



Bern, 7. Juni 2024

Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung betreffend den Kurs über Verkehrskunde

Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV)

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung
des Vernehmlassungsverfahrens



1 Ausgangslage, Gründe und Zielsetzung der Revision

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat seine [Weisungen betreffend den Kurs über Verkehrskunde](#) im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des ersten Pakets der Revision der Führerausweisvorschriften letztmals im Jahr 2020 überarbeitet und per 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die damaligen Arbeiten und insbesondere die Konsultation der Stakeholder zeigten auf, dass eine grundlegende Überarbeitung der Weisungen angezeigt ist. Der Aufbau des Kurses über Verkehrskunde (VKU) soll modernisiert und dessen Inhalt aktualisiert werden. Insbesondere sollen im VKU neu Aspekte der Fahrerassistenzsysteme und des automatisierten Fahrens vermittelt werden. Für die Überarbeitung des VKU hat das ASTRA im Jahr 2022 eine Arbeitsgruppe (AG-VKU) ins Leben gerufen, welche aus Vertreterinnen und Vertretern der Fahrlehrerverbände, der Fahrlehrerberufsschulen, der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und des ASTRA besteht.

Der grundlegend überarbeitete VKU soll zukünftig nicht mehr in Form von Weisungen des ASTRA geregelt werden, sondern mit einer Amtsverordnung des ASTRA. Damit wird einem Bundesgerichtsurteil¹ Rechnung getragen, wonach Verpflichtungen aus Weisungen des ASTRA nicht rechtsverbindlich sind, weil Weisungen nicht nach dem Publikationsgesetz (PublG)² bekannt gemacht werden können.

Weiter soll der Zeitpunkt des Besuchs des VKU vor die Basistheorieprüfung (TP) verschoben werden. Dazu muss der Bundesrat die Verkehrszulassungsverordnung (VZV)³ anpassen.

2 Grundzüge der Revision

2.1 VKU vor Basistheorieprüfung

Vorgeschlagen wird, dass der VKU neu vor der TP absolviert werden soll. Dies erscheint aus heutiger Sicht sinnvoller und zweckmässiger. Damit würde eine Rückkehr zum System erfolgen, wie es bis im Jahr 2003 Gültigkeit hatte. Die Verschiebung des VKU vor die TP soll zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen, weil sich die Führerausweisbewerbenden so im VKU von Anfang an mit den eigenen Fahrmotiven sowie Themen wie Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme auseinandersetzen – noch bevor sie nach der TP mit dem praktischen Fahren beginnen. Zudem kann ihnen die gesamte Fahrausbildung bereits ganz zu Beginn erklärt werden. Da der VKU eine zentrale Rolle in der ganzen Ausbildung spielt, sollen seine Inhalte auch in der TP abgefragt werden können. Damit wird der VKU weiter gestärkt.

2.2 Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS)

Das Thema FAS soll neu umfassend im VKU integriert werden. Insbesondere sollen die Grenzen und Risiken beschrieben werden, welche mit FAS verbunden sind (Schnittstelle Mensch-Maschine).

¹ [Verbundenes Urteil 2C_75_2019 und 2C_76_2019 vom 12. November 2019](#)

² Publikationsgesetz vom 18. Juni 2004 (PublG; **SR 170.512**)

³ Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV; **SR 741.51**)

2.3 E-Learning bei der Vorbereitung auf die TP, nicht aber im VKU

Zum Erwerb des Lernfahrausweises der Kategorien A, A1, B oder B1 muss der VKU besucht und die TP bestanden werden. Bei der Vorbereitung auf die TP ist E-Learning möglich und soll es weiterhin sein. Den Fahranfängerinnen und Fahranfängern steht eine grosse Anzahl an Apps oder E-Learning Modulen zur Verfügung, welche sie bei ihrer Vorbereitung auf die TP unterstützen. Beim VKU hingegen handelt es sich um einen klassischen Präsenzunterricht, dessen Stärken in der gemeinsamen Erarbeitung und Entwicklung von Ressourcen und Kompetenzen liegt. Er bildet Teil der Grundausbildung, mit der sichergestellt sein muss, dass die Kursteilnehmenden die erforderlichen Kompetenzen und Ressourcen, mit Blick auf das regelkonforme und sichere Führen eines Fahrzeugs im Strassenverkehr, fundiert erwerben. Insbesondere muss gewährleistet sein, dass die zu vermittelnden Kompetenzen bezüglich Selbstbeurteilung, persönlicher Einstellungen und Werthaltungen verstanden und übernommen werden. Dementsprechend überwiegen beim VKU die Vorteile des Präsenzunterrichts gegenüber dem E-Learning. Aus Expertensicht ist eine gemeinsame Erarbeitung und Entwicklung der notwendigen Kompetenzen und Ressourcen sowie der direkte Austausch unter den Teilnehmenden die optimale Unterrichtsform zur Erreichung der Ziele des VKU. Damit kann unterstützt werden, dass die Neulenkenden mit einer soliden Grundlage in den Strassenverkehr starten und die Verkehrssicherheit als oberste Maxime anerkennen. Parallel zum VKU ist eine Vorbereitung mittels E-Learning auf die TP wichtig. Die Mischung aus E-Learning und Präsenzunterricht ermöglicht eine optimale Vorbereitung zum Erwerb des Lernfahrausweises.

3 Geprüfte Alternativen

3.1 Frist zwischen Absolvierung des VKU und der TP

Zwischen dem Absolvieren des VKU und der TP sollte nicht zu viel Zeit vergehen, damit Fahranfängerinnen und Fahranfänger bestmöglich von der handlungsorientierten und theoretischen Fahrausbildung profitieren. Um dies sicherzustellen, könnte vorgeschrieben werden, dass die TP beispielsweise spätestens sechs Monate nach dem Besuch des VKU abgelegt werden muss. Auf das Festlegen einer solchen Frist soll verzichtet werden, da die Umsetzung in der Praxis schwierig und mit im Vergleich zum Nutzen unverhältnismässig grossem Aufwand verbunden ist.

3.2 Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme: Frist zwischen Absolvierung VKU und praktischer Fahrerfahrung

Der Inhalt des VKU ist relativ stark auf die Führerausweiskategorien A und B ausgerichtet. Personen, die den VKU für die Unterkategorie A1 absolvieren, können teilweise zwischen 14 Jahre und 6 Monate und 15 Jahre alt sein. Bis diesfalls das vorgeschriebene Mindestalter von 17 Jahren erreicht wird, um Lernfahrten mit einem Fahrzeug der Kategorie B durchzuführen, in welchem die FAS erstmals praktisch relevant werden, vergehen mindestens zwei Jahre. Die erlernte Theorie zu den FAS aus dem VKU dürfte zu diesem Zeitpunkt nicht mehr stark präsent sein. Das Auftreten einer solchen Situation ist aber nicht nur in dieser Konstellation, sondern auch in anderen Fällen möglich, beispielsweise wenn der VKU absolviert, dann aber während mehreren Jahren ein Motorfahrzeug ohne FAS geführt wird. Auf eine Regulierung der Zeitspanne zwischen der Absolvierung des VKU, in welchem der theoretische Teil zu den FAS vermittelt wird, und dem Erwerb praktischer Fahrerfahrung mit FAS, soll daher verzichtet werden.

Eine Umsetzung wäre im Vergleich zum Nutzen mit unverhältnismässig grossem Aufwand verbunden.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

4.1 Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

Art. 13 Abs. 1^{ter} Prüfung der Basistheorie

Auf Grund der Verschiebung des Zeitpunktes der Absolvierung des VKU vor die TP wird Artikel 13 VZV mit Absatz 1^{ter} ergänzt. Dieser enthält ein neues Kriterium für die Anmeldung zur TP. Wer sich, im Hinblick auf den Erwerb eines Führerausweises der Kategorien A oder B oder der Unterkategorien A1 oder B1 zur TP anmeldet, und noch keinen Führerausweis der erwähnten Kategorien besitzt, muss den Nachweis erbringen, dass der VKU vollständig absolviert wurde.

Durch den Übergang vom alten Regime (VKU nach TP) auf das neue Regime (VKU vor TP) können sich ab Inkrafttreten am 1. Januar 2026 Fälle ergeben, bei denen die TP im Hinblick auf den Erwerb eines Führerausweises der Kategorie A oder B oder der Unterkategorie A1 oder B1 unter dem alten Regime zwar absolviert, aber nicht bestanden wurde. Wer sich unter dem neuen Regime erneut für die TP anmelden möchte, muss den Besuch des VKU nachweisen können, sofern er oder sie nicht davon befreit ist. Dies ergeht aus dem neu eingeführten Artikel 13 Abs. 1^{ter} E-VZV.

Art. 18 Abs. 2 und 6 Kurs über Verkehrskunde

Absatz 2: Die Voraussetzung des Besitzes eines Lernfahrausweises für die Kursteilnahme entfällt, da der VKU zukünftig vor der TP absolviert wird. Neu wird in Absatz 2 festgehalten, dass der VKU frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf. Um eine allzu starre Regelung mit einem fixen Mindestalter zu vermeiden, soll mit analogem Vorgehen wie bei der TP (Art. 13 Abs. 1^{bis} VZV), der VKU frühestens sechs Monate vor dem vorgeschriebenen Mindestalter abgelegt werden dürfen. Damit soll verhindert werden, dass der VKU von allzu jungen Personen absolviert wird und dadurch unnötig viel Zeit zwischen Absolvierung des VKU und der TP verstreichen würde. Damit den Fahranfängerinnen und Fahranfänger dennoch genügend Zeit verbleibt, den VKU vor der TP zu absolvieren, wird vorgesehen, dass dieser frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf.

Absatz 6 stellt klar, dass die Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht (Art. 24 der Fahrlehrerverordnung [FV, SR 741.522]) die Qualität des VKU sowie der Lehrmittel sicherstellen. Die Kantone können diese Tätigkeit an Dritte delegieren.

Art. 151q Übergangsbestimmung zur Änderung vom 1. Januar 2026

Artikel 151q wird neu eingeführt und regelt die Fälle, bei denen sich eine Fahranfängerin oder ein Fahranfänger im Hinblick auf den Erwerb eines Lernfahr- oder Führerausweises der Kategorien A oder B oder der Unterkategorien A1 oder B1 für die praktische Führerprüfung anmelden möchte und davor, unter dem alten Regime, die TP zwar bestanden, den VKU aber noch nicht besucht hat. Dies ist nötig, weil in Anhang 12 Ziffer I. Buchstaben a, b, f und g der absolvierte VKU neu nicht mehr als Zulassungsvoraussetzung für praktischen Führerprüfung genannt wird.

Anhang 11 Ziffer II. 1.2 Nachweis der theoretischen Kenntnisse

Ziffer 1.2 wird um die Ziffer 1.2.1 ergänzt. Wie aus Artikel 13 Absatz 1 VZV ergeht, stellt die Zulassungsbehörde mit der Prüfung der Basistheorie fest, ob die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller über die Kenntnisse nach Anhang 11 Ziffer II.1 verfügt. Durch die Ergänzung der Ziffer 1.2 mit der Ziffer 1.2.1 *Verkehrssinnbildung und Gefahrenlehre*, welche in Artikel 18 Absatz 4 Satz 1 VZV erwähnt werden, wird festgehalten, dass die Inhalte des VKU zukünftig Bestandteil der TP bilden. Damit diese Massnahme umgesetzt werden kann, werden neu die im VKU zu vermittelnden Inhalten in den Fragepool der Theoriefragen aufgenommen. Die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben die gesamten Inhalte des VKU zu vermitteln. Durch diese Massnahme wird der VKU weiter gestärkt.

Die bisherigen Ziffern 1.2.1 - 1.2.3 werden unverändert zu den Ziffern 1.2.2 - 1.2.4.

Anhang 12 Ziffer I. Bst. a, b, f und g Praktische Führerprüfung

Der VKU wird neu vor der TP absolviert. Mit einem gültigen Lernfahrausweis ist der Nachweis, den VKU absolviert wie auch die TP bestanden zu haben, erbracht. Dies betrifft die Führerausweise der Kategorien A und B sowie der Unterkategorien A1 und B1.

4.2 Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV)

Art. 1 Gegenstand

Seit dem 15. Juli 2023 hat das ASTRA die Kompetenz, die Gestaltung, den Inhalt und die Durchführung des VKU in einer Amtsverordnung - statt wie heute in einer Weisung - festzulegen (Art. 19a VZV). Die neue Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde enthält die Ausführungsbestimmungen zur VZV.

Art. 2 Anforderungen an die Kursdurchführung

Kurse über Verkehrskunde nach Artikel 18 VZV dürfen nur durchgeführt werden von Inhabern und Inhaberinnen einer Fahrlehrerbewilligung der Kategorie A oder B (Buchstabe a). Angehende Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen dürfen den VKU im Rahmen ihres Ausbildungspraktikum im Sinne einer Ausbildungsverbesserungsmassnahme neu nur noch in ständiger Begleitung eines Inhabers oder einer Inhaberin der entsprechenden Fahrlehrerbewilligung (Kategorie A oder B) durchführen (Buchstabe b). Für eine Begleitung im Sinne dieser Regelung muss der Fahrlehrer oder die Fahrlehrerin stets ebenfalls anwesend sein. Eine Begleitung beispielsweise durch ein tägliches Gespräch mit dem angehenden Fahrlehrer oder der angehenden Fahrlehrerin reicht nicht aus. Die für den VKU maximal erlaubte Teilnehmerzahl von zwölf Personen darf dadurch nicht erhöht werden.

Die Neuregelung wurde bereits im Rahmen der durchgeführten Konsultation zur Revision der Fahrlehrerverordnung (FV; SR 741.522) zur Diskussion gestellt und vorbehaltlos befürwortet. Die Revision der FV basiert auf der neuen Prüfungsordnung über die Berufsprüfung für Fahrlehrer/innen und kann erst in Kraft treten, wenn auch diese in Kraft tritt. Auf Grund eines hängigen Verfahrens vor Bundesverwaltungsgericht gegen die Prüfungsordnung ist derzeit unklar, zu welchem Zeitpunkt die Prüfungsordnung und somit die revidierte FV in Kraft treten wird. Die Regelung zur Durchführung des

VKU durch angehende Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen soll deshalb vorgezogen werden.

Art. 3 Meldepflicht

Die Meldepflicht wurde aus den Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde übernommen. Wer Kurse über Verkehrskunde anbieten möchte, muss dies der zuständigen Behörde des Kantons, in dem er oder sie vorwiegend tätig ist, vor Aufnahme der Kurstätigkeit melden. Die Meldung kann durch die Kursleitung vorgenommen werden oder Dritten übertragen werden (z.B.: Organisation die Kurse über Verkehrskunde anbietet). Die Meldung hat auf elektronischem Weg zu erfolgen. Die Erfassung im heute verwendeten Online-Portal SARI (System für Administration, Registrierung und Information) wird beibehalten. Für die Erfassung im System muss die Adresse des Kurslokals, der Kursdaten sowie die FABER-Nummer und das Geburtsdatum der Kursleitung angegeben werden.

Art. 4 Kurslokal

Absatz 1: Die Mindestanforderungen an das Kurslokal wurden mehrheitlich aus dem Anhang der Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde übernommen und aktualisiert. Neu sind diese nicht mehr im Anhang, sondern in einem Artikel (Art. 4 VKUV) aufgeführt. Das Kurslokal muss über die in Absatz 1 aufgelisteten Kriterien verfügen. Für die Kontrolle der Einrichtungen ist Artikel 24 FV massgebend.

Absatz 2: Der VKU ist in einem geeigneten Kurslokal durchzuführen. Absatz 2 präzisiert, dass es sich dabei weder um einen Wohnraum noch um einen Durchgang handeln darf.

Absatz 3: Wird der VKU in den Räumlichkeiten eines gastronomischen Betriebes erteilt, so hat die Kursleitung dafür zu sorgen, dass es sich um einen separaten Raum handelt in dem kein Konsumationszwang für die Kursteilnehmenden besteht.

Art. 5 Kursmaterial

Absatz 1: Im Kurslokal müssen insbesondere die verwendeten Lehrmittel (Buchstabe a) sowie verschiedene Unterrichtsmedien (Buchstabe b) vorhanden sein, welche interaktives Arbeiten ermöglichen. Es kann sich dabei beispielsweise um kurze Filmsequenzen oder Arbeitsblätter handeln. Die zu vermittelnden Inhalte müssen möglichst realitätsnah illustriert werden.

Absatz 2: Für die Schulung der Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen ist, wenn möglich, ein Motorrad physisch in den Unterricht miteinzubeziehen. Ist dies nicht möglich, so ist motorradspezifisches Bildmaterial im Unterricht einzusetzen.

Absatz 3: Für die Beantwortung allfälliger Fragen der Kursteilnehmenden während des VKU muss die Kursleitung auf bundesrechtliche Erlasse über den Strassenverkehr sowie Kreisschreiben, Weisungen oder Richtlinien, welche insbesondere die Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführenden betreffen, zugreifen können.

Absatz 4: Die Kursleitung hat den Kursteilnehmenden zur persönlichen Verwendung geeignete Unterlagen abzugeben, welche insbesondere die wichtigsten Inhalte des

Kurses zusammenfassen. Ziel ist, den Kursteilnehmenden als Gedankenstütze die wichtigsten Erkenntnisse aus dem VKU mitzugeben.

Art. 6 Kursgestaltung

Absatz 1: Die vier Unterrichtsblöcke wurden inhaltlich überarbeitet und angepasst und sind im Anhang (Lehrplan) im Detail ausgeführt. Wichtig ist, dass die Kursteilnehmenden die Inhalte der einzelnen Unterrichtsblöcke nachwirken lassen können und bei Unklarheiten am Folgetag und über den gesamten Kurs Fragen stellen können. Mit der Verteilung des Unterrichts auf neu vier Tage wird sichergestellt, dass die Vermittlung und die gemeinsame Erarbeitung der zu erlernenden Inhalte wirksamer gestaltet wird. Die Kursteilnehmenden erhalten dadurch die Möglichkeit, die erlernten Inhalte besser zu vertiefen.

Absatz 2 präzisiert die Dauer der Unterrichtsblöcke. Ein Unterrichtsblock dauert wie bisher zwei Stunden. Ergänzt wurde, dass sich die zwei Stunden mit einer zehnminütigen Pause verstehen. Die achtstündige Dauer des Kurses und die Unterteilung in vier Unterrichtsblöcke wurde aus den Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde übernommen.

Absatz 3 verweist auf den Lehrplan im Anhang, welcher detaillierte Angaben zum Unterricht enthält.

Art. 7 Kursbesuch

Absatz 1: Der Unterrichtsblock 1 ist zwingend als erster zu besuchen. Die Unterrichtsblöcke 2 bis 4 können in beliebiger Reihenfolge besucht werden. Dies wurde aus den bisher geltenden Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde übernommen.

Absatz 2: Wie bisher in den Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde festgehalten wurde, darf der Kurs mit höchstens zwölf Kursteilnehmenden durchgeführt werden.

Art. 8 Präsenzkontrolle

Absatz 1: Die Präsenzkontrolle wurde aus den Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde übernommen. Absatz 1 präzisiert, dass die Kursleitung für jeden Unterrichtsblock eine Präsenzkontrolle durchführen muss. Die Präsenzkontrolle kann bspw. in Form einer Tabelle geführt werden. Sie muss den Namen, Vornamen und das Geburtsdatum der Kursteilnehmenden enthalten.

Absatz 2: Die Kursteilnehmenden bestätigen wie bisher auf der Präsenzkontrolle den Besuch jedes Unterrichtsblocks mit Unterschrift. Nach Abschluss jedes Unterrichtsblocks bestätigt die Kursleitung den Besuch elektronisch. Hierfür steht zum heutigen Zeitpunkt SARI zur Verfügung.

Absatz 3 verpflichtet die Kursleitung, die Präsenzkontrolle wie bis anhin während drei Jahren aufzubewahren. Während dieser Frist muss sie der für den Wohnsitz der oder des Kursteilnehmenden zuständigen kantonalen Behörde auf Anfrage Einsicht in das Dokument gewähren. Die Aufbewahrung der Präsenzkontrolle durch die Kursleitung

ist insbesondere notwendig, damit bei Rückfragen oder Problemen, welche sich betreffend den Besuch der einzelnen Unterrichtsblöcke ergeben können, eine zusätzliche Kontrolle zum elektronischen Eintrag besteht.

Art. 9 Kursbescheinigung

Absatz 1: Neben der elektronischen Bestätigung jedes einzelnen Unterrichtsblocks (heute kann dies über SARI erfolgen) bescheinigt die Kursleitung (Artikel 8 Absatz 2) jedem Kursteilnehmenden den vollständig besuchten VKU. Die zuständigen kantonalen Behörden können die im SARI vorgenommenen Einträge im System abrufen.

Absatz 2: Seit dem 1. Januar 2021 gelten einmal absolvierte Ausbildungen und bestandene Prüfungen unbefristet. Die Kursbescheinigung für den vollständig absolvierten VKU ist unbeschränkt gültig.

Art. 10 Aufhebung von Weisungen

In Umsetzung eines Bundesgerichtsurteils⁴ soll der überarbeitete VKU zukünftig nicht mehr in Form von Weisungen des ASTRA geregelt werden, sondern mit einer Amtsverordnung des ASTRA. Aus diesem Grund werden per 1. Januar 2026 die Weisungen des ASTRA vom 24. September 2020 betreffend den Kurs über Verkehrskunde aufgehoben und durch die vorliegende Amtsverordnung ersetzt.

Art. 11 Inkrafttreten

Damit den Kantonen, Fahrschulen und Verlagen ausreichend Zeit für die notwendigen Anpassungsarbeiten verbleibt, tritt die Amtsverordnung gemeinsam mit den Anpassungen der VZV erst 2026 in Kraft. Zwischen Beschluss des Bundesrates (Teilrevision VZV) und Inkrafttreten der neuen Amtsverordnung bleibt ihnen somit ein Jahr Zeit, um die notwendigen Anpassungen vorzunehmen.

Anhang Lehrplan

Im VKU sollen fachliche, personale und soziale Fähigkeiten aufgebaut werden, damit die Kursteilnehmenden nach dem Kursbesuch über die entsprechenden Kompetenzen verfügen und fähig sind, die Handlungskompetenzen sicherheitsorientiert und regelkonform einzusetzen. Wie bereits in den Weisungen des ASTRA betreffend den Kurs über Verkehrskunde ist der VKU in vier Unterrichtsblöcke unterteilt. Die einzelnen Unterrichtsblöcke wurden inhaltlich angepasst und modernisiert. Inhaltlich wurde insbesondere die Thematik der FAS in den VKU aufgenommen. Die einzelnen Unterrichtsblöcke sind jeweils nach demselben Muster aufgebaut d.h. zunächst wird der Auftrag an die Personen, die den Kurs durchführen, und dann die von den Kursteilnehmenden zu erwerbenden Kompetenzen beschrieben. Weiter folgen der Kursablauf, die Kompetenzen (Ziele) des jeweiligen Unterrichtsblocks und die zu vermittelnden Lerninhalte. Es müssen alle Lerninhalte behandelt werden.

⁴ [Verbundenes Urteil 2C_75/2019 und 2C_76/2019 vom 12. November 2019](#)

Unterrichtsblock 1: Fahrberechtigung und Fahrzeug

Grundvoraussetzung für das sichere Führen eines Motorfahrzeugs ist die Verantwortungsbereitschaft. Es ist wichtig, dass sich die Kursteilnehmenden ihrer Verantwortung im Strassenverkehr bewusst und daher bereit sind, diese Verantwortung wahrzunehmen. Dies erfordert die Einsicht, dass eine fundierte Fahrausbildung über einen längeren Zeitraum nötig ist, um sich im Strassenverkehr sicher bewegen zu können und dass es Regeln braucht, damit niemand behindert oder gefährdet wird, sowie dass die Kursteilnehmenden für das Fahrzeug, das sie führen, die Verantwortung tragen.

Unterrichtsblock 2: Verantwortung

Wichtige Einflussfaktoren für ein sicheres Fahren sind das Sehvermögen, die Wahrnehmung und die Aufmerksamkeit, sowie deren Leistungsgrenzen. Diese Faktoren beeinflussen nicht nur die Fahrzeugführenden selbst, sondern auch ihre Verkehrspartner und -partnerinnen. Es ist wichtig, dass sich die Kursteilnehmenden der Kriterien der Fahreignung und -fähigkeit sowie der Informationsaufnahme über die Sinne und deren Auswirkungen auf eine sichere Fahrweise bewusst sind. Dies beinhaltet auch die Einsicht, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen, der Konsum psychoaktiver Substanzen oder Ablenkung keine sichere Fahrweise ermöglichen. Zudem stellt der bestimmungsgemässe und sichere Einsatz von FAS, insbesondere zur Spur-, Abstands- und Geschwindigkeitsgestaltung, sowie zur Vermeidung oder Bewältigung von Notsituationen usw. neue Herausforderungen für die Fahrzeugführenden dar und erfordert von diesen den Erwerb ebenfalls neuer oder veränderter Kompetenzen. Grundvoraussetzung ist wiederum die Verantwortungsbereitschaft, welche durch die Persönlichkeit der Fahrzeugführenden, deren Lebensumstände und soziales Umfeld sowie die konkreten Begleitumstände beeinflusst wird und sich so auf deren persönlichen Fahrstil auswirkt. Dies erfordert von den Kursteilnehmenden die klare Einsicht, dass sie selbst die Verantwortung tragen, sobald sie ein Motorfahrzeug führen, und dass die Übernahme dieser Verantwortung trotz allfälliger negativer Einflüsse immer im Vordergrund stehen muss.

Unterrichtsblock 3: Rücksichtnahme

Wer am Strassenverkehr teilnimmt, tut dies gemeinsam mit anderen. Dies sind die Verkehrspartner und -partnerinnen, die aufgrund der personen-, fahrzeug- oder tätigkeitsbezogene Eigenschaften besondere Aufmerksamkeit benötigen. Die Kursteilnehmenden müssen das Verhalten der anderen Verkehrspartner und -partnerinnen beobachten und deuten, um ihre eigene Fahrweise frühzeitig an dieses Verhalten anzupassen. Besondere Rücksicht erfordern schwächere Verkehrsteilnehmende (Kinder, zu Fuss Gehende, Trottinett-/E-Trottinett-, Fahrrad-/E-Bike- und Motorradfahrende), ältere und gebrechliche Personen sowie Situationen, in denen ein Fehlverhalten eintreten könnte. Die Kursteilnehmenden müssen die Fähigkeit entwickeln, Gefahren, die sich aufgrund von (Fehl)Verhalten von Verkehrspartner und -partnerinnen ergeben, frühzeitig zu erkennen, und ihr eigenes Fahrverhalten so anzupassen, dass sie über ausreichend Sicherheitsreserven verfügen.

Unterrichtsblock 4: Strasseninfrastruktur und defensive Fahrweise

Motorfahrzeuge mit mehr Leistung und grösserem Beschleunigungsvermögen sowie einer Vielzahl an Funktionen stellen neue Anforderungen an die Kursteilnehmenden, welche bisher zu Fuss oder mit Fahrzeugen, die tiefere Geschwindigkeiten aufweisen, am Strassenverkehr teilgenommen haben. Die Kursteilnehmenden werden sich auf ihren Fahrten den ständig wechselnden äusseren Bedingungen anpassen sowie fahrphysikalische Zusammenhänge kontrollieren und beeinflussen müssen. Ebenso wird jede Fahrt durch die Arten von Strassen sowie Infrastrukturen mit spezifischen Eigenheiten und unterschiedlichem Zustand sowie durch die Tageszeit, den Wochentag, die Jahreszeit und die Witterung beeinflusst. Alle Einflussfaktoren erzeugen eine Wechselwirkung zwischen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.

5 Auswirkungen

Bei der VKUV handelt es sich um eine Aktualisierung der heute schon geltenden Weisungsinhalte und deren Überführung in eine Amtsverordnung. Insoweit ist weder für den Bund noch für die Kantone und die Gemeinden mit nennenswerten Auswirkungen zu rechnen. Die Umsetzung der Kontrolle der Lehrmittel im Rahmen der Qualitätskontrolle bringt einen Mehraufwand für die Kantone mit sich (z.B. für die Schulung der Verkehrsexperten). Der Mehraufwand kann mit den bestehenden Ressourcen aufgefangen werden.

6 Rechtliche Aspekte

Als Rechtsgrundlage für die neue Amtsverordnung dient Artikel 19a VZV. Seit dem 15. Juli 2023 hat das ASTRA die Kompetenz, die Gestaltung, den Inhalt und die Durchführung des VKU in einer Amtsverordnung – statt wie bisher in einer Weisung – festzulegen. Die neue Amtsverordnung enthält die Ausführungsbestimmungen zur VZV.