleme durchgeführt wird [TCS].

Ablehnung: OW, UR; SVP; SBV-USP, SGV; BUL; AAE-Crec, DriveGR, Grisca WAB AG, ifB, IG BS, ModEng, MonEsch

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Verursacht unnötige Kosten [OW] und es gibt keine zwingenden Gründe, die einen solchen Umtausch notwendig machen [SBV-USP; OW]. Es ist vertretbar, die Papierfahrausweise auslaufen zu lassen [OW]. Nicht systematisch, sondern erst bei der nächsten Mutation. Kein zusätzlicher Aufwand und keine zusätzlichen Kosten generieren [SVP].
- Auf unnütze bürokratische Übungen ist zu verzichten [SGV]. Die Anzahl der Führerausweise im alten Format wird sich aus natürlichen Gründen verringern. Irgendwann sind dann nur noch die neuen Ausweise im Umlauf [SGV; AAE-Crec].
- Regelung wie bisher belassen! [DriveGR, Grischa WAB AG, ModEng].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte; ACS, AGVS, ATE - VCS, bfu, Pro Velo, QAED, RC, SVLT, VöV, 2rad; ACS VD, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., FS-Fur, FVO, Gusev, A., IVR-IAS, Koh, NGO, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.10.2

Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 147 - 151)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	24	1	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	19	5	4
Übrige (nicht angeschrieben)	31	14	25
Zwischentotal	77, davon SFV: 15 IG WAB CH: 7		
Total	55	21	38

Zustimmung:

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; AGVS, asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, SFV, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, VSFB, 2rad; Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Deuschle, F., DriveGR, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, KBAV, Lancashire, G., ModEng, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS TG, UFV, VAZ, VSZG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

Der Besitzstand muss in jedem Fall gewahrt bleiben [VD; SVP; ASTAG].

Art. 147:

- Abs. 3: Es ist vertretbar, etwas grosszügiger zu sein und allen Inhabern der bisherigen Kat. G die neue Kat. G ohne Traktorfahrkurs zu geben [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Abs. 3 Bst. i: nach zweijähriger Besitzdauer [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]

- Es braucht zudem eine Übergangsregelung für Personen, die bei Inkrafttreten des neuen Rechts die jetzige Kat. A beschränkt besitzen [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Regionale Bedürfnisse: In Bergregionen sind viele landwirtschaftliche Fahrzeuge bis 30 km/h immatrikuliert (bis anhin kein Traktorfahrkurs notwendig). Mit der vorgeschlagenen Lösung ist in Zukunft für die Kategorie G ein Traktorfahrkurs vorgeschrieben, was wiederum erhebliche Kosten auslöst [UR].

Art. 148:

Wir sind nur einverstanden bei einer Beibehaltung von 2 WAB Tagen [TCS TG].

Ablehnung: VD; SBV-USP; BUL, cp, FRE, TCS, VöV; am, Drive, ERFA, Frei, E., KiF, MonAll, MonLin, MonLui, TCS AG, tl, Val, VerTug, VSZTG, WB

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 147:

- al. 2: impossible de faire facilement le lien entre les différentes ordonnances. A simplifier [VD].
- al. 3 let. b: il faudrait donner la nouvelle catégorie G à tous les détenteurs de l'ancienne catégorie G sans suivre de cours [VD].
- al. 3 let. r ch. 1: Difficulté de mettre en œuvre avec un délai d'un an dès l'entrée en vigueur, si l'entrée en vigueur est échelonnée. A modifier [VD].
- Abs. 3, Bst. r, Ziff. 1: Verlängerung der Übergangsfrist auf 10 Jahre ist gleichzeitig eine Besitzstandwahrung [VöV].

Art. 147 – 151:

- Art. 150: Disposition incompréhensible avec des renvois à l'OAC modifiée du 01.07.16 et du 01.04.16. OAPC doit renvoyer à l'OAC de juillet 2016 [VD].
- Blaue Papierausweise sollen nicht gegen Ausweise in Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen. Der obligatorische Besuch des Traktorfahrkurses für die Kategorie G muss gestrichen werden [SBV-USP].
- Bisherige Fahrberechtigungen müssen ohne Gesuchstellung im neuen Führerausweis in Kreditkartenformat eingetragen werden [VerTug].
- Geltendes Recht in Bezug auf die WAB-Kurse soll übernommen werden. Dadurch erübrigen sich die Artikel 147-151 [Drive, ZFV].

Art. 148:

- Würde zu einem Vakuum führen und ist daher nicht akzeptabel. Neulenkende würden animiert, mit den Kursen zu warten, um dann nur einen Tag absolvieren zu müssen, was ein falsches Zeichen gibt. Die Übergangsregelung sollte gleich sein wie damals bei der Einführung der Zweiphasenausbildung; d.h. ein Stichtag bestimmt, wer welchem Regime unterstellt ist [TCS].
- Wir sind nur einverstanden bei einer Beibehaltung von 2 WAB Tagen [ERFA, TCS AG, VSZTG].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte; ACS, ACVS, QAED, RC; AAE-Crec, Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.10.3

Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Personen, die ein Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis nach dem bisherigen Recht gestellt haben, einverstanden (Art. 152 - 154)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	8	17	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	12	11	5
Übrige (nicht angeschrieben)	13	33	26
Zwischentotal		63, davon SFV: 11 IG WAB CH: 9	
Total	35	43	40

Zustimmung: AI, BE, FR, GL, JU, LU, SG, SH; SVP; SGV; AGVS, ASTAG, BUL, FMS, moto, OV JU, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, VSFB, 2rad; AAE-Crec, ACS VD, APSR-JU, Deuschle, F., ifB, IG BS, Lancashire, G., MonEsch, SFV ZG, Spatz, R., VSZG, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 152 und 153: Sollte der heutige Zeitpunkt der Verkehrskunde gemäss unserem Antrag belassen werden, so können beide Artikel gestrichen werden. Andernfalls ist Art. 152 einfacher auszugestalten. In den dort geregelten Fällen wird ohne weiteres ein neurechtlicher Lernfahrausweis ausgestellt, was das Vorgehen für die kantonale Behörde deutlich vereinfacht [SH].
- Art. 154 et 148: Doit être rédigée de manière plus large. Toutes les personnes se trouvant dans l'une des phases d'obtention du permis de conduire selon l'ancien droit lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit et dont le temps d'essai n'est pas encore échu ne devraient suivre qu'une seule journée de cours. Si les jeunes conducteurs ont déjà suivi une journée de cours, celle-ci est suffisante [FR].

Ablehnung: AG, AR, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; SBV-USP; asa, ATE - VCS, bfu, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, Pro Velo, SFV, TCS; Abegglen, P., am, ASMCTI, aw, BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, Grischa WAB AG, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 152: Sollte der heutige Zeitpunkt der Verkehrskunde gemäss unserem Antrag belassen werden, so können beide Artikel gestrichen werden. Andernfalls ist Art. 152 einfacher auszugestalten. In den dort geregelten Fällen wird ohne weiteres ein neurechtlicher Lernfahrausweis ausgestellt, was das Vorgehen für die kantonale Behörde deutlich vereinfacht [AG, AR, BS, GR, NE, NW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 153: Der VKU sollte innerhalb der Gültigkeit des LFA absolviert werden [BL].
- Art. 154 et 148: Doit être rédigée de manière plus large. Toutes les personnes se trouvant dans l'une des phases d'obtention du permis de conduire selon l'ancien droit lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit et dont le temps d'essai n'est pas encore échu ne devraient suivre qu'une seule journée de cours. Si les jeunes conducteurs ont déjà suivi une journée de cours, celle-ci est suffisante [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 154: Cette disposition est incompréhensible. Son contenu n'est pas adapté au permis d'élève (apparemment il s'agit d'une reprise de l'article 148 relatif au permis à l'essai sans changement). On ne peut pas délivrer un permis définitif si aucun examen n'a été réussi [VD].

- Sinn und Zweck des Artikels 15a SVG (3-Jährige Probezeit) wird durch Artikel 154 PZV ausgehebelt [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].
- Wir fordern weiterhin 2 WAB- Kurse [IG WAB CH, SFV; ASCMCTI, aw, BEOwab, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte; ACS, ACVS, QAED, RC, VöV; Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VS GP

4.3.4.10.4

Sind Sie mit dem Übergangsrecht für Inhaber und Inhaberinnen eines Lernfahrausweises nach dem bisherigen Recht einverstanden (Art. 155 und 156)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	2	1
Parteien	2	0	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	20	3	5
Übrige (nicht angeschrieben)	28	18	26
Zwischentotal	74, davon IG WAB CH: 7	23, davon SFV: 14	
Total	67	9	41

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS, SVP; SGV; asa, AGVS, ASTAG, ATE -VCS, bfu, BUL, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, Pro Velo, SMFV, StVA TI, SVLT, SVSP, TCS, VSFB, 2rad; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, APSR-JU, BEOwab, Deuschle, F., Drive, ERFA, fzl, ifB, IG BS, jw, Lancashire, G., mm, MonEsch, SFV ZG, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, VAZ, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Art. 156: zusätzlich regeln, dass bei Ablauf eines altrechtlichen Lernfahrausweises nach Inkrafttreten des neuen Rechts die unter dem alten Recht absolvierten obligatorischen Ausbildungen und bestandenen Prüfungen gemäss dem neuen Recht unbeschränkt [ZG] / 5 Jahre [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH, asa, KKJPD, MFK BS] gültig sind.
- Art. 156 Abs. 2: Begriff «vorsorglich» streichen. Er wird in Art. 10 Abs. 2 und 11 Abs. 2 nicht verwendet [SO].

Ablehnung: BL, VD; cp, FRE, SFV; am, ASMCTI, aw, DriveGR, FZ, FGLWFL, Grisca WAB AG, KBAV, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, VerTug

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Les dispositions transitoires 4.3.4.10.2 à 4.3.4.10.4 contiennent un grand nombre d'inconnues et des variables qu'il va être extrêmement difficile à gérer dans un délai raisonnable. Il est nécessaire de fixer au préalable des étapes permettant aux autorités concernées de gérer cette période de transition garantissant des résultats concrets et positifs pour chaque citoyen [cp].
- Lernfahrausweise sollen wie bis anhin eine beschränkte Gültigkeit haben [BL; VerTug].
- Art. 156, al.2: n'est pas claire. Les échecs sur un permis d'élève de l'ancien droit doivent-ils être comptabilisés. Ajouter une disposition qui clarifie les choses et veille à une pratique uniforme [VD].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, QAED, RC, VöV; Agro, Buchli, K., Emergency, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Gusev, A., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.10.5

Sind Sie mit dem Übergangsrecht zum Nothilfekurs einverstanden (Art. 157 und 158)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	10	15	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	12	3	13
Übrige (nicht angeschrieben)	38	16	18
Zwischentotal	62, davon SFV: 21 IG WAB CH: 8		
Total	33	34	42

Zustimmung: AI, JU, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZH; SVP; SGV; AGVS, ASTAG, BUL, FRE, IG WAB CH, OV JU, SFV, SMFV, SVLT, SVSP, TCS, VSFB; ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BOWAB, Deuschle F., Drive, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, IG BS, jw, Koh, Lancashire, G., mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, Spatz, R., TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, ZPA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Nous soutenons le maintien des cours de premiers secours indispensables à la sécurité routière et sanitaire [JU; OV JU].

Ablehnung: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS; AAE-Crec, Abegglen, P., DriveGR, Emergency, FAid, fctsa, FS-PostAuto, Grisca WAB AG, IVR-IAS, KBAV, ModEng, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wir sind grundsätzlich für die Abschaffung des Nothilfekurses. Sollte dies dennoch in Kraft treten, müsste das Übergangsrecht klar formuliert sein [BL].
- Bisherige Regelung ist beizubehalten [GL, LU].
- Quel est le but recherché ? Créer des monopoles ou garantir une réelle transmission du savoir de façon identique dans tous les cantons ? Statu quo est le seul garant d'une équité nationale de formation et d'application des règles en matière de 1^{er} secours [AAE-Crec].
- Art. 158: Die bisherige Weiterbildungspflicht von Nothilfeinstruktoren von 2x 2 Jahren hat sich bewährt. Dies soll sicherstellen, dass Auszubildende z. B. bei Guidelines-Änderungen zeitnah geschult werden. Die 2-Jahres-Weiterbildungszyklen entsprechen überdies den Anforderungen an die Instruktoren der IVR-Ersthelfer-Stufen 1-3. Unsere geforderte Anpassung auf zwei Jahre dient der einheitlichen Weiterbildungspflicht aller Ersthelfer-Instruktoren [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, ATE - VCS, bfu, cp, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., ERFA, FahrEng, FahrWet, Frei, E., FS-Fur, FVO, Gusev, A., Hediger, J., ifB, KiF, MohnEsch, NGO, PostAuto, TCS AG, VfV, VSGP

4.3.4.10.6

Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen einverstanden (Art. 160 - 164 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.1 und II)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	0	24	2
Parteien	0	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	4	9	14
Übrige (nicht angeschrieben)	7	46	21
Zwischentotal		79, davon SFV: 17 IG WAB CH: 9	
Total	12	53	47

Zustimmung: SGV; QAED, SMFV, SVLT, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Deuschle F., Hediger, J., Lancashire, G., SFV ZG, VSZG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Le problème ne vient pas des moniteurs de conduite, mais bel et bien de la législation en place. Pour former quelqu'un il faut le faire dès le 1^{er} jour et l'accompagner durant sa formation qui peut être complétée par une conduite accompagnée d'une personne ayant des bases solides. Alors pourquoi une nouvelle fois charger le bateau du côté des moniteurs de conduites plutôt que de les confirmer dans leur importante fonction pédagogique et formatrice. Pourquoi (quelle nécessité actuellement et future) de leur imposer une journée supplémentaire de formation continue ? [AAE-Crec]

Ablehnung: AG, AI, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, ASTAG, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Beaucoup d'éléments doivent encore faire l'objet de clarification, s'agissant du contenu des cours, et de qui doit les suivre [cp].
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes suffisent à répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation [ACS VD].

Art. 160 – 164:

- Sollen an die zivilen Fahrlehrer angeglichen werden [TCS].
- Besitzstand wahren [FS-PostAuto, MonEsch].

Art. 160 i.V.m. Anh. 14 Ziff. I.1 und II:

- Eine Nachqualifizierung von sechs Tagen für die Fahrlehrer ist stark übertrieben [AG, AI, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Sie ist deutlich zu verkürzen oder ganz zu streichen [AG, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Die Fahrlehrer bilden schon heute kompetenzorientiert aus. Daher sind sechs Nachqualifizierungstage eindeutig des Guten zu viel. Zudem leuchtet nicht ein, weshalb bei Verkehrsexperten drei Ausbildungstage genügen sollen, während bei Fahrlehrern deren sechs erforderlich sind. Hier müssen die Anforderungen gleich hoch angesetzt werden und mithin die Anzahl der Ausbildungstage identisch sein [SVP; ASTAG].
- Das kann es ja wohl nicht sein. Fahrlehrer müssen 6 Tage à 7 Stunden in eine oblig. Weiterbildung, damit sie mehr oder weniger keine Fahrschule mehr erteilen. Wo bleibt die Aus- bzw. Weiterbildung für die Laienfahrlehrer? [FL BEO] Max. 1 Tag [FL BEO, MonEsch].
- Art. 160 Abs. 2: Anrechnung des Nachqualifizierungskurses «an die laufende oder an die folgende Weiterbildungsperiode» stipuliert ein Wahlrecht. Die entsprechende Programmierung in SARI wäre aufwändig und teuer [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Da ein Grossteil der Fahrlehrer die Weiterbildung erst gegen den Schluss der Weiterbildungsperiode vollständig besucht, würde wohl sowieso regelmässig die laufende Weiterbildungsperiode gewählt werden [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Für die Fahrlehrer der Kategorie C ist keine Übergangsbestimmung vorhanden [AG, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Die Prüfung nach dem Kompetenzmodell wird abgelehnt, daher entfällt auch die Nachqualifizierungspflicht für Fahrlehrer [BE].
- Eine Nachqualifizierung für die Fahrlehrer ist nicht notwendig [GL, LU; SFV; GR; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV] und übertrieben. Es geht nicht darum, Verpasstes zu erlernen, sondern die Neuerungen kennenzulernen. Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen sind geprüft und absolvieren regelmässig Weiterbildung. Zudem haben viele Fahrlehrer Weiterbildung im Bereich SVEB, Moderator usw. bestanden [SFV; GR; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Die neuen Inhalte der PZV sollen massgebend für die inhaltlichen Schwerpunkte der zukünftigen Weiterbildung der Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen sein. Weiterbildungskurse sollen nur bewilligt werden, wenn die Inhalte dem neu gestalteten Themenkatalog entsprechen. So können die Inhalte in den ordentlichen Weiterbildungskursen bearbeitet werden [FRE, SFV; GR; am, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, ifB, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val].
- Der Fahrlehrerschaft wurden in den letzten Jahren immer mehr Vorschriften auferlegt. Diese genügen vollends den Job weiterhin professionell machen zu können [WB, ZFV]. Weitere Vorschriften diesbezüglich würden sich allerhöchstens negativ auf die Preispolitik auswirken und eine «amtliche» gesteuerte Teuerung der Fahrstunden herbeiführen [ZFV].
- Die OdA erstellt den Lehrplan [IG WAB CH, SFV; ASMCTI, aw, BEOWAB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Vor Festlegung der Dauer der sog. Nachqualifikation müssen aus den Handlungskompetenzen Lernziele und Lehrpläne erstellt werden, von welchen sich die Dauer der Weiterbildung ableiten lässt. Die jetzt festgelegte Dauer ist ohne entsprechende Grundlage schwer nachvollziehbar [IG WAB CH, SFV; ASMCTI, aw, BEOWAB, Drive, ERFA, FGLWFL, FZ, fzl, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA].
- Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, welche einen Nachweis erbringen, dass sie die Kompetenzen bereits erworben haben, sind von der Nachqualifizierung ausgenommen. Bsp.: Lehrer, eidg. FA Ausbilder, Berufsbilder, Erwachsenenbilder [VerTug].

Art. 161 i.V.m. Anh. 14 Ziff. I.1 und II:

Art. 161, al. 2: Si le cours n'est pas suivi, il y a une inégalité entre moniteur de la catégorie A (avertissement) et celui de la catégorie B (retrait autorisation). Adapter et créer une égalité entre les moniteurs des catégories A et B [VD].

Art. 162 i.V.m. Anh. 14 Ziff. I.1 und II:

- Modifier moniteur en « instructeur » vu l'absence de brevet [VD].
- Wieso gelten für Armeefahrlehrer andere Bedingungen? [TCS].

Art. 164 i.V.m. Anh. 14 Ziff. I.1 und II:

- Il faut préciser qui va accorder la dispense : les services automobiles ne doivent pas avoir une telle compétence [VD].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.4.10.7

Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen einverstanden (Art. 165 i.V.m. Anh.14 Ziff. I.2)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	0	25	1
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	5	6	17
Übrige (nicht angeschrieben)	5	20	48
Zwischentotal			76, davon SFV: 19 IG WAB CH: 7
Total	12	51	50

Zustimmung: SVP; SGV; ASTAG, SMFV, SVLT, TCS, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Hediger, J., Lancashire, G., SFV ZG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Wir sind nur einverstanden, wenn für die Fahrerlehrer dasselbe gilt (drei Ausbildungstage) wie für die Verkehrsexperten [SVP; ASTAG].
- Il est temps d'en finir avec ces mécanos qui font passer les permis de conduire ! Place aux professionnels de la branche [AAE-Crec].

Ablehnung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, FRE, KKJPD, MFK BS, OV JU, QAED; Abegglen, P., ACS VD, am, Drive, DriveGR, Forster, T., Grischa WAB AG, IG BS, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), tl, Val, VerTug, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die EG-Richtlinie verlangt in Art. 10 und Anh. IV Ziff. 5 keine Nachqualifizierung bei den Verkehrsexperten, sondern lässt den Schutz der erworbenen Rechte zu [AG, AR, BE, BL, BS, FR, JU, NE, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Wir schlagen vor, EU-Recht zu übernehmen [GL, LU].
- Nachdem die Verkehrsexperten schon heute regelmässig an amtsinternen und asa-Weiterbildungen teilnehmen, ist nicht nachvollziehbar, wieso hier trotzdem bundesrechtlich eine Nachqualifizierung vorgeschrieben und detailliert geregelt wird [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Die Verkehrsexperten werden ohne bundesrechtliche Nachqualifizierung genügend qualifiziert für das neue Recht sein. So ist z.B. zum im Entwurf vorgeschriebenen Schulungstag in umweltschonendem und energieeffizientem Fahren festzuhalten, dass die Verkehrsexperten diese Kenntnisse schon heute insbesondere aufgrund von EcoDrive-Kursen besitzen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Non solo 3 giornate di post-qualificazione sono eccessive ma di

principio, vista la loro funzione, per gli esperti non è necessaria una post-qualificazione in quanto già formati internamente per il nuovo diritto [TI].

- Une durée minimale de 3 jours est élevée et aura des conséquences sur l'activité et le coût formation des services des automobiles [VD].
- Die Prüfung nach dem Kompetenzmodell wird abgelehnt, daher entfällt auch die Nachqualifizierungspflicht für Verkehrsexperten [BE].
- Les experts de la circulation ont réussi une formation sanctionnée par un examen organisé par les cantons. De ce fait, il n'est pas normal que la poursuite de leur activité professionnelle soit conditionnée à une qualification subséquente [FRE; ACS VD, am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Die Weiterbildung der Fahrlehrer beträgt 6 Tage. Wir gehen davon aus, dass die Experten eine ähnlich lange Nachqualifizierung benötigen. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Paradigmenwechsel möglich ist. Wie schon weiter oben erwähnt, steht und fällt das Konzept mit den Prüfungen und damit mit dem Knowhow, dem Bewusstsein und der Motivation der Experten [QAED].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, IG WAB CH, moto, Pro Velo, SFV, StVA TI, RC, SVSP, VöV, 2rad; Agro, ASMCTI, aw, Buchli, K., BEOB, Deuschle F., Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, FGLWFL, FL BeO, Frei, E., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, KBAV, KiF, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SF, Spatz, R., TCS AG, TCS TG, SanA, SRC, ssb, SSK, UFV, VAZ, VfV, VSGP, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

4.3.4.10.8

Sind Sie mit dem Übergangsrecht betreffend die Moderatoren und Moderatorinnen einverstanden (Art. 166 i.V.m. Anh.14 Ziff. 1.3)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	3	19	4
Parteien	1	0	8
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	5	7	16
Übrige (nicht angeschrieben)	7	41	25
Zwischentotal		67, davon SFV: 8 IG WAB CH: 8	
Total	17	51	55

Zustimmung: FR, SG, TI; SVP; SGV; ASTAG, QAED, SMFV, TCS, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, Hediger, J., Lancashire, G., SFV ZG, VSZG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Damit die neuen Inhalte der 2 Kurstage à 7 Std. gesamtschweizerisch gleich angewendet werden können müssen die Weiterbildungstage zentral gleich geschult werden. In Zusammenarbeit mit den OdA ist ein Lehrplan zu erstellen, aus welchem dann die Dauer abgeleitet wird [2PA].

Ablehnung: AG, AI, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH; asa, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV; Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., FL BeO, Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Die Prüfung nach dem Kompetenzmodell wird abgelehnt, daher entfällt auch die Nachqualifizierungspflicht für Moderatoren [BE].
- Unnötig und nicht angebracht [GR, ZG; SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV; OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- L'animateur a réussi une formation sanctionnée par un examen supervisé par le CSR. De ce fait, il n'est pas normal que la poursuite de son activité professionnelle soit conditionnée à une qualification subséquente [FRE; ACS VD, am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Die Dauer der Nachqualifikation muss auf klaren Grundlagen basieren. Die jetzt festgelegte Dauer erscheint willkürlich und hat keine sachliche Grundlage [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG]. In Zusammenarbeit mit den Organisationen der Arbeitswelt ist ein Lehrplan zu erstellen, aus welchem die Dauer abgeleitet wird [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, ZVS AG].
- Für die Kursreduktion von zwei auf einen Tag braucht es keine Weiterbildung. Höchstens einen Tag, der aber von der Ausbildungsstätte selbst organisiert werden kann [FL BEO]. Die Nachqualifizierung ist Sache der Veranstalter. Sie haben hierfür ein der Qualitätssicherungskommission bekanntes Qualitätsmanagement, verfügen über die notwendigen Kompetenzen und das Interesse, die Nachqualifizierung zielgerichtet durchzuführen [ZfV].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: AR, GE, SO, VS; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, cp, FMS, moto, Pro Velo, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-PostAuto, Gusev, A., ifB, IVR-IAS, Spatz, R., KiF, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.5 Änderung anderer Erlasse

4.3.5.1 Chauffeurzulassungsverordnung:
Sind Sie mit den Änderungen einverstanden?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	18	7	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	10	8	10
Übrige (nicht angeschrieben)	4	22	46
Zwischentotal		39, davon SFV: 10	65, davon IG WAB CH: 10
Total	34	29	55

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS; SGV; asa, AGVS, ATE - VCS, bfu, BUL, KKJPD, MFK BS, Pro Velo, SVLT, TCS; Koh, Lancashire, G., PostAuto, VSGP

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Art. 2 Abs. 2^{bis} und Art. 3:

- Die neue Regelung würde die Abklärungen im Vollzug deutlich erschweren. Detailabklärungen von Führerausweisen, zum Beispiel betreffend Gültigkeit, das Vorhandensein eines Duplikates, Einschränkungen/Auflagen der Behörden könnten nicht mehr über die Schweizer Systeme vorgenommen werden. Die Praxis zeigt bereits heute, dass Abklärungen bei ausländischen Führerzulassungsbehörden oftmals nur werktags zu Bürozeiten möglich sind. Gefahr für den Fahrzeuglenker, dass seine Weiterfahrt auf Grund der fehlenden Möglichkeit, einen ausländischen Führerausweis zweifelsfrei abklären zu können, verhindert wird [AR].

Art. 3:

- Ausnahmen: In der Schweiz bestehen bezüglich Ausbildung bestimmte Standards. Ob die Anforderungen in anderen Ländern gleichgestellt sind, ist in Frage gestellt [SH].
- Ausnahmen in Zusammenhang mit der Berufsausführung sind notwendig und wichtig. In der Regel handelt es sich dabei um seltene Fahrten und Transporte auf kurze Distanzen. Leider lässt die aktuelle Formulierung viel Raum für Unsicherheiten [VSGP].

Art. 17:

Ohne Vorgaben auf die Themen wird ein «Jekami» von Kursthemen entstehen. Zudem besteht Risiko, dass unsere CZV-Kurse in der EU nicht anerkannt werden, da sie nicht berufsrelevante Themen behandeln. Möglicherweise ergeben sich allenfalls sogar Probleme, wenn CH-Fahrer ins Ausland fahren (Fähigkeitsausweis wird von Behörden nicht anerkannt) [PostAuto].

Art. 18:

Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten vorgeschrieben werden [AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 26:

Aufgrund des zur VZV ergangenen Bundesgerichtsentscheides 1C_45/2014 vom 13. November 2014, wonach das ASTRA nicht (mehr) individuell-konkrete Ausnahmen von der VZV verfügen darf, werden im E-PZV gestützt auf Art. 106 Abs. 2 SVG in Art. 145 Abs. 5 die kantonalen Behörden hierzu ermächtigt. Diese Ermächtigung ist auch hier aufzunehmen [AG, AR, BS, FR, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Anh.:

- Ziff. 2.1223: Hier geht es um die Staplerkurse, die gestrichen werden sollten [AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Ziff. 4.5: Es macht Sinn, die delegierten Organisationen ausdrücklich zu erwähnen [AG, AR, BS, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Ablehnung: BE, GL, GR, JU, LU, OW, VD; SVP; SBV-USP; ACVS, ASTAG, cp, FRE, OV JU, SFV, SVSP, VSFB; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FS-PostAuto, FZ, KBAV, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, VerTug, VSZG, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Ungleichbehandlung gegenüber in der Schweiz wohnhaften Personen [GL, LU] bezüglich Führerscheinkategorien (med. Kontrolle, Auflagen usw.) [LU].
- Die Unterstellung der Führer von schweren Anhängern an Fahrzeugen der Kategorie B unter die Chauffeurzulassungsverordnung ist unverhältnismässig. Insbesondere auch, da ja das Führen mit einer Prüfung verbunden ist [OW].

Art. 2 und 3:

- Art. 2 Abs. 2 und Art. 3: Die geltenden Bestimmungen sollen beibehalten werden [GR].
- Art. 2, al. 3: Il n'est pas admis de permettre une exception pour les membres de la CE/AELE (supprimer) [VD].

- Nous nous opposons au fait que les conducteurs des pays de l'AELE et de l'UE puissent être exemptés d'un certificat de capacité suisse pour travailler dans une entreprise suisse, nonobstant le fait que cela permettrait une embauche plus facile de ces chauffeurs. Cela se ferait toutefois au détriment des professionnels suisses qui respectent à la lettre les formations contraignantes imposées par la législation fédérale en la matière [cp].
- Art. 2 Abs. 2^{bis}: Wahrscheinlich werden sich in der Praxis vermehrt Schwierigkeiten ergeben, da für die Laien nicht mehr klar sein wird, welcher Führerausweis für eine BE-Kombination benötigt wird. Unklar ist, ob im Ausland der Fähigkeitsausweis erforderlich sein wird [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].
- Alle, die gewerbsmässig Fahrten durchführen, egal welcher Kategorie müssen zwingend CZV absolvieren [FS-PostAuto].

Art. 3:

- Bst. i streichen: Mit dieser Ausnahme ist es wieder möglich, Fahrzeuge der Kategorie D1 bis 3500 kg (Schulbusse etc.) ohne Fähigkeitsausweis zu lenken. Dies ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit [BE; SFV, VSFB; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG, ZFV]. Das Beibehalten des Status Quo bedeutet keine besonders harte Regelung. Für private Fahrten gibt es schon heute Ausnahmen. Gerade für Schülertransporte ist es wichtig, dass die Chauffeure (meistens Laien-Chauffeure) ein Mindestmass an Ausbildung besitzen [BE].

Bst. i: Es muss betreffend des Begriffs «berufsmässig» Klarheit geschaffen werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist notwendig, dass Führer/innen solcher Fahrzeuge den Fähigkeitsausweis besitzen und die Weiterbildung absolvieren [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VSZG].

- Die Ausnahmen von der Verordnung müssen klarer definiert und formuliert werden. Momentan bewegen sich Landwirt/innen, welche Materialtransporte zu höchstens 50% der wöchentlichen Arbeitszeit durchführen, im Graubereich. Die Chauffeurprüfung würde für diese Betroffenen einen grossen Aufwand bedeuten. Ausserdem werden die Inhalte dieser Prüfung bereits durch die Ausbildungen Landwirt/in EFZ und Gemüsegärtner/in EFZ abgedeckt [SBV-USP].

Art. 7:

- Supprimer l'alinéa 1 [VD].

Art. 18:

- Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten vorgeschrieben werden [GR, OW, VD].
- La possibilité de cours en ligne n'offre aucune garantie sur le suivi du cours et la qualité de la formation [JU; OV JU]. Nous nous opposons à toute formation en ligne [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Absatz 3 steht im Widerspruch zu dem kürzlich von der asa genehmigten ARV 1 e-Learning-Konzept der ASTAG, in dem 3,5 Stunden e-Learning vorgesehen sind. Auch die (massgebliche) EU-Richtlinie kennt keine stundenmässige Beschränkung von e-Learning-Modulen [SVP; ASTAG].

Art. 26:

Abs. 3: Aufgrund des zur VZV ergangenen Bundesgerichtsentscheides 1C_45/2014 vom 13. November 2014, wonach das ASTRA nicht (mehr) individuell-konkrete Ausnahmen von der VZV verfügen darf, werden im E-PZV gestützt auf Art. 106 Abs. 2 SVG in Art. 145 Abs. 5 die kantonalen Behörden hierzu ermächtigt. Diese Ermächtigung ist auch hier aufzunehmen.

Art. 27b:

L'abolition de la formation continue obligatoire pour les conducteurs de bus scolaires et de transports handicapés ne peut être tolérée du point de vue de la sécurité routière [ACS VD].

Anh.:

- Ziff. 2.1223: Hier geht es um die Staplerkurse, die gestrichen werden sollten [GR, JU, OW; OV JU].
- Ziff. 4.5: Es macht Sinn, die delegierten Organisationen ausdrücklich zu erwähnen [GR, JU, OW; OV JU].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte; ACS, FMS, IG WAB CH, moto, QAED, RC, SMFV, StVA TI, VöV, 2rad; Agro, Buchli, K., BEOWAB, Deuschle F., Drive, DriveGR, Emergency, ERFA, FahrEng, FahrWet, FAid, fctsa, Forster, T., Frei, E., FS-Fur, FVO, fzl, Grischa WAB AG, Gusev, A., Hediger, J., ifB, IG BS, IVR-IAS, jw, KiF, mm, ModEng, MonEsch, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, SVF ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VfV, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZVS AG, 2PA

4.3.5.2	Fahrlehrerverordnung:
4.3.5.2.1	Sind Sie mit den Vorschriften betreffend die Ausbildungsbewilligung einverstanden (Art. 23j – 23o)?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	23	0	3
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	11	5	12
Übrige (nicht angeschrieben)	19	30	23
Zwischentotal	55, davon IG WAB CH: 8	36, davon SFV: 8	
Total	47	28	47

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; SGV; asa, ATE - VCS, bfu, cp, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SMFV, TCS; APSR-JU, BEOWAB, ERFA, Forster, T., FS-PostAuto, fzl, Lancashire, G., PostAuto, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Die Ausbildner müssen mehr kontrolliert werden. Zu beachten sind die altrechtlichen Fahrlehrer, Besitzstandsrecht [FS-PostAuto].

Ablehnung: SVP; ASTAG, FRE, SFV, VSFB, VöV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, ASMCTI, aw, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FGLWFL, FS-Fur, FVO, FZ, Grischa WAB AG, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, tl, UFV, Val, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Ausländische Fahrlehrer haben kaum Kenntnisse vom Schweizer Strassenverkehrsrecht und von den Inhalten im Verkehrskundeunterricht. Wer in der Schweiz Fahrunterricht erteilt, muss über den Abschluss staatlich geprüfte/r Fahrlehrer/in oder Fahrlehrer/in mit eidg. Fachausweis verfügen. So wird garantiert, dass die ausländische Person über die notwendigen Kompetenzen der Schweizer Fahrausbildung und deren Inhalte verfügt. Ausländischen Fahrlehrern können jedoch vorher erworbene, belegbare Kompetenzen anerkannt werden [VSFB].
- La formation continue prescrite est insuffisante [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes permettent de répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation [ACS VD].
- Donner la possibilité à des personnes de la branche, sans brevet fédéral, de former au même titre que les moniteurs brevetés induit une inégalité de traitement, dévalue les formations des moniteurs de conduite certifiées par un brevet fédéral et par la formation continue et génère une concurrence déloyale qui nuit à la qualité de la formation et aux objectifs sécuritaires [ACS VD].

- Die Fahrlehrerschaft kennt die Ausbildungskarte, ein weiteres Kontrollinstrument führt lediglich zu mehr Papier [Drive, jw, mm, ZFV].
- Viele Weiterbildungen – vor allem in Zusammenarbeit mit den Ämtern – lassen sich nur an Halbtagen durchführen. Zuweilen ergibt das Thema auch nur einen halben Tag und eine Kombination mit einer anderen Thematik ist dem Kursziel abträglich [Drive, jw, mm, ZFV].
- Sechs Tage sind zu viel. Verhältnismässigkeit [FS-Fur, FVO].

Art. 3:

Bedeutung von «nähere Beziehung» ist unklar [KBAV].

Art. 23j:

Abs. 1 Bst. a: ergänzen: städtischer fahrplanmässiger Verkehr [VöV].

Art. 23k:

Wir schlagen vor, die Ausbildungsbewilligung C/ D in je eine Ausbildungsbewilligung C und eine Ausbildungsbewilligung D zu unterteilen [VöV].

Art. 23o:

Wir lehnen die Reduktion der Gültigkeit der Ausbildungsbewilligung von bisher sechs auf fünf Jahre ab [SVP; ASTAG].

Art. 23q:

Wir sind mit der Erhöhung der Dauer des Instruktionkurses von vier auf fünf Tage nicht einverstanden [ASTAG].

Art. 23r:

Einschränkung der Anbieter auf ASTAG und VöV wie in den heutigen Rechtsgrundlagen [VöV].

Art. 24:

- Auch die Tätigkeit der Praktikant/innen, welche eine Tätigkeit ausführen, die in der FV geregelt ist, und die Einhaltung von Art. 3 Abs. 2 Bst. a sollte überwacht werden. Daher müssen die zuständigen Behörden (z.B. die Strassenverkehrsämter) auch Massnahmen ergreifen können, wenn Missbrauch festgestellt wird [KBAV].

Art. 31a:

Die bisherigen Ausbildungsbescheinigungen des VöV für Betriebs- und Praxisausbilder sind bis 5 Jahre nach dem Inkraftsetzen der neuen Rechtsvorschriften gültig zu erklären. Für deren Verlängerung ist der Besuch eines Weiterbildungskurses nach Artikel 23 p Absatz 2 nachzuweisen [VöV].

Anh. 1a:

Ziffer 3.3: Für die Fahrausbilder/Innen des Gütertransports (Kat. C) ist die ASTAG, für die Fahrausbilder/Innen im öffentlichen Verkehr (Kat. D) der VöV Anbieter. Diese Aufteilung ist sinnvoll und hat sich bewährt. Der heutige Zustand soll weitergeführt werden. Die Anbieter sind darum zu präzisieren [VöV].

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende [ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV] haben sich an dieser Stelle zu den übrigen Änderungen der Fahrlehrerverordnung (vgl. die folgende Ziff. 4.3.4.11.2.2) geäussert:

Siehe die Bemerkungen des SFV in Ziffer 4.3.4.11.2.2 unter «Zustimmung» betreffend den Titel, Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e, Artikel 3 Absatz 2, Artikel 5, Artikel 7 Absatz 1 und 2, Artikel 10 Absatz 2^{bis}, Artikel 23, Artikel 24, Artikel 29 und Anhang 1.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE, GL, LU; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, BUL, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, 2rad; Agro, Deuschle F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Gusev, A., Hediger, J., ifB, IVR-IAS, KiF, Koh, MonEsch, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.5.2 Fahrlehrerverordnung:
4.3.5.2.2 Sind Sie mit den übrigen Änderungen einverstanden?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	21	4	1
Parteien	1	1	7
Dachverbände	1	0	2
Übrige Organisationen(angeschrieben)	11	3	14
Übrige (nicht angeschrieben)	12	33	24
Zwischentotal	46, davon SFV: 8	41, davon IG WAB CH: 8	
Total	38	33	48

Zustimmung: AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; SPS; SGV; asa, ASTAG, ATE - VCS, bfu, KKJPD, MFK BS, Pro Velo, SFV, SMFV, TCS, VSFB; ASMCTI, aw, Forster, T., FGLWFL, FZ, KBAV, Lancashire, G., OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, VSZG

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Ja, ausgenommen die folgenden Bemerkungen [SFV].

Titel, Art. 2

- Wieso werden Fahrlehrer und Fahrausbilder neu zusammen genannt? Dies kommt einer Abwertung des Fahrlehrer-Berufes gleich [SFV].
- Fahrlehrer werden mit Einschränkungen belegt, während Ausbilder und Laien von entsprechenden Vorschriften befreit sind, aber grundsätzlich über deutlich schlechtere oder mangelhafte Kenntnisse verfügen [GR; SFV].

Art. 2b

- Abs. 3: Die elektronische Übermittlung von Kursbestätigungen ist verbindlicher zu regeln [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Abs. 4: Es ist eine Aufbewahrungspflicht der Präsenzkontrolle durch die Ausbildungsanbieter von drei Jahren nach Ausstellung der Bestätigung zu verlangen [AG, AR, BL, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 3

- Abs. 2: Die Erteilung von Fahrunterricht im Rahmen des Ausbildungspraktikums darf nur mit entsprechender Praktikumsbestätigung der Trägerschaft des Berufsbildes Fahrlehrer erfolgen. Die Bestätigung muss den Kontrollorganen vorgewiesen werden können [SFV].
- Abs. 2: Die Kandidatinnen und Kandidaten sollen obligatorische Elemente wie VKU und Motorradgrundschulung nur in ständiger Begleitung eines/einer Fahrlehrers/Fahrlehrerin mit gültiger Fahrlehrerbewilligung erteilen können. Diese/r Fahrlehrer hat die Kursbestätigung auszustellen [SFV].
- Die Begleitperson gem. Art. 3 Abs. 1 FV resp. die für die Ausbildung verantwortliche Person ist anlässlich der praktischen Führerprüfung der Prüfungsbehörde anzugeben. Eine Begleitperson gem. Art. 3 Abs. 1 FV hat sich bei der zuständigen Aufsichtsstelle zu registrieren. Die entsprechende Registrierungsbestätigung ist auf der Lernfahrt mitzuführen [VSFB].

Art. 4, 5, 7 und 8

- Kategorie P1 entfernen [VSFB].

Art. 5

- Abs. 1 Bst. b der heutigen FV: Wir beantragen, die Voraussetzung der ungetrübten Fahrpraxis wie bei den Verkehrsexperten anzupassen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Altrechtliche Fahrlehrer (ohne Fachausweis), welche die Fahrlehrerbewilligung verlieren, müssen den Fachausweis erwerben, da die Fahrlehrerbewilligung gemäss Art. 5 nur bei Vorliegen eines Fachausweises erteilt wird. Dies stellt eine Ungleichbehandlung der altrechtlichen gegenüber den neurechtlichen Fahrlehrern dar. Daher muss der Wiedererwerb in einem separaten Artikel geregelt werden [SFV].

Art. 7

- Abs. 1: Der zweite Teilsatz ist überflüssig, da dies in den Richtlinien festgelegt ist [SFV].
- Abs. 1^{bis}: Es handelt sich um angehende Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen [SFV].
- Abs. 2: Stellt sicher, dass das ASTRA Einfluss auf die Inhalte der Ausbildung hat. Daher ist Anhang 1 unbedingt zu streichen. Dieser hindert die OdA bei einer Revision des Berufsbildes und verzögert den Prozess [SFV].
- Abs. 2: «ASTRA» durch «SBFI» oder «SBFI in Absprache mit dem ASTRA» ersetzen [VSFB].
- Ein/e Fahrlehrer-Praktikant/in darf nur unter Aufsicht und mit Bewilligung eines Modulanbieters praktischen Fahrunterricht und Theorieunterricht erteilen. Der praktische Fahrunterricht darf auch ohne Begleitung durch eine/n Fahrlehrer/in erfolgen. Bei jedem Theorieunterricht muss ein/e Fahrlehrer/in anwesend sein [VSFB].

Art. 10

Abs. 2^{bis}: Wie sieht es bei einem automatisierten Fahrzeug aus, insbesondere wenn der Automaten-eintrag fallen sollte [GR; SFV].

Art. 22a

Art. 22a, 23g und 23q: Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten vorgeschrieben werden [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS; ZG, ZH, asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 23

Die Ausbilder/innen mit Bewilligung werden in der FV den Fahrlehrern gleichgestellt. Fahrlehrer absolvieren eine Ausbildung von über 800 Std., legen eine eidgenössische Berufsprüfung ab und absolvieren die obligatorische Weiterbildungspflicht von 5 Tagen in 5 Jahren. Personen, welche eine viertägige Ausbildung absolvieren, werden als Ausbilder bezeichnet. Diese sind jedoch nur professionelle Begleitpersonen und nicht Ausbilder [GR; SFV].

Art. 23b

«Andragogisch» anstelle von «pädagogisch» verwenden [VSFB].

Art. 23r

Der Instruktionkurs und die Weiterbildungskurse müssen bei einer von der kantonalen Behörde anerkannten Organisation der Arbeitswelt (ASTAG, VöV) besucht werden [ASTAG].

Art. 24

- Auch die Tätigkeit der Praktikant/innen sollte überwacht werden. Diese führen eine Tätigkeit aus, welche in der FV geregelt ist. Daher müssen die Strassenverkehrsämter auch Massnahmen ergreifen können, wenn Missbrauch festgestellt wird [GR; SFV].
- Abs. 2: Die kantonale Zuständigkeit richtet sich nach dem Wohnsitz der Fahrlehrer.

Art. 27 und 29c:

Gewisse kantonale Rekursinstanzen sehen die heutige Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe für befristete Entzüge von Fahrlehrerbewilligungen als ungenügend an und schützen entsprechende, gestützt auf den geltenden Art. 26 FV ergehende Verfügungen der kantonalen Behörde nicht. Die

gleiche Problematik wird sich bei den neuen Ausbildungsbewilligungen ergeben. Bei der nächsten SVG-Revision sollte auf Gesetzesstufe die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen werden [AG, AR, BL, BS, GL, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 29

Der bisherige Art. 29 sah Strafbestimmungen für die rechtswidrige Ausübung des Fahrlehrerberufes vor. Nun sollen die Strafbestimmungen eingeschränkt werden. Eine Begründung dafür fehlt. Strafbar war insbesondere, wer Fahrschulfahrzeuge verwendet, die nicht mit den vorgeschriebenen Vorrichtungen ausgestattet sind. Diese Strafbestimmungen sind allesamt beizubehalten [SFV].

Art. 30

Aufgrund des zur VZV ergangenen Bundesgerichtsentscheides 1C_45/2014 vom 13. November 2014, wonach das ASTRA nicht (mehr) individuell-konkrete Ausnahmen von der VZV verfügen darf, werden im E-PZV gestützt auf Art. 106 Abs. 2 SVG in Art. 145 Abs. 5 die kantonalen Behörden hierzu ermächtigt. Diese Ermächtigung ist auch hier aufzunehmen [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Anh. 1

Die Definition der Kompetenzen betrifft die Ausbildung und ist daher aus der Verordnung zu entfernen. Die Fahrlehrerverordnung soll keine Inhalte der Ausbildung mehr enthalten (ausser bezüglich Praktikumstätigkeit), damit diese im Falle einer Revision der Prüfungsordnung nicht angepasst werden muss. Das ASTRA hat mit Art. 7 genügend Einfluss auf die Ausbildungsinhalte. Zudem sind das Berufsbild und die beruflichen Handlungskompetenzen in der Prüfungsordnung zu definieren. Eine Doppelspurigkeit macht alles schwerfällig [SFV].

Ablehnung: BE, JU, LU, VD; SVP; FRE, IG WAB CH, OV JU; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, BEOwab, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FS-PostAuto, fzl, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, TCS TG, tl, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WB, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

Generell:

- Wir unterstützen die Vorschläge des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes [IG WAB CH; BEOwab, Drive, fzl, jw, mm, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA]. Sauf prise en compte des remarques des professionnels de la formation à la conduite [AAE-Crec].
- Il est inconséquent d'imposer des formations complémentaires à des moniteurs de conduite avec brevet fédéral. Les exigences et les formations existantes permettent de répondre aux objectifs de qualité et de sécurité de la formation [ACS VD].

Art. 2b:

- al. 3: La transmission électronique d'attestations de cours doit être réglée de façon à avoir davantage force obligatoire [JU; OV JU].
- al. 4: Il faut exiger une obligation de conservation du contrôle des présences par le prestataire de formation, durant trois années suivant la délivrance de l'attestation [JU; OV JU].

Art. 5:

- al. 1, lettre b OMCo: Nous demandons d'adapter la condition de la pratique de conduite sans infraction comme pour les experts de la circulation [JU; OV JU].
- Les compétences de base pour entrer en formation de moniteur de conduite, d'animateur et de formateur à la conduite doivent être évaluées par un assesement [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].

Art. 10:

Abs. 2^{bis}: Fahrschulfahrzeuge der Kategorie C1 und C müssen für den Begleiter ein Kupplungspedal und ein Bremspedal aufweisen. Dies ist für viele Fahrzeuge technisch nur schwer umsetzbar. Viele Prüfungsfahrzeuge haben heute eine Handbetätigung, wie sie im gleichen Artikel für die Kategorien D1 und D vorgesehen sind. Diese Erleichterung soll auch für die Kategorien C1 und C gelten [BE].

Art. 22a:

Il faudrait toujours prendre en compte la durée nette, c'est-à-dire sans les temps de pause [JU; OV JU].

Art. 23q:

Wir sind mit der Erhöhung der Dauer des Instruktionkurses von vier auf fünf Tage nicht einverstanden [SVP].

Art. 24:

al. 4: les services automobiles n'ont pas la compétence de contrôler l'activité des moniteurs (absence de connaissance des prescriptions en matière d'enseignement). Cette tâche doit être déléguée à l'organisation du monde du travail [VD].

Art. 27 und 29c:

- Gewisse kantonale Rekursinstanzen sehen die heutige Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe für befristete Entzüge von Fahrlehrerbewilligungen als ungenügend an und schützen entsprechende, gestützt auf den geltenden Art. 26 FV ergehende Verfügungen der kantonalen Behörde nicht. Die gleiche Problematik wird sich bei den neuen Ausbildungsbewilligungen ergeben [BE, JU, LU; OV JU]. Bei der nächsten SVG-Revision sollte auf Gesetzesstufe die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen werden [BE, JU; OV JU].

- art. 29c: Pour éviter des inégalités de traitement entre les cantons, il faut fixer la durée du retrait. Trois mois [VD].

Art. 30:

En raison de la décision du tribunal fédéral 1C_45/2014 du 13 novembre 2014 sur l'OAC, selon laquelle l'OFROU ne peut (plus) décider d'exceptions individuelles et concrètes de l'OAC, les autorités cantonales y sont autorisées en vertu de l'article 106 al. 2 LCR ainsi que selon l'article 145 al. 5 du projet OAPC. Cette autorisation doit être intégrée ici aussi [JU, VD; OV JU].

Anh. 15:

Es treten wiederkehrend Probleme mit Personen auf, welche sich im Internet anbieten, ihr Fahrzeug Fahrschülern für Begleitfahrten zur Verfügung zu stellen und Fahrschüler (ohne Ausbildungsfunktion und gegen geringes Entgelt) damit zu begleiten. Die Zulässigkeit solcher nicht berufsmässiger Angebote muss geregelt werden. Die Problematik der Abgrenzung zum berufsmässigen Fahrlehrer würde durch die Begleitfunktion bei der vorgezogenen Ausbildung ab 17 Jahren erheblich verschärft [BE].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP; CH Städte, SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, BUL, cp, FMS, moto, QAED, RC, StVA TI, SVLT, SVSP, VöV, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, ERFA, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., FS-Fur, FVO, Hediger, J., IVR-IAS, Koh, MonEsch, NGO, PostAuto, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSGP

4.3.6 Fragen an die Kantone, Fahrlehrer, Fahrlehrerinnen, Moderatoren und Moderatorinnen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Änderungen (vgl. Bst. C im erläuternden Bericht)

4.3.6.1 Auswirkungen:

Gibt es aus Ihrer Sicht Auswirkungen, die im erläuternden Bericht nicht beschrieben sind?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	25	0	1
Parteien	0	0	9
Dachverbände	0	1	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	9	2	15
Übrige (nicht angeschrieben)	49	2	22
Zwischentotal	83, davon SFV: 13 IG WAB CH: 8		
Total	62	5	48

Ja: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, cp, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, OV JU, SFV, SMFV; AAE-Crec, Abegglen, P., ACS VD, am, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOB, Buchli, K., Drive, DriveGR, ERFA, FahrEng, FGLWFL, FL BeO, Forster, T., FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, fzl, Grischa WAB AG, ifB, IG BS, jw, KBAV, mm, ModEng, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), PostAuto, SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZFV, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Il est important que les modifications proposées devront nécessairement faire l'objet d'une seconde analyse approfondie avant d'imaginer qu'elles puissent être introduites d'une manière ou d'une autre. Ce n'est toutefois pas surprenant en soi au vu de la refonte complète de cette importante ordonnance [cp].
- Es ist mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass diese Verordnungsänderungen massive Auswirkungen betreffend EDV-Applikationen von Kantonen und Bund, Schulungen, Bildungskonzept für Verkehrsexperten, Prüfungsberichte, Formulare, Merkblätter, Kundeninformationen in Papier- und elektronischer Form etc. der kantonalen Behörden insbesondere die Strassenverkehrsämter und die Polizei haben und einen entsprechend grossen Anpassungsbedarf auslösen werden. Nicht zu vergessen sind auch die grossen Auswirkungen auf das Layout, das Rohmaterial, die Druckersoftware usw. betreffend den Führerausweis im Kreditkartenformat. Dafür muss vor der Inkraftsetzung des neuen Rechts die nötige Zeit zur Verfügung stehen [AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Wir sind sehr erstaunt, dass in der Zielsetzung der Vorlage die Erhöhung der Verkehrssicherheit überhaupt nicht erwähnt wird. Trotzdem wird die These aufgestellt, dass die Fahrausbildung qualitativ verbessert wird. Nach unserer Beurteilung [IG WAB CH; BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] wird die Ausbildung für Motorradfahrer verbessert, nicht aber die Aus- und Weiterbildung für Lenkerinnen und Lenker von Personewagen.
- Die massive Kürzung der Zeit für die Weiterbildung beurteilen wir als erheblichen Mangel der Vorlage [IG WAB CH; BEOB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA].
- La diminution des heures obligatoires auprès des professionnels ne va pas dans le sens d'un renforcement de la formation de base tel que mentionné dans le communiqué de presse du 28 avril 2017. Prétendre que les jeunes seront plus sûrs au volant avec moins de formation serait comme prétendre

qu'en diminuant la formation scolaire de quelques années les jeunes seraient plus instruits [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].

- La statistique (source Status : OFROU, accidents de la route enregistrés par la police USV.T.11) démontre clairement l'efficacité de la formation actuelle [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Die Zweiphasenausbildung mit der Kombination von Repression und Weiterbildung war zielführend. Zu Unrecht werden die grossen Erfolge der Verkehrssicherheit in den letzten 10 Jahren in keiner Weise auf die obligatorischen Weiterbildungskurse zurückgeführt. Eine volkswirtschaftliche Beurteilung der Unfallkosten fehlt [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, DriveGR, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, VSZTG, WAB ZCH, ZVS AG, 2PA] ebenso wie eine wissenschaftliche Studie über den Nutzen der Weiterbildungskurse [IG WAB CH; fzl].
- Les conséquences financières de ce projet sont vagues, bien trop vagues, et elles pourraient atteindre des proportions inquiétantes. Quant à la période dite de transition, aucune information concrète ne nous est fournie, alors même que cela pourrait poser de très gros problèmes à tous les acteurs concernés, et qu'il sera nécessaire de trouver des solutions adéquates, mais difficiles à trouver [cp].
- Es entstehen zusätzliche Kosten für die Transportunternehmen und Fahrlehrer aufgrund von neuen Systemen und Abläufen (Administration), welche gedeckt werden müssen (z.B. höhere Gebühren etc.) [PostAuto].
- OPERA 3 provoquera une augmentation du coût du permis de conduire au détriment de la sécurité routière, ce qui n'est pas tolérable [FRE; am, MonAll, MonEsch, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Le Parlement ne peut pas exiger que l'économie privée investisse et qu'ensuite l'OFROU change les règles du jeu sans laisser un délai convenable pour amortir les investissements réalisés [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- Pourquoi en plus créer des différences d'apprentissage entre voitures, motocycles, tracteurs, camions et cars alors qu'ils roulent ensemble [AAE-Crec].
- La modification de loi proposée va à l'encontre des objectifs prioritaires de la Confédération et des milieux routiers, notamment au regard de via sicura et des statistiques actuelles qui montrent une réduction des accidents chez les jeunes conducteurs depuis l'entrée en vigueur du permis de conduire actuel. Le projet présenté introduit des inégalités de traitement, dévalorise les formations professionnelles et introduit de la concurrence déloyale sur le marché. Le report d'une partie des coûts administratifs sur le secteur privé est certain et inacceptable, car il sera reporté sur les élèves conducteurs qui verront le prix de la formation augmenter [ACS VD].
- Die (Erhöhung) der Verkehrssicherheit ist in der Zielsetzung nicht enthalten. Daher ist der vorliegende Entwurf der PZV nur zu einer administrativen Anpassung der gesetzlichen Regelungen und darin wird hauptsächlich den Anliegen der Politiker Rechnung getragen (eine Ausbildung muss kürzer und billiger werden). Leider leidet unter diesen Aspekten einzig die Verkehrssicherheit. Volkswirtschaftlich betrachtet profitieren alle von einer Reduktion der Unfälle. Da ist eine Reduktion der Ausbildungskosten für eine seriöse Fahrausbildung von wenigen Franken wirklich nicht begründbar. Mit einer guten Fahrausbildung können die Unfallkosten um mehrere hunderttausend Franken, oder sogar Millionen, reduziert werden [KBAV].
- Aus der Sicht der Kantone ist die Durchführung der Qualitätssicherung zu wenig konkret beschrieben. Auf Grund der Erfahrungen in den letzten ca. zehn Jahren bei der Zweiphasenausbildung, der Fahrlehreraus- und -weiterbildung sowie der Chauffeurweiterbildung sollten für alle Aufgaben der Kantone gemäss Art. 136 PZV gleiche Grundlagen (Qualitätsstandards, Prozesse) gelten [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- art. 60 et 61: Toutes les courses d'apprentissage pour toutes les catégories se font sous la responsabilité d'un moniteur de conduite qui devra enseigner toutes les phases techniques et de comportements de la conduite avant de présenter lui-même l'élève à son examen pratique. L'accompagnateur: On sait ce qu'il ne doit pas faire grâce à cet article de loi. Mais en fait qui est-il ? Comment travail-t-il ? Comment enseigne-t-il ? Quand intervient-il dans la formation de base de l'apprenant ? Sous quelle surveillance ? Quelles sont ses compétences et responsabilités, civiles et pénales envers l'élève ? [AAE-Crec].

- Durch die vorgeschlagenen Änderungen würden zum Teil deutlich höhere Aufwände in personeller, organisatorischer und finanzieller Hinsicht entstehen. Wenn schon Änderungen eingeführt werden sollen, dann wären klar eine Vereinfachung und eine Angleichung an die Nachbarländer nötig. Daher sollen nicht Vorschriften eingeführt werden, die viel weiter gehen als in der EU Führerscheinrichtlinie. Eine völlige Umgestaltung des heutigen Regelwerks ist nicht zwingend erforderlich. Punktuelle Anpassungen des heutigen Rechts, namentlich gezielte Anpassungen, wo die Aussicht besteht, einen starken Mehrwert hinsichtlich Effektivität und Effizienz der Führerzulassung zu realisieren, sollten im Vordergrund stehen. Die aktuell erforderlichen Investitionen des einzelnen Fahrschülers sind in einem akzeptablen Rahmen und brauchen nicht gesenkt zu werden. Vor allem nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit. Die Auswirkungen der digitalen Transformation auf die Fahrausbildung sowie die Möglichkeiten des eGovernments im Datenverkehr werden in der Vorlage kaum berücksichtigt [BE].
- Wir betonen ausdrücklich, dass sämtliche Stellungnahmen aus Sicht einer seriösen Ausbildung der Fahrschüler/innen und damit der Verkehrssicherheit getroffen wurden [SFV, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, Drive, FGLWFL, FZ, jw, KBAV, mm, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, ZFV]. Die unter C.1. formulierten «tröstenden Worte» bezüglich möglicher finanzieller Einbussen und deren Kompensation sind für den SFV / ZFV irrelevant [SFV, SMFV; Abegglen, P., APSR-JU, ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, UFV, ZFV].
- Diese ganzen Neuerungen sind nicht im Sinne einer Steigerung der Verkehrssicherheit. Wieso werden nicht die sinnvollen Elemente des deutschen Fahrschulsystems mit unserer Laienfahrschule kombiniert? [FL BeO].
- Wie wird die Begleitperson definiert? Welche Auflagen bestehen hinsichtlich der Fahrzeugausrüstung für Fahrzeuge welche von Laienbegleitern verwendet werden? Die Fahrlehrer werden zu Notbremsidioten und Ecofahridioten degradiert, nämlich als für die einzigen zwei obligatorischen Fahrmodule Bremsen und umweltschonendes Fahren [Buchli, K., FahrEng, Grischa WAB AG].
- Ausbildungsheft: Die Rollen von (Laien-) Begleitpersonen und Fahrlehrer/innen muss klar bleiben: Fahrlehrer/innen bilden professionell aus und Begleitpersonen begleiten einem Fahrschüler/in. Fussballfans sind noch lange keine Trainer, auch wenn sie es immer besser wissen (wollen), auch dann nicht, wenn ihnen Taktiken und Regeln bekannt sind [KBAV].
- Dass Neulenkende, wie auch langjährige Fahrer/innen die Notbremsung nicht immer bestmöglich Anwenden hat nichts mit der Ausbildung in der ersten Phase zu tun. Dies liegt mehr darin, dass dieses Bremsen nicht immer wieder geübt wird. Weiter ist zu berücksichtigen, dass Neulenkenden vielfach schlicht und weg die Erfahrung für das Abschätzen einer kritischen Situation noch fehlt. Dass eine Notbremsung notwendig ist wird (oder kann) in einer kritischen Situation nicht immer im allerersten Moment festgestellt werden [KBAV].
- Die Aussage zur energieeffizienten Fahrweise ist ein Affront gegenüber unserem Berufsstand und darf so nicht unkommentiert im Raum stehen gelassen werden. Um das energieeffiziente Fahren optimal umsetzen zu können braucht es viel Fahrerfahrung. Wenn schon ein Beitrag zur Energiestrategie 2050 geleistet werden soll, dann müssten alle Fahrer/innen diese Fahrweise anwenden (müssen) und da wäre das viel grössere Potential vorhanden (Reduktion des Treibstoffverbrauchs bei langjährigen Fahrer/innen ist bis zu 50% möglich!) [KBAV].
- Die beiden Lektionen lassen sich nicht ohne weiteres in den normalen Fahrunterricht eingliedern. Um die Anforderungen gern. Anhang 9 erfüllen zu können müssen die Infrastrukturen und die benötigten Messgeräte vorhanden sein [KBAV].
- Es werden absolut keine volkswirtschaftlichen Überlegungen gemacht. Dass bei einzelnen Personen und/oder Institutionen Mehrkosten entstehen ist gegenüber einer möglichen (drastischen?) Reduktion der Unfallkosten absolut vernachlässigbar. Ebenfalls werden sich die Kosten für die Fahrschüler/innen nicht reduzieren, da sich die Kosten der beiden obligatorischen Fahrlektionen nicht mit denjenigen von zwei normalen Lektionen vergleichen lassen (u.a. werden zusätzliche Infrastrukturen und Messgeräte benötigt) [KBAV].
- Die Aussage «Da sie dadurch aber besser auf die praktische Führerprüfung vorbereitet werden, reduziert sich das Risiko, dass sie die Prüfung (mit den entsprechenden Kosten) wiederholen müssen.» ist nicht stichhaltig. Es ist sehr selten, dass eine Notbremsung anlässlich der Führerprüfung

negativ bewertet werden muss. Ebenfalls ist der heute ausgebildete Fahrstil bereits auf die Energieeffizienz ausgerichtet, so dass auch dieser Punkt an einer Führerprüfung praktisch nie zu einem negativen Resultat führt [KBAV].

Nein: CH Städte; TCS, VSFB; Gusev, A., Lancashire, G.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS, SVP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, FMS, moto, Pro Velo, QAED, RC, StVA TI, SVSP, 2rad; Agro, Deuschle, F., Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Hediger, J., IVR-IAS, KiF, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, VfV, VSFP, VSZG, WB

4.3.6.2 Planung der Umsetzung:

Sind Sie mit einer Staffelung des Inkrafttretens der neuen Vorschriften einverstanden?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	22	3	1
Parteien	0	0	9
Dachverbände	1	0	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	10	4	11
Übrige (nicht angeschrieben)	28	24	18
Zwischentotal	61, davon SFV: 14 IG WAB CH: 8		
Total	39	31	40

Zustimmung: AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; CH Städte; asa, FMS, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, SFV, StVA TI, SMFV, VSFB; AAE-Crec, APSR-JU, ASMCTI, aw, BEOwab, ERFA, FGLWFL, Forster, T., FZ, fzl, Gusev, A., KBAV, Lancashire, G., MonESch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, SFV ZG, TCS AG, TCS TG, UFV, VAZ, VerTug, VSZG, VSZTG, WAB ZCH, WeiPor, ZVS AG, 2PA

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Eine Staffelung des Inkrafttretens wird begrüsst [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Der Inhalt und die zeitliche Abfolge der einzelnen Pakete muss in enger Absprache mit den Kantonen bestimmt werden [AG, AR, BE, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Streichung des heutigen Artikel 9 Absatz 4 VZV sollte möglichst rasch in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Eine abschliessende Beurteilung der Realisierungsschritte ist nur möglich, wenn ein Entwurf zur staffelweisen Umsetzung vorliegt [BE].
- Der Aufwand für die Umsetzung darf nicht unterschätzt werden. Es ist deshalb für die Umsetzung genügend Zeit einzurechnen [BE, LU].
- Die neue Regelung der Führerausweiskategorien soll vorab eingeführt werden. Eine sehr schnelle Lösung ist nötig für die 50 cm³-Fahrzeuge, damit diese ab 14 Jahren (Eventualantrag: 15 Jahre) gefahren werden dürfen. Dasselbe gilt für 125cm³-Fahrzeuge für 16-Jährige. Ansonsten entsteht eine Lücke bei den Fahrzeugen, die ausserorts im Verkehr voll mithalten können [FMS, moto, StVA TI].

Ablehnung: JU, VD, VS; cp, FRE, OV JU, TCS; Abegglen, P., ACS VD, am, Buchli, K., Drive, DriveGR, FahrEng, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, Grischa WAB AG, IG BS, ifB, jw, mm, ModEng, MonAll, MonLin, MonLui, PostAuto, tl, Val, WB, ZFV

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge:

- Une entrée en vigueur globale est préférable et générera moins de travail administratif, adaptation informatique et générera moins de sources d'erreur [JU; OV JU].
- Il paraît trop compliqué de faire entrer en vigueur cette nouvelle ordonnance de manière échelonnée. Il va être difficile de faire appliquer, à des collaborateurs polyvalents, tant l'OAC que l'OAPC pour une même matière (prescriptions relatives aux permis de conduire). Nous préconisons une entrée en vigueur de l'OAPC en une seule fois, avec toutefois un délai suffisamment long entre son adoption par le Gouvernement et son entrée en vigueur, pour la mise en œuvre dans les services [VD].
- Il sera plus facile – même si cela va demander un investissement de temps important – de procéder à une modification unique du système informatique et pas à plusieurs modifications successives. Il en va de même de la formation du personnel [VD].
- Un échelonnement de l'entrée en vigueur provoquerait trop de situations transitoires pour les systèmes informatiques, les collaborateurs des autorités cantonales et des clients [VS].
- Nous pensons qu'une nouvelle procédure de consultation devrait avoir lieu une fois que toutes les remarques faites par les parties concernées auront pu être traitées. Cela sera seulement à ce moment-là qu'il sera opportun de se poser la question [cp].
- Le projet ne doit pas être mis en oeuvre dans sa forme actuelle [ACS VD].
- Keine Staffelung [FS-PostAuto]. Besser genügend Zeit für die Umsetzung lassen und die Einführung frühestens 2022 [FS-Fur, FVO].

Keine Stellungnahme / nicht betroffen: GE; BDP, CVP, FDP, glp, JCVP, JDCVr, JFDP, SPS, SVP; SBV-USP; ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, ATE - VCS, bfu, BUL, Pro Velo, QAED, RC, SVSP; Agro, Emergency, FahrWet, FAid, fctsa, Frei, E., Hediger, J., IVR-IAS, Koh, NGO, Reasco, SanA, Spatz, R., SRC, ssb, SSK, Vfv, VSGP

4.3.7 Übrige Bemerkungen

Die übrigen Bemerkungen zum E-PZV (vgl. Bst. B Ziff. 1 des Fragenkatalogs) werden im Anhang aufgeführt. Dieser enthält ausserdem Bemerkungen und Anträge, die nicht mit dem Fragenkatalog retourniert, sondern separat formuliert wurden.

4.4 Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11)

Kantone	4
Parteien	0
Dachverbände	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	1
Übrige (nicht angeschrieben)	3
Zwischentotal	8
Total	8

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: AR, BE, GR, VD; ACVS; FS-PostAuto, OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug

Art. 3b:

al 1: Ajouter les équipements de sécurité adaptés et de qualité si la volonté est d'exiger de tels équipements tout le temps (cf. 1.1) Comment déterminer ce que l'on entend par « de sécurité et adapté » ? Il faut pas que cela soit subjectif pour les experts au moment de l'examen [VD].

Art. 17:

Abs. 3: Es muss ergänzt werden, dass für Lernfahrten eine längere Strecke Rückwärtsfahren erlaubt ist [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].

Art. 27

- Bei Lernfahrten mit Fahrzeugkombinationen sollte das Mitführen von Passagieren erlaubt sein. Beispielsweise ist es heute nicht erlaubt, auf einer Lernfahrt mit Wohnwagen oder Anhänger für Gartenbau mit der Kategorie BE weitere Personen (z.B. andere Gartenbaumitarbeiter oder Ehepartner) mitzuführen [AR, GR; ACVS].
- Abs. 2 sollte vollständig in die PZV übernommen werden [AR, BE, GR; ACVS]. Die Hand- oder Feststellbremse ist die einzige Möglichkeit der Begleitperson, im Notfall direkt auf die Fahrzeuggeschwindigkeit Einfluss zu nehmen [AR, GR; ACVS]. Dass ein Kommando zum sofortigen Anhalten ausreicht, ist unrealistisch und kann sogar zu gefährlichen Situationen führen [BE].
- Streichung Artikel 27 Absatz 1 VRV: In den Strafbestimmungen der PZV sollte analog zu Art. 96 VRV eine allgemeine Strafnorm eingeführt werden. So ist beispielsweise ein Verstoss gegen Art. 63 Abs. 1 E-PZV nicht mehr strafbar (Nichtanbringen L-Schild), da die PZV dazu keine Strafnorm vorsieht. Die bisherige Strafbarkeit dieser Übertretung beruht auf Art. 27 Abs. 1 VRV i.V.m. Art. 96 VRV. Art. 27 würde gemäss dem Vorschlag wegfallen [AR, GR; ACVS].
- Da immer mehr Fahrzeuge mit elektrischen Feststellbremsen ausgerüstet werden, ist für die Sicherheit der Verkehrsexperten erforderlich, dass die Prüfungsfahrzeuge mit Doppelpedalen versehen sein müssen [BE].

4.5 Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrsversicherungsverordnung (SR 741.31)

Es wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

4.6 Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41)

Kantone	1
Parteien	0
Dachverbände	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	0
Übrige (nicht angeschrieben)	3
Zwischentotal	4
Total	4

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: VD; OFV (AR, AI, SG, TG), SoB, VerTug

- Art. 136: Art. 136 al. 1^{quater}: Dès le 15.01.17, cet alinéa 1^{quater} concerne les véhicules équipés de chenille. Il faut donc lire l'art. 136 al.1^{ter} [VD].
- Prüfungsfahrzeuge der Kategorie B müssen zwingend mit Doppelpedalen, Zusatzspiegel und ablesbarer Geschwindigkeit vom Beifahrersitz ausgerüstet sein [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].
- Die Fahrtschreiberausrüstung für Schulbusse wird generell aufgehoben. Schulbusse müssen aber als das zugelassen und eingetragen werden. Nutzungsänderungen führen zu einem Einbau des Fahrten-schreibers [SoB].

4.7 Stellungnahmen zur Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (SR 741.51)

Kantone	21
Parteien	1
Dachverbände	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	8
Übrige (nicht angeschrieben)	14
Zwischentotal	44, davon SFV: 8
Total	36

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: AG, AR, BL, BS, FR, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; SPS; asa, ATE - VCS, bfu, KKJPD, MFK BS, OV JU, Pro Velo, SFV; ASMCTI, aw, Gusev, A., FGLWFL, FS-Fur, FS-PostAuto, FVO, FZ, KBAV, MonEsch, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV, VerTug

Generell:

- Nachdem hier die meisten Artikel nicht geändert werden, begrüßen wir, dass die bisherigen Artikelnummern beibehalten werden. Dies erspart den Vollzugsbehörden entsprechende Anpassungsarbeiten [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Wie in der deutschen Sprache die Abkürzung «VZV» sollte auch in den anderen Landessprachen die bisherige Abkürzung beibehalten werden, weil sonst allein wegen dieser Abkürzung umfangreiche Anpassungsarbeiten erforderlich werden [AG, BL, BS, FR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Il serait plus judicieux de créer une nouvelle ordonnance vu que le titre et l'objet sont modifiés; il n'est pas adéquat de se retrouver avec une ordonnance dont la majorité des articles sont abrogés [VD].

Art. 28 ff.:

Nach der Probezeit sollen Inhaber der Kategorie B ohne weiteres (Vertrauensarzt etc.) dazu berechtigt sein, die Zusatztheorieprüfung für die Kategorie D1 abzulegen. Nach bestandener Zusatztheorieprüfung soll die Kategorie D1 beschränkt auf 3.5t, nichtgewerbsmässigen Personentransport und Binnenverkehr erteilt werden. Inhaber, welche die Kategorie D1 mit diesen Beschränkungen erhalten haben und diese Beschränkungen aufheben wollen, haben die Kategorie D1 im ordentlichen Verfahren zu erwerben. Grund: Vom fahrerischen her unterscheidet es sich nicht, ob man den Transporter oder den Minibus desselben Modells fährt. Dazu hat man auch in den drei Jahren davor bewiesen, dass man ein Fahrzeug verantwortungsvoll führen kann. Zudem ist das Fahren mit Fahrgästen gar nicht Bestandteil der praktischen Prüfung der Kategorie D1 [Gusev, A.]

Art. 34:

Personen, welche die medizinischen Mindestanforderungen nicht erfüllen, dürfen keine Motorfahrzeuge führen [OFV (AR, AI, SG, TG), VerTug].

Art. 82:

Geltende VZV: Es besteht ein praktisches Bedürfnis, dass hier ein zusätzliches Kontrollschild eingeführt wird. Dieses soll für das Anbringen an Anhängen hinten an Fahrzeugen dienen, welche das hintere Kontrollschild des Fahrzeuges verdecken. Dieses neue Kontrollschild soll sich im Aussehen von den übrigen Kontrollschildern klar unterscheiden z.B. durch eine auffällige Farbe [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 88a:

Die Nutzung einer Handschaltung sollte unter «geschützten Bedingungen» (begleitetes Fahren) geübt werden. Bei der praktischen Prüfung sollte zudem nachgewiesen werden müssen, dass diese Technik

vollständig beherrscht wird, bevor jemand selbständig ein handgeschaltetes Auto steuern darf [SPS; ATE - VCS, bfu, Pro Velo].

Art. 143:

Abs. 1 Bst. b: An den neu vorgeschlagenen Wortlaut von Artikel 150 Absatz 4 E-VZV anpassen [AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 150:

- «Duplikat» ist wie beim Führerausweis im Kreditkartenformat auch beim Fahrzeugausweis nicht mehr sinnvoll, weil beim Ausstellen eines neuen Fahrzeugausweises nach Verlust eines Fahrzeugausweises im MOFIS das Datum des neuen Fahrzeugausweises eingetragen wird. Absatz 4 analog zu Artikel 86 Absatz 2 E-PZV formulieren [AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- al. 6: Parle de dérogations générales et abstraites alors que volonté OACP (et jurisprudence), c'est des dérogations individuelles et concrètes. A corriger [VD].
- Abs. 8: Wie verhält es sich betreffend Kabotageverbot? Gibt es diesbezüglich keine Ungereimtheiten? [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 151i

Beim ASTRA ist ein Antrag der asa auf Anpassung des geltenden Artikel 83 Absatz 3 Buchstabe d VZV hängig. In der Folge kann diese Bestimmung gestrichen werden. Zudem wäre die Frist zur Abgabe der alten Kontrollschilder in Artikel 151i «bis zum 31. 12. 2017» bereits überholt, da in den Weisungen des ASTRA vom 14. Juni 2017 zur Erteilung neuer Kontrollschilder für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge diese Frist bis 31. Dezember 2021 verlängert wurde [AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 153

- A abroger vu que ces dispositions sont déjà abrogées par l'OAC [VD].
- Die Formulierung «insbesondere» impliziert, dass es sich hier nur um eine Auswahl von Beschlüssen handelt. Diese Formulierung muss aus rechtsstaatlichen Überlegungen gestrichen werden, oder es müssen sämtliche Beschlüsse aufgeführt werden, die aufgehoben werden. Dies ist unklar, da v.a. im Vorentwurf zur PZV nur einige wenige genannt waren [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 154:

Abs. 1 aufheben [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), UFV]. Abs.2. zu nennen macht nicht Sinn, da er bereits in Kraft ist [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), UFV].

4.8 Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über das Fahrberechtigungsregister (SR 741.53)

Kantone	16
Parteien	0
Dachverbände	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	3
Übrige (nicht angeschrieben)	1
Zwischentotal	20
Total	20

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS; SoB

- Art. 5a Abs. 3: Die Anpassungen in dieser Bestimmung werden ausdrücklich begrüsst, weil sie die rechtlichen Grundlagen für die zentrale Wahrnehmung aller ihrer Qualitätssicherungsaufgaben durch die kantonalen Behörden über SARI vervollständigen [AG, AR, BS, FR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Für Transporte mit Schulbussen der Kategorie B ist keine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport erforderlich [SoB].

4.9 Stellungnahmen zur Änderung der Verordnung über das automatisierte Administrativmassnahmen-Register (SR 741.55)

Kantone	1
Parteien	0
Dachverbände	0
Übrige Organisationen(angeschrieben)	0
Übrige (nicht angeschrieben)	0
Zwischentotal	1
Total	1

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: AI

Der Führerausweis der Kat. F berechtigt weiterhin zum Führen von geschwindigkeitsreduzierten Personenwagen, welche als Motorkarren eingelöst werden und mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ein erhebliches Verkehrshindernis darstellen. Mit der vorliegenden Verordnungsänderung ist dem ein Riegel zu schieben, indem eine entsprechende Einschränkung in die Verordnung aufgenommen wird.

1 E-PZV (Verordnungstext)

Kantone	24
Parteien	3
Dachverbände	1
Übrige Organisationen(angeschrieben)	20
Übrige (nicht angeschrieben)	38
Zwischentotal	86, davon SFV: 19 IG WAB CH: 6
Total	61

Bemerkungen, Kritiken, Vorschläge: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; glp, JCVP, JDCVr; SGV; ACS, ACVS, AGVS, asa, ASTAG, bfu, BUL, FMS, FRE, IG WAB CH, KKJPD, MFK BS, moto, OV JU, QAED, SFV, StVA TI, TCS, VSFB, VöV; AAE-Crec, am, ASMCTI, aw, Baroffio, G., Drive, Emergency, ERFA, FAid, fctsa, FGLWFL, FZ, fzl, IVR-IAS, jw, KBAV, Koh, mm, MonAll, MonLin, MonLui, OFV (AR, AI, SG, TG), Reasco, SanA, SF, SRC, ssb, SSK, TCS TG, tl, UFV, Val, VAZ, VerTug, VSZTG, ZFV, ZVS AG, 2PA

Allgemein:

- Es sind mobile Lösungen für die Kontrollorgane zu schaffen, welche schon im Rahmen der Einführung des Führerausweises im Kreditkartenformat (2003) zurückgestellt wurden. Mit Inkrafttreten der PZV soll das Thema Kartenleser wieder aufgenommen werden [LU].
- Durch die neue Vorschrift, dass der Lernfahrausweis unbeschränkt gültig ist und man ihn mindestens ein Jahr haben muss, besteht die Gefahr, dass die Jungen ihn bestellen, liegen lassen und dann doch innert kurzer Frist das Autofahren erlernen wollen – ohne entsprechend lange Übung. Es sollte kontrolliert werden, dass möglichst viel geübt wird. Mit dem momentanen Vorschlag des ASTRA ist dies nicht der Fall. Das von der bfu erarbeitete Logbook -Fahrausbildung wäre das taugliche Kontrollinstrument. Dieses Logbook zeichnet alle Ausbildungsleistungen auf und visualisiert den individuellen Stand der Ausbildung quantitativ und qualitativ. Es kann mit oder ohne Fahrlehrer eingesetzt werden. Bei Prüfungsanmeldung soll – im Sinn einer formalen Bedingung - belegt werden, dass man mit dem Tool gearbeitet hat [bfu].
- Die Zielsetzung betreffend Verkehrssicherheit ist nicht immer klar ersichtlich, z.B. Anhang 10 Ziffer 5: «Fahrgäste möglichst sicher und komfortabel» müsste geändert werden in: «Fahrgäste sicher und möglichst komfortabel». Sicherheit muss oberste Priorität haben! [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Die Lernenden müssen vor der ersten Theorieprüfung der örtlichen Landessprache mächtig sind. Fremdsprachige Lernende müssen einen Nachweis im schriftlichen über mindestens Niveau A2 und im mündlichen einen über B1 des Europäischen Sprachenportfolios erbringen (Gleichbehandlung und Integration) [ZFV].

Art. 3:

Die neu vorgeschlagene Regelung mit der Berechnung des Wohnsitzes für den Umtausch des Führerausweises durch die unkritische Übernahme der EU-Richtlinie innerhalb von einem Jahr nach Wohnsitzwechsel in die Schweiz ist im Gegensatz zur heutigen Regelung viel zu kompliziert und nicht verständlich. Es ist zu befürchten, dass Ausländer, die den Führerausweis nicht umgetauscht haben, gemäss dem missverständlichen Wortlaut von Art. 105 E-PZV schon nach 6 Monaten gebüsst würden [ACVS].

Art. 6:

Es bestehen keine sachlichen Gründe für eine Dispensation von Bewerbern für die Kategorien AM, F, G und M vom Nothilfekurs. Auch sie nehmen am öffentlichen Strassenverkehr teil, haben Verantwortung zu tragen und können als erste an Unfallstelle eintreffen [OW].

Art. 8:

- Abs. 2: Das Erfüllen der Mindestanforderungen bezüglich Sehschärfe wird bei Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist, in der Praxis gar nie kontrolliert und stellt auch sonst kein Praxisproblem dar. Streichen [BE].
- Abs. 5: Der Behörde muss die Möglichkeit gegeben werden vor Beginn einer Fahrausbildung die charakterliche Eignung im Zweifelsfalle abklären zu können: Wer einen Führerausweis erwerben will, muss einen Strafregisterauszug vorlegen [VSFB; KBAV].

Art. 12:

Das Alter für die Kategorie Mofa (E-Bike) sollte auf 13 Jahre herabgesetzt werden [GL, LU]. Die Schulentlassung erfolgt heute bereits oft mit 15 Jahren und an vielen Orten werden die Oberstufen-Schulen zusammengelegt, d.h. die Schulwege werden länger [LU].

Art. 12, 14 und 35:

Autoriser les quadricycles légers à moteur dans la catégorie F (ou éventuellement dans la cat. AM) pour qu'une personne qui à un tel véhicule puisse apprendre et passer l'examen pratique avec ce véhicule car sinon il n'y a pas de catégorie de permis qui le permettra [NE].

Art. 12 – 37:

- Alle befristet auszustellenden Lernfahrausweise sollen 18 Monate gültig sein [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Wegen der Wintersperre bei den Motorradkategorien befürworten wir für die Kategorien, die eine unbegleitete Lernfahrt erlauben, eine zweijährige Gültigkeitsdauer der Lehrfahrausweise. Ausnahmen davon sind die Kategorien G und F, die jeweils 6 Monate Gültigkeit haben sollen [BE].
- Nous demandons que tout les permis d'élève conducteur à délivrer pour une durée limitée selon le nouveau droit, aient une validité harmonisée [JU; OV JU].
- Nous proposons comme durée de validité du permis d'élève conducteur des personnes devant être accompagnés lors de courses d'apprentissage: 5 ans [NE].
- Dies führt zu einer deutlichen Vereinfachung für die Lernfahrausweis-Antragsteller und -Besitzer sowie für die kantonalen Behörden [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Es können auch viele heute auftretenden Fragen und Unklarheiten vermieden werden [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art.14 Abs. 3:

- Nous proposons de renoncer à l'examen pratique pour la catégorie AM (idem idem dir. 2006/126/CE art. 4 chiffre 6 let. a). Ceci par analogie à la catégorie M qui permet d'utiliser des cyclomoteurs avec assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Mais, nous proposons qu'il soit obligatoire de suivre un cours d'instruction pratique de base spécifique pour l'obtention du permis AM [NE].
- Nous proposons l'âge de 16 ans pour les quadricycles légers à moteur (idem dir. 2006/126/CE art. 4 ch. 2). Selon notre interprétation de OAPC, il nous semble pas possible d'obtenir un permis d'élève qui permet de circuler uniquement avec un quadricycle léger à moteur [NE].

Art. 15, 16 und 17:

- La durée de validité du permis des catégories moto est de 12 mois et il n'y a plus l'obligation de suivre l'IPB durant les quatre premiers mois. Ce qui n'est pas en adéquation avec la sécurité routière [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val, ZFV].
- Contrairement à ce que mentionne le communiqué de presse, la suppression du code 78 n'est pas explicitement évoquée dans cette consultation. Toutefois, pour des raisons évidentes de sécurité, nous nous y opposons. [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, Val]

Art. 18

- Bei der Kombination Zugfahrzeug der Kat. B und Anhänger der Klasse O₃ oder O₄ wofür ein Führerausweis der Kategorien C1E/CE notwendig wäre, wird aufgrund des höheren Gewichts des Anhängers neu ein CZV-Fähigkeitsausweis für das Ausland benötigt. Dies erfordert in SARI aufwändige Anpassungen für wenige Fälle [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Auf den Binnenverkehr beschränken [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Regelung überdenken [BL].

Art. 19:

- Kategorien F und G nicht schenken [AR, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS], da das Lenken dieser Fahrzeugkategorien höhere Anforderungen beinhaltet [ZG].
- Kleinmotorfahrzeuge (Leergewicht max. 550 kg) haben mit Fahrzeugen der Unterkategorien F und G nichts gemeinsam. Die Fahrberechtigung von B1 auf Kategorien F und G zu belassen, ist deshalb nicht mehr zeitgemäss [BUL].

Art. 19 und 20:

Elektro-Rikschas sind in der Kategorie B nicht am richtigen Ort. In Artikel 36 tauchen sie zudem in der Kategorie F auf [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Elektro-Rikschas gehören ausschliesslich in die Kat. B1 [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 20:

- let. d: Cette lettre est inutile vu que la catégorie F donne le droit de conduire des vélos-taxis électriques et que la catégorie F est obtenue avec la catégorie B [VD].
- Bst. e: Die Begriffe «Privatperson» und «Laienbegleitung» müssen präzise definiert bzw. voneinander abgegrenzt werden. Der Begriff «Bevölkerungsschutz» ist genau zu definieren bzw. gemäss Bevölkerungsschutzgesetz zu verwenden [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Art. 21:

- Abs.1 zweiter Satz: Es sollte vermieden werden, dass Inhaber der Lernfahrausweise der Kategorien B und BE nach Bestehen der Führerprüfung der Kategorie B den Strassenverkehrsämtern den Lernfahrausweis der Kategorie BE zum Eintrag der neuen 18-monatigen Befristung vorlegen müssen (überall die gleiche Frist wie Motorrad). Diese nachträgliche Befristung sollte von Anfang an im Lernfahrausweis der Kategorie BE eingetragen werden. Dieses Vorgehen sollte sinngemäss auch bei den anderen Anhänger kategorien vorgesehen werden [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Abs. 3: Erster Satz genügt. Sätze 2 und 3 streichen [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 22:

Abs. 1: Definition C2: Richtig wäre mehr als 7'500 kg. Für Wohnmotorwagen unter 7500 kg ist die Kategorie C1 zu erlangen. Diese Unterscheidung ist wichtig, da die meisten Wohnmotorwagen ein Gesamtgewicht von weit unter 7500 kg aufweisen und die Kandidaten somit für die praktische Prüfung ein Fahrzeug mieten müssten, das mehr als 7500 kg Gesamtgewicht aufweist [BE].

Art. 22 – 34:

Beim Erwerb von Motorwagen-Kategorien für den Personentransport sollten keine Kategorien für den Sachentransport geschenkt werden und umgekehrt. Es bedarf einer klaren Trennung analog CZV oder wie zwischen den Kategorien D und C [SO].

Art. 23:

- Abs. 4: Beim Bestehen der Führerprüfung der Kategorie C1 darf nicht auch die Kategorie C2 erteilt werden, weil sie Einsatzfahrzeuge unabhängig von Gesamtgewicht und Platzzahl umfasst [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZH; asa, ACVS, KKJPD, MFK BS].
- al. 3: Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire ? A éclaircir [VD].

Art. 24:

- Abs. 3: Im zweiten Satz kann die Kategorie BE gestrichen werden, die besitzt der Inhaber der Kategorie C1E bereits [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- al. 3, let. b: Vu que l'autorisation figure dans l'article 23 alinéa 4 lettre d (cat. C1) et que la catégorie C1 est obligatoire pour obtenir la catégorie C1E: Supprimer « des véhicules vides de la catégorie D1 » [VD].

Art. 26:

al. 3 : Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire ? A éclaircir [VD].

Art. 27:

- Im zweiten Satz ist noch Kategorie BE anzuführen [SO].
- La catégorie C1E donne le droit de conduire des ensembles de véhicules de la catégorie B avec une remorque de plus de 3500kg mais de moins de 12000kg. Vu que la catégorie CE donne la catégorie C1E, pas nécessaire d'ajouter ce droit [VD].

Art. 28:

Wir beantragen, dass:

- die Kategorie D1 zur Durchführung von Schülertransporten mit Kleinbussen, die mehr als 16 Sitzplätze haben, berechtigt [NW, OW, TI; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, Stud, VSBL LU, VSL LU]. Aufgrund der Verschärfung des Fahrausweisregimes nahm die Zahl der Schulbusfahrer seit 2003 ständig ab. Zurückzuführen ist dies darauf, dass kaum jemand die (teure) Kategorie D erwirbt, um damit lediglich ein 30 bis 50%-Arbeitspensum als Schulbusfahrer zu leisten, und andererseits, weil viele altrechtliche D1/Code 106-Inhaber nicht mehr berufstätig sind. Es fehlen somit immer mehr nachrückende Fahrer für die entsprechenden Schülertransporte. [NW, OW; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV; Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH]. Als Alternative haben die Schulen die Transportleistungen extern einzukaufen, was sich kostenmässig niederschlägt und Synergien mit anderen Tätigkeiten im Schulbetrieb (Hauswarte, usw.) verunmöglicht [NW];
- die Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern für Schulbusse aufgehoben wird [OW, NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, VSBL LU, VSL LU], weil Kleinbusse über 16 Plätze von der ARV 2 ausgenommen sind [NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, SchulenH]; und
- für Transporte mit Schulbussen der Kategorie B keine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport mehr notwendig sein soll [OW, NW; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH, VSBL LU, VSL LU]. Schulbusfahrer der Kategorie B, die direkt bei einer Schule angestellt sind (z.B. ein Hauswart), benötigen keine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport. Dies im Gegensatz zu privaten Transportunternehmen (oder Privatpersonen, z. B. Hausfrau/-mann), die im Auftrag der Schule die Schülertransporte durchführen und eine Bewilligung besitzen müssen. Diese Ungleichbehandlung ist stossend, weil im Ergebnis die gleichen Personenbeförderungen durchgeführt werden [NW, OW; CH Gemeinden; ASTAG; ACF - FGV, Cumün Z, Gem OÄ, SchulenH].

Art. 29:

- al. 4: Il faut avoir le permis de conduire de la catégorie B pour avoir un permis d'élève de la catégorie D1. Dans quel cas un permis d'élève est caduc et ne permet pas de passer l'examen théorique complémentaire ? [VD]

- Abs. 5: Nach Bestehen der praktischen Führerprüfung Kategorie D1 wird ebenfalls die Kategorie C2 erteilt. Dies ist ein Fehler. Auch bisher erhielten die Besitzer der Kategorie D1 nicht automatisch den Eintrag 118. Für die Kategorie C2 benötigt es andere Fahrzeuge (grösser und schwerer) als bei der Kategorie D1 [BE, VD].

Art. 30:

Abs. 3: Im zweiten Satz kann Kategorie C1E gestrichen werden, die besitzt der Inhaber der Kategorie D1E bereits [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 31:

al. 2: La partie relative à la durée de retrait avant d'obtenir le permis d'élève n'est pas claire [VD].

Art. 32:

al. 3: La catégorie DE donne le droit de conduire des ensembles de véhicules de la catégorie B avec une remorque de plus de 3500kg mais de moins de 12000kg. Vu que la catégorie DE donne la catégorie C1E, pas nécessaire d'ajouter ce droit [VD].

Art. 35:

- Prüfen, ob bei der Kategorie F nicht eine Beschränkung für das höchstzulässige Gesamtgewicht eingeführt werden soll [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS,], nachdem mit der Kategorie F heute Motorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h ohne spezifische Gewichtsbeschränkung geführt werden können und damit ohne Kategorie C und ohne CZV-Fähigkeitsausweis [AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Die Leichtmotorfahrzeuge sind in der Kategorie F explizit ausgenommen. Es ist jedoch unverständlich, weshalb jemand, der im Besitz der Kategorie B ist, noch zusätzlich die Prüfung der Kategorie AM ablegen muss, um ein 4-rädriges Motorfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h zu fahren. Ersetzen durch: Motorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, ausgenommen einspurige Motorräder [BE].
- Kategorie G: Es sollte genau definiert werden, dass hier die landwirtschaftlichen Ausnahmefahrzeuge gemeint sind: Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge inklusive landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h [BE].

Art. 36:

Abs. 2: Hier geht es um die angepasste Basistheorieprüfung (vgl. Art. 67). Der Lernfahrausweis soll auch hier 18 Monate gültig sein [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 38:

- Zum Führen von Staplern (immatrikuliert als Arbeitsmotorwagen) ist heute entweder die Kategorie F oder bei einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t die Kategorie C1 erforderlich. Neu soll aber lediglich das Führen auf «Strassenbaustellen» von der Führerausweispflicht ausgenommen werden (Art. 38 Abs. 1 Bst. c E-PZV). Dies ist zu eng gefasst, namentlich was den Einsatz von Staplern in Nutzfahrzeugwerkstätten und Transportbetrieben betrifft [AGVS, ASTAG].
- In Deutschland ist es Inhabern der Kategorie B erlaubt, auch Fahrzeuge der Kategorie C1 mit einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t zu führen, wenn:
 - das Fahrzeug elektrisch betrieben ist;
 - das Fahrzeug im Bereich Gütertransport eingesetzt wird; und
 - der Fahrzeugführer an einer zusätzlichen Schulung teilgenommen hat.

Diese Regelung soll auch in der Schweiz übernommen werden.

Generell legt der AGVS dem ASTRA nahe, eine Ausweitung der Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen auf 4,25 oder 4,5 Tonnen auch für Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb zu prüfen. Diese Fahrzeuge sind in den letzten Jahren aufgrund der Komfort-, Sicherheits- und Emissionsreduktionsausstattungen tendenziell schwerer geworden und haben dadurch an Nutzlast eingebüsst. Bei einer entsprechenden

Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts müssten die Vorteile wie «Ausweiskategorie B» und «keine LSVA» bestehen bleiben. Andererseits sollten für Fahrzeuge ab 3 Tonnen kürzere Prüfintervalle eingeführt werden. Sinnvollerweise sollten sich diese an den Intervallen der schweren Nutzfahrzeuge (2-2-1-1-1- für Sachentransport, 1-1-1-1- für Personentransport) orientieren [AGVS].

Art. 42:

- Abs. 4: Aus Gründen der Verkehrssicherheit streichen [AG, BE, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Prüfungsfahrzeuge, die eine Begleitung erfordern, sollen in jedem Fall mit einer Eingriffsmöglichkeit für die Begleitperson ausgerüstet sein [BE].
- Der Verweis auf Artikel 63 Absatz 3 macht keinen Sinn, weil es dort gar nicht um das Bremsen auf Lernfahrten geht [AG, AR, BL, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 44

Le titre n'est pas adapté au contenu [VD].

Art. 46:

- Abs. 1 und 2: Beim Vollzug dieser sehr offen formulierten Bestimmung zum Unterschreiten des Mindestalters gibt es schon heute laufend Schwierigkeiten. Als Ausnahmebestimmung sollten die beiden Absätze viel enger gefasst sein [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]; insbesondere sollten die Voraussetzungen für das Unterschreiten der Mindestalter genauer umschrieben und altersmässige absolute Untergrenzen festgelegt werden [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- al. 1, let. a: Ajouter la catégorie AM [VS].
- Abs. 3: Diese Regelung ist hier sachfremd und separat bzw. in einem anderen Artikel zu regeln [AG, AR, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 47:

- Abs. 3, Anh. 1 Ziff. 5.5: Die Praxis hat gezeigt, dass die Kundschaft bei der Anmeldung für die Kategorie C vielfach auch den Sehtest ausfüllt und sich mit dieser Augenuntersuchung bei Augenarzt/Optiker, die ohnehin Bestandteil der zwingenden Stufe-2-Beurteilung bildet, unnötige Kosten aufbürdet. Die Felder in Anhang 1 in Ziffer 5.5 für die 2. medizinische Gruppe sollten deshalb entfernt werden [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Widerspricht in dieser Fassung dem Artikel 8. Gemäss Artikel 8 ist ein Sehtest nur bei der erstmaligen Anmeldung erforderlich. Artikel 47 unverändert lassen. Artikel 8 abändern [BE].

Art. 49:

- Abs. 1: Heute können nur e-medko-Kantone Informationen über frühere Fahreignungsabklärungen an den untersuchenden Arzt abgeben [AG, AR, BS, BE, BL, FR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]; aber auch hier nur Stichworte. Ganze Akten können dem Arzt in der Praxis nur auf Bestellung im Einzelfall zur Verfügung gestellt [AG, AR, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU] abgegeben [BE] werden.
- Abs. 3: Es gilt heutige Praxisprobleme zu vermeiden, die dadurch entstehen, dass Ärzte den Betroffenen die Untersuchungsergebnisse nicht eröffnen, wodurch die Betroffenen dann von der Verfügung der kantonalen Behörde überrascht werden [AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Ebenso diejenigen Fälle, in denen Ärzte das Meldeformular den Betroffenen aushändigen, statt es der kantonalen Behörde einzureichen [AG, AR, BE, BS, FR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Die Meldung der Untersuchungsergebnisse erfolgt bereits in einer Mehrzahl von Kantonen elektronisch und der elektronische Meldeweg wird sich noch weiter ausbreiten. Deshalb gehört diese Meldemöglichkeit bzw. Meldepflicht auch in die Verordnung, sie hilft den Kantonen bei der Akzeptanz der Ärzteschaft hinsichtlich e-medko [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Abs. 4: Der Wortlaut von Artikel 79 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 49 Absatz 4 ist nicht völlig klar und wird erst mit den Erläuterungen und dem dortigen Verweis auf Artikel 15d Absatz 2 SVG klarer. Dieses Verfahren ist zu kompliziert und zu teuer. Die Frist von zwei Monaten für die Einreichung des Untersuchungsergebnisses nach Vollendung des massgeblichen Altersjahres ist zu kurz bemessen [AG, AR, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Diese sollte auf drei Monate verlängert werden [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Im Übrigen wird die [JU, NE, VS; OV JU: une] Vereinheitlichung begrüsst [AG, AR, BS, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Abs. 4: Die kantonalen Applikationen müssen für die Fälligkeit nicht mehr auf das letzte Untersuchungsdatum, sondern lediglich auf das Geburtsdatum schauen. Wenn nun ein ausserordentlicher Untersuchungsfall notwendig war, kann dieser Untersuchung nicht mehr als neues Untersuchungsdatum mit entsprechendem neuem 2-Jahresintervall gesetzt werden. In den krassen Fällen, in welchen der Kunde vor zwei Wochen ein IRM-Gutachten eingereicht hat und nun das periodische Aufgebot erhält, kann dieses gestützt auf Artikel 9 Absatz 3 auf Gesuch des Kunden (also nicht automatisiert) anerkannt werden [BE].
- Verzicht auf die obligatorische Vorinformation in Artikel 79 Absatz 2 [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 50:

- Abs. 2: Damit werden insbesondere für die sogenannten Alterskontrollfahrten unsinnige, kostenintensive Hürden statuiert. Zudem würden sich die Kontrollfahrten wesentlich verteuern. Wir schätzen um rund zweitausend Franken. Der Gewinn für die Verkehrssicherheit wäre gleich Null. Der finanzielle Nachteil für unsere Seniorinnen und Senioren dagegen enorm. Verzicht auf die Anerkennung der Stufe 4 und auf die ärztliche Teilnahme [AG].
- Abs. 2: Nachdem nur ein Arzt der Stufe 4 eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt beantragen darf, soll diese auch immer von einem Arzt der Stufe 4 begleitet werden [AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Dies aufgrund der doch relativ geringen Zahl praktisch durchaus umsetzbar [AR, BE, BL, BS, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZH; asa, KKJPD, MFK BS]. Le médecin peut déterminer s'il veut accompagner la course de contrôle [NE]. Der Begriff «Kontrollfahrt» sollte durch eine angemessenere Bezeichnung ersetzt werden [BE, LU], z.B. «Untersuchungsfahrt zur Klärung der Fahreignung» [BE], damit die medizinisch indizierte «Untersuchungsfahrt» im Gegensatz zur «Kontrollfahrt» wiederholt werden könnte [BE].
- al. 2: A supprimer [JU; OV JU].

Art. 51:

- al.1 let. a (ann. 4): Autodéclaration actuelle suffisante [JU ; OV JU].
- Abs. 2: In einem zweiten Satz ist zu präzisieren, dass auch bei Beizug eines Facharztes die abschliessende Beurteilung der Fahreignung immer durch einen Arzt mit entsprechender Anerkennungsstufe zu erfolgen hat [ZH].

Art. 56:

Il faut fixer la limite à 65 ans, par analogie à l'âge ordinaire de la retraite [VD].

Art. 60ff.

Die Begleitung von Lernfahrten durch Laienbegleiter ohne begleitende qualitätssichernde Massnahmen widerspricht den Zielen der Verordnung. Viele der heutigen Autofahrer und Autofahrerinnen sind bzgl. der Verkehrsregeln, der umweltschonenden und energieeffizienten Fahrweise, der Anwendung von Assistenzsystemen usw. nicht (mehr) auf dem aktuellen Stand. Sie sind so auch nicht befähigt Neulernen sinnvoll zu schulen [QAED].

Art. 61:

Anforderungen an eine Begleitperson sind zu definieren (oder auf Art 3 FV zu verweisen) [VSFB; KBAV].

Art. 62:

- Abs. 2: Die Regelung betreffend Passagiere bei Lernfahrten geht bezüglich die Motorfahrzeugkombinationen zu weit [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- al. 3: Supprimer la dernière phrase. Elle ne nous paraît pas pertinente [NE].
- Abs. 3: Die Fahrausbilder mit Ausbildungsbewilligung C/D fehlen in der Aufzählung der Personen, die mitgeführt werden dürfen [VöV].

Art. 63:

- Viele Fahrzeuge haben am Heck gar keine Möglichkeit ein «L» zu montieren und die Fahrschulen haben das «L» nicht hinten am Fahrzeug, sondern auf dem Dach angebracht. Die Fahrzeuge sollen eine von hinten gut erkennbare, blaue Tafel mit weissem «L» tragen müssen [ZfV].
- Bisherige Bestimmung gemäss Artikel 27 Absatz 2 VRV unverändert beibehalten [BE, ZG, ZH; ZfV], resp. soweit ausbauen, dass alle Prüfungsfahrzeuge, die eine Begleitperson benötigen, mit Doppelpedalen ausgerüstet sein muss [BE].
- Ajouter à l'alinéa 2 la phrase suivante: «La personne accompagnant l'élève devra pouvoir facilement atteindre un système de frein modérable.» [NE].
- Der Vorschlag, den zweiten Teilsatz aus Artikel 27 Absatz 2 zu streichen, wird von der Fahrlehrerschaft als geradezu lebensgefährlich eingestuft. Es kann doch nicht sein, dass die Bedingungen dahingehend angepasst werden, nur weil die Fahrzeughersteller die Handbremse neuerdings nicht mehr in erreichbarer Nähe platzieren [ZfV].
- Abs. 2: Begleitpersonen auf Lern- und Prüfungsfahrten mit Motorwagen müssen wir Fahrlehrer über Sicht nach hinten verfügen. Ergänzung analog Artikel 10 Absatz 4 der Fahrlehrerverordnung [VSFB; KBAV, ZfV].
- Abs. 3: Ist gerade in städtischen Gebieten bei Lernfahrten nicht mehr umsetzbar. Streichen [AG, AR, BL, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Abs. 3: Da «Prüfungsreife» kaum fassbar umschrieben werden kann, ist eine greifbarere Regelung gewünscht [VSFB; KBAV, ZfV].

Art. 64:

- al. 2: afin d'éviter tout bachotage, les questions d'examens ne doivent pas être divulguées et encore moins les réponses. Les questions d'examen doivent être approuvées par l'OFROU [FRE; am, MonAll, MonLin, MonLui, tl, Val].
- al. 3: il manque une disposition sur la possibilité de passer l'examen théorique avant l'âge ? (idem art. 13 al. 1^{bis} OAC) A adapter [VD].
- Eine Theorieprüfung soll von einem Prüfling ohne Bewilligung auch in einem anderen Kanton als dem Wohnsitzkanton absolviert werden können [SGV].

Art. 67 – 71:

- Art. 67 Abs. 1: Bei der Aufzählung, für welche Kategorien die Basistheorieprüfung zählt, wird ausschliesslich die Kategorie M erwähnt. Dies ist wohl ein Fehler. Hier sollten alle Prüfungen, die eine Basistheorie benötigen erwähnt werden [BE].
- Die Theorieprüfungen müssen präzise definiert und klar unterschieden werden, damit klar ist, wie viele verschiedene «Theorieprüfungen» es gibt (Basistheorie M / Basistheorie B, Zusatztheorie C1/D1, C, D, ARV2) [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Art. 70: Die Anforderungen für die Zusatztheorie der Kategorie P ist im Anhang 10 Ziff. III zu ergänzen [KBAV].

Art. 73:

- al. 2: Les limitations prévues sont injustifiées, supprimer [FR].
- al. 2: La formulation motorcycle léger à trois ou quatre roues est erronée. Il nous semble qu'il y a aussi contradiction avec l'article 12. Corriger [NE].

- al. 3: Reprendre droit UE Dir. 2006/126/CE. Notre parc de véhicule de voiture de tourisme est composé de plus de 65 % de voiture avec boîte à vitesse manuelle, donc il est impératif de continuer d'apprendre à manipuler une pédale d'embrayage et un levier de vitesse. Autre gros problème, avec un permis de la catégorie B, il est possible de rouler des voitures de livraison (poids total 3500 kg) qui sont rarement équipée de boîte à vitesse automatique et pour lesquelles il est nécessaire d'adapter le bon rapport de vitesse en particuliers en descente (surchauffe des freins) ou lors de dépassement [NE].
- Les véhicules à trois roues (2 devant et 1 derrière) doivent être exclus spécifiquement des véhicules d'examen; ou alors il faut prévoir une restriction sur le permis de conduire (idem que pour les tricycles) [VD].

Art. 75 und 76:

- Art. 75 und 76 Abs. 1: durch den heutigen Artikel 12a VZV ersetzen [BE, NE, VD]. Die Bewertung der Prüfung soll im Rahmen der Richtlinien 7 der asa geregelt werden [BE]. Dans le futur, les systèmes de rapport d'examen électronique seront de plus en plus utilisés et ne généreront qu'un rapport avec les erreurs commises [NE].
- Art. 75: Dans le cadre des examens pratiques de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire pour motocycles, le parcours avec exercices de conduite devra être notifié sur le procès-verbal [NE].
- Art. 75 : Il faut prévoir une rubrique séparée du procès verbal pour inscrire les manœuvres; mais pas un procès verbal différent [VD].
- art. 76, al. 2: Pour éviter que des candidats se concentrent sur certaines compétences, les prioritaires, plutôt que sur toutes, il faut supprimer la possibilité de compenser des prestations de priorité 2 et 3 par des priorités 1 [VD].

Art. 78:

- Abs. 2: In Buchstabe a sollte die heute geltende Nachfrist von drei Monaten (Art. 24b Abs. 2 VZV) aufgeführt werden [SO]. Quelles sont les conditions d'une prolongation ? L'OFROU va-t-il établir des directives pour éviter inégalité entre les cantons ? [VD]
- Abs. 2: In Buchstabe b ist die Kategorie A1 zu streichen. Bei der Kategorie A1 handelt sich um ein Motorrad (Art. 12 E-PZV). Es bestünde ein Widerspruch zu Artikel 15a Absatz 1 SVG [SO].
- al. 2, let. b: Le rapport dit que la catégorie AM et A1 sont récupérées seulement si elles ont été obtenues avant, mais le texte de loi n'est pas aussi explicite ; il laisse penser que ces catégories sont récupérées dès inscriptions. A adapter [VD].

Art. 79:

- Le moment de l'envoi des convocations aux examens de contrôle réalisés par des médecins du trafic, ainsi que des convocations subséquentes, est à déterminer de manière uniforme pour tous les détenteurs de permis (cf. aussi art. 49, al. 4) [FR, JU, NE, VS; OV JU].
- Materiell werden die Intervalle begrüsst [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Der Wortlaut sollte aber für Laien besser verständlich formuliert werden [AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- In Absatz 1 Buchstabe a fehlt die Kategorie C2 [BE, NE].
- al. 2: La convocation doit être envoyée dans le mois qui suit l'âge limite (pas deux mois avant car il y a un risque que les personnes concernées se rendent au contrôle trop tôt, sans être titulaire du formulaire adéquat). Cet envoi dans le mois qui suit est cohérent avec le délai de 3 mois fixé à l'article 49 alinéa 3 [VD].
- Sollte Absatz 2 nicht gestrichen werden: Der Hinweis auf Artikel 49 Absatz 3 ist unzutreffend [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Die verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchung ist neu erst ab dem vollendeten 75. Altersjahr obligatorisch [ACS].

Art. 80:

- al. 1: Certaines données ne nécessitent pas un changement du permis de conduire, notamment l'état civil et il est donc inutile d'obliger les détenteurs à annoncer ce changement [VD].
- Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte eine ausdrückliche rechtliche Grundlage für einen vorsorglichen Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises geschaffen werden für die Personen, die der verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung unterstehen und die Meldepflicht der Wohnsitzverlegung missachten [ZH].

Art. 81:

Es ist unnötig, dass die kantonalen Behörden diese Berechtigungen im Lernfahrausweis ausdrücklich eintragen. Es genügt, dass diese Berechtigungen bestehen [BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].

Art. 87:

Ici et dans tous les articles concernés: Définir le terme « qualification » vu que le projet OAPC fait référence aux compétences [VD].

Art. 88:

- Abs. 1 Bst. c: Der Begriff «neu aufgetreten» ist unglücklich und bietet in der Praxis Raum für Missverständnisse. Die Wortwahl sollte das Gegenteil von schleichend [AR, BL, BS, FR, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS] schleichend/sukzessive [GL] zum Ausdruck bringen. Le terme « récente » conduit à des confusions [FR]. Weiter macht hier eine Kontrollfahrt nur Sinn, wenn sie ärztlich begleitet ist [AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].
- Supprimer l'alinéa 1 lettre c, s'en tenir au droit actuel [JU; OV JU].

Art. 89:

- Abs. 1, letzter Satz: streichen [BE, LU]. Wenn der Verkehrsexperte während der Kontrollfahrt im Ausnahmefall merkt, dass es z.B. mit geschaltetem Auto nicht reicht, mit Automat aber reichen könnte, kann die Kontrollfahrt unterbrochen werden und später (z.B. mit Automat) weitergeführt werden [BE].
- Abs. 2 Bst. a: Nach einer nicht bestandenen Kontrollfahrt kann auch ohne vorsorglichen Entzug direkt ein definitiver Sicherungsentzug verfügt werden, so dass der erste Satz entsprechend anzupassen ist (vgl. die Formulierung im geltenden Recht) [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Der neue zweite Satz, der nur die zwingende Konsequenz einer nicht bestandenen Kontrollfahrt umschreibt, ist eigentlich überflüssig [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU]. Wenn er trotzdem belassen wird, ist er aber als Muss-Vorschrift zu formulieren [AG, AR, BE, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- al. 2, let. b: interdiction de circuler fait plutôt référence à un retrait du permis de circulation du véhicule [VD]. Une interdiction de conduire sera prononcée lorsque la course de contrôle a été effectuée avec un véhicule automobile pour la conduite duquel un permis de conduire n'est pas nécessaire [VD].
- Abs. 3: Das Wiederholungsverbot der Kontrollfahrt sollte vor den Folgen des Nichtbestehens stehen [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 90:

- Abs. 1: Gemäss der heutigen Rechtsprechung muss bei ernsthaften Zweifeln an der Fahreignung oder Fahrkompetenz ein vorsorglicher Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises erfolgen [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU] Mildere Massnahmen sind nur möglich, wenn die Zweifel nicht ernsthaft sind [AG, AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Abs. 2: Wird ausdrücklich begrüsst, da er den kantonalen Behörden sehr dient, wenn Untersuchungsergebnisse nicht eingereicht werden [AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 91:

Im ganzen Artikel wird nur über die Fahreignungsmängel gesprochen. Somit entfällt die Möglichkeit, aufgrund mangelnder Fahrkompetenz eine Person zu einer Kontrollfahrt aufzubieten [BE].

Art. 93:

Wenn jemand altershalber auf die Kategorie D verzichtet, hat dies zur Folge, dass automatisch auch alle anderen Kategorien aberkannt werden (Art. 94). Die freiwillige Rückgabe einzelner Kategorien ausnehmen [BE].

Art. 95:

Abs. 1 Bst. b: Heute müssen - wie hier unverändert vorgesehen - die ADMAS-Behörden Strafurteile wegen Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften im Einzelfall bei den Strafbehörden verlangen, was einen ungeheuren administrativen Aufwand bewirkt. Nachdem Warnungsmassnahmen gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung durch entsprechende Strafentscheide gedeckt sein müssen und gestützt auf Artikel 104 Absatz 1 SVG, ist deshalb zu fordern, dass die Strafbehörden alle Strafentscheide wegen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften unaufgefordert den ADMAS-Behörden melden müssen [AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 96:

Die Möglichkeit einräumen, eine Probezeit, die wegen eines lange anhaltenden Sicherungsentzugs wegen fehlender Fahreignung (ohne Widerhandlung) noch nicht oder noch nicht voll zum Tragen gekommen ist, zu verlängern (nach Ermessen, maximal die Dauer des Sicherungsentzuges) [AG, AR, BE, BL, BS, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 97:

Abs. 3: Eine wortgetreue Anwendung dieser Bestimmung führt im Ergebnis dazu, dass in den meisten Fällen die Spezialkategorien mitannulliert werden, was nicht im Sinne der Vorschrift sein kann. Entweder konkreter formulieren was genau verlangt wird oder in dem Sinne umformulieren, dass der Betroffene diese Gewähr (automatisch) bietet, sofern nicht konkrete Anhaltspunkte vorliegen, die dagegen sprechen [BS; MFK BS].

Art. 98:

Die Einjahresfrist ist eine Wartefrist und keine Sperrfrist. Das Gutachten zusammen mit der Anmeldung einzureichen ist nicht effizient (unnötiger Mehraufwand bei Betroffenen und Behörden). Es wird nicht berücksichtigt, dass das Gutachten von der ADMAS-Behörde und die Anmeldung von der Zulassungsbehörde bearbeitet wird und diese beiden Behörden in einigen Kantonen getrennt sind. Zunächst mit dem (oder mehreren!) Gutachten den Fahreignungsmangel ausräumen (via ADMAS-Behörde). Im Anschluss Anmeldung nach Artikel 4 [BS; MFK BS].

Art. 101

Art. 101, 114, 136 usw.: In allen diesen Delegationsbestimmungen sollten die Delegationsempfänger einheitlich mit dem Begriff "Dritte" umschrieben werden [AG, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Art. 103:

Supprimer l'alinéa 3: Le droit international ne prévoit pas que les permis d'élève étranger permettent d'effectuer des courses d'apprentissages hors des frontières. Cela est impossible à contrôler [VD].

Art. 105:

- Abs. 1 Bst. a: für die Umtauschpflicht des ausländischen Führerausweises das geltende Recht (Art.42 Abs. 3^{bis} Bst. a VZV) belassen d.h. ein Jahr ab Wohnsitznahme. Das im Entwurf vorgeschlagene Vorgehen über zuerst 185 Tage und dann zusätzlich sechs Monate ist aus den neuen Bestimmungen nicht einfach ersichtlich und zu kompliziert [AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

- Abs. 2: Der Hinweis, dass eine Kontrollfahrt nicht wiederholt werden kann fehlt [BE, LU].

- Kontrollfahrt für Ausländer: Es fehlen Strafbestimmungen z.B. beim Versuch zu betrügen usw [LU].
- Cette disposition doit être adaptée pour qu'il ressorte clairement que l'échange doit avoir lieu après un an et pas après 6 mois [VD].

Art. 106:

Abs. 2: Hier entsteht unseres Erachtens eine Ungleichbehandlung mit den übrigen Neulenkern. Ändern: ... Schweiz bereits mindestens drei Jahre gültig war [ZFV].

Art. 107:

- Abs. 4 Bst. b: Die aktuelle bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Aushändigung des aberkannten ausländischen Führerausweises beim Verlassen der Schweiz macht in der Praxis grosse Probleme und führt nicht selten zu stossenden oder wenig überzeugenden Resultaten. Wir schlagen deshalb einen neuen zusätzlichen Absatz vor [AG, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU], der vorsieht, dass unbefristet aberkannte ausländische Führerausweise der Ausstellungsbehörde zurück gesandt werden können [BE, SG].
- Abs. 4: Umformulieren. Eine Hinterlegung bei der Behörde macht nur Sinn, wenn der Betroffene Inhaber des ausländischen Führerausweises in der Schweiz Wohnsitz hat [BS; MFK BS].
- Ajouter une interdiction de faire usage du permis de conduire étranger si l'échange n'a pas lieu dans le délai, avec une obligation de faire un examen théorique et pratique, pour être plus dissuasif [VD].

Art. 110:

Es sollte immer die Nettozeit, d.h. exklusive die Pausenzeiten vorgeschrieben werden [BL, GR, JU, OW, VD; OV JU].

Art. 138:

Abs. 3: Begriff «andragogisch» an Stelle von «pädagogisch» verwenden (Zielgruppe) [VSFB].

Art. 141 – 144:

- Art. 141: Anpassungen an die bei Artikel 134 Absatz 2 und 3 beantragten Streichungen [AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Art. 141: Erhöhung der Bussenbeträge [AR, BS, GR, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- art. 141: Le montant des amendes ne doit pas être mentionné dans l'OAPC. Il faut laisser le soin de statuer aux autorités pénales compétentes [JU, OV JU].
- Art. 141, al. 2, let. b: il n'est plus établi de duplicata de PCC ; le terme doit être adapté [VD].
- In den Strafbestimmungen fehlen Massnahmen bei Betrug oder Betrugsversuch, z.B. bei Theorieprüfungen [BE].
- Das neue Konzept der zweiten Ausbildungsphase gemäss Artikel 78 und 133ff. E-PZV sieht ein System vor, welches künftig nicht mehr zu solchen Problemen führen sollte. Es fragt sich allerdings, welche der fast gleichlautenden Strafbestimmungen von Artikel 95 SVG, Absatu 1 Buchstabe c oder Absatz 2 zum Zuge kommt [LU].
- Diese spezifischen Strafbestimmungen sollten mit einer ergänzenden allgemeinen Strafbestimmung (z.B. analog zur Art. 96 VRV) ergänzt werden, da für die meisten dieser Zulassungsvorschriften Artikel 90 SVG, der sich nur auf die Missachtung von Verkehrsregeln bezieht, nicht anwendbar ist [ZG, ZH]. Ein Verstoss gegen Artikel 63 Absatz 1 PZV (Nichtanbringen L-Schild) ist auch nicht mehr strafbar, da die PVZ keine Strafnorm enthält und Artikel 27 Absatz 1 VRV aufgehoben werden soll [ZG, ZH].

Art. 145:

Abs. 3: Im Führerausweis im Kreditkartenformat sind gar keine Eintragungen mehr möglich [AR, BL, BS, FR, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS] und die Ausbildungsbestätigungen werden zukünftig elektronisch übermittelt [ZG].

Art. 147:

- Was gilt für für schwere Camper über 7,5 t im Ausland? (Problem der Besitzstandswahrung) [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Gibt es eine Besitzstandswahrung für die altrechtliche Kategorie BE bis 14 t im Ausland? [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].
- Wie steht es mit dem EBA? [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

Übergangsbestimmung in der Verkehrszulassungsverordnung zur Änderung vom 27.10. 2004

Diese Übergangskonstellationen können weiterhin vorkommen, daher den geltenden Artikel 151f Absatz 1 VZV in den E-PZV übernehmen [ZH].

Übergangsbestimmungen im E-PZV zur Änderung vom 19. Dezember 2018

Il manque une disposition transitoire relative aux examens théoriques qui auraient été passés avant l'entrée en vigueur [VD].

Anhang 1

Ziff. 1 (Personalien):

- «Allfällige frühere Namen»: Diese Zeile macht keinen Sinn und wird schon heute in vielen Kantonen nicht mehr verwendet [ZH].
- «Namen der Eltern»: Wirklich notwendig? Sonst streichen [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- «Aktuelle Passfoto»: Ergänzen, dass es eine farbige Passfoto sein muss [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Ziff. 3 (Fahrpraxis):

Braucht es nicht, streichen [AG, AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Ziff. 5 (Krankheiten, Behinderungen und Substanzkonsum):

- Ziff. 5: Siehe die Bemerkungen zu Artikel 47 Absatz 3 [AR, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].
- Ziff. 5.55: Die Unterschriftenformel muss deutlich machen, dass der Augenarzt oder Optiker und nicht die anmeldende Person unterzeichnen muss [AG, AR, BE, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Beigelegte Dokumente:

Ein «anerkannter Kurs über lebensrettende Sofortmassnahmen» könnte auch ein BLS-AED-Kurs sein. Dieser ist aber kürzer und enthält teilweise andere Themen als der Nothilfekurs. Daher beantragen wir die Begrifflichkeit in diesem Punkt klarer zu benennen und auf «Nothilfekurs» zu ändern [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].

Anhang 2

Wird unserem Antrag betr. Beibehaltung der heutigen Reihenfolge Verkehrskunde gefolgt, fällt dieses Formular weg [AG, AR, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS, OV JU].

Anhang 3

- Point 8, 2^e groupe, paragraphe 2: il manque la catégorie C2 [VD].
- Acuité visuelle pour les conducteurs des véhicules pour lesquels un permis de conduire n'est pas requis: pourquoi uniquement pour un œil. Ajouter pour le deuxième œil [VD].

Anhang 4

Ajouter la variante à 75 ans [VD].

Anhang 5 und Überschrift von Anhang 6

Textvorschlag eingereicht [VD].

Anhang 7

- Varianten [BE, GL, LU]:
Ziff. 1.1 streichen (wurde nur wegen Grauzone eingefügt), Ziff. 1.2 als weiteres Beispiel «Einschränkungen der Sehschärfe oder des Gesichtsfeldes» erwähnen.
Ziff. 1.1 streichen und bei Ziff. 1.2 Beispiele streichen und in Anhang 5/6 einfügen.
- Point 1: à supprimer [JU; OV JU].
- Remplacer le titre «Résultat de l'examen médical» par «Rapport d'examen médical» [VD].
- Point 2.2: ajouter des lettres pour les deux coches possibles et ajouter une troisième coche « peut conduire en attendant une clarification» [VD].
- Point 3.2 : ajouter médecin de niveau 2 [VD].
- Il faudrait également donner des explications sur le contrôle médical régulier ? [VD]

Anhang 9

- Ziff. 1: Sollte die Qualitätssicherung der Nothilfekurse den Kantonen übertragen werden, so müsste dafür gesorgt werden, dass faktisch diese Aufgabe der Interverband für Rettungswesen (IVR) übernimmt [AG, AR, BS, FR, GR, NW, OW, SH, SZ, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- Ziff. 1.22: «Beatmung bei Atemstillstand» und «Grundlagen der Herzmassage» ersetzen durch «Herz-Lungen-Wiederbelebung». «Vorkehrungen bei schweren Blutungen» ersetzen durch «Massnahmen bei schweren Blutungen» [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].
- Ziff. 1.43: Zwei-Jahresperioden festlegen (Einheitlichkeit bei allen Ersthelfer-Kursleitenden sämtlicher fortbildender Stufen nach IVR) [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK]. Es ist die erforderliche Anzahl Stunden an methodisch-didaktischer und medizinisch-fachlicher Weiterbildung festzulegen. Wie diese innerhalb der 2-Jahresperiode angeboten / organisiert werden, sollte der anbietenden Organisation überlassen werden [ssb].
- Ziff. 1.52: Zu starr. Wir plädieren für eine Zirka-Angabe [Emergency, FAid, fctsa, IVR-IAS, KBAV, Reasco, SanA, SRC, ssb, SSK].
- Es sollten auch körperlich beeinträchtigte Menschen, die den Nothilfekurs besuchen, diesen jedoch aufgrund ihrer Beeinträchtigung nicht in allen Teilen praktisch absolvieren können, ein gültiges Zertifikat erhalten [ssb].
- Ziff. 2.41: Pro Kalendertag sollen maximal zwei Module durchgeführt werden dürfen (Qualitätsanspruch, Nachhaltigkeit) [VSFB]. Die einzelnen Module sind nicht zwingend voneinander abhängig. Der erste Kursabend muss als erstes besucht werden. Die weiteren Kurse können in beliebiger Reihenfolge besucht werden [KBAV].
- Ziff. 4.11: Die gute und angemessene Sicherheitsausrüstung muss motorradspezifisch sein, wie es in Ziffer 4.50 gefordert wird [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD]. A supprimer [JU; OV JU].
- Ziff. 4.3: Für eine wirksame Kontrolle der Anbieter durch die kantonalen Behörden ist es erforderlich, dass die Anbieter das Datum der Kursaufnahme den Behörden frühzeitig bekannt geben. Ausdrücklich erwähnen [SG].
- Ziff. 4.46: Kein Minimum vorschreiben [VSFB; KBAV]. Eine Mindestzahl diskriminiert Anbieter (Fahrlehrer/innen), welche nicht so viele Teilnehmende ansprechen können, z.B. aufgrund ihrer regionalen Tätigkeit [KBAV]. «In der Regel» ergänzen. In Einzelfällen macht es aus pädagogischer und didaktischer Sicht durchaus Sinn, ein Modul mit nur einem Schüler durchzuführen [ZFV].
- Ziff. 5.2: Hier müsste «energieeffizient» und «umweltschonend» ergänzt werden [QAED].
- Ziff. 5.443: Den letzten Satz streichen [BUL].
- Ziff. 8.112: Streichen [AG, BS, FR, GR, NW, SH, SZ, UR, ZG; asa, KKJPD, MFK BS].

- Ziff. 8.1122: Die Forderung im Einleitungssatz ist kaum in solch einer Verordnung festzulegen. Die Benutzung von fremdem Eigentum ist in andern Regelwerken genügend festgelegt (OR). Der Fahrkurs findet in allen Regionen vorwiegend auf öffentlichen Strassen und Plätzen statt. Für den Kursveranstalter ist es unmöglich, immer festzustellen, auf welchem Hoheitsgebiet er sich befindet [BUL].
- Ziff. 8.321: Die provisorische Anerkennung ist bürokratisch und ergibt keinen Mehrwert und auch nicht eine bessere Qualität. Streichen [AG, AR, BS, FR, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH; asa, KKJPD, MFK BS].
- «Pädagogisch» durch «andragogisch» ersetzen, da es um Erwachsenenbildung (Andragogie) geht [TCS, VSFB].

Anhang 10

Ch. III: ajouter les catégories P et P1 – quels examens complémentaires sont-ils nécessaires ? [VD]

Anhang 11

- Ziff. I.2.9: Ergänzen: «motorradspezifische» [UR].
- Ziff. IV: Die maximale Leistung und das maximale Leistungsgewicht (vgl. Art. 12) ergänzen, um unerfreuliche Diskussionen mit den Kunden und Kundinnen zu vermeiden [BE].
- Ziff. IV: Prüfungsfahrzeuge der Kategorie B müssen mit Doppelpedalen ausgerüstet sein [VSFB].
- Ziff. IV: Kategorie AM: einspuriges Motorrad [ZfV].
- Ziff. VI.2: Acht Manöver zu überprüfen ist nicht praxisgerecht. An Motorradprüfungen müssen mindestens vier Manöver überprüft werden [BE].
- Ziff. VI.1.d.: Die ganze Prüfung sollte 60 Minuten dauern, davon muss pro Kandidat mind. 45 Minuten lang mit Sozius gefahren werden [ZfV].
- Ziff. VI.1.e: Neu: Notbremsung (Mindestgeschwindigkeit 50 km/h). Notbremsungen sind in der professionellen Ausbildung ab der Grundschulung integriert. Während der Prüfung finden verschiedenste Bremsmanöver statt. [ZfV].
- Ziff. VII: Die Prüfung sollte nur als genügend oder ungenügend bewertet werden [BE, VD]. L'expert se charge de faire les commentaires adéquats [VD].
- Wir begrüßen, dass man in Zukunft mit allen Getriebetypen fahren darf, egal ob die Fahrprüfung auf einem Automaten oder geschalteten Auto abgelegt wurde. Sollte der Bundesrat wider Erwarten auf diesen Liberalisierungsschritt verzichten, schlagen wir als Kompromiss den «Elektroführerschein» vor. Ausführungen dazu in der Stellungnahme [glp].
- Wird die Prüfung mit Automatik-Getriebe absolviert und bestanden, sollen lediglich Fahrzeuge mit Automatikgetriebe gefahren werden dürfen [JCVP, JDCVr; TCS].

Anhang 13:

Weshalb sollen Verkehrsexperten neu durch ihre Ausbildung befähigt werden, Fahrschüler nach neuem Recht «auszubilden»? [SFV; ASMCTI, aw, FGLWFL, FZ, KBAV, OFV (AR, AI, SG, TG), SF, UFV].

2 Allgemeine Bemerkungen

2.1 Grundsätzliche Zustimmung

- Wir unterstützen die Ziele und Grundzüge der Vorlage. Darüber hinaus bleibt zu fragen, wie lange die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr von Bedeutung bleiben wird. Selbstfahrende Fahrzeuge finden zunehmend Verbreitung. Die entsprechenden Entwicklungen sind genau zu beobachten und nötigenfalls die gesetzlichen Grundlagen anzupassen, um diese Entwicklungen nicht zu behindern [glp].
- Nous avons reconnu la nécessité d'une réforme depuis longtemps et demandons des changements urgents dans la formation en deux phases [JCVP, JDCVr].

- Die Anpassungen der Führerausweiskategorien an die Führerschein-Richtlinie der EU werden begrüsst. Ebenso werden die Anstrengungen zur Optimierung der Grundausbildung der Fahrzeugführer im Grundsatz als positiv betrachtet [SZ].

- D'une manière générale, nous soutenons les modifications proposées [VS].

2.2 Grundsätzliche Ablehnung

- Weder aus Sicht der betroffenen Personen noch aus der Optik der Zulassungsbehörden können wir die optimistische Beurteilung der Vorlage im Begleitschreiben nachvollziehen. In diesem Sinne kann der vorgeschlagenen Revision nicht zugestimmt werden [BE].
- Nous refusons la mise en place de cette nouvelle ordonnance en l'état et demandons qu'une audition préalable soit faite auprès des parties concernées pour avancer dans cet important dossier [cp].
- Le projet doit être revu entièrement. La formation des conducteurs doit être améliorée et prise au sérieux par les instances fédérales [FRE].

2.3 Kosten

- Das Erlangen eines Führerausweises darf nicht noch teurer werden als es bereits ist. Wir erachten die Kosten schon heute als zu hoch [CVP].
- Les règles pour l'obtention du permis de conduire, dont le prix est devenu inabordable, doivent être améliorées et corrigées [JCVP, JDCVr].
- Ces modifications légales entraîneront des charges supplémentaires au niveau de la formation des expert-e-s de la circulation [FR].
- Falls unser Vorschlag für ein neues Kurskonzept beim ASTRA Unterstützung findet und die maximale Anzahl der Teilnehmenden in den Kursen erhöht werden kann (Kurs 1 max. 14 Teilnehmende, Kurs 2 max. 16 Teilnehmende), sind die Anbieter der Weiterausbildung bereit, eine Kostensenkung im Rahmen von 10 bis 15 Prozent zu prüfen [IG WAB CH].
- Schweizerische Autofahrer geben für Kauf und Leasing von Fahrzeugen, Treibstoffe, Ersatzteile, Wartung, Reparaturen sowie für Parkgebühren und Bussen jährlich rund 46 Milliarden Franken aus. [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, 2PA]. Die Weiterausbildungskurse kosten schweizweit 60 Millionen, also 1,2%! [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, VerTug, 2PA].
- Bei der Einführung der Zweiphasenausbildung wurde darauf hingewiesen, dass die beiden Weiterausbildungskurse etwa soviel kosten werden, wie sie heute auch kosten (ca. 8 bis 10 Lektionen Fahrunterricht). Für uns ist somit nicht verständlich, dass die heutigen Kurskosten nun zu hoch sein sollten [KBAV].

2.4 Verkehrssicherheit

- Das vorgeschlagene Konzept vermag vielleicht bezüglich der Ausbildung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zu überzeugen. Mit Blick auf die Durchführung der Führerprüfungen kann indessen die Praxisänderung keinen nachweisbaren Effekt auf die Verkehrssicherheit erbringen [AG].
- La réforme, augmente l'insécurité sur les routes [ACS VD].
- Motorrad- und Rollerfahren ist in den letzten Jahren immer sicherer geworden ist. Daran hat die deutlich verbesserte Motorradtechnik, wie zum Beispiel das ABS, einen wichtigen Anteil. Eine Verschärfung der bereits sehr restriktiven Vorschriften ist daher nicht angezeigt. Vielmehr rechtfertigt sich eine Liberalisierung [FMS, moto; StVA TI].
- L'optimisation de la formation, telle que voulue par l'OFROU, est rétrograde en termes de sécurité routière. L'OFROU minimise complètement la formation à la conduite et prévoit de prescrire des formations obligatoires, dispensées par les professionnels, uniquement pour l'obtention de compétences impossibles ou difficiles à tester lors de l'examen de conduite. La formation obligatoire, amputée de sept heures aura malheureusement des conséquences sur la mortalité dans le groupe d'âge des 18/24 ans alors que la statistique actuelle démontre clairement les effets bénéfiques des mesures en vigueur depuis 2005 [FRE].
- Das Bundesamt für Strassen schlägt eine minimalistische Lösung vor, um die bisher erreichte Verkehrssicherheit zu halten oder sie zu verbessern [FZ].

- Das ASTRA versucht seit einiger Zeit systematisch, die hohe Verkehrssicherheit in der Schweiz zu loben, macht aber nie einen Hinweis auf den Beitrag der beiden obligatorischen Weiterausbildungskurse (Evaluation von Via sicura; Bericht des Bundesrates vom 14. Juni 2016). [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA].
- Die Schweiz wurde im Juni 2017 mit dem Europäischen Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet. Ausdrücklich wegen der markanten Reduktion der Verkehrstopfer zwischen 2006 und 2016 – also genau in der Zeit der Zweiphasenausbildung! [IG WAB CH; BEOWAB, Drive, ERFA, fzl, jw, KBAV, mm, TCS AG, TCS TG, VAZ, VerTug, 2PA].
- Politische Einflüsse oder anders motivierte Kompromisse dürfen die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen. Der E-PZV ist in diesem Sinn in manchen Punkten zu überarbeiten. Wir sind nach wie vor bereit, an der Weiterentwicklung mitzuwirken [SFV].
- Für uns steht nach der Durchsicht Ihrer Vorschläge nicht die Verkehrssicherheit im Vordergrund, sondern die Reduktion der Kosten [VerTug].
- Die Schweiz erhält Bestnoten für die Verkehrssicherheit (zB. jüngst den Europäischen Verkehrssicherheitspreis) Nun soll aber das gute Aus- und Weiterbildungssystem, welches hier praktiziert wird, über den Haufen geworfen und praktisch neu erfunden werden [ZfV].

2.5 Gesetzliche Grundlage [FRE]

L'article 15a. alinéa 2^{bis}, LCR ne permet ni de supprimer une journée de formation, ni de transférer à la première phase les cours complémentaires de sensibilisation à l'environnement sans modification de la LCR (travaux parlementaires et référendaires).

3 **Anträge / Bemerkungen zu verschiedenen Themen**

3.1 Berufsmässiger Personentransport mit Fahrzeugen der Kategorien B, C, B1, C1 oder F [JCVP; kf; Uber]

- Nous souhaitons la suppression de l'examen pratique additionnel pour l'obtention du code 121. Motivation: A l'avenir l'offre en solutions de covoiturage occupera une place toujours plus importante dans le marché de la mobilité, il n'est donc pas indiqué de maintenir, dans ce domaine, les critères actuels élevés d'admission (barrière inutile) [JCVP].
- Es soll nicht mehr zwischen berufsmässigen und nicht berufsmässigen Personentransporten unterschieden werden, d.h. Verzicht auf die Kategorien P und P1 [kf; Uber]⁷.

3.2 Umtausch von blauen Papierführerausweisen [SVP; SBV-USP]

- Ab sofort sollen nur noch neue Führerausweise in Kreditkartengrösse abgegeben und die alten bei allfälligen Mutationen usw. eingezogen und umgewandelt werden. Begründung: Den Aufwand für den systematischen Umtausch alter Führerausweise aus Papier innert drei Jahren sollen sich die Kantone sparen [SVP].
- Blaue Papierausweise sollen nicht gegen Ausweise in Kreditkartenformat umgetauscht werden müssen. Begründung: Gerade für ältere Personen aus ländlichen Regionen ist diese Umschreibung sehr umständlich. Es gibt keinen Grund, weshalb die Papierausweise nicht mehr gültig sein sollen [SBV-USP].

3.3 EU-Recht [AG, BE]

- Wir beantragen die Überarbeitung der Vorschläge zum Erwerb eines Führerausweises unter Beachtung der Richtlinie 2006/126/EG. Begründung: An schweizerische Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller für einen Führerausweis sollen ausschliesslich dann über das europäische Recht hinausgehende Anforderungen gestellt werden, wenn dies aufgrund spezifischer schweizerischer Eigenheiten unerlässlich ist [AG].

⁷ Auf die Begründung wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen, weil das Thema nicht Gegenstand dieser Vernehmlassung war. Es wird im Rahmen der nächsten Revision des Strassenverkehrsgesetzes behandelt.

- Wir beantragen die Überarbeitung der Vorschläge betreffend Qualitätssicherung und Anforderungen an die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten. Begründung: Wir legen Wert darauf, dass in diesem Bereich die Übernahme von EU-Recht ausschliesslich und nur insoweit erfolgt, wie dies absolut zwingend notwendig ist [AG].
- Die Richtlinie 2006/126/EG sollte in allen Punkten möglichst sinngemäss übernommen werden. In der vorliegenden Vernehmlassung sind in vielen Punkten massiv strengere Auflagen vorgesehen [BE].

3.4 Datenaustausch / Formularverkehr [BE]

Wir erachten eine generelle Überarbeitung der Vorschriften hinsichtlich des Datenaustausches und des Formularverkehrs als zwingend notwendig. Begründung: In Aussicht stehende Möglichkeiten von eGovernment (E-ID usw.).

3.5 Zulassungsvorschriften Motorradkategorien [BE]

Die Vorschläge sind noch einmal einer Gesamtwürdigung zu unterziehen. Begründung: Der mit Via sicura postulierten Verkehrssicherheitspolitik wird nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Zahl der Motorradunfälle und deren Auswirkungen geben regelmässig Anlass zu Besorgnis. Deshalb ist den Zulassungsvorschriften bei den Motorradkategorien aus Sicht der Verkehrssicherheit besondere Beachtung zu schenken. Dabei stehen nicht primär Fragen der formalen oder praktischen Prüfungsabnahme (Aufsitzen usw.), sondern Fragen der Reife (Alter, Fahrpraxis) und der Ausbildungsqualität (Inhalte und Vertiefung der praktischen Grundschulung) im Vordergrund.

3.6 Zweites Konsultationsverfahren [BE]

Sollte an der Vorlage in dieser Komplexität festgehalten werden, erwarten wir, dass diese vor ihrer definitiven Verabschiedung noch einmal den für den Vollzug verantwortlichen Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet wird. Begründung: Die Vorlage lässt aufgrund ihres grossen Umfangs und der erheblichen Komplexität der Regelungen sowie der Vielzahl an vorgeschlagenen Praxisänderungen und Neuerungen, welche auch viele rechtliche und praktische Problemstellungen beinhalten, keine vollständige Beurteilung der Auswirkungen auf die betroffenen Bevölkerungskreise und den Vollzug zu.

3.7 Umsetzungshilfe [SZ]

Es wird deshalb beantragt, dass den Kantonen eine Synopse zur Verfügung gestellt wird, in welcher die heute geltenden VZV-Artikel den neuen PZV-Artikeln gegenübergestellt werden. Begründung: Eine solche Hilfe würde die Umsetzung in den Kantonen erheblich erleichtern.

3.8 Feuerwehrfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 5 Tonnen [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF]

Wir beantragen die Aufnahme einer Regelung, die es Angehörigen der Feuerwehr und allenfalls der Rettungsdienste gestattet, mit dem Führerausweis der Kategorie B Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 5 Tonnen [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, swissfire, VSBF] von 7,5 Tonnen [OSFIK] zu führen. Begründung:

- Fahrzeuge könnten im Rahmen der Herstellerangaben bis zu einem Gesamtgewicht von 5 Tonnen ausgestattet werden. Sie könnten dadurch effizienter, wirtschaftlicher und ökologischer genutzt werden [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF].
- Es könnte mindestens teilweise auf Anhängerlösungen verzichtet werden, was die Sicherheit erhöht [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF].
- Stärkung des Wettbewerbs und Marktöffnung durch Wahlmöglichkeit: Bei der Beschaffung von Feuerwehrfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von max. 3,5 Tonnen gibt es nur eine beschränkte Anzahl Anbieter. Mit der Änderung würde künftig eine grössere Vielfalt an Fahrzeugen in Frage kommen [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, swissfire].
- Die Feuerwehren sind heute zum Teil sehr «kreativ» geworden, indem sie Fahrzeuge zwar mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen einlösen resp. prüfen lassen, dann jedoch – im Rahmen des vom Hersteller zugelassenen Gesamtgewichts – umfangreicher ausstatten und beladen. Solche Massnahmen am Rande der Legalität wären somit nicht mehr notwendig [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire].
- Stärkung des Milizsystems: Wenn Angehörige der Feuerwehr mit einem Führerausweis Kategorie B Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 5 Tonnen fahren dürften, würde dies die Feuerwehren

massiv entlasten und zum Erhalt des Milizsystems und damit zum Erhalt des hohen Sicherheitsstandards in unserem Land beitragen [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VSBF]. Eine Berufsfeuerwehr zu betreiben ist in jedem Fall teurer als eine Milizfeuerwehr [VSBF].

- Mit dieser Massnahme würden wir uns an die uns angrenzenden Bundesländer im benachbarten Deutschland angleichen, wo einzelnen Landesregierungen den Angehörigen der freiwilligen Feuerwehren, der Rettungsdienste, des technischen Hilfswerks und des Katastrophenschutzes spezielle Fahrberechtigungen für Einsatzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht erteilen kann [OSFIK].

3.9 Kategorien D und D1: Mindestalter [ASTAG]

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine mögliche neue berufliche Grundbildung «Berufsfahrer Personentransport» sollen frühzeitig in der PZV abgesteckt werden (Eckpunkte in der Stellungnahme). Begründung: Das Berufsbild des Busfahrers (D1, D) muss attraktiver gemacht werden, zum Beispiel durch eine neue Berufslehre «Busfahrer» und/oder eine (einjährige) Zusatzausbildung zu bestehenden Lehren (z. B. «Strassentransportfachmann/frau»). Die Senkung des Mindestalters würde dazu beitragen, denn interessierte Jungfahrer könnten auf diese Weise das Berufsbild «Busfahrer» von Grund auf erlernen bzw. nahtlos von der Ausbildung in das Berufsleben wechseln und gingen nicht (wie beim heutigen Mindestalter von 21 Jahren) häufig «verloren». Angesichts der Fahrzeugzahlen ist der Bedarf an Nachwuchsfahrern ausgewiesen. Die Branche leidet an Personalknappheit, die sich künftig noch verschärfen wird. Viele Chauffeure stehen vor der Pension, Nachwuchskräfte fehlen.

3.10 Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge [BUL]

Wenn erreicht werden soll, dass mit den Führerausweiskategorien AM, A1, A2 und A keine landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge geführt werden dürfen, darf auch die Berechtigung der Kategorie F nicht erteilt werden.

3.11 Zweite Ausbildungsphase [IG WAB CH]

3.11.1 Kurskonzept für zwei Weiterausbildungstage

Unserer Eingabe liegt der Vorschlag für ein neues Kurskonzept bei. Für ein Gespräch stehen wir zur Verfügung.

3.11.2 Wissenschaftliche Evaluation

Falls das ASTRA den zweiten Weiterausbildungskurs streichen will, fordern wir vorgängig eine aktuelle wissenschaftliche Evaluation über den Nutzen der Zweiphasenausbildung. Begründung: Die Entwicklung der Unfallzahlen seit 2005 und die Studie von Prof. Dr. Hackenfort der ZHAW lassen vermuten, dass der Nutzen der beiden Weiterausbildungskurse sehr wohl vorhanden ist.

3.12 Menschen mit Behinderungen [IH]

Es ist grundsätzlich zu prüfen, welche Konkretisierung des auf völker- und verfassungsrechtlicher Ebene sowie im Behindertengleichstellungsgesetz verankerten Behindertengleichstellungsrechts notwendig ist, um dessen Umsetzung im E-PZV sicherzustellen.

3.13 Lernfahrausweis (Kat. B) [KKJPD]

Wir erwarten, dass untersucht wird, ob das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, mit der Erteilung des Lernfahrausweises der Kategorie B ab 17 Jahren tatsächlich erreicht wird. Begründung: Die Überlegungen, die zur Änderung der Praxis bei der Erteilung des Lernfahrausweises führen sollen, sind für uns nachvollziehbar. Dennoch sind die kritischen Aspekte dieser Massnahme nicht ausser Acht zu lassen.

3.14 Vollzug [KKJPD]

Wir stellen fest, dass die Revision der Führerausweissvorschriften sehr umfangreich und weitreichend ist. Sie hat massive Auswirkungen auf die Kantone, insbesondere auf die kantonalen Strassenverkehrsämter und die Polizei. Für die Umsetzung muss vor der Inkraftsetzung der revidierten Verordnung ausreichend Zeit zur Verfügung stehen.

3.15 Motorfahräder (Mindestalter) [moto]

Das Mindestalter soll bei 13 Jahren liegen. Begründung: Eine besondere Unfallgefahr geht vom Gebrauch solcher Fahrzeuge durch 13-Jährige nicht aus, jedenfalls keine höhere als bei der Verwendung

eines Velos bei einer Talfahrt, wo Geschwindigkeiten erreicht werden können, die deutlich höher sind als bei 30 km/h.

3.16 Dreirädrige Motorfahrzeuge [moto]

Für das Mindestalter und den Direkteinstieg verweisen wir auf unsere Anträge zu den Kategorien A1 und A. Bei den dreirädrigen Motorfahrzeugen wird deutlich, dass der Direkteinstieg in die Kategorie A ab 24 Jahren möglich sein muss, sonst ist ein Fahrer gezwungen, vorher ein zweirädriges Motorrad der Kategorie A2 zu fahren, auch wenn er eigentlich nur ein «grosses» dreirädriges Fahrzeug fahren will. Ausserdem zeigt sich auch hier, dass der Stufenaufstieg von Kategorie A2 bzw. Kategorie A mit zwei Jahren möglich sein muss.

3.17 Vierrädrige Kleinmotorfahrzeuge [moto]

ATV, z.B. Quads, deren Geschwindigkeit auf 45 km/h limitiert ist, können wie zweirädrige Kleinmotorräder ohne Weiteres ab 14 Jahren gefahren werden.

3.18 Motorräder (Anzahl praktische Führerprüfungen) [moto]

Motorradfahrern sollen beim Stufeneinstieg nicht mehr als zwei praktische Prüfungen zugemutet werden, wenn sie auf Fahrzeugen aller Kategorien fahren wollen: eine praktische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises der Kategorie AM mit 14 Jahren, die auch zum Fahren mit Kategorie A1 ab 16 Jahren berechtigt, und eine zweite praktische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises Kategorie A2, mit dem nach zwei Jahren auch «grosse» Motorräder gefahren werden dürfen. Begründung: Mehr als zwei praktische Prüfungen bedeuteten eine inakzeptable finanzielle Hürde. Da jede zusätzliche Hürde die Attraktivität des Motorradfahrens verringert, befürchtet die Branche einen erheblichen Umsatzrückgang.

3.19 Übergangsrecht [Raft]

In die Übergangsbestimmungen ist eine analoge Regelung zum bisherigen Artikel 24 Absatz 5 VZV aufzunehmen. Begründung: Bisher durften sich alle jugendlichen Inhaber eines Lernfahr- und Führerausweises der Kategorie A beim Kauf des Motorrades und bei den mit der Ausbildung verbundenen Kosten darauf verlassen, dass sie nach bestandener Prüfung in zwei Jahren den unbeschränkten Führerausweis für Motorräder erhalten. Diese Personen werden nun zu einer weiteren Prüfung gezwungen, was rechtsstaatlich nicht tragbar ist.

3.20 Ausländische Führerausweise [SBV-USP]

Personen mit gültigen Führerausweisen aus EU- oder EFTA-Staaten sollen nicht einen schweizerischen Führerausweis erwerben müssen, auch wenn sie in der Schweiz wohnhaft sind. In der Praxis ist der Erwerb eines schweizerischen Führerausweises bei ausländischen Arbeitskräften in der Landwirtschaft oft schwierig umzusetzen und diese geraten dann mit ihrem Führerausweis unnötigerweise in die Illegalität. Wenn die Führerausweise aus EU- oder EFTA-Staaten für die Kategorien P, P1, C1, C, D1 oder D in der Schweiz gültig sind, dann sollten sie es auch für die restlichen Kategorien für in der Schweiz wohnhafte Ausländer/innen sein.

3.21 Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen / Laienbegleiter und Laienbegleiterinnen [FRE, SFV]

- Nous contestons le fait que des professionnels astreints à des cours de formation continue doivent suivre une formation spécifique pour pouvoir poursuivre leurs activités professionnelles, dès lors que tout un chacun est autorisé sans formation à accompagner un élève conducteur [FRE].
- Die Ausbildung von Fahrschülern und Fahrschülerinnen ist der Fahrlehrerschaft vorzubehalten. Begründung: Die einjährige Lernphase dehnt die Zeit der Laienbegleitung aus, wodurch sie stärker gewichtet und die Kompetenz der Fahrlehrerschaft beschränkt wird. Letztere sind aber speziell ausgebildet, um Fahranfänger zu instruieren und zu betreuen. Zudem sind sie technisch und pädagogisch stets auf dem neusten Stand, da sie sich obligatorisch weiterbilden müssen. Laien begleiten auf der Basis ihres zum Teil veralteten Wissens sowie mangelnder Kenntnisse und können keinen gründlichen, umfassenden Unterricht gewährleisten [SFV].

4 Übrige Bemerkungen zum Nothilfekurs (siehe Ziff. 4.3.4.1)

- Für die Erlangung eines Führerausweises soll der Nothilfekurs obligatorisch bleiben [JCVP, JDCVr, SVP; VS; AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF].
- Vor allem aus Sicht der Blaulichtorganisationen wird die Beibehaltung des Nothilfe-Kursobligatoriums ausdrücklich begrüsst [BE].
- Die Anforderungen an die Kursanbieter werden als zu hoch erachtet. Sie und der Kursinhalt sollten mit dem Samariterbund und allenfalls weiteren Dachorganisationen überprüft werden [SZ].
- Da sehr viele Personen einen Führerausweis besitzen, bewirkt ein Kursobligatorium, dass entsprechende Kenntnisse im Alltag breit vorhanden sind [BE; AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, Prom, SSK, swissfire]. Unsere Zahlen zeigen, dass trotz Erkenntnis der Wichtigkeit nur wenige Personen freiwillig einen Nothilfekurs besuchen [SSK].
- Die Nothilfekurse sind ein wertvolles Mittel, um die Neulenker in Fragen der Sicherung einer Unfallstelle sowie der Alarmierung und Betreuung von verletzten Personen zu schulen und zu sensibilisieren. Gerade die ersten Minuten bis die Rettungskräfte eintreffen, können in lebensbedrohlichen Situationen von entscheidender Bedeutung sein. Wir sehen zurzeit keine sinnvolle Alternative, weshalb wir uns für die Weiterführung der bewährten Struktur aussprechen [KKJPD].
- Ersthelfer sind das wichtigste Glied in der Rettungskette, bis Fachhilfe eintrifft [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, Prom, SSK, swissfire, VRS, VSBF].
- Dem Argument der asa, dass die professionelle Erstversorgung heute viel schneller am Unfallort sei als bei der Einführung des Obligatoriums und daher das Risiko steige, dass ein gut gemeinter Laieneinsatz trotz Nothilfekurs mehr schade als nütze, muss in aller Form widersprochen werden [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF]:
 - Sinn und Zweck des Nothilfekurses ist, dass jemand möglichst rasch einer verletzten Person bis zum Eintreffen der medizinischen Erstversorgung helfen und lebensrettende Sofortmassnahmen einleiten kann. Dabei spielt es für das Überleben der verletzten Person nachgewiesenermassen eine entscheidende Rolle, ob diese Massnahmen ein paar Minuten früher oder später getroffen werden.
 - Uns ist kein Fall bekannt, bei welchem eine Person, die erste Hilfe leistete, eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes der verletzten Person bewirkte. Im schlimmsten Fall waren die Massnahmen wirkungslos.
- Bezüglich festgestellter Mängel in der Qualitätskontrolle unterstützen wir alle Massnahmen, die zu einer erheblichen Verbesserung führen [AGV, Feuer BL, Feuer BS, FKS, OSFIK, swissfire, VRS, VSBF].