



O073-1332

Erläuternder Bericht

A. Neue Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Ursprüngliches Hauptziel der Revision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV)¹ war die Optimierung der ersten Ausbildungsphase (bis zum Erwerb des Führerausweises). Dies wurde bereits bei der Einführung der zweiten Ausbildungsphase (Weiterausbildung nach dem Erwerb des Führerausweises auf Probe) im Jahre 2005 in Aussicht gestellt. Seither haben folgende Faktoren die Arbeiten massgeblich beeinflusst:

- 2006 erliess die EU eine vollständig überarbeitete Führerschein-Richtlinie² (im folgenden: RL);
- die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat die zweite Ausbildungsphase im Auftrag des ASTRA evaluiert;
- die Bundesversammlung erwog die Abschaffung der zweiten Ausbildungsphase, verzichtete zwar darauf, erwartet im Gegenzug aber massgebliche Verbesserungen und eine Kürzung der Ausbildungsdauer;
- der Bundesrat hat im Rahmen der Umsetzung des Landverkehrsabkommens die Chauffeurzulassungsverordnung erlassen (CZV³, betrifft v.a. die Führer und Führerinnen von Lastwagen und Gesellschaftswagen);
- die elektronischen Kommunikationsmöglichkeiten haben sehr stark zugenommen;
- die Qualitätssicherung obligatorischer Ausbildungen gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund sind neben einer materiellen Revision der Zulassung zum Führerausweis auch eine formelle Neustrukturierung und damit eine Totalrevision der Vorschriften über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr erforderlich. Diesem Zweck dient der vorliegende Entwurf der Personenzulassungsverordnung (E-PZV).

2. Hauptpunkte der Revision

2.1 Ausbildungen und Prüfungen

Die angehenden Fahrzeugführer und -führerinnen sollen ganzheitlicher als bisher befähigt werden, sicher am motorisierten Strassenverkehr teilzunehmen. Um dies zu erreichen, sollen künftig in den obligatorischen Ausbildungen und in der Weiterausbildung für den Erwerb des definitiven Führerausweises die Handlungskompetenzen vermittelt werden, die sichere und verantwortungsvolle Fahrzeugführende brauchen. Die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten sollen so weit möglich über die Prüfungen gesteuert und obligatorische Ausbildungen nur noch für den Erwerb von nicht oder nur schwer prüfbareren Kompetenzen vorgeschrieben werden.

¹ SR 741.51

² Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. EU vom 30. Dezember 2006, Nr. L 403, S. 18ff.)

³ SR 741.521

Beim Erwerb des Personenwagenführerausweises resultiert daraus eine Reduktion der obligatorischen Ausbildungen von heute 24 Stunden (8 Stunden «Verkehrskunde-Unterricht» und 16 Stunden «Weiterausbildung») auf neu nur noch 17 Stunden (8 Stunden «Kurs Verkehrskunde», 2 Stunden «Fahrtechnische Grundsicherung» und 7 Stunden «Weiterausbildung»).

Damit die Fahrausbildung und Führerprüfung wie vorgeschlagen optimiert werden kann, sind Begleitmassnahmen notwendig. Die vorgeschlagenen Mindestmassnahmen zur Qualitätssicherung gewährleisten, dass das Verfahren zum Erwerb eines Führerausweises überwacht und bei Mängeln geeignete Massnahmen getroffen werden. Die Qualitätssicherung bei der praktischen Führerprüfung orientiert sich an den Massnahmen, welche die EU ihren Mitgliedstaaten in der RL vorschreibt.

2.2 Zulassungsverfahren

Das Verfahren soll künftig so weit möglich elektronisch erfolgen. Dies setzt voraus, dass Personen, die einen Führerausweis erwerben wollen, bereits vor dem Besuch des ersten obligatorischen Ausbildungsmoduls – somit früher als heute – sich bei der kantonalen Behörde anmelden. Die Anmeldung ersetzt das Gesuch um einen Lernfahr- oder einen Führerausweis im geltenden Recht. Sie erfolgt noch in Papierform, da einerseits die Person formell identifiziert werden muss, andererseits die erforderlichen Dokumente im Original vorgelegt werden müssen. Im weiteren Verfahren werden Bescheinigungen über besuchte Kurse und bestandene Prüfungen grundsätzlich nur elektronisch erstellt und an die kantonale Behörde übermittelt.

Gültigkeitsfristen werden soweit möglich abgeschafft. So sollen die Anmeldebestätigung, der Lernfahrausweis, die Gültigkeit von Kursbesuchen und die Gültigkeit bestandener Prüfungen grundsätzlich nicht mehr befristet werden. So entfällt für die kantonalen Behörden Kontrollaufwand und Personen, die sich um einen Führerausweis bewerben, ersparen sich unnötige Wiederholungen.

2.3 Führerausweisdokument und -kategorien

Zwar hätten vor 1977 ausgestellte Führerausweise bis zum 31. Dezember 1995 in neue Dokumente umgeschrieben werden müssen (Art. 151 Abs. 1 VZV), dies wurde aber von vielen Kantonen nicht vollzogen, so dass heute noch etliche ganz alte Führerausweise im Umlauf sind.

Die Führerausweiskategorien haben sich über Jahrzehnte weiterentwickelt. Neue Kategorien wurden geschaffen, andere konnten neu nicht mehr erworben werden. Dabei wurden aber praktisch alle Besitzstände gewahrt, was zu einer sehr unübersichtlichen Situation geführt hat.

Da mit der autonomen Übernahme der Führerausweiskategorien aus der RL die Inhalte der schweizerischen Kategorien wiederum ändern, sollen jetzt mit dieser Revision alle (blauen) Papierführerausweise durch Plastikkarten im Kreditkartenformat ersetzt werden. Berechtigungen, die nicht mit den neuen Kategorien übereinstimmen, werden durch die bestpassenden ersetzt.

3. Wesentliche inhaltliche Neuerungen

3.1 Zeitpunkt des Besuchs des Verkehrskundeunterrichts

Der Verkehrskundeunterricht soll künftig vor der Theorieprüfung besucht werden müssen. Die Begründung liegt darin, dass zwar nicht der Umfang, aber die Inhalte des neu «Kurs Verkehrskunde» genannten Obligatoriums angepasst werden sollen, um den Kursbesuchern und Kursbesucherinnen die wesentlichen Handlungskompetenzen für ein erfolgreiches Bestehen der Fahrausbildung zu vermitteln. Diese dienen auch als Basis zum besseren Verständnis der Verkehrsregeln, die im Anschluss (oder parallel) zum Kurs Verkehrskunde eigenverantwortlich (mittels Lernbüchern, eLearning oder in der Fahrschule) gelernt werden. Verkehrsregeltheorie soll weiterhin nicht in obligatorischen Kursen vermittelt werden.

3.2 Ausbildungsheft

Das Ausbildungsheft soll helfen, die vorgeschlagenen Optimierungen bei der Ausbildung und Prüfung von Fahrzeugführenden gewinnbringend umzusetzen. Das Ausbildungsheft hat verschiedene Vorteile, es:

- dokumentiert den Lernprozess und die erworbenen beziehungsweise noch zu erreichenden Kompetenzen und macht den Lernprozess dadurch transparenter;
- dient der besseren Koordination zwischen der professionellen Fahrausbildung und der Durchführung von privat begleiteten Lernfahrten, sofern es der Laienbegleiter oder die Laienbegleiterin verwendet. Laienbegleiter und Laienbegleiterinnen können gezielter mit dem Fahrschüler oder der Fahrschülerin üben, wenn sie die Ausbildungsinhalte und den Ausbildungsstand kennen;
- qualifiziert die Laienbegleiter und Laienbegleiterinnen besser: sie können die Fahrausbildung strukturierter durchführen, weil sie einen Überblick über die zu vermittelnden Kompetenzen erhalten und erfahren, welche Handlungskompetenzen an der praktischen Führerprüfung geprüft werden.

3.3 Theorieprüfung

Im Vordergrund stehen das regelkonforme, partnerschaftliche, und insbesondere das sichere und verantwortungsvolle Fahren.

Diese Kompetenzen müssen erarbeitet werden, damit die Prüfung bestanden werden kann. Bei der Bewertung ändert sich materiell nichts. Heute gilt die Prüfung als bestanden, wenn bei einem Maximum von 150 Punkten deren 135 (90%) erreicht werden (maximale Fehlerzahl 15 Punkte = 10%). Künftig müssen 90 Prozent der Gesamtpunktzahl erreicht werden.

3.4 Verlängerung der Ausbildungszeit

Übereinstimmende Erkenntnisse aus einigen europäischen Ländern (z.B. Österreich, Deutschland, Schweden) zeigen, dass das Anfängerrisiko erheblich gesenkt werden kann, je länger eine Person sich unter Aufsicht im Verkehr bewegt und so unentbehrliche Erfahrungen in einem «geschützten Rahmen» erwerben kann.

Diesen Ergebnissen sollte sich die Schweiz nicht verschliessen. Als wesentliches Mittel zur Verbesserung der ersten Ausbildungsphase wird deshalb vorgeschlagen, dass die praktische Führerprüfung der Kategorie B erst abgelegt werden darf, wenn der Bewerber oder die Bewerberin den Lernfahrausweis bereits seit einem Jahr besitzt (d.h. mindestens 18 Jahre alt ist). Diese Massnahme soll aber nicht auf Personen anwendbar sein, die bei der Anmeldung zur praktischen Führerprüfung das 25. Altersjahr bereits vollendet haben.

Die Verlängerung der Ausbildungszeit muss zwingend zur Folge haben, dass der Lernfahrausweis früher erteilt wird, da andernfalls das heutige Mindestalter für den Erwerb der Kategorie B angehoben werden müsste, was aber nicht angestrebt wird. Deshalb ist vorgesehen, dass der Lernfahrausweis bereits mit vollendetem 17. Altersjahr erworben werden kann.

Welche Folgen der Lernfahrausweis ab 17 Jahren kombiniert mit der Verlängerung der Ausbildungszeit für den Energieverbrauch hätte, hat das Bundesamt für Energie abschätzen lassen⁴. Das Resultat zeigt, dass sich der Energieverbrauch der Autofahrten – bezogen auf den Energieverbrauch aller Autofahrten und aller Altersgruppen im Personenverkehr Schweiz – um 0,49 Prozent reduziert. Würde der Lernfahrausweis statt mit 17 Jahren erst mit 18 Jahren erteilt, so schätzt die Studie die Verbrauchsreduktion auf 0,60 Prozent.

3.5 Fahrtechnische Grundschulung

Die fahrtechnische Grundschulung beinhaltet zwei Module à je eine Fahrstunde.

Viele Neulenkende beherrschen die maximale Verzögerungsmöglichkeit («Vollbremsung») ihres Fahrzeugs nicht⁵. Eine Vollbremsung ist aber eine Grundfahraufgabe, denn wenn der volle Bremsdruck trotz höchster Gefahr zu langsam aufgebaut wird, werden viele Meter Bremsweg verschenkt und dadurch das Risiko einer Kollision erhöht. Deshalb schreibt bereits das geltende Recht vor, dass an der

⁴ Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Arnold, Tobias; Duarte Marcelo (2016): Schätzung der energetischen und verkehrlichen Auswirkungen des Lernfahrausweises ab 17 Jahren. Kurzbericht zuhanden des Bundesamtes für Energie (BFE), Interface Politikstudien Forschung, Beratung, Luzern

⁵ https://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/Medienmitteilungen/20101017-axa-ch-bremsen_de.pdf und Erfahrungen aus den Weiterausbildungskursen der zweiten Ausbildungsphase

praktischen Führerprüfung für den Erwerb der Kategorie B stichprobenartig und soweit die Verkehrssicherheit es zulässt, das Fahrzeug «genau zum Halten gebracht» werden muss (Anh. 12 Ziff. III Bst. D Ziff. 2.4 VZV). Die Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft ist aber fakultativ und wird aus praktischen Gründen nur sehr selten von der zu prüfenden Person verlangt, weshalb die Vollbremsung oftmals auch nicht genügend geübt wird.

Aus diesem Grund soll künftig jeder Fahrschüler und jede Fahrschülerin systematisch im maximalen Verzögern des Fahrzeugs (Kat. B) geschult werden. Dazu genügt eine einstündige Lektion bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin.

Die energieeffiziente Fahrweise soll künftig als ordentliche Fahrweise vermittelt werden und nicht als besondere Fahrweise für jene, die Treibstoff sparen wollen. Sie soll deshalb obligatorisch bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin eingeübt werden und an der praktischen Führerprüfung auch geprüft werden. Mit dieser ebenfalls einstündigen Massnahme soll ein Beitrag an die Energiestrategie 2050 geleistet werden.

Beide Fahrlektionen lassen sich ohne weiteres in den Fahrschulunterricht eingliedern. Personen, die sich ausschliesslich privat unterrichten lassen wollen, müssen diese Module ebenfalls bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin absolvieren.

3.6 Praktische Führerprüfung

Die Anforderungen an die praktische Führerprüfung werden nicht mehr auf die Fehlervermeidung, sondern auf den Kompetenzerwerb ausgerichtet. In erster Linie wird es darum gehen, dass die Prüflinge viel selbständiger fahren und Entscheide treffen müssen (z.B. könnte eine Anweisung lauten: «Fahren Sie zum Hauptbahnhof. Unterwegs parkieren Sie in der Nähe eines Kioskes.») So muss der Fahrschüler oder die Fahrschülerin beweisen, dass er oder sie sowohl dem vorgegebenen Ziel korrekt folgen als auch eine zusätzliche Aufgabe bewältigen kann und folglich über die für die Erfüllung dieser Aufgaben erforderlichen Kompetenzen verfügt.

3.7 Zweite Ausbildungsphase

Die Evaluation der Zweiphasenausbildung zeigte neben positiven Aspekten auch auf, dass die Sicherheitseffekte der Weiterausbildungskurse nicht im erwarteten Ausmass nachgewiesen werden können. Die bfu erklärt sich dies mit der anspruchsvollen Umsetzung und dem erst relativ späten Besuch der Weiterausbildungskurse. Auf der Grundlage des Evaluationsberichts soll die zweite Ausbildungsphase optimiert und besser auf die erste Ausbildungsphase abgestimmt werden⁶. Zu diesem Zweck werden einige Kursinhalte gestrichen, andere gestrafft und Themen von der zweiten in die erste Ausbildungsphase verschoben (insb. in die fahrtechnische Grundschulung und den Kurs Verkehrskunde). Auf diese Weise kann die Weiterausbildung von zwei auf einen Tag (sieben Stunden) verkürzt werden.

Als weitere Massnahme soll neu vorgeschrieben werden, dass die Weiterausbildung zwingend in den ersten sechs Monaten des Führerausweisbesitzes zu besuchen ist. Dies deshalb, weil die Evaluation der Zweiphasenausbildung gezeigt hat, dass Neulenkende die Weiterausbildung im Schnitt erst nach 16 Monaten (1. Tag) beziehungsweise 26 Monaten (2. Tag) besuchen. Statistisch ist aber das Unfallrisiko der Neulenkenden in den ersten Monaten nach der praktischen Führerprüfung am höchsten. Insofern werden die Weiterausbildungskurse heute deutlich zu spät besucht. Hinzu kommt, dass die Einstellungen der Neulenkenden zum Führen eines Motorfahrzeugs kurz nach der Führerprüfung besser beeinflusst werden können als gegen das Ende der dreijährigen Probezeit. Der Anreiz, diese Pflicht zu befolgen, wird mit einer abgestuften Bussenandrohung unterstützt.

⁶ Ausser auf den Evaluationsbericht der bfu stützen sich die Vorschläge zur Optimierung der zweiten Ausbildungsphase auf folgende Grundlagen der Kommission Qualitätssicherung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (KQS): Stefan Hünig, SAQ-Qualicon, Auditbericht, Expertenaudits 2012, obligatorische Weiterbildung; Franz Neff, Neff-Pidoux Wissensmanagement, Bericht zu einer Befragung ausgewählter Kursveranstalter zur Moderationskompetenz; Arbeitsgruppe Moderationskompetenz (eingesetzt von der KQS), Moderationskompetenz in den Weiterausbildungskursen, Handlungsbedarf und Vorgehensvorschläge; Stellungnahme der Interessengemeinschaft Weiterausbildungsanbieter Schweiz (IGWAB-CH) zum Evaluationsbericht der bfu.

3.8 Motorradkategorien

Der Zugang zu den Motorradkategorien soll als Folge der autonomen Übernahme der seit dem 19. Januar 2013 in der EU geltenden Kategorieneinteilung grundlegend überarbeitet werden. Künftig wird es vier Motorradkategorien geben (AM, A1, A2, A). Auf den «Direkteinstieg» in die Kategorie A wird grundsätzlich verzichtet. Ein Mindestalter für die Anmeldung muss daher nicht vorgeschrieben werden. Bei den übrigen Kategorien gibt es Varianten beim Mindestalter. Die vorgeschlagenen tieferen Mindestalter gewährleisten die Gleichstellung mit den Personen, welche die gleichen Kategorien in der EU erwerben wollen. Es gibt aber auch gute Gründe für die höheren Mindestalter. Wer ein Motorrad führt, setzt sich einem erhöhten Unfallrisiko aus. Dieses wird nicht reduziert, indem Jüngere zum Motorradverkehr zugelassen werden. Unabhängig vom Mindestalter kann die nächsthöhere Kategorie nur durch eine praktische Führerprüfung erworben werden. Die praktische Grundschulung ist nur noch beim Erwerb der ersten Motorrad-Kategorie (A1 oder A2) zu absolvieren. Sie dauert – wie bisher für die Kategorie A – 12 Stunden.

4. Detailerläuterungen

4.1 Titel, Ingress und Gegenstand

Die neue Verordnung soll den Namen «Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr (Personenzulassungsverordnung, PZV)» erhalten. Die bisherige Verkehrszulassungsverordnung (VZV⁷) erhält den neuen Titel «Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Fahrzeugzulassungsverordnung, VZV)». Die an sich nahe liegende Abkürzung FZV ist bereits durch die Freizügigkeitsverordnung⁸ belegt.

Der Ingress übernimmt den Ingress der bisherigen VZV mit Ausnahme der Rechtsgrundlagen, welche die Fahrzeugzulassung betreffen (Art. 12 Abs. 1, 3 und 4, 13 Abs. 2 und 4, 25 Abs. 1 Bst. b, Abs. 2 Bst. a und e-i, Abs. 3 Bst. d, 57⁹, 103 Abs. 3¹⁰, 104a-d¹¹, 105, 106 Abs. 5, 8 und 10).

Artikel 1 E-PZV (Gegenstand) übernimmt Artikel 1 VZV ohne den Hinweis auf die Zulassung von Fahrzeugen. Da die Prüfungen neu im Vordergrund stehen, werden sie explizit ergänzt.

4.2 Allgemeines zu den Führerausweiskategorien

4.21 Erteilungsvoraussetzungen (Art. 3 – 9)

Art. 3: Zuständigkeit

Um die Zuständigkeit bei Führerausweisfragen mit interkantonalem und internationalem Bezug zu erleichtern, soll der strassenverkehrsrechtliche Begriff des «Wohnsitzes» im Sinne der RL übernommen werden. Die Hauptänderung liegt darin, dass nach einem grenzüberschreitenden Umzug die neu zuständige Behörde nach einem halben Jahr zuständig wird (vgl. demgegenüber Art. 42 Abs. 3^{bis} Bst.a VZV). Im Übrigen werden Zweifelsfälle bei Vorliegen mehrerer Aufenthaltsorte geklärt.

Bst. a: Die Zuständigkeit eines Kantons ist immer dann gegeben, wenn sich eine Person dort während mehr als 185 Tagen pro Jahr zu Wohnzwecken aufhält. Ein anderer Arbeitsort oder weitere Aufenthaltsorte spielen hier keine Rolle.

Bst. b: Wenn sich eine Person in keinem Kanton oder Staat während mehr als 185 Tagen aufhält, dann wird jener Kanton oder Staat als zuständig angenommen, in dem die Person sich am häufigsten aufhält. Zum Beispiel:

⁷ SR 741.41

⁸ SR 831.425

⁹ Die Buchstaben b und c betreffen teilweise die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen. Buchstabe b ist heute aber Regelungsgegenstand der Strassenverkehrskontrollverordnung (SR 741.013), und Sonderregeln gestützt auf Buchstabe c gibt es im E-PZV nicht.

¹⁰ Absatz 3 könnte zwar auch die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen betreffen, ist heute aber obsolet.

¹¹ Artikel 104a-104c betreffen teilweise die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen. Diese Vorschriften bilden aber nur die Grundlagen für die entsprechenden Registerverordnungen. Im E-PZV werden gestützt darauf keine Vorschriften erlassen.

- 3 Monate in Zürich, 5 Monate in Zermatt, 4 Monate in den USA: Zuständig ist der Kanton Wallis.
- 2 Monate in den USA, 2 Monate in Deutschland, 2 Monate in Frankreich, 2 Monate in Italien, 4 Monate in Genf: Zuständig ist der Kanton Genf.
- 3 Monate in Zürich, 2 Monate in Genf, 7 Monate in den USA: keine schweizerische Zuständigkeit.

Bst. c: In dieser Konstellation fallen Aufenthalt zu Wohnzwecken und Aufenthalt zu Arbeitszwecken auseinander. Hält sich die Person mehrheitlich dort auf, wo sie arbeitet, so ist die Behörde dieses Ortes zuständig, sofern die Person nicht mindestens durchschnittlich zwei Mal pro Monat dorthin zurückkehrt, wo sie wohnt (Wochenaufenthalter oder Wochenaufenthalterin).

Art. 4: Anmeldung

Abs. 1: Die formelle Anmeldung soll das bisherige Gesuch um die Erteilung eines Lernfahrausweises ersetzen, damit die Person bereits vor dem Besuch der ersten obligatorischen Ausbildung elektronisch erfasst werden kann (vgl. die Ausführungen in Ziff. A.2.2).

Abs. 2 und 4: Sind alle Anmeldevoraussetzungen erfüllt, erhält der Bewerber oder die Bewerberin die Bestätigung gemäss Anhang 2. Wer die Anmeldebestätigung besitzt, darf mit der Fahrausbildung beginnen (je nach Kategorie Besuch des Kurses Verkehrskunde oder Anmeldung zu einer Prüfung).

Die Anmeldebestätigung ist bis zum Erwerb der Ausweiskategorie gültig (Abs. 4). Wer daher zum Beispiel die Prüfung der Basistheorie, nicht aber die praktische Führerprüfung für den Erwerb der Kategorie B bestanden hat, muss die Prüfung der Basistheorie nicht wiederholen, um erneut zur praktischen Führerprüfung zugelassen zu werden. Hingegen muss sich neu anmelden:

- wer nach dem Ablauf der Gültigkeit des Führerausweises auf Probe oder nach dessen Annullierung wieder eine Kategorie erwerben will (die Anmeldebestätigung war bis zum Erwerb des Führerausweises auf Probe gültig); und
- wer nach dem Erwerb einer Kategorie eine weitere Kategorie erwerben will.

Art. 5: Identität, Mindestalter, Handlungsfähigkeit

Abs. 1: Entspricht Artikel 11 Absatz 3 VZV. Die kantonalen Behörden können die Identitätsüberprüfung den Einwohner- oder Zivilstandsbehörden der Gemeinden übertragen.

Abs. 2: Anders als im geltenden Recht (Art. 6 VZV) bezieht sich das Mindestalter nicht mehr auf die Erteilung des Lernfahr- oder Führerausweises, sondern auf den Zeitpunkt, ab dem die Anmeldung für eine Ausweiskategorie erfolgen darf. Um eine allzu starre Regelung zu vermeiden, soll analog zur Prüfung der Basistheorie im geltenden Recht (Art. 13 Abs. 1^{bis} VZV) die Anmeldung frühestens einen Monat vor dem vorgeschriebenen Mindestalter ermöglicht werden.

Abs. 3: Das Verfahren soll neu klarer geregelt werden, insbesondere in Bezug auf die Rechte und Pflichten der agierenden Behörden und Personen. Wie bisher können nur handlungsfähige Personen (Art. 12 des Zivilgesetzbuches) einen Lernfahrausweis oder einen Führerausweis erwerben. Neu ist, dass dieser Grundsatz im Strassenverkehrsrecht ausdrücklich erwähnt wird, damit ablehnende Entscheide der kantonalen Behörde im Erteilungsverfahren (Art. 4 Abs. 2) nachvollziehbarer werden.

Art. 6: Lebensrettende Sofortmassnahmen

Die Pflichten zum Besuch eines Kurses in lebensrettenden Sofortmassnahmen bleiben gleich.

Gegen das Obligatorium spricht, dass heute die Alarmierungszeiten für die professionellen Hilfsdienste viel kürzer sind als bei Einführung des Nothilfekurses und daher Kenntnisse in lebensrettenden Sofortmassnahmen nicht mehr im gleichen Umfang erforderlich sind. Für die Beibehaltung spricht, dass Fragen zur Sicherung der Unfallstelle, korrekten Alarmierung und Betreuung von verletzten Personen weiterhin von Bedeutung bleiben.

Art. 7: Automobilistischer Leumund

Damit wird ein Pendant zur Entzugsregelung in Artikel 33 Absätze 1 – 3 VZV geschaffen. Dieses soll gewährleisten, dass während eines Entzuges des Lernfahr- oder Führerausweises keine Ausweis-

kategorie erteilt wird, die – wäre sie vor dem Entzug bereits vorhanden gewesen – hätte entzogen werden müssen. Muss eine Ausweiskategorie aber nicht entzogen werden, kann man sie auch während eines Ausweisentzuges erteilen.

Dasselbe gilt für Aberkennungen ausländischer Führerausweise. Folgende Konstellationen fallen in Betracht:

- Eine Person wohnt im Ausland und besitzt einen ausländischen Führerausweis, der ihr wegen einer Widerhandlung in der Schweiz aberkannt wurde. In der Zwischenzeit ist sie in die Schweiz umgezogen und möchte eine weitere Kategorie erwerben: Während der Zeit der Aberkennung ist dies ausgeschlossen.
- Eine Person hat Wohnsitz in der Schweiz genommen und hier - vor dem Ablauf der vorgeschriebenen Umtauschfrist - eine Widerhandlung begangen, die zum Führerausweisentzug geführt hat. Die schweizerische Zulassungsbehörde aberkennt den ausländischen Führerausweis (weil sie für den Ausweisentzug noch nicht zuständig ist) und verweigert eine Anmeldebestätigung während der Aberkennungsdauer.
- Eine Person hat Wohnsitz in der Schweiz genommen und ihr wurde wegen eines hier bekannten Fahreignungsmangels (z.B. Alkoholabhängigkeit) der ausländische Führerausweis auf unbestimmte Zeit aberkannt. Die Anmeldebestätigung darf erst erteilt werden, wenn der Fahreignungsmangel behoben ist.
- Eine Person mit Wohnsitz in der Schweiz hat unter Umgehung der Zuständigkeitsvorschriften im Ausland einen Führerausweis erworben. Dieser muss für die Schweiz aberkannt werden. Indessen kann ihr aber eine Ausbildungsbestätigung erteilt werden.

Nach einer Annullierung des Führerausweises auf Probe darf ein neuer Lernfahrausweis erst nach der Sperrfrist in Artikel 15a Absatz 5 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG¹²) erteilt werden. Die kantonale Behörde darf daher während der Sperrfrist keine Anmeldung für eine Ausweiskategorie bestätigen.

Art. 8: Medizinische Mindestanforderungen

Abs. 1: Bringt künftig deutlich zum Ausdruck, dass die medizinischen Mindestanforderungen nicht nur von den Bewerbern und Bewerberinnen um einen Lernfahr- oder Führerausweis, sondern auch von den Inhabern und Inhaberinnen eines Lernfahr- oder Führerausweises erfüllt werden müssen, und entspricht im Übrigen dem geltenden Recht (Art. 7 Abs. 1 und 1^{bis} erster und zweiter Satz VZV). Neu wird aber – auf Wunsch der kantonalen Behörden – nicht mehr verlangt, dass auch wer die medizinischen Mindestanforderungen ohne Sehhilfe erfüllt, eine solche beim Fahren tragen sollte, wenn er oder sie damit besser sieht. In der Praxis war nicht klar, ob es sich dabei um eine zwingende Vorschrift oder eine Empfehlung des Verordnungsgebers handelt. Als Empfehlung wird die Vorschrift in der Praxis nicht angewandt und wäre als solche auch nicht sehr wirkungsvoll. Wirkungsvoller wäre, wenn zum Beispiel in der Ausbildung der Stufe 1-Ärztinnen und Stufe 1-Ärzte die Bedeutung einer optimalen Korrektur von Fehlsichtigkeiten erklärt oder in Kampagnen die Fahrzeugführenden entsprechend sensibilisiert würden.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 7 Abs. 2 VZV).

Abs. 3: Wie bisher muss vor dem Erwerb eines Führerausweises ein Sehtest (Art. 47) beigebracht werden. Neu ist dies nicht mehr erforderlich für Personen, die sich um eine berufsmässige Kategorie bewerben, weil sie das Sehvermögen ohnehin im Rahmen der verkehrsmedizinischen Untersuchung nachweisen müssen. Zudem soll auch keinen Sehtest mehr beibringen müssen, wer bereits eine Führerausweiskategorie besitzt. Die Überprüfung des Sehvermögens würde sonst vom Erwerb weiterer Kategorien abhängig gemacht, was nicht sachgerecht ist, wenn die Mindestanforderungen an das Sehvermögen nicht strenger sind.

¹² SR 741.01

Abs. 4:

Bst. a: Neu ist, dass sich der Bewerber oder die Bewerberin um eine weitere berufsmässige Führerausweiskategorie künftig keiner verkehrsmedizinischen Untersuchung mehr unterziehen muss. Die Begründung dafür liegt darin, dass sich diese Personen wegen der bereits erworbenen berufsmässigen Ausweiskategorie periodisch einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen müssen (Art. 79 Abs. 1 Bst. a). Ergibt die Untersuchung, dass die Fahreignung verneint werden muss, darf selbstverständlich auch keine andere berufsmässige Ausweiskategorie erteilt werden.

Bst. b: Neu müssen sich erst über 70-Jährige (bisher über 65-Jährige, bei Annahme der Pa.lv. 15.456 Reimann, Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr: über 75-Jährige) untersuchen lassen, die sich erstmals für den Erwerb eines Führerausweises anmelden. Damit wird eine Gleichstellung erreicht mit den Inhabern und Inhaberinnen eines Führerausweises der nicht berufsmässigen Kategorien (Art. 79 Abs.1 Bst. b).

Bst. c, d und e: Übernehmen materiell unverändert Artikel 11b Absatz 1 Buchstabe b VZV.

Abs. 5: Übernimmt materiell unverändert Artikel 11b Absatz 1 Buchstabe c VZV.

Art. 9: Amtsgeheimnis, Anerkennung von Eignungsgutachten

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 11c VZV) und trägt in Absatz 1 der neu vorgeschlagenen Anmeldung (Art. 4) Rechnung.

4.22 Gemeinsame Bestimmungen (Art. 10 und 11)

Art. 10: Befristete Lernfahrausweise und praktische Führerprüfung

Abs. 1: Unbegleitete Lernfahrten sind risikoreicher als begleitete Lernfahrten. Deshalb wird nur ein Lernfahrausweis erteilt, dessen Gültigkeit befristet ist. Die Bestätigung des Fahrlehrers oder der Fahrlehrerin vor dem dritten Versuch ist bereits im geltenden Recht vorgeschrieben (Art. 23 Abs. 1 VZV).

Abs. 2: Der erste Lernfahrausweis berechtigt zu drei Prüfungen, dann verliert er seine Gültigkeit und wird eingezogen, auch wenn die vorgeschriebene Gültigkeitsdauer noch nicht abgelaufen ist.

Abs. 3:

Bst. a: Wenn während der Gültigkeit des ersten Lernfahrausweises nur zwei Prüfungen abgelegt worden sind, wird ohne weiteres ein zweiter Lernfahrausweis ausgestellt, weil der Inhaber oder die Inhaberin das Recht auf einen dritten Versuch gehabt hätte.

Bst. b: Wenn der Lernfahrausweis gestützt auf Absatz 2 eingezogen wurde, kann ein zweiter Lernfahrausweis nur erteilt werden, wenn ein verkehrspsychologisches Gutachten die Fahreignung bestätigt. Wird die Fahreignung nicht bestätigt, dann ist die Ausbildung grundsätzlich abgebrochen und die Erteilung eines zweiten Lernfahrausweises ist auf unbestimmte Zeit (bis zur Wiedererlangung der Fahreignung) zu verweigern.

Abs. 4: Mit dem zweiten Lernfahrausweis können voraussetzungslos drei Prüfungen abgelegt werden. Nach Nichtbestehen der dritten Prüfung verliert der Lernfahrausweis seine Gültigkeit und wird eingezogen.

Abs. 5: Übernimmt die Praxis zum geltenden Recht (Art. 16 Abs. 4 VZV): Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf einen dritten Lernfahrausweis. Wird ein Gesuch um einen dritten Lernfahrausweis gestellt, hat die kantonale Behörde verschiedene Möglichkeiten. Sie kann gestützt auf Artikel 23 Absatz 3 SVG verfügen, dass sie vor Ablauf der Fünf-Jahres-Frist auf das Gesuch nicht eintreten wird. Sie kann diese Frist auch abkürzen. Sie kann aber auch unmittelbar nach dem Ablauf der Gültigkeit des zweiten Lernfahrausweises auf das Gesuch eintreten und die im Einzelfall notwendigen Bedingungen aufstellen (z.B. dritter Lernfahrausweis erst nach einer Sperrfrist von zwei Jahren, verkehrspsychologisches Gutachten). So hat die kantonale Behörde den Ermessensspielraum, den sie braucht, um für jeden dieser seltenen Einzelfälle eine adäquate Lösung zu finden.

Art. 11: Unbefristete Lernfahrausweise und praktische Führerprüfung

Abs. 1: Der Lernfahrausweis für begleitete Lernfahrten wird unbefristet erteilt. Wie lange eine Person hat, um sich prüfungsreif auszubilden beziehungsweise ob sie aus irgendwelchen Gründen Zwangspausen einlegen muss, spielt keine Rolle. Solange sie begleitet ist, besteht kein Risiko für die Verkehrssicherheit. Unbegleitet darf sie ein Motorfahrzeug erst nach bestandener Führerprüfung führen. Nach wie vielen Jahren sie diese Prüfung besteht, ist unerheblich beziehungsweise kann für die Verkehrssicherheit sogar günstig sein: je mehr begleitete Fahrpraxis erworben wird, desto geringer ist das Risiko beim späteren Alleinfahren.

Der Verzicht auf eine Befristung löst zudem immer wieder auftauchende Schwierigkeiten beim unbenützten Ablauf des Lernfahrausweises und der anzuordnenden Massnahmen.

Abs. 2: Wenn aber die Prüfung drei Mal nicht bestanden wurde, verliert der Lernfahrausweis seine Gültigkeit und wird eingezogen.

Abs. 3: Ein zweiter Lernfahrausweis wird nur erteilt, wenn ein verkehrspsychologisches Gutachten die Fahreignung bestätigt. Wird die Fahreignung nicht bestätigt, dann ist die Ausbildung grundsätzlich abgebrochen und die Erteilung eines zweiten Lernfahrausweises ist auf unbestimmte Zeit (bis zur Wiedererlangung der Fahreignung) zu verweigern.

Abs. 4: Mit dem zweiten Lernfahrausweis können voraussetzungslos drei Prüfungen abgelegt werden. Nach Nichtbestehen der dritten Prüfung verliert der Lernfahrausweis seine Gültigkeit und wird eingezogen.

Abs. 5: Übernimmt die Praxis zum geltenden Recht (Art. 16 Abs. 4 VZV): Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf einen dritten Lernfahrausweis. Wird ein Gesuch um einen dritten Lernfahrausweis gestellt, hat die kantonale Behörde verschiedene Möglichkeiten. Sie kann gestützt auf Artikel 23 Absatz 3 SVG verfügen, dass sie vor Ablauf der Fünf-Jahres-Frist auf das Gesuch nicht eintreten wird. Sie kann diese Frist auch abkürzen. Sie kann aber auch unmittelbar nach dem Ablauf der Gültigkeit des zweiten Lernfahrausweises auf das Gesuch eintreten und die im Einzelfall notwendigen Bedingungen aufstellen (z.B. dritter Lernfahrausweis erst nach einer Sperrfrist von zwei Jahren, verkehrspsychologisches Gutachten). So hat die kantonale Behörde den Ermessensspielraum, den sie braucht, um für jeden dieser seltenen Einzelfälle eine adäquate Lösung zu finden.

4.3 Einzelne Kategorien (Art. 12 – 37)

Verhältnis zum Recht der Europäischen Union

Die Unterteilung in «Kategorien», «Unterkategorien» und «Spezialkategorien» entfällt, weil in der RL die «Unterklassen» zu «Klassen» wurden. Die Inhalte der Klassen AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D und DE werden unverändert zur Diskussion gestellt (ausgenommen bei der Kategorie B das Führen von Fahrzeugkombinationen mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 4'250 kg), weil sie im gesamten EU-Raum gelten und nur eine möglichst umfassende Übernahme der EU-Klassen die Verwendung des schweizerischen Führerausweises in der EU erleichtert. Das Verbot der Ableitung von einem leistungstärkeren Motorrad der Kategorie A2 ist im geltenden Recht bereits geregelt (Art. 145a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS)¹³.

4.31 Motorräder und Motorfahrräder (Art. 12 – 17)

Art.12: Kategorien für Motorräder und Motorfahrräder

Kat. M: Übernimmt die bisherige Spezialkategorie M für Motorfahrräder.

Kat. AM: Sie ist neu und beinhaltet zum einen die Kleinmotorräder. Sie weisen typischerweise eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h und einen Hubraum von maximal 50 cm³ beziehungsweise 4 kW bei Elektromotoren auf. Im Wesentlichen entspricht diese Kategorie der heutigen Unterkategorie A1 mit dem Zusatz «45 km/h». Zum anderen berechtigt sie ab dem vollendeten

¹³ SR 741.41

18. Altersjahr zum Führen von Leichtmotorfahrzeugen (bisher Spezialkategorie F, ebenfalls erst mit 18 Jahren).

Kat. A1: Entspricht teilweise der bisherigen Unterkategorie A1. Zusätzlich wird aber ein maximales Leistungsgewicht von 0,1 kW/kg eingeführt. Neu berechtigt sie zusätzlich zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit nicht mehr als 15 kW Motorleistung.

Kat. A2: Übernimmt die bisherige Kategorie «A beschränkt».

Kat. A: Entspricht teilweise der bisherigen Kategorie A. Neu berechtigt sie zusätzlich zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit mehr als 15 kW Motorleistung (bisher war je nach dem Leergewicht die Unterkategorie B1 oder die Kategorie B erforderlich).

Art. 13: Kategorie M

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 3 Abs. 3, 6 Abs. 1 Bst. a und 24 Abs. 2 VZV). Die Einschränkung auf den Binnenverkehr (Art. 4 Abs. 5 Bst. e VZV) wird nicht übernommen. Es ist Sache des befahrenen ausländischen Staates, ob er das Mitführen von Anhängern akzeptiert oder nicht.

Art. 14: Kategorie AM

Abs. 1: Das Mindestalter soll 15 Jahre betragen. So dürfen ein Jahr nach dem Erwerb der Kategorie M schnellere Fahrzeuge geführt werden. Gemäss RL dürfen die Mitgliedstaaten das Mindestalter (16 Jahre) auf 14 Jahre senken oder auf 18 Jahre anheben. Da Zweiradfahrer und Zweiradfahrerinnen immer noch überdurchschnittlich häufig von schweren Unfällen betroffen sind, ist auch ein höheres Mindestalter zu diskutieren. Als Variante wird deshalb ein Mindestalter von 16 Jahren vorgeschlagen. Es entspricht dem Mindestalter im geltenden Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1 VZV). Das Mindestalter zum Führen von Leichtmotorfahrzeugen (für die neu die Kategorie AM erforderlich ist) soll jedoch nicht verändert werden. Die RL sieht zwar bei der Kategorie AM keine Splittung des Mindestalters vor, kennt solche Splittungen aber. Daher wird vorgeschlagen, dass die Kategorie AM ab dem vollendeten 18. Altersjahr zum Führen von Leichtmotorfahrzeugen berechtigt.

Abs. 2: Der Lernfahrausweis wird wie im geltenden Recht nach dem Bestehen der Prüfung der Basistheorie erteilt (vgl. Art. 15 Abs. 1 VZV). Er ist befristet gültig, weil er zu unbegleiteten Lernfahrten berechtigt. Zwölf Monate sollten in etwa der Motorradausweis entsprechen, so dass in dieser Zeit die praktische Führerprüfung abgelegt werden kann. Der Kurs Verkehrskunde und die praktische Grundschulung in der Motorradausbildung sind nicht vorgeschrieben, können aber freiwillig absolviert werden.

Abs. 3: Die Kategorie AM berechtigt ohne Weiteres zum Führen von Motorfahrrädern (Kat. M). Zusätzlich soll auch die Kategorie F erteilt werden, weil kaum einzusehen wäre, warum mit der Kategorie AM ab dem vollendeten 18. Altersjahr zwar ein Leichtmotorfahrzeug (vierrädrig bis 45 km/h) gefahren werden darf, nicht aber ein Motorkarren (vierrädrig bis 30 km/h). Hingegen soll die Kategorie G nicht erteilt werden, weil dafür neu eine Ausbildung (Traktorfahrkurs) absolviert werden muss.

Art. 15: Kategorie A1

Abs. 1: Die Anmeldung soll ab 16 Jahren möglich sein. Neu sollen aber auch Motorräder mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder einer Motorleistung von mehr als 4 kW bereits ab diesem Alter geführt werden dürfen (und nicht wie bisher erst ab 18 Jahren). Aus sicherheitstechnischen Überlegungen könnte das Mindestalter aber auch auf 18 Jahre für alle Motorräder dieser Kategorie festgelegt werden, was als Variante vorgeschlagen wird.

Abs. 2: Grundsätzlich sind die gleichen Ausbildungen und Prüfungen wie bisher zu absolvieren. Künftig sollen aber auch Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises der Kategorie B die praktische Prüfung bestehen müssen. Wer beim früheren Erwerb einer Ausweiskategorie bereits eine vollständige Prüfung der Basistheorie bestanden hat, muss diese Prüfung grundsätzlich nicht mehr wiederholen (Art. 66).

Abs. 3: Neu dauert die praktische Grundschulung auch für die Kategorie A1 zwölf Stunden. Als Kompensation muss sie beim Erwerb der Kategorien A2 oder A nicht mehr absolviert werden.

Abs. 4: Die Kategorie A1 berechtigt ohne weiteres zum Führen von Kleinmotorrädern (Kat. AM) und Motorfahrrädern (Kat. M). Hingegen soll die Kategorie G nicht mehr erteilt werden, weil dafür neu eine spezifische Ausbildung (Traktorfahrkurs) absolviert werden muss, die mit dem Motorradfahren nichts gemein hat. Neu berechtigt die Kategorie A1 aber zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit nicht mehr als 15 kW Motorleistung (bisher war je nach Leergewicht die Kategorie B oder die Unterkategorie B1 erforderlich).

Art. 16: Kategorie A2

Abs. 1: Mit der Einführung der Kategorie A beschränkt auf 35 kW wurde die Kategorie A2 faktisch bereits eingeführt. Dabei wurde ein Mindestalter von 18 Jahren festgelegt. Angesichts der hohen Unfallbeteiligung von Zweiradfahrern und Zweiradfahrerinnen ist auch eine Variante mit einem höheren Mindestalter von 20 Jahren denkbar, was allerdings zu einer Verschärfung gegenüber dem geltenden Recht führen würde.

Abs. 2: Vgl. die Erläuterungen zu Artikel 15 Absatz 2.

Abs. 3: Vgl. die Erläuterungen zu Artikel 15 Absatz 3. Wer die Kategorie A1 besitzt, muss für den Erwerb der Kategorie A2 grundsätzlich keine praktische Grundschulung besuchen (Art. 113).

Abs. 4: Die Kategorie G soll nicht mehr erteilt werden, weil dafür neu eine spezifische Ausbildung (Traktorfahrkurs) absolviert werden muss, die mit dem Motorradfahren nichts gemein hat.

Art. 17: Kategorie A

Abs. 1: Regelt den neuen Zugang zu den leistungsunbeschränkten Motorrädern: Aus Sicherheitsgründen wird vorgeschlagen, grundsätzlich auf den Direkteinstieg in die Kategorie A ohne motorrad-spezifische Vorbildung zu verzichten (Ausnahme: Personen in der beruflichen Grundbildung «Motorradmechanikerin / Motorradmechaniker mit Eidg. Fähigkeitszeugnis», Art. 41 Abs. 2). Generell darf daher die Anmeldung erst nach vierjährigem klaglosem Besitz der Kategorie A2 erfolgen, wobei zwei Jahre Besitz der Kategorie A1 angerechnet werden. «Klaglos» besitzt den Führerausweis, wer im vorgeschriebenen Zeitraum keine Widerhandlungen begangen hat, die zu einem Führerausweis-entzug führen oder geführt haben.

Abs. 2: Neu berechtigt die Kategorie A zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit mehr als 15 kW Motorleistung (bisher war je nach Leergewicht die Kategorie B oder die Unterkategorie B1 erforderlich). Die Kategorie G soll hingegen nicht mehr erteilt werden, weil dafür neu eine Ausbildung (Traktorfahrkurs) absolviert werden muss.

4.32 Personenwagen und Kleinmotorfahrzeuge (Art. 18 – 21)

Art. 18: Kategorien für Personenwagen und Kleinmotorfahrzeuge

Kat. B1: Entspricht teilweise der bisherigen Unterkategorie B1, berechtigt neu aber nur noch zum Führen von Kleinmotorfahrzeugen. Für dreirädrige Motorfahrzeuge ist neu die Kategorie A1 oder A erforderlich.

Kat. B: Übernimmt in Bezug auf das Solo- oder Zugfahrzeug die bisherige Kategorie B.

Kat. BE: Entspricht teilweise der bisherigen Kategorie BE, neu dürfen aber nur noch Anhänger mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg mitgeführt werden (bisher im Rahmen der zulässigen Anhängelast des Zugfahrzeugs: keine Beschränkung). Sollen schwerere Anhänger an Zugfahrzeugen der Kategorie B mitgeführt werden, ist die Kategorie C1E (bis zu einem Gesamtzugsgewicht von 12 t) oder die Kategorie CE erforderlich. Diese Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen benötigen im Binnenverkehr keinen Fähigkeitsausweis gemäss der CZV, da Artikel 2 Absatz 2 CZV auf das Zugfahrzeug abstellt (Auslandfahrten: vgl. die Ausführungen zu den Änderungen der CZV, Art. 2 Abs. 2^{bis}).

Art. 19: Kategorie B1

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. d VZV).

Abs. 2: Der Lernfahrausweis wird wie im geltenden Recht nach dem Bestehen der Prüfung der Basistheorie erteilt (vgl. Art. 15 Abs. 1 VZV). Er ist befristet gültig, weil er zu unbegleiteten Lernfahrten berechtigt.

Abs. 3: Die Kategorie B1 soll zum Führen aller untergeordneten Kategorien für vierrädrige Fahrzeuge (F und G) sowie zum Führen von Motorfahrrädern (Kat. M) berechtigen. Die Berechtigung, mit dem Führerausweis der (bisherigen Unter-)Kategorie B1 Anhänger an solchen Motorfahrzeugen mitzuführen, wurde bisher nicht erwähnt, besteht aber ohne weiteres. Da seit der Änderung vom 16. November 2016 der VTS Motorschlitten auch als «Kleinmotorfahrzeuge» gelten können, braucht es dafür keine Sonderregelung mehr.

Art. 20: Kategorie B

Abs. 1: Trägt dem Vorschlag Rechnung, dass bei unter 25-Jährigen der Lernfahrausweis der Kategorie B im Zeitpunkt, in dem die praktische Führerprüfung absolviert wird, mindestens ein Jahr gültig sein muss.

Personen in der beruflichen Grundbildung Strassentransportpraktikerin / Strassentransportpraktiker werden nicht gestützt auf Absatz 3, sondern gemäss der Sonderregel in Artikel 39 zur praktischen Führerprüfung zugelassen.

Abs. 2: Neu vorgeschrieben wird der Besuch der fahrtechnischen Grundschulung (Art. 121 - 123 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 3). Sie muss vor der praktischen Führerprüfung besucht werden.

Abs. 3: Es ist unbestritten, dass 18- bis 24-jährige Neulenker und Neulenkerinnen überdurchschnittlich an Verkehrsunfällen beteiligt sind. Die einjährige Besitzdauer für den Lernfahrausweis der Kategorie B gilt daher nur bis zum vollendeten 25. Altersjahr. Für die Berechnung der einjährigen Besitzdauer werden auch Lernfahrausweise der Kategorie B angerechnet, deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist.

Abs. 4:

Bst. a: Übernimmt das geltende Recht (Art. 3 Abs. 1 VZV).

Bst. b: Neu spielt bei Anhängern mit einem Gesamtgewicht von mehr als 750 kg (bei einem Gesamtzugsgewicht von höchstens 3500 kg) das Verhältnis zwischen dem Gesamtgewicht des Anhängers und dem Leergewicht des Zugfahrzeugs keine Rolle mehr, was eine Erleichterung bedeutet.

Bst. c: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. f VZV).

Bst. d: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. g VZV).

Bst. e: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. d VZV) und dehnt die Fahrberechtigung konsequenterweise auf die übrigen Anhänger des Bevölkerungsschutzes aus.

Art. 21: Kategorie BE

Abs. 1: Nach dem Erwerb des Führerausweises für das Zugfahrzeug wird die Gültigkeit des Lernfahrausweises beschränkt, damit der Bewerber oder die Bewerberin keine Fahrzeugkombinationen der Kategorie BE führt, ohne je eine praktische Führerprüfung zu absolvieren.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV).

Abs. 3: Die Kategorie BE berechtigt zum Führen aller andern Anhängerkategorien, sofern der Führerausweis für das Zugfahrzeug erworben wurde. Ausgenommen ist die Kategorie CE. Wer sie erwerben will, muss auch beim Vorbesitz von Anhängerkategorien eine Prüfung ablegen.

4.33 Schwere Transport- und Arbeitsfahrzeuge (Art. 22 – 27)

Art. 22: Kategorien für schwere Transport- und Arbeitsfahrzeuge

Kat. C1: Übernimmt materiell unverändert die bisherige Unterkategorie C1. Fahrzeuge der Kategorie D sind auch künftig ausgenommen. Dies wird aber anders ausgedrückt («nicht mehr als acht Plätze ausser dem Fahrersitz»).

Kat. C1E: Entspricht teilweise der bisherigen Unterkategorie C1E. Neu spielt das Verhältnis zwischen dem Gesamtgewicht des Anhängers und dem Leergewicht des Zugfahrzeugs keine Rolle mehr, was eine Erleichterung bedeutet. Zugleich wird mit dieser Neuerung das Postulat 11.4165¹⁴ «Mehr Nutzlast für die Führerausweiskategorie C1E» erfüllt. Dieser Vorstoss wurde am 23. Dezember 2011 von Herrn Nationalrat Thomas Hurter eingereicht. Der Bundesrat hat am 15. Februar 2012 die Annahme beantragt. Am 15. Juni 2012 wurde das Postulat im Nationalrat angenommen.

Kat. C2: Sie ist neu und beinhaltet Einsatzfahrzeuge des Bevölkerungsschutzes¹⁵, unabhängig von Gesamtgewicht und Platzzahl. Diese Fahrberechtigung bestand bisher gestützt auf die Codes 109 und 118 (Feuerwehrmotorwagen) beziehungsweise gestützt auf die Weisungen vom 1. März 2014 des ASTRA betreffend das Führen von Einsatzfahrzeugen des Katastrophenschutzes (übrige Einsatzfahrzeuge). Zudem beinhaltet sie Polizeimannschaftsfahrzeuge unabhängig vom Gesamtgewicht und der Platzzahl (vgl. im bisherigen Recht: Art. 4 Abs. 5 Bst. b VZV).

Kat. C: Übernimmt materiell unverändert die bisherige Kategorie C. Fahrzeuge der Kategorie D sind auch künftig ausgenommen. Dies wird aber anders ausgedrückt («nicht mehr als acht Plätze ausser dem Führersitz»).

Kat. CE: Übernimmt die bisherige Kategorie CE.

Art. 23: Kategorie C1

Abs. 1: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. d VZV).

Abs. 2: Der Lernfahrausweis ist neu unbefristet gültig, weil er nur zu begleiteten Lernfahrten berechtigt (Art. 11 und 60).

Abs. 3: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. h VZV). Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 4:

Bst. a: Verdeutlicht, welche Transporte nach bestandener praktischer Führerprüfung der Kategorie C1 durchgeführt werden dürfen. Wer alle Möglichkeiten ausschöpfen will, muss zusätzlich die Prüfungen für den Erwerb des Fähigkeitsausweises nach der CZV bestehen.

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 3 Abs. 2 VZV).

Bst. c: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. d VZV) und dehnt die Fahrberechtigung konsequenterweise auf die übrigen Anhänger des Bevölkerungsschutzes aus.

Bst. d: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. c VZV)

Bst. e: Die Kategorie C1 berechtigt nicht automatisch zum Erwerb der Kategorie D1, da dafür ein höheres Mindestalter und eine klaglose Fahrpraxis vorgeschrieben ist. Sind diese Voraussetzungen aber erfüllt, wird die Kategorie D1 prüfungsfrei erteilt (vgl. im geltenden Recht Art. 22 Abs. 3 Bst. c VZV). In Bezug auf die Kategorien P und P1 wird ebenfalls das geltende Recht übernommen (Art. 25 Abs. 4^{bis} VZV).

Art. 24: Kategorie C1E

Abs. 1: Der erste Satz übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV). Nach dem Erwerb des Führerausweises für das Zugfahrzeug wird die Gültigkeit des Lernfahrausweises beschränkt, damit der Bewerber oder die Bewerberin keine Fahrzeugkombinationen der Kategorie C1E führt, ohne je eine praktische Führerprüfung zu absolvieren.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV).

¹⁴ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20114165>

¹⁵ Vgl. das «Verbundsystem Bevölkerungsschutz» unter <http://www.bevoelkerungsschutz.admin.ch/>

Abs. 3:

Einleitungssatz: Die Kategorie C1E berechtigt zum Führen aller andern Anhängerkategorien, sofern der Führerausweis für das Zugfahrzeug erworben wurde. Ausgenommen ist die Kategorie CE. Wer sie erwerben will, muss auch beim Vorbesitz von Anhängerkategorien eine Prüfung ablegen.

Bst. a: Es wird explizit geregelt, dass Fahrzeugkombinationen mit Zugfahrzeugen der Kategorie B, die nicht unter die Kategorie B oder BE fallen, mit der Kategorie C1E geführt werden dürfen, sofern das Gesamtzugsgewicht 12'000 kg nicht übersteigt.

Bst. b: Vgl. Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe d. Die gleiche Berechtigung muss selbstverständlich auch für Personen gelten, welche die Ausweiskategorie für entsprechende Fahrzeugkombinationen besitzen.

Art. 25: Kategorie C2

Abs. 1: Es gilt das gleiche Mindestalter wie bei der Kategorie C1.

Abs. 2: Der Lernfahrausweis ist unbefristet gültig, weil nur begleitete Lernfahrten durchgeführt werden dürfen (Art. 11 und 61).

Abs. 3: Wie bei der Kategorie C1 dürfen nur Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der Kategorie B zur praktischen Führerprüfung zugelassen werden. Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 4:

Bst. a: Vgl. die Erläuterung zu Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe a. Gütertransporte mit Motorwagen der Unterkategorie C1 und den Codes 109 und 118 fallen bereits nach dem geltenden Recht unter die Ausnahmen von Artikel 3 Buchstabe c CZV.

Bst. b – e: Gleiche Regelung wie bei der Kategorie C1.

Art. 26: Kategorie C

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. d VZV).

Abs. 2: Der Lernfahrausweis ist neu unbefristet gültig, weil nur begleitete Lernfahrten durchgeführt werden dürfen (Art. 42 Abs. 1 und 61).

Abs. 3: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. c Ziff. 1 VZV). Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 4:

Bst. a: Verdeutlicht, welche Transporte nach bestandener praktischer Führerprüfung der Kategorie C durchgeführt werden dürfen. Wer alle Möglichkeiten ausschöpfen will, muss zusätzlich die Prüfungen für den Erwerb des Fähigkeitsausweises nach der CZV bestehen.

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 3 Abs. 1 VZV).

Bst. c: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. d VZV) und dehnt die Fahrberechtigung konsequenterweise auf die übrigen Anhänger des Bevölkerungsschutzes aus.

Bst. d: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. b VZV). Die Berechtigung zum Führen von Polizeimannschaftsfahrzeugen und Feuerwehrmotorwagen unabhängig vom Gesamtgewicht und der Platzzahl ergibt sich aus der neuen Kategorie C2.

Bst. e: Die Kategorie C berechtigt nicht automatisch zum Erwerb der Kategorie D1, da dafür ein höheres Mindestalter und eine klaglose Fahrpraxis vorgeschrieben ist. Sind diese Voraussetzungen aber erfüllt, wird die Kategorie D1 prüfungsfrei erteilt (vgl. im geltenden Recht Art. 22 Abs. 3 Bst. c VZV). In Bezug auf die Kategorien P und P1 wird ebenfalls das geltende Recht übernommen (Art. 25 Abs. 4^{bis} VZV).

Art. 27: Kategorie CE

Abs. 1: Der erste Satz übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. c VZV). Nach dem Erwerb des Führerausweises für das Zugfahrzeug wird die Gültigkeit des Lernfahrausweises beschränkt, damit der Bewerber oder die Bewerberin keine Fahrzeugkombinationen der Kategorie CE führt, ohne je eine praktische Führerprüfung zu absolvieren.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV).

Abs. 3: Die Kategorie CE berechtigt zum Führen aller andern Anhängerkategorien, sofern der Führerausweis für das Zugfahrzeug erworben wurde. Vgl. im Übrigen die Erläuterung zu Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a. Diese Berechtigung muss selbstverständlich auch für die Inhaber und Inhaberinnen der höheren Kategorie CE gelten.

4.34 Personentransport (Art. 28 – 34)Art. 28: Kategorien für den Personentransport

Kat. D1: Entspricht teilweise der bisherigen Unterkategorie D1. Neu wird der Begriff «Sitzplätze» durch «Plätze» ersetzt. Dies bedeutet, dass mit der Kategorie D1 künftig keine Fahrzeuge mehr geführt werden dürfen, die zwar nur 16 «Sitzplätze» ausser dem Fahrersitz aufweisen, dazu aber noch eine bestimmte Anzahl Stehplätze. Die Stehplätze (Art. 107 Abs. 2 und 3 VTS) sind künftig auf die Anzahl «Plätze» anzurechnen. Da Stehplätze grundsätzlich nur zulässig sind bei Gesellschaftswagen und Kleinbussen im regionalen fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmen (Art. 107 Abs. 2 VTS), wirkt sich diese Änderung in Bezug auf den Führerausweis von berufsmässigen Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen aus (aktuelle Unterkategorie D1 ohne Codes). Zudem dürfen diese Fahrzeuge nur noch höchstens acht Meter lang sein. Ist das Fahrzeug für mehr als 16 Plätze zugelassen, oder ist es länger als acht Meter, ist der Führerausweis der Kategorie D notwendig.

Kat. D1E: Entspricht teilweise der bisherigen Kategorie D1E. Neu besteht weder für Anhänger noch für die Fahrzeugkombination eine Gewichtsgrenze. Zudem dürfen Anhänger neu auch an Fahrzeugen der Kategorie D1 für den Personentransport verwendet werden.

Kat. D: Übernimmt die bisherige Kategorie D insofern, als alle Motorwagen zum Personentransport mit mehr als acht Plätzen geführt werden dürfen, für die der Führerausweis der Kategorie D1 nicht genügt. Neu sind die Stehplätze (Art. 107 Abs. 2 und 3 VTS) auf die Anzahl «Plätze» anzurechnen.

Kat. DE: Übernimmt die bisherige Kategorie DE.

Kat. P: Ersetzt den bisherigen Code 121, der nur in Verbindung mit den Kategorien B oder C, den Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F gültig war.

Kat. P1: Ersetzt den bisherigen Code 122, der nur in Verbindung mit den Kategorien B oder C, den Unterkategorien B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F gültig war.

Art. 29: Kategorie D1

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. e VZV).

Abs. 2: Da die Kategorie D1 erst mit 21 Jahren erworben und die Kategorie C nicht ohne Vorbesitz der Kategorie B erworben werden kann, genügt das Vorschreiben des einjährigen Vorbesitzes der Kategorie B. Der Trolleybusausweis ist ebenfalls genügend (ohne Fahrpraxis).

Anders als im geltenden Recht (Art. 5 Abs. 1 Bst. a VZV) benötigen neu alle Personen, die sich im öffentlichen Strassenverkehr auf eine praktische Führerprüfung vorbereiten, einen Lernfahrausweis.

Abs. 3: Der Lernfahrausweis ist neu unbefristet gültig, weil nur begleitete Lernfahrten durchgeführt werden dürfen (Art. 11 und 61).

Abs. 4: Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 5:

Bst. a: Verdeutlicht, welche Transporte nach bestandener praktischer Führerprüfung der Kategorie D1 durchgeführt werden dürfen. Wer alle Möglichkeiten ausschöpfen will, muss zusätzlich die Prüfungen für den Erwerb des Fähigkeitsausweises nach der CZV bestehen.

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 3 Abs. 2 VZV).

Art. 30: Kategorie D1E

Abs. 1: Der erste Satz übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e Ziff. 1 VZV). Nach dem Erwerb des Führerausweises für das Zugfahrzeug wird die Gültigkeit des Lernfahrausweises beschränkt, damit der Bewerber oder die Bewerberin keine Fahrzeugkombinationen der Kategorie D1E führt, ohne je eine praktische Führerprüfung zu absolvieren.

Abs.2: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV).

Abs. 3: Die Kategorie D1E berechtigt zum Führen aller andern Anhängerkategorien, sofern der Führerausweis für das Zugfahrzeug erworben wurde. Ausgenommen ist die Kategorie CE. Wer sie erwerben will, muss auch beim Vorbesitz von Anhängerkategorien eine Prüfung ablegen.

Art. 31: Kategorie D

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. e VZV).

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 8 Abs. 1-2^{ter}. Die Fahrpraxis mit Motorwagen der Kategorie C ist anhand des Fahrtschreibers überprüfbar).

Abs. 3: Der Lernfahrausweis ist neu unbefristet gültig, weil nur begleitete Lernfahrten durchgeführt werden dürfen (Art. 11 und 61).

Anders als im geltenden Recht (Art. 5 Abs. 1 Bst. a VZV) benötigen neu alle Personen, die sich im öffentlichen Strassenverkehr auf eine praktische Führerprüfung vorbereiten, einen Lernfahrausweis.

Abs.4: Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 5:

Bst. a: Verdeutlicht, welche Transporte nach bestandener praktischer Führerprüfung der Kategorie D durchgeführt werden dürfen. Wer alle Möglichkeiten ausschöpfen will, muss zusätzlich die Prüfungen für den Erwerb des Fähigkeitsausweises nach der CZV bestehen.

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 3 Abs. 1 VZV).

Bst. c: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 5 Bst. a VZV).

Art. 32: Kategorie DE

Abs. 1: Der erste Satz übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e Ziff. 1 VZV). Nach dem Erwerb des Führerausweises für das Zugfahrzeug wird die Gültigkeit des Lernfahrausweises beschränkt, damit der Bewerber oder die Bewerberin keine Fahrzeugkombinationen der Kategorie DE führt, ohne je eine praktische Führerprüfung zu absolvieren.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. I Bst. e VZV).

Abs. 3: Die Kategorie DE berechtigt zum Führen aller andern Anhängerkategorien, sofern der Führerausweis für das Zugfahrzeug erworben wurde. Ausgenommen ist die Kategorie CE. Wer sie erwerben will, muss auch beim Vorbesitz von Anhängerkategorien eine Prüfung ablegen. Vgl. im Übrigen die Erläuterung zu Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe a. Diese Berechtigung muss selbstverständlich auch für die Inhaber und Inhaberinnen der höheren Kategorie DE gelten.

Art. 33: Kategorie P

Abs. 1: Künftig müssen auch Personen, die berufsmässige Personentransporte mit den Kategorien F oder B1 durchführen wollen, den klaglosen Vorbesitz der Kategorie B nachweisen. Nach dem gelten-

den Recht (Art. 8 Abs. 4 VZV) genügte eine einjährige Fahrpraxis mit diesen Kategorien, so dass berufsmässige Fahrten mit der Kategorie F bereits ab 17 Jahren durchgeführt werden konnten. Das Erfordernis des Vorbesitzes der Kategorie B ersetzt die nicht kontrollierbare Fahrpraxis, die im geltenden Recht verlangt wird. Die einjährige Dauer wird aber beibehalten.

Abs. 2: Ein Jahr müsste genügen, um die verglichen mit dem nicht berufsmässigen Führen von Fahrzeugen der Kategorie B, B1, C, C1 oder F höheren praktischen Handlungskompetenzen zu erwerben.

Abs. 3: Die Prüfung der Zusatztheorie soll nicht abgelegt werden, während der Lernfahrausweis entzogen oder annulliert ist.

Abs. 4: Wer die Kategorie C1 oder C besitzt, ist unter den gleichen Voraussetzungen wie im geltenden Recht (Art. 25 Abs. 4 und 4^{bis} VZV) von der praktischen Führerprüfung befreit (Art. 23 Abs. 4 Bst. e und 26 Abs. 4 Bst. e).

Art. 34: Kategorie P1

Abs. 1 und 2: Wie im geltenden Recht (Art. 25 Abs. 3 Bst. a VZV) sind die Erteilungsvoraussetzungen grundsätzlich dieselben wie bei der Kategorie P, es muss aber keine Prüfung der Zusatztheorie bestanden werden.

4.35 Übrige Motorfahrzeuge (Art. 35 – 37)

Art. 35: Übrige Kategorien

Kat. F: Entspricht teilweise der bisherigen Spezialkategorie F. Neu ausgenommen sind die Leichtmotorfahrzeuge, für die künftig die Kategorie AM erforderlich ist.

Kat. G: Entspricht teilweise der bisherigen Spezialkategorie G. Neu dürfen nicht nur landwirtschaftliche Fahrzeuge und gewerbliche Fahrzeuge auf landwirtschaftlichen Fahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefahren werden, sondern auch solche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge.

Art. 36: Kategorie F

Abs. 1 und 3: Übernehmen das geltende Recht (Art. 4 Abs. 3 und 6 Abs. 1 Bst. b VZV). Die Berechtigung zum Führen von Motorschlitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h wurde bei der Aufhebung der Weisungen vom 14. Februar 2003 betreffend die Änderung vom 3. Juli 2002 der VZV versehentlich nicht in das Verordnungsrecht überführt. Leichtmotorfahrzeuge durften nach dem bisherigen Recht von mindestens 18-Jährigen mit dem Führerausweis der Spezialkategorie F geführt werden, gehören neu aber in die Kategorie AM.

Die Einschränkung auf den Binnenverkehr (Art. 4 Abs. 5 Bst. e VZV) wird nicht übernommen. Es ist Sache des befahrenen ausländischen Staates, ob er das Mitführen von Anhängern akzeptiert oder nicht.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 15 Abs. 1 i.V.m. Art. 16 Abs. 1 Bst. b VZV). Der Inhaber oder die Inhaberin der Kategorie G muss wie im geltenden Recht (vgl. Art. 13 Abs. 3 Bst. b VZV) keine Prüfung der Basistheorie ablegen (Art. 37 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 66).

Art. 37: Kategorie G

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. a VZV).

Abs. 2 und 3: Neu muss ein Lernfahrausweis erworben werden. Die Begründung liegt darin, dass der Traktorfahrkurs künftig obligatorisch sein soll. Als Gegenleistung beinhaltet die Kategorie G alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge (auch jene mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und Ausnahmefahrzeuge). Die Vorlage der Anmeldung zum Traktorfahrkurs genügt, um einen zweiten Lernfahrausweis zu erhalten. Dies ist gerechtfertigt, weil der Lernfahrausweis nach bestandener Prüfung der Basistheorie erteilt und eine einmal bestandene Prüfung der Basistheorie unbeschränkt gültig ist.

Abs. 4: Übernimmt das geltende Recht (Art. 4 Abs. 3 VZV) und erweitert die Fahrberechtigung auf landwirtschaftliche Fahrzeuge und gewerbliche Fahrzeuge auf landwirtschaftlichen Fahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und auf landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge. Die Ein-

schränkung auf den Binnenverkehr (Art. 4 Abs. 5 Bst. e VZV) wird nicht übernommen. Es ist Sache des befahrenen ausländischen Staates, ob er das Mitführen von Anhängern akzeptiert oder nicht.

4.36 Ausnahmen von der Führerausweispflicht (Art. 38)

Art. 38: Ausnahmen

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 5 Abs. 2 VZV).

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 1 Bst. f und Abs. 5 VZV).

Abs. 3: Übernimmt teilweise das geltende Recht (Art. 25 Abs. 2 Bst. b VZV). Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a VZV wird nicht übernommen. Wenn nach Ziffer 1 nur «Betriebsangehörige in betriebseigenen Fahrzeugen» transportiert werden, wird zum vornherein kein wirtschaftlicher Erfolg erzielt. Folglich kann es sich gar nicht um berufsmässige Personentransporte handeln. Bewilligungen, die gestützt auf Ziffer 2 erteilt wurden, sind aus der Praxis nicht bekannt.

4.37 Sonderregelung für die berufliche Grundbildung (Art. 39 – 45)

Die Sonderregelung basiert inhaltlich unverändert auf den Weisungen vom 20. Januar 2017 des ASTRA betreffend Erleichterungen für Personen in der beruflichen Grundbildung.

Art. 39: Strassentransportpraktikerin / Strassentransportpraktiker mit eidgenössischem Berufsattest

Strassentransportpraktikerinnen und Strassentransportpraktiker führen Transporte mit Lieferwagen durch. Dafür können sie den Führerausweis der Kategorien B und BE nach den ordentlichen Vorschriften ab 17 Jahren erwerben.

Da im Zeitpunkt der Lehrabschlussprüfung die praktische Führerprüfung bestanden sein muss, wird den Lernenden erlaubt, sie bereits sechs Monate nach Erreichen des Mindestalters abzulegen. Der Führerausweis wird aber erst bei Erreichen des 18. Altersjahres erteilt. Solange sie nur den Lernfahrausweis besitzen, dürfen die Lernenden nur mit der vorgeschriebenen Begleitperson fahren.

Art. 40: Strassentransportfachfrau / Strassentransportfachmann, Automobil-Fachfrau / Automobil-Fachmann, Automobil-Mechatronikerin / Automobil-Mechatroniker, jeweils mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis, sofern angeboten jeweils Fachrichtung «Nutzfahrzeuge»

Diese Lernenden (sofern angeboten jeweils Fachrichtung «Nutzfahrzeuge») reparieren Lastwagen oder führen Gütertransporte mit Lastwagen durch. Das selbständige Führen dieser Fahrzeuge ist Bestandteil der beruflichen Grundbildung.

Für die Fachrichtung «Personenwagen» ist eine Sonderregelung nicht erforderlich, da vorgeschlagen wird, den Lernfahrausweis für die Kategorie B bereits mit 17 Jahren erwerben zu können. Zudem sollen Personen, die einen Lernfahr- oder Führerausweis der Kategorie B besitzen, den Lernfahrausweis der Kategorie BE erhalten können.

Art. 41: Kleinmotorrad- und Fahrradmechanikerin / Kleinmotorrad- und Fahrradmechaniker mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis / Motorradmechanikerin / Motorradmechaniker mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis

Abs. 1: Ein Mindestalter von 16 Jahren ist erforderlich, weil Defekte oft nur entdeckt und Reparaturen kontrolliert werden können, wenn die lernende Person mit dem Motorrad fährt.

Diese Regelung ist nur erforderlich, wenn das Mindestalter für die Kategorie A1 auf 18 Jahre festgelegt wird. Bei einem ordentlichen Mindestalter von 16 Jahren würde Absatz 1 entfallen.

Abs. 2: 18-jährige Personen in der beruflichen Grundbildung «Motorradmechanikerin / Motorradmechaniker» dürfen bereits nach dem geltenden Recht direkt in die Kategorie A einsteigen (Art. 6 Abs. 1 Bst. d i.V.m. Art. 15 Abs. 2 Bst. b VZV).

Lernende in der beruflichen Grundbildung «Motorradmechanikerin / Motorradmechaniker» können auch künftig direkt in die Kategorie A einsteigen. Nicht mehr vorgesehen ist diese Möglichkeit für Polizeianwärter und -anwärterinnen sowie Personen, die den Führerausweis im Militär erwerben. Während für Polizeianwärter und -anwärterinnen keine Notwendigkeit für die Ausnahme gesehen

wird, kann das Militär seine Bedürfnisse in der Verordnung über den militärischen Strassenverkehr¹⁶ selber regeln.

Abs. 3: Bei diesen Personen kann zwar auf den Vorbesitz von Motorradkategorien, nicht aber auf den Kurs Verkehrskunde und die praktische Grundschulung in der Motorradausbildung verzichtet werden.

Art. 42: Lernfahrten mit Fahrzeugen der Kategorien B, BE, C und CE

Abs.1 und 2: Entsprechen dem geltenden Recht (Art. 17 Abs. 5 Bst. c VZV). Nicht aufgenommen wird das Begehren, während der Ausbildung, aber nach Vollendung des 18. Altersjahres auf die professionelle Begleitung zu verzichten und stattdessen die Laienbegleitung zuzulassen. Wird die Ausbildung in den Vordergrund gestellt, so überwiegen die Gründe gegen eine Laienbegleitung.

Abs. 3: Bisher durften die Inhaber und Inhaberinnen eines Lernfahrausweises, die keine Berufslehre absolvieren, Lernfahrten mit Fahrzeugkombinationen ohne Begleitperson durchführen, wenn sie den Ausweis für das Zugfahrzeug besitzen (Art. 17 Abs. 3 VZV). Lernende in einer Berufslehre mussten sich hingegen auch in diesem Fall begleiten lassen (Art. 17 Abs. 5 Bst. c VZV). Dies lässt sich nicht rechtfertigen, zumal die Absolventen und Absolventinnen einer Berufslehre für diese Aufgabe viel besser vorbereitet sind.

Abs. 4: Seit der Einführung der Gurtentragpflicht für Lastwagenführerinnen und Lastwagenführer ist es für die Begleitperson je nach Fahrzeugtyp nicht mehr möglich, die Handbremse leicht zu erreichen. Für die Berufsausbildung ist es jedoch wichtig, dass die Lernenden auf verschiedenen Fahrzeugtypen ausgebildet werden. Die Lehrbetriebe können aber nicht sämtliche Fahrzeuge mit Doppelpedalen ausrüsten. Daher soll bei prüfungsreifen Fahrschülern und Fahrschülerinnen auf die bremsende Eingreifmöglichkeit verzichtet werden.

Art. 43: Lernfahrten mit Fahrzeugen der Kategorien A1, A2 und A

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 15 Abs. 2 Bst. b VZV).

Abs. 2: Zählt die Voraussetzungen auf, die erfüllt sein müssen, damit die Lernenden mit dem Lernfahrausweis, den sie gestützt auf die Sonderregel in Artikel 41 erhalten haben, ein Motorrad führen dürfen. Den Lehrvertrag muss mitführen, wer:

- a. vor dem vollendeten 18. Altersjahr Lernfahrten mit einem Motorrad der Kategorie A1 durchführt;
- b. vor dem vollendeten 24. Altersjahr Lernfahrten mit einem Motorrad der Kategorie A durchführt, ohne im Besitz des Führerausweises der Kategorie A1 zu sein.

Buchstabe a ist nur erforderlich, wenn das Mindestalter für die Kategorie A1 auf 18 Jahre festgelegt wird. Bei einem ordentlichen Mindestalter von 16 Jahren würde er entfallen.

Art. 44: Berufsbildnerin und Berufsbildner

Die Meldepflicht ist notwendig, damit die kantonale Behörde die Massnahmen nach Artikel 45 einleiten kann.

Art. 45: Abgabe des Lernfahrausweises bei vorzeitiger Auflösung des Lehrverhältnisses

Abs. 1: Nach der Auflösung des Lehrverhältnisses besteht grundsätzlich kein Anspruch mehr auf den Lernfahrausweis.

Abs. 2: Regelt eine Ausnahme von Absatz 1. Nach der Auflösung des Lehrverhältnisses besteht zwar kein Anspruch mehr auf den Lernfahrausweis der Kategorie A. Es können aber die Voraussetzungen für die Erteilung eines Lernfahrausweises der Kategorie A1 oder A2 erfüllt sein.

4.38 Weitere Sonderregelungen (Art. 46)

Art. 46: Mindestalter, Führen von leeren Fahrzeugen

Übernimmt das geltende Recht (Art. 6 Abs. 4 und Art. 4 Abs. 6 VZV).

¹⁶ SR 510.710

4.39 Motorschlitten (diverse Artikel)

Motorschlitten können seit der Änderung vom 16. November 2016 der VTS wie folgt eingeteilt werden:

- Motorrad (Kat. AM, A1, A2 oder A, je nach Motorleistung und Höchstgeschwindigkeit);
- Leichtmotorfahrzeug (Kat. AM und F ab 18 Jahren);
- Kleinmotorfahrzeug (Kat. B1 oder B);
- Motorwagen (Kat. B oder F).

Für jede Einteilung stehen die entsprechenden Ausweiskategorien zur Verfügung. Die einzige Problematik, die in der Vergangenheit aufgetaucht ist, betrifft die Motorschlitten, die als Motorräder gelten. Wer sonst keine Motorräder führen will, müsste dennoch eine Motorradprüfung ablegen. Da dies nicht zielführend ist, sollen Motorschlitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h auch weiterhin mit der Kategorie F gefahren werden dürfen, obwohl Motorräder eigentlich ausgeschlossen sind (Art. 35 und 36 Abs. 3).

4.4 Fahreignungsuntersuchungen (Art. 47 – 57)

4.41 Durchführung (Art. 47 – 50)

Art. 47: Summarischer Sehtest für die Anmeldung zum Erwerb einer Ausweiskategorie

Abs. 1 und 3: Siehe die Erläuterungen zu Artikel 8 Absatz 3. Der Sehtest ist bereits im geltenden Recht 24 Monate gültig (Art. 9 Abs. 3 VZV).

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 9 Abs. 1 Bst. a und b VZV).

Artikel 9 Absatz 4 des geltenden Rechts wird nicht übernommen, weil die Vorschrift in der Praxis nicht vollziehbar ist. Sie hat bereits drei Monate nach ihrem Inkrafttreten zu einer «Überweisungsflut» und zu entsprechend unzumutbaren Wartezeiten für die betroffenen Personen geführt.

Art. 48: Abweichen von den medizinischen Mindestanforderungen

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 7 Abs. 3 und Art. 34 VZV).

Art. 49: Durchführung der Untersuchungen und Meldung der Ergebnisse

Abs. 1, 2 und 5: Übernehmen materiell unverändert das geltende Recht (Art. 5i VZV und 7 Abs. 1^{bis} dritter Satz).

Abs. 3 und 4: Im geltenden Recht (Art. 5i Abs. 3 VZV) sind die Fristen für die verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen so geregelt, dass die kantonalen Behörden einen grossen Ermessensspielraum haben. Die Umsetzung wird entsprechend unterschiedlich gehandhabt. Die in Artikel 49 Absatz 3 vorgeschlagene Regelung führt zu einer schweizweit einheitlichen Handhabung und daher zu einer Gleichbehandlung der Betroffenen. Bei Ausnahmen wird davon ausgegangen, dass die Untersuchung in der Regel innert der einmal verlängerten Frist durchgeführt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass die kantonale Behörde die Einreichungsfrist wiederum verlängert.

Art. 50: Vorgehen bei nicht schlüssigen Untersuchungsergebnissen

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 5j VZV).

4.42 Anerkennung von Ärzten, Ärztinnen, Verkehrspsychologen und Verkehrspsychologinnen (Art. 51 – 57)

Das geltende Recht (Art. 5a^{bis} – 5h und Art. 11b Abs. 3 VZV) wird materiell unverändert übernommen. Einzig in Artikel 57 Absatz 1 wird auf die (im geltenden Recht irrtümlich erfolgte) Erwähnung der Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV) verzichtet.

4.5 Lernfahrausweis und Lernfahrten (Art. 57 – 63)

4.51 Lernfahrausweis (Art. 58 und 59)

Art. 58: Erteilung

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 15 Abs. 3 VZV).

Art. 59: Umfang der Berechtigung

Stellt klar, dass Lernfahrten nur mit jenen Fahrzeugkategorien durchgeführt werden dürfen, die auch im Lernfahrausweis eingetragen sind.

4.52 Lernfahrten (Art. 60 – 64)

Art. 60: Definition

Übernimmt das geltende Recht (Art. 17 Abs. 1 VZV).

Art. 61: Begleitperson

Bst. a: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 17 Abs. 2 VZV). Allerdings muss der Katalog der erlaubten unbegleiteten Lernfahrten erweitert werden, da künftig für alle Ausweiskategorien (ausser M) ein Lernfahrausweis erworben werden muss.

Bst. b: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 17 Abs. 3 VZV).

Artikel 17 Absatz 5 Buchstabe b des geltenden Rechts (Begleitung von körperbehinderten und gehörlosen Personen) wird nicht übernommen, da diese Vorschrift lediglich in einem Kanton angewendet wird, und keine Probleme bei der Begleitung von körperbehinderten und gehörlosen Personen bekannt sind.

Art. 62: Passagiere

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 17 Abs. 6 VZV).

Abs. 2: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 27 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung, VRV¹⁷), gehört aber systematisch in den E-PZV. Neu wird klargestellt, dass auf Lernfahrten mit Fahrzeugkombinationen, die ohne Begleitung durchgeführt werden dürfen (Art. 61 Bst. b) ebenfalls nur Personen mitgeführt werden dürfen, die den Führerausweis der entsprechenden Kategorie besitzen. Der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin ist noch in Ausbildung und soll nicht durch Personen abgelenkt werden, die das Führen von entsprechenden Anhängerzügen nicht kennen.

Abs. 3: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 17 Absatz 4 und 17a Abs. 2 VZV). Da neu alle Personen, die sich im öffentlichen Strassenverkehr auf eine praktische Führerprüfung vorbereiten, einen Lernfahrausweis benötigen, entfällt die Unterscheidung in «Lernfahrten» und «Übungsfahrten»).

Art. 63: Durchführung

Abs. 1 und 3: Übernehmen materiell unverändert Artikel 27 Absatz 1 und 5 VRV.

Absatz 2: Übernimmt den ersten Teilsatz von Artikel 27 Absatz 2 VRV. Der zweite Teilsatz, der vorschreibt, dass der Begleiter wenigstens die Handbremse leicht erreichen können, wird gestrichen, da sich bei den neu auf den Markt kommenden Fahrzeugen die Hand- oder Feststellbremse oft ausserhalb der Reichweite der Begleitperson befindet (z.B. links vom Fahrzeugführer oder der Fahrzeugführerin). Solche Fahrzeuge dürfen daher nach den geltenden Bestimmungen nicht für Lernfahrten verwendet werden. Will man aber die Fahrerfahrung vor der praktischen Führerprüfung erhöhen (Verlängerung der Besitzdauer des Lernfahrausweises), so muss sichergestellt werden, dass auch genügend Fahrten mit privater Begleitung durchgeführt werden können. Das Gesetz (Art. 15 Abs. 2 SVG) verlangt, dass die Begleitperson dafür sorgt, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler oder die Fahrschülerin die Verkehrsvorschriften nicht verletzt. Der Wegfall

¹⁷ SR 741.11

der Bremsmöglichkeit durch die Begleitperson muss deshalb kompensiert werden, z.B. durch die Vereinbarung eines Kommandos, bei dem der Fahrschüler oder die Fahrschülerin ohne weitere Überlegung voll auf die Bremse tritt.

Abs. 4: Solange der neu obligatorische Traktorfahrkurs nicht absolviert ist, sollen Inhaber und Inhaberrinnen des Lernfahrausweises der Kategorie G aus Sicherheitsgründen nur Solofahrzeuge und keine Ausnahmefahrzeuge führen dürfen. Anhänger dürfen während des zweiten Kurstages mitgeführt werden.

4.6 Prüfungen (Art. 64 – 76)

4.61 Gemeinsame Bestimmungen (Art. 64)

Art. 64: Grundsätze

Abs. 1: Stimmt inhaltlich mit dem geltenden Recht überein (Art. 65 Abs. 1 VZV). Es wird lediglich klar gestellt, dass die Prüfungen durch zugelassene Verkehrsexperten und -expertinnen abzunehmen sind.

Abs. 2: Übernimmt sinngemäss das geltende Recht (Art. 13 Abs. 2 VZV). Es sollen schweizweit möglichst einheitliche Fragen gestellt werden. Daher gilt die Vorschrift auch für die mündlichen Fragen, die künftig an der praktischen Führerprüfung gestellt werden (vgl. Ausführungen zu Art. 74 i.V.m. Anh. 11 Ziff. VI 1.a).

Abs. 3: Übernimmt das geltende Recht (Art. 12 Abs. 1 VZV).

Abs. 4: Übernimmt das geltende Recht (Art. 12 Abs. 2 VZV).

4.62 Theorieprüfungen: Gemeinsame Bestimmungen (Art. 65 und 66)

Art. 65 und 65v: Wiederholung einer nicht bestandenen Theorieprüfung

Zwei Systeme stehen zur Diskussion. Einerseits die bisherige Regelung, wonach eine Theorieprüfung beliebig oft wiederholt werden kann (Art. 13 VZV, Umkehrschluss), andererseits die Einführung eine Sperrfrist von drei Monaten nach drei Prüfungen sowie nach jeder weiteren.

Die beschränkte Lösung soll die Kandidaten und Kandidatinnen motivieren, den Inhalt der Prüfung seriös zu lernen, während die unbeschränkte Lösung davon ausgeht, dass ohne bestandene Theorieprüfung nicht gefahren werden darf und daher für die Verkehrssicherheit keine Gefahr besteht. Es ist Sache der Kandidaten und Kandidatinnen, sich entsprechend vorzubereiten.

Art. 66: Gültigkeitsdauer einer Theorieprüfung

Künftig soll die einmal bestandene Theorieprüfung unbeschränkt Gültigkeit haben. Von diesem Grundsatz gibt es zwei Ausnahmen: Einerseits muss die Theorieprüfung erneut ablegen, wem der Führerausweis auf Probe annulliert worden ist; andererseits bleibt die Möglichkeit bestehen, die Theorieprüfung bei ungenügenden Verkehrsregelkenntnissen anzuordnen (Art. 76 Abs. 4).

4.63 Basistheorie (Art. 67 – 69)

Art. 67: Ziel und Umfang der Prüfung

Abs. 1: In der ersten Ausbildungsphase (bis zur praktischen Führerprüfung) stehen bis zur Prüfung der Basistheorie die grundlegenden Kompetenzen im Vordergrund, die jemand braucht, um ein Motorfahrzeug unter Aufsicht einer Begleitperson (sofern eine solche vorgeschrieben ist) technisch korrekt zu bedienen und regelkonform, sicher, partnerschaftlich, umweltschonend, energieeffizient und verantwortungsvoll zu führen. An der Prüfung der Basistheorie kann daher nur der Nachweis der dafür notwendigen Handlungskompetenzen verlangt werden. Die Lernziele, die erreicht werden müssen, damit das Vorhandensein dieser grundlegenden Handlungskompetenzen angenommen werden darf, ergeben sich aus Anhang 10 Ziffern I und II.

Abs. 2: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 13 Abs. 4 VZV). Für die neue Kategorie AM soll ebenfalls nur eine an die Fahrzeugart angepasste Prüfung abgelegt werden müssen, weil mit diesen Fahr-

zeugen z.B. Autobahnen und Autostrassen nicht befahren werden dürfen, und somit entsprechende Fragen keinen Sinn machen.

Art. 68: Prüfungsmethoden

An der Prüfung der Basistheorie wird künftig überprüft, ob der Bewerber oder die Bewerberin die vorgeschriebenen Handlungskompetenzen entwickelt hat. Die Kantone dürfen die Prüfungsfragen (wie bisher) publizieren.

Denkbar wäre auch, die Publikation der Prüfungsfragen nicht mehr zuzulassen. Wenn die Kantone z.B. nur noch eine Auswahl an möglichen Fragetypen veröffentlichen dürften, würde die Prüfung anspruchsvoller als heute. Die Bewerber und Bewerberinnen erhielten nur noch einen Überblick darüber, welche Themen in welcher Form geprüft werden. Auf diese Weise könnten sie die Prüfung nicht mehr durch Auswendiglernen bestehen. Vielmehr müssten sie sich eingehender mit den Prüfthemen auseinandersetzen, weil die Prüfung nur noch bestehen könnte, wer die Verkehrsregeln und deren Anwendung auch tatsächlich versteht. Einen höheren Stellenwert als bisher erhielten das Verständnis und die Anwendung der Verkehrsregeln auch, wenn mit bewegten Animationen (z.B. Filmen) überprüft würde, ob die vorgeschriebenen Handlungskompetenzen vorhanden sind. Diese Massnahmen sollen aber erst in einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen werden, weil sie verglichen mit den übrigen zur Diskussion stehenden Verbesserungen bei den Aus-, Weiterbildungen und Prüfungen nicht prioritär erscheinen.

Art. 69: Prüfungsergebnis

Das Niveau zum Bestehen der Prüfung der Basistheorie wird nicht geändert (vgl. dazu auch die Ausführungen im letzten Abschnitt von Ziffer A. 3.3).

4.64 Zusatztheorie (Art. 70 und 71)

Es erfolgen die gleichen Anpassungen wie bei der Basistheorieprüfung.

4.65 Praktische Führerprüfung (Art. 72 – 76)

Art. 72: Ziel

Die praktische Führerprüfung soll künftig in erster Linie dann bestanden sein, wenn die erforderlichen Handlungskompetenzen vorhanden sind und nicht, wenn möglichst keine Fehler begangen worden sind.

Art. 73: Prüfungsfahrzeuge

Abs. 1: Vgl. die Ausführungen zu Anhang 11 Ziff. IV.

Abs. 2: Die Beschränkung auf bestimmte Motorfahrzeuge ist bereits nach dem geltenden Recht zulässig (Art. 88a Abs. 2 und 3 VZV). Sie muss auch künftig im Führerausweis eingetragen werden (Art. 82 Abs. 2).

Art. 74: Prüfungsmethoden

Die Führerprüfung findet weiterhin im öffentlichen Strassenverkehr statt.

Art. 75: Prüfungsprotokoll

Die praktische Führerprüfung wird zwar bereits heute protokolliert, aber in einem unterschiedlichen Umfang. Neu soll das Verhalten in allen Kompetenzbereichen protokolliert und damit eine Vereinheitlichung erreicht werden. Da das Bestehen oder Nichtbestehen der praktischen Führerprüfung anhand des Prüfungsprotokolls begründet werden muss (Art. 76 Abs.1), wird das Prüfungsprotokoll auch zu einer einheitlicheren Bewertung der praktischen Führerprüfungen führen.

Art. 76: Prüfungsergebnis

Abs. 1 und 2: Damit die Fahrkompetenzen umfassender als bisher geprüft werden können, müssen auch die Bewertungskriterien neu formuliert werden. Künftig soll der Verkehrsexperte oder die Verkehrsexpertin auf der Grundlage der neu vorgeschlagenen Prüfungsmethoden für jeden Kompetenz-

bereich beurteilen, ob der Kandidat oder die Kandidatin das erforderliche Level erreicht hat. Die Beurteilung ist neu zu protokollieren.

Abs. 3: Der Abbruch der praktischen Führerprüfung bei Nichtbestehen des Parcours ist gerechtfertigt, weil es für den Verkehrsexperten oder die Verkehrsexpertin nicht zumutbar ist, im öffentlichen Strassenverkehr auf ein Motorrad aufzusitzen, dessen Führer oder Führerin die elementaren Anforderungen an das Handling nicht beherrscht.

Absatz 4: Übernimmt das geltende Recht (Art. 22 Abs. 4 VZV).

4.7 Der Führerausweis (Art. 77 – 109)

4.71 Grundsätze (Art. 77 – 80)

Art. 77: Führerausweis auf Probe

Abs. 1: Das SVG schreibt für «Motorräder» und «Motorwagen» eine Probezeit vor (Art. 15a Abs. 1). Im geltenden Recht sind die Kategorien A und B betroffen (Art. 24a Abs. 1 erster Satz). Künftig werden Führerausweise der Kategorie A grundsätzlich unbefristet ausgestellt. Der Grund dafür ist, dass ein Lernfahrausweis der Kategorie A grundsätzlich nur Inhabern und Inhaberinnen eines unbefristeten Führerausweises der Kategorie A2 erteilt wird (Art. 17 Abs. 1), mit Ausnahme der Lernenden in der beruflichen Grundbildung «Motorradmechanikerin / Motorradmechaniker» (Art. 41 Abs. 2).

Abs. 2: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 24a Abs. 1 zweiter Satz VZV).

Abs. 3: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 24a Abs. 2 VZV).

Art. 78: Definitiver Führerausweis

Abs. 1: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 24b Abs. 1 VZV) unter Berücksichtigung der folgenden Neuerungen. Zum einen soll die Weiterausbildung nur noch einen Tag dauern. Zum anderen soll die Personenzulassung so weit möglich elektronisch erfolgen. Künftig wird es daher kein Gesuch um den definitiven Führerausweis mehr geben (im bisherigen Recht: Anh. 4a VZV). Stattdessen bestätigt der Kursveranstalter die besuchte Weiterausbildung gegenüber der kantonalen Behörde. Die Kursbestätigung darf elektronisch übermittelt werden (Anh. 9 Ziff. 9.321).

Abs. 2:

Bst. a: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 24b Abs. 2 VZV) unter Berücksichtigung der folgenden Neuerung: Bisher konnte die Weiterausbildung während einer dreimonatigen Nachfrist mit einer Fahrbewilligung der kantonalen Behörde nachgeholt werden. Wer auch diese Nachfrist verpasste, konnte bis Ende 2014 das ASTRA um deren Verlängerung ersuchen (Art. 150 Abs. 6 VZV). Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 13. November 2014 entschieden, dass das ASTRA keine individuell-konkreten Ausnahmen von Vorschriften der VZV verfügen darf. Dafür seien die kantonalen Behörden zuständig, weshalb sie nun ermächtigt werden, Fahrbewilligungen auszustellen. Folglich kann auf die Nachfrist verzichtet werden.

Bst. b: Wer die Weiterausbildung nicht besuchen will, erhält – wie im geltenden Recht (Art. 24b Abs. 4 VZV) – die Kategorien F, G und M ohne Weiteres unbefristet zurück. Wer bereits die Kategorie AM oder A1 erworben hat, erhält auch diese zurück (im Gegensatz zum geltenden Recht).

Art. 79: Verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen

Abs. 1, 3 und 4: Übernehmen materiell unverändert das geltende Recht (Art. 27 Abs. 1, 3 und 4 VZV). Die neue Formulierung von Absatz 1 Buchstabe a und b trägt dem Urteil 1C_759/2013 vom 4. März 2014 des Bundesgerichts Rechnung: Eine Person, die letztmals vor dem vollendeten 50. Altersjahr untersucht wurde, muss sich erst ab der ersten ärztlichen Untersuchung danach im Abstand von drei Jahren – spätestens aber im Alter von 53 Jahren – wieder untersuchen lassen (z.B.: letzte Untersuchung mit 48 Jahren: nächste Untersuchung mit 53 Jahren, nicht mit 51 Jahren).

Abs. 2: unterscheidet zwischen der behördlichen Information, die bereits vor dem massgeblichen Altersjahr erfolgen darf (um der betreffenden Person die rechtzeitige Terminvereinbarung zu erleichtern), und dem Aufgebot zur Untersuchung, das nicht vorzeitig erfolgen darf (Art. 15d Abs. 2 SVG).

Art. 80: Meldepflichten, Ausweisinhaber und Ausweisinhaberin

Abs. 1: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 15 Abs. 4 und 26 Abs. 1 VZV). Da die Adressänderung in Absatz 2 geregelt wird, spielen in Absatz 1 der Name, das Geschlecht und der Heimatort eine Rolle.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 26 Abs. 2 VZV).

Art. 24g im geltenden Recht: Mitführen von Ausweisen in besonderen Fällen

Wird nicht übernommen. Seit der Führerausweis als Plastikkarte im handlichen Kreditkartenformat ausgestellt wird, ist kein Grund mehr ersichtlich, weshalb er nicht mitgeführt werden sollte. Die Anmeldung zum Traktorfahrkurs wird durch den Lernfahrausweis ersetzt, der neu für die Kursteilnahme notwendig ist.

4.72 Berechtigungen, Beschränkungen und andere Zusatzangaben (Art. 81 – 89)Art. 81: Lernfahrausweis

Bst. a: Übernimmt das geltende Recht (Art. 17 Abs. 5 Bst. a VZV).

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 17 Abs. 2^{bis} VZV).

Bst. c: Neu berechtigt der Lernfahrausweis der Kategorie C1 zu Lernfahrten mit Motorfahrzeugen der Kategorie D1. Zur praktischen Führerprüfung (Kat. D1) darf aber nur zugelassen werden, wer das Mindestalter für die Anmeldung vollendet hat (Art. 29 Abs. 1). Da nach dem geltenden Recht die Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises der Unterkategorie C1 jenen der Unterkategorie D1 (prüfungsfrei) erhalten, sofern sie das Mindestalter erreicht haben, spricht nichts dagegen, diese Berechtigung künftig auch auf die Inhaber und Inhaberinnen des Lernfahrausweises auszudehnen.

Bst. d: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 17 Abs. 5 Bst. d VZV) und berücksichtigt den Ersatz der bisherigen Unterkategorie C1 118 durch die neue Kategorie C2. Da die Kategorie C2 alle Feuerwehrmotorwagen (unabhängig vom Gesamtgewicht und der Anzahl Personen) umfasst, müssen sie hier nicht mehr erwähnt werden. Die praktische Führerprüfung darf aber auch mit einem Fahrschullastwagen der Kategorie C abgelegt werden (Anh. 11 Ziff. IV). Deshalb muss die Berechtigung zur Durchführung von Lernfahrten mit Fahrschullastwagen der Kategorie C weiterhin erwähnt werden.

Art. 82: Führerausweis

Abs. 1:

Bst. a: Übernimmt inhaltlich unverändert das geltende Recht (Art. 24c Bst. e VZV).

Bst. b: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24c Bst. b VZV).

Bst. c: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24c Bst. c VZV).

Bst. d: Die Kategorie C2 ist nicht mit den EU-Führerausweiskategorien harmonisiert. Der Eintrag gewährleistet, dass die Berechtigung zum Führen von schweren Wohnmotorwagen auch im Ausland nachgewiesen werden kann.

Abs. 2: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 88a Abs. 3 VZV).

Art. 83: Codierung

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 24d VZV). Da die Schlüsselzahlen neu in der Verordnung aufgeführt werden (Anh. 12), erübrigen sich entsprechende Weisungen des ASTRA.

Art. 84: Eintrag

Gewährleistet, dass die Zusatzangaben künftig schweizweit einheitlich eingetragen werden.

Art. 85: Aufhebung

Abs. 1 erster Satz: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 24e Abs. 1 VZV). Neu wird ausdrücklich erwähnt, dass um die Aufhebung ersucht werden muss.

Abs. 1 zweiter Satz: Einige Kantone tragen das Datum der Entfernung einer Auflage oder Beschränkung als Prüfungsdatum im erneuerten Ausweisdokument ein, so dass auf solchen Ausweisdokumenten das Prüfungsdatum nicht mehr zweifelsfrei erkennbar ist. Dieses Problem soll auf Wunsch der Kantone behoben und dadurch die Vollzugspraxis vereinheitlicht werden.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24e Abs. 2 VZV).

Art. 86: Ausstellung eines neuen Lernfahr- oder Führerausweises

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24f Abs. 1 VZV).

Abs. 2: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 24f Abs. 2 VZV). Künftig wird aber auf die Frist verzichtet. Wenn der Ausweis wieder da ist, ist nicht ersichtlich, weshalb er erst nach 14 Tagen abgegeben werden soll.

4.73 Administrativmassnahmen (Art. 87 – 102)

Art. 87: Anordnung einer neuen Führerprüfung

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 28 VZV).

Art. 88: Fahreignungsuntersuchung

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 28a und 7 Abs. 1^{bis} dritter Satz VZV). Neu ist Absatz 1 Buchstabe c, womit die viermonatige Karenzfrist individualisiert wird. Personen, die weniger als vier Monate brauchen, um ihr Verhalten im Alltag an die neu aufgetretene Einäugigkeit anzupassen, sollen z.B. nicht zwei Monate warten müssen, bis abgeklärt werden darf, ob sie auch gefahrlos am Strassenverkehr teilnehmen können.

Art. 89: Kontrollfahrt

Abs. 1: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 29 Abs. 1 VZV) und schreibt neu ausdrücklich vor, unter welchen Voraussetzungen die kantonale Behörde eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt anordnen darf.

Abs. 2 – 4: Übernehmen materiell unverändert das geltende Recht (Art. 29 Abs. 2 – 4 VZV). In Absatz 3 wird der bisher verwendete Begriff «kann» durch das aussagekräftigere «darf» ersetzt, da nicht das «Können» massgeblich ist, sondern das Verbot, eine nicht bestandene Kontrollfahrt zu wiederholen.

Art. 90: Vorsorglicher Entzug

Abs. 1: Übernimmt das geltende Recht (Art. 30 VZV).

Abs. 2: Soll die Betroffenen dazu anhalten, sich innert der im Untersuchungsaufgebot der kantonalen Behörde genannten Frist so zur Untersuchung anzumelden, dass der untersuchenden Person genügend Zeit bleibt, um das Untersuchungsergebnis einzureichen (Art. 49 Absatz 3).

Art. 91: Meldungen von Privatpersonen über Fahreignungsmängel

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 30a VZV).

Art. 92: Informationspflicht

Übernimmt das geltende Recht (Art. 31 VZV).

Art. 93: Freiwillige Rückgabe des Führerausweises

Übernimmt das geltende Recht (Art. 32 VZV).

Art. 94: Umfang des Entzuges

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 33 VZV).

Art. 95: Meldung an die kantonale Behörde

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 123 VZV).

Art. 96: Verlängerung der Probezeit

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 35 VZV).

Art. 97: Annullierung

Abs. 1: Übernimmt in Bezug auf die Annullierung des Führerausweises materiell unverändert das geltende Recht (Art. 35a Abs. 1 VZV). Die ergänzende Vorschrift betreffend die Anmeldebestätigung ist notwendig, weil der Inhaber oder die Inhaberin eines annullierten Führerausweises auf Probe so gestellt wird, als ob er oder sie nie einen Führerausweis besessen hätte. Wer daher wieder ein Motorfahrzeug führen will, muss sich neu für den Erwerb des Führerausweises anmelden. Zum Beispiel: X besitzt einen annullierten Führerausweis auf Probe der Kategorie B und eine Anmeldebestätigung für die Kategorie C. Die Anmeldebestätigung für die Kategorie C ist grundsätzlich bis zu deren Erwerb gültig (Art. 4 Abs. 4). Nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe der Kategorie B darf X die Kategorie C aber nicht mehr erwerben, sondern muss mit der Fahrausbildung von vorne (bei der Kat. B) beginnen.

Abs. 2: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 35a Abs. 2 und 3 VZV).

Abs. 3: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 35a Abs. 4 VZV).

Art. 98: Neuer Lernfahrausweis

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 35b VZV und 11 IV). Das Gesuch um einen Lernfahrausweis wird durch die Anmeldung nach Artikel 4 ersetzt.

Art. 99: Fahrverbot und Verwarnung

Entspricht dem geltenden Recht (Art. 36 VZV). Absatz 3 Buchstabe e (Führen eines Motorfahrzeugs, für das ein Führerausweis nicht vorgeschrieben ist, trotz Fahrverbots) wird nicht übernommen. Dieser Tatbestand hat keinen Bezug zur Verkehrssicherheit. Dies zeigt sich auch darin, dass es dazu im SVG-Katalog der Führerausweisentzüge (Art. 16-16d) kein Pendant gibt.

Art. 100: Umfang des Fahrverbotes

Übernimmt das geltende Recht (Art. 37 VZV).

Art. 101: Verkehrsunterricht zur Nachschulung: Allgemeines

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 40 VZV).

Art. 102: Verkehrsunterricht zur Nachschulung: Organisation, Verfahren

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 41 VZV).

4.74 Ausländische Lernfahr- und Führerausweise, schweizerische Führerausweise für Personen mit Wohnsitz im Ausland und internationale Führerausweise (Art. 103 – 109)

Art. 103: Ausländische Führerausweise: Anerkennung

Abs. 1 und 2: Übernehmen das geltende Recht (Art. 42 Abs. 1 und 2 VZV).

Abs. 3: Obwohl sie nach dem internationalen Recht nicht dazu verpflichtet ist (Art. 41 Ziff. 2 Bst. c des Übereinkommens vom 8. Nov. 1968 über den Strassenverkehr, SR 01.741.10), anerkennt die Schweiz seit vielen Jahren ausländische Lernfahrausweise, sofern die hier aufgezählten Voraussetzungen erfüllt sind. Da diese Praxis bisher zu keinen Verkehrssicherheitsproblemen geführt hat, soll sie beibehalten und ins Verordnungsrecht überführt werden.

Abs. 4: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 42 Abs. 3 VZV), erwähnt aber die Kleinmotorräder nicht mehr, weil dafür heute in allen EU-Mitgliedstaaten ein Führerausweis vorgeschrieben ist (Kat. AM).

Abs. 5: Übernimmt die Weisungen des damals zuständigen Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 29. Dezember 1994 betreffend Befreiung von der Umtauschpflicht des ausländischen Führerausweises für Personen mit diplomatischem Status, die folglich aufgehoben werden

können. Für die Definitionen der «Missionen», «Beobachterbüros» usw. ist die Gaststaatverordnung¹⁸ massgeblich.

Abs. 6: Übernimmt das geltende Recht (Art. 42 Abs. 4 VZV).

Art. 104: Mindestalter für die Verwendung in der Schweiz

Abs. 1: Anders als im geltenden Recht (Art. 43 Abs. 2 und 3 VZV) soll künftig aus Gründen der Gleichbehandlung auch für die Führer und Führerinnen von ausländischen Motorfahrrädern, Kleinstmotorrädern und Motorrädern mit einem Hubraum bis 125 cm³ das in der Schweiz vorgeschriebene Mindestalter gelten.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 43 Abs. 3 VZV).

Art. 105: Pflicht zum Erwerb des schweizerischen Führerausweises

Abs. 1

Bst. a: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 42 Abs. 3^{bis} Bst. a VZV). Der Wohnsitz wird künftig nach einem Aufenthalt von 185 Tagen in der Schweiz vermutet. Zählt man die sechs Monate gemäss dem vorliegenden Absatz hinzu, sind wiederum 12 Monate massgeblich wie im geltenden Recht.

Bst. b: Die Pflicht zum Erwerb des schweizerischen Führerausweises nach dem geltenden Artikel 42 Absatz 3^{bis} Buchstabe b VZV wird teilweise aufgehoben. Bei Personen mit einem Führerausweis, der von einem Mitgliedstaat der EU oder der EFTA ausgestellt wurde, ist sie nicht mehr berechtigt, weil die Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften europaweit harmonisiert sind.

Abs. 2 – 4: Übernehmen das geltende Recht (Art. 44 Abs. 1, 2 und 4 VZV). Der Inhalt von Artikel 44 Absatz 3 VZV ergibt sich bereits aus Artikel 10 Absatz 2 SVG i.V.m. Artikel 38 E-PZV (Umkehrschluss).

Abs. 5: Stellt klar, dass sich auch bei der kantonalen Behörde anmelden muss, wer seinen ausländischen Führerausweis in ein schweizerisches Dokument umschreiben will oder berufsmässig in der Schweiz immatrikulierte Gesellschaftswagen, Lastwagen oder Taxis führen will.

Art. 106: Führerausweis auf Probe oder definitiver Führerausweis

Abs. 1: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 44a Abs. 1 VZV). In der Schweiz soll künftig der Führerausweis der Kategorie A grundsätzlich unbefristet erteilt werden (Art. 77 Abs. 1). Die EU-Mitgliedstaaten können aber den «Direkteinstieg» (ohne Vorbesitz der Kat. A1 oder A2) ab 24 Jahren vorsehen. Damit Personen, die diesen Weg wählen und den Wohnsitz in die Schweiz verlegen, nicht bevorteilt werden gegenüber Personen, die den Führerausweis in der Schweiz erwerben, wird ihnen bei der Umschreibung die schweizerische Kategorie A auf Probe (befristet) erteilt.

Abs. 2: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 44a Abs. 2 VZV).

Abs. 3: Dies gilt bereits heute. In der Praxis wurde aber teilweise versucht, Artikel 24b Absatz 1 VZV so zu interpretieren, als gälte er nicht für Personen, die ihren Wohnsitz in die Schweiz verlegen.

Art. 107: Aberkennung, Entzug

Übernimmt das geltende Recht (Art. 45 VZV).

Art. 108: (Schweizerische) Führerausweise für Personen mit Wohnsitz im Ausland

Abs. 1 – 3: Übernehmen materiell unverändert das geltende Recht (Art. 24h VZV).

Art. 109: Internationale Führerausweise

Abs. 1 und 2: Übernehmen das geltende Recht (Art. 46 Abs. 1 und 2 VZV).

Abs. 3: Die Kantone sollen die Ausstellung von internationalen Führerausweisen nicht nur Strassenbenutzer-, sondern auch anderen Verbänden übertragen können. Absatz 3 gibt Artikel 41 Ziffer 2

¹⁸ SR 192.121

Buchstabe a («Verband») des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr¹⁹ präziser als im geltenden Recht (Art. 46 Abs. 3 VZV) wieder.

Abs. 4 im geltenden Recht: Wird nicht übernommen, weil kein Kanton einen internationalen Führerausweis physisch einzieht.

4.8 Obligatorische Ausbildungen (Art. 110 – 135)

4.81 Allgemeines (Art. 110 – 114)

Art. 110: Detailvorschriften

In Artikel 110 – 135 werden die Rahmenbedingungen für die obligatorischen Kurse festgelegt. Sie entsprechen grundsätzlich geltendem Recht. Materiell erläutert werden nachfolgend nur die hauptsächlichsten Abweichungen davon.

Die Details zu den einzelnen Kursen sind aus Anhang 9 ersichtlich.

Art. 111: Ausbildungsheft

Abs. 1: Neu soll es ein Ausbildungsheft geben. Dieses dient – ausser im Traktorfahrkurs – als systematische Grundlage für die Ausbildung (vgl. die Ausführungen in Ziff. A. 3.2). Die Details wird das ASTRA in Weisungen regeln (Art. 147 Abs. 2 Bst. b).

Abs. 2: Das Ausbildungsheft führt durch die Fahrausbildung. Es werden alle besuchten obligatorischen Kurse eingetragen. Damit der Lernfortschritt dokumentiert werden kann, sind bestimmte Ausbildungsabschlüsse im Ausbildungsheft zu bestätigen (Anh. 9 Ziff. 9.322 – 9.324). Obligatorisch zu verwenden ist es daher durch die Fahrlehrerschaft, die anerkannten Ausbilder und Ausbilderinnen und die privaten Begleitpersonen von Bewerbern und Bewerberinnen, die den Lernfahrausweis der Kategorie B im ordentlichen Verfahren (d.h. nicht gestützt auf Art. 46 Abs. 1 Bst. a oder einer Sonderregelung für die berufliche Grundbildung) vor dem 18. Altersjahr erworben haben.

Das Ausbildungsheft dürfte auch für die übrigen Laienbegleiter und Laienbegleiterinnen von grossem Wert sein, sodass hier kein Obligatorium erforderlich ist.

Art. 112: Kursbestätigung

Neu werden die Form (Anh. 9 Ziff. 3.2) und die Wirkung (Art. 113) der Kursbestätigung ausdrücklich vorgeschrieben. Geplant ist, dass die Kursanbieter die Ausbildungsmodule und die Teilnehmenden in einem elektronischen System erfassen, auf das auch die Kantone Zugriff haben. So ist gewährleistet, dass die kantonalen Behörden direkt im System überprüfen können, ob ein Ausbildungskurs besucht wurde (ein analoges Verfahren gilt bereits in der Zweiphasenausbildung). Die Kursteilnehmenden profitieren ebenfalls: ihnen kann zwar über das System eine Kursbestätigung als Beleg ausgedruckt werden. Diese müssen sie aber der Anmeldung nicht beilegen.

Art. 113: Rechtsfolgen einer abgeschlossenen obligatorischen Ausbildung

Künftig wird die Gültigkeit von Kursbestätigungen nicht mehr beschränkt. Damit werden die kantonalen Behörden entlastet. Sie müssen nicht mehr entscheiden (und gegebenenfalls in einem Prozess begründen), ob bereits absolvierte Ausbildungen bei der Ausstellung eines zweiten Lernfahrausweises angerechnet werden müssen oder nicht. Die Verkehrssicherheit wird nicht tangiert, weil die betreffende Person unabhängig von der Anzahl der besuchten Ausbildungen an der praktischen Führerprüfung nachweisen muss, dass sie ein Motorfahrzeug sicher führen kann.

Art. 114: Aufgabendelegation

Enthält die Aufgaben, deren Erfüllung die kantonale Behörde Dritten übertragen darf.

4.82 Nothilfekurs (Art. 115 – 117 / Anh. 9 Ziff. 1)

Der Besuch des Nothilfekurses ist – ausser bei den Kategorien AM, F, G und M – Voraussetzung dafür, dass jemand die Fahrausbildung beginnen darf. Die Hauptänderung besteht darin, dass die An-

¹⁹ SR 0.741.10

und Aberkennung der Anbieter von Nothilfekursen und das Verfahren der Qualitätssicherung aus den folgenden Gründen neu organisiert werden sollen. Heute anerkennt das ASTRA die Kursanbieter sowie die Ausbilder und Ausbilderinnen aufgrund einer Zertifizierung, welche die Société Générale de Surveillance (SGS) ausstellt. Die SGS ist auch für die Qualitätssicherung zuständig. Das gegenwärtige Qualitätssicherungssystem weist Mängel auf, ist für alle Beteiligten sehr unbefriedigend und kann mit den geltenden Rechtsgrundlagen nicht verbessert werden. Neu soll es daher wie in Artikel 136 – 139 vorgeschlagen geregelt werden. Die Details zum Nothilfekurs sind heute auf Weisungsstufe²⁰ geregelt. Die Reorganisation soll auf Verordnungsstufe erfolgen, um einen schweizweit einheitlichen Standard zu erreichen. Die Weisungen würden obsolet und könnten aufgehoben werden.

4.83 Kurs Verkehrskunde (Art. 118 – 120 / Anh. 9 Ziff. 2)

Art. 118: Lernziele

Entspricht im Wesentlichen Artikel 18 Absatz 4 VZV. Neu wird als Lernziel explizit der Erwerb der erforderlichen Handlungskompetenzen genannt und ausdrücklich vorgeschrieben, dass die Lerninhalte möglichst realitätsnah vermittelt werden müssen (Anh. 9 Ziff. 2.43).

Art. 119: Dauer und Struktur

Sie bleiben grundsätzlich unverändert. Da neu aber auch eLearning-Module an den Kurs angerechnet werden können, drängt es sich auf, die Struktur in der Verordnung zu regeln (bisher in Weisungen).

Art. 120: Anbieter

Übernimmt inhaltlich Artikel 18 Absatz 4 dritter Satz VZV.

4.84 Fahrtechnische Grundschulung in der Personenwagenausbildung (Art. 121 – 123 / Anh. 9 Ziff. 3)

Vgl. die Ausführungen in Ziffer A. 3.5.

4.85 Praktische Grundschulung in der Motorradausbildung (Art. 124 – 126 / Anh. 9 Ziff. 4)

Artikel 124 und 126 entsprechen dem geltenden Recht (Art. 19 Abs. 1 und Abs. 2 erster und zweiter Satz VZV). Neu dauert die praktische Grundschulung immer 12 Stunden (Art. 125). Sie muss aber im Gegensatz zum geltenden Recht nur noch einmalig besucht werden. Bisher beschränkte sich die praktische Grundschulung für Motorradfahrerschüler und -fahrerschülerinnen der Kategorie A1 auf 8 Stunden. Wer später die Kategorie A erwerben wollte, musste noch einen verkürzten Kurs besuchen (6 Stunden), wer direkt in die Kategorie A einsteigen wollte, musste den kompletten Kurs à 12 Stunden absolvieren. Die etwas längere Ausbildung für Bewerbende um die Kategorie A1 lässt sich mit der starken Exposition von Motorradfahrenden erklären. Andererseits macht eine «Grundschulung» für Personen, die bereits Motorradfahren können, keinen Sinn.

4.86 Traktorfahrkurs (Art. 127 – 129 / Anh. 9 Ziff. 5)

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 37 Absatz 2.

4.87 Mindestausbildung zum Führen von Gesellschaftswagen (Art. 130 – 132 / Anh. 9 Ziff. 6)

Art. 130: Lernziele

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 8 Abs. 2^{bis} erster und zweiter Satz VZV).

Art. 131: Dauer und Struktur

Übernimmt Artikel 8 Absatz 2^{ter} Buchstaben a und b VZV des geltenden Rechts. Buchstabe c wird nicht übernommen, da der auf eine bestimmte Strecke beschränkte Führerausweis der Kategorie D nicht mehr erworben werden kann (Übergangsrecht: Art. 147 Abs. 5).

Art. 132: Anbieter

Abs. 1: Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 8 Abs. 2^{bis} dritter Satz VZV).

²⁰ <http://www.astra.admin.ch/themen/ausbildung/04722/index.html?lang=de> → «Weisungen Nothilfekurse»

Abs. 2: Übernimmt materiell unverändert Ziffer 3.3 der Weisungen vom 1. September 2009 des ASTRA betreffend die praktische Ausbildung der Führer und Führerinnen von Gesellschaftswagen. In formeller Hinsicht wird der vorgeschlagenen Neuregelung der bisher in Artikel 20 VZV geregelten Ausbildung von Personen in der beruflichen Grundbildung «Strassentransportfachfrau / Strassentransportfachmann» Rechnung getragen (vgl. Ausführungen in Ziff. B.5 zu Art. 23j – 23r der Änderung der Fahrlehrerverordnung, E-FV).

4.88 Weiterausbildung während der Probezeit (Art. 133 – 135 / Anh. 9 Ziff. 7)

Art. 133: Lernziele

Sie haben sich nicht geändert (vgl. im geltenden Recht Art. 27b VZV).

Art. 134: Dauer und Struktur

Wie in Ziff. A.3.7 begründet, soll die Dauer der Weiterausbildung auf einen Tag à 7 Stunden reduziert werden. Neu muss die Weiterausbildung innert sechs Monaten seit Erwerb des Führerausweises besucht werden. Da dies aber nicht immer möglich sein wird, sollen Ausnahmen zulässig sein. Nach dem Wegfall des Ausnahmegrundes müssen diese Personen die Weiterausbildung aber innert einer (ebenfalls sechs Monate dauernden) Nachfrist besuchen. Bei Personen, die unter den Ausnahmetatbestand fallen und den Weiterausbildungstag fristgemäss nachholen, entfällt die Strafbarkeit (Art. 141 Abs. 4).

Art. 135: Anbieter

Die Kurse sollen auch künftig durch anerkannte Anbieter durchgeführt werden.

4.9 Qualitätssicherung (Art. 136 – 139)

Sie wird ausführlicher und konkreter als bisher geregelt: Im geltenden Recht (Art. 24 und 25 der Fahrlehrerverordnung, FV²¹) wurde die Qualitätssicherung als Teil der Aufsicht über die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen (auch «Überwachung») verstanden und daher nicht speziell geregelt. Künftig (Art. 24 Abs. 1 E-FV) beschränkt sich die Aufsicht auf die Einhaltung der Kriterien für die Erteilung der Fahrlehrerbewilligung und auf die Einhaltung der Rahmenbedingungen für die Berufsausübung (Art. 8 – 16 FV). Unter diese Rahmenbedingungen fallen zum Beispiel eine qualitativ einwandfreie Berufsausübung und die Einhaltung der maximalen Arbeitszeit oder des Alkoholverbots. Die Qualitätssicherung wird davon getrennt und ist neu Gegenstand des E-PZV.

4.91 Aus- und Weiterbildungen

Art. 136: Aufgaben der Kantone

Abs. 1 und 2: Künftig sollen die Pflicht und das Mittel zur Qualitätssicherung explizit verankert werden.

Abs. 3: Vgl. Artikel 24 Absatz 3 FV. Die Meldepflicht braucht es auch im Bereich der Qualitätssicherung. Sie gewährleistet, dass die erwähnte Bewilligung von der kantonalen Behörde entzogen werden kann, sofern bei einem Audit festgestellte Mängel nicht behoben werden.

Abs. 4: Entspricht dem geltenden Artikel 24 Absatz 4 FV. Die kantonalen Behörden sollen die Qualitätssicherung wie bisher delegieren können. Da die Qualitätssicherung aber nicht mehr als Teil der kantonalen Aufsicht (Art. 24 FV) verstanden wird, muss die Delegationsmöglichkeit neu im E-PZV geregelt werden. Die kantonalen Behörden können die Qualitätssicherung an die zuständigen Organisationen der Arbeitswelt delegieren. Auch dies entspricht Artikel 24 Absatz 4 FV.

Art. 137: Audits

Die Rahmenbedingungen für die Qualitätssicherung sind für alle obligatorischen Ausbildungen gleich. Neu wird geregelt, wie oft die Audits stattfinden und wie sie durchgeführt werden müssen (Art. 138), und auch, was konkret zu beurteilen ist (Art. 137 Abs. 2 und 3).

Abs. 1: Damit die Unterrichtsqualität umfassend geprüft werden kann, sind sowohl die Anbieter als auch die Lehrpersonen mindestens einmal in fünf Jahren zu auditieren. Aus dem gleichen Grund ge-

²¹ SR 741.522

nügt es nicht, dass jemand, der mehrere obligatorische Ausbildungen anbietet oder (als Lehrperson) erteilt, nur in einer davon auditiert wird.

Abs. 2: Neu werden die Qualitätskriterien konkret vorgegeben. Dabei handelt es sich einerseits um die grundlegenden Kriterien in Anhang 9 Ziffer 8.111. Andererseits muss die Einhaltung der bei den jeweiligen Ausbildungen spezifisch vorgegebenen Kriterien (Anh. 9 Ziff. 8.112) beurteilt werden.

Art. 138: Durchführung

Abs. 1: Für die Anbieter des Nothilfekurses gelten wegen der besonderen Rahmenbedingungen auch besondere Regelungen. Viele Anbieter haben mehrere Zweigstellen in der ganzen Schweiz (z.B. der Samariterbund mit verschiedenen Sektionen). Die Lehrpersonen sollen keine Bewilligung mehr erhalten. Stattdessen werden die Anbieter bewilligt und die Lehrpersonen stehen unter deren Aufsicht (d.h. jeder Anbieter muss nachweisen, dass er über geeignete Lehrpersonen verfügt). Bei dieser Ausgangslage kann einer Lehrperson keine Bewilligung entzogen werden, wenn ihr Unterricht mangelhaft ist. Zudem wäre es unmöglich, alle Sektionen einmal in fünf Jahren zu auditieren. Aus diesen Gründen kann keine einmalige Auditierung von Anbietern/Lehrpersonen in fünf Jahren vorgeschrieben werden.

Abs. 2: Die Audits müssen unangemeldet erfolgen, damit ein möglichst realistischer Eindruck von der Qualität des Unterrichts entsteht. Um die unangemeldete Auditierung zu ermöglichen, ist ein elektronisches Administrationstool zu verwenden, worin die Kurse eingetragen werden. So können die Qualitätssicherungs-Experten und Qualitätssicherungs-Expertinnen die zu auditierenden Kurse aussuchen.

Abs. 3: Gewährleistet, dass die Audits nur von Personen durchgeführt werden, die selbst über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen.

Die Abgabe einer schriftlichen Rückmeldung ist notwendig, weil die Bewilligung – oder wo eine solche nicht vorgeschrieben ist – die Möglichkeit, die Ausbildung zu erteilen, von der Beurteilung abhängt und daher der Anbieter oder die Lehrperson darauf angewiesen ist, etwas Schriftliches zu besitzen.

Art. 139: Mängel

Regelt das Verfahren, wenn im Rahmen von Audits Mängel festgestellt werden. Absatz 3 übernimmt materiell unverändert Artikel 25 FV. Der Begriff «Inspektion» wird durch das modernere «Audit» ersetzt.

4.92 Praktische Führerprüfung

Die Qualitätssicherung bei der praktischen Führerprüfung orientiert sich an den Massnahmen, welche die EU ihren Mitgliedstaaten in der RL vorschreibt (regelmässige Auditierung der Führerprüfungen).

Art. 140: Mindestmassnahmen

Abs. 1: Regelt die Qualitätssicherungsmethoden (Bst. a und b), das Vorgehen bei Mängeln (Bst. c) und gewährleistet, dass die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen über die notwendigen beruflichen Kompetenzen verfügen (Bst. d).

Abs. 2: Regelt explizit, was bei der Qualitätssicherung überprüft wird, und dass eine mündliche Rückmeldung nicht genügt.

Abs. 3: Die kantonalen Behörden müssen die Qualitätskontrolle nicht selber durchführen.

4.10 Straf-, Schluss- und Übergangsbestimmungen (Art. 143 – 171)

4.10.1 Strafbestimmungen (Art. 143 – 146)

Art. 141: Motorfahrzeugführer und Motorfahrzeugführerinnen

Abs. 1 Bst. a und b sowie Abs. 2: Übernehmen materiell unverändert die personenbezogenen Strafbestimmungen aus dem geltenden Recht (Art. 143 Ziff. 1 – 3 VZV). Führerausweisduplikate – wie früher vom Papierdokument – gibt es nicht mehr. Als Ersatz (für einen Papier- oder Plastikführerausweis) wird ein neuer Führerausweis im Kreditkartenformat mit einer neuen Ausweis-

nummer ausgestellt. Vom Fahrzeugausweis sind auch künftig Duplikate erhältlich, vgl. Artikel 143 Absatz 1 Buchstabe b E-VZV (Anh. 13 E-PZV).

Abs. 1 Bst. c: Ist neu und stellt die Nichtbeachtung der Pflicht in Artikel 46 Absatz 3 unter Strafe.

Abs. 3 und 4: Sanktionieren die Nichteinhaltung der sechsmonatigen Frist in Artikel 134 Absatz 2. Denkbar ist auch eine andere als eine strafrechtliche Lösung. Die strafrechtliche Lösung wird in Analogie zu Ziffer 501 der Bussenliste in Anhang 1 der Ordnungsbussenverordnung²² (Überschreiten der obligatorischen Frist für die Abgaswartung) vorgeschlagen.

Art. 142: Nichtmeldung der Auflösung von Lehrverhältnissen

Sanktioniert die Nichteinhaltung der Meldepflichten in Artikel 44.

Art. 143: Verkehrsunterricht

Übernimmt materiell unverändert das geltende Recht (Art. 146 VZV).

Art. 144: Motorfahrzeugführer und Motorfahrzeugführerinnen aus dem Ausland

Übernimmt die personenbezogenen Strafbestimmungen aus dem geltenden Recht (Art. 147 VZV).

4.10.2 Schlussbestimmungen (Art. 147)

Art. 145: Vollzug

Abs. 1: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 150 Abs. 1 VZV). Das Gesuch um einen Lernfahr- oder einen Führerausweis wird durch die neu vorgeschlagene Anmeldung ersetzt.

Abs. 2: Der Einleitungssatz regelt die Kompetenz des ASTRA zum Erlass von Weisungen (bisher in Art. 150 Abs. 2 und 6 VZV verstreut).

Bst. a: Übernimmt aus dem geltenden Recht (Art. 150 Abs. 2 VZV) die personenbezogenen Buchstaben a und b. Buchstabe e wird nicht übernommen, da das ASTRA dazu keine Weisungen erlässt. Ob jemand anerkannter Ausbilder oder anerkannte Ausbilderin für Lernende in der beruflichen Grundbildung «Strassentransportfachfrau / Strassentransportfachmann» oder «Strassentransportpraktikerin / Strassentransportpraktiker» ist, wird mit einem Code auf dem Führerausweis nachgewiesen und insofern von Buchstabe a erfasst. Gleiches gilt für die Fahrlehrerbewilligung in Bst. d, die daher formell auch nicht übernommen wird.

Bst. b: Vgl. die Ausführungen zu Artikel 113 (Ausbildungsheft).

Abs. 3: Übernimmt den ersten Satz des geltenden Rechts (Art. 150 Abs. 3 VZV). Der zweite Satz wird nicht übernommen. Er ist ein Relikt aus früherer Zeit. Heute wird ein neuer Ausweis ausgestellt.

Abs. 4:

Bst. a: Übernimmt grundsätzlich die personenbezogenen Vorschriften aus Artikel 150 Absatz 5 Buchstabe e VZV. Nicht übernommen wird der Teilsatz, wonach das ASTRA die Anerkennungsfristen für ausländische Ausweise ändern kann. Er ist in der Praxis bedeutungslos geblieben.

Bst. b: gibt dem ASTRA die Kompetenz, grundlegende Unterlagen zur neuen Fahrausbildung und Führerprüfung zur Verfügung zu stellen. Die detaillierten Vorgaben (detaillierte Lernziele und Prüfungsinhalte, Musterlehrpläne) sollen von den verantwortlichen Organisationen der Arbeitswelt zur Verfügung gestellt werden.

Abs. 5: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 150 Abs. 6 VZV), präzisiert aber, dass das ASTRA keine individuell-konkreten Ausnahmen von der VZV verfügen darf (vgl. den Bundesgerichtsentscheid 1C_45/2014 vom 13. November 2014). Dafür sind die Kantone zuständig (Art. 106 Abs. 2 SVG).

Geltender Abs. 5: Die Buchstaben b, c und d werden nicht übernommen. Solche Anleitungen und Empfehlungen sind Sache der Ärzteverbände. Sollte sich für das ASTRA Handlungsbedarf im Bereich

²² SR 741.031

der verkehrspsychologischen Mindestanforderungen an Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen ergeben, dürfte es gestützt auf Absatz 2 des neuen Rechts Weisungen erlassen.

Geltender Abs. 7: Der erste Satz wird materiell unverändert in Artikel 128 transferiert. Der Inhalt der Weisungen vom 14. Dezember 2007 betreffend Traktorfahrkurse ist neu in Anhang 9 Ziffer 5 geregelt. Deshalb erübrigt sich der Erlass von Weisungen.

4.10.3 Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ... (Art. 148 – 171)

4.10.31 Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nach dem bisherigen Recht

Art. 146: Umschreibepflicht

Alle Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises, der bis am 30. Juni 1977 ausgestellt wurde, müssen das Dokument umschreiben lassen. Als angemessen dafür erscheint ein Zeitraum von drei Jahren, gerechnet ab dem Datum, an dem alle Artikel der aktuellen Verordnungsrevision in Kraft sind (vgl. Ziff. III E-PZV). Mit dieser Umtauschpflicht wird erreicht, dass wenigstens alle Führerausweise, die bereits nach dem geltenden Recht (Art. 151 Abs. 1 VZV) bis am 31. Dezember 1995 hätten umgeschrieben werden müssen, künftig in der aktuell vorgeschriebenen Form verwendet werden.

Art. 147: Neue Fahrberechtigungen nach dem Umschreiben

Abs. 1: Die Führerausweiskategorien wurden zuletzt 2003 mit den in der EU geltenden Kategorien harmonisiert. Die altrechtlichen Ausweismodelle mussten nicht umgeschrieben werden. Anlässlich der nun vorgeschlagenen umfassenden Verordnungsänderung sollen nun definitiv alle vor 2003 ausgestellten Führerausweise umgeschrieben werden. Dabei wird die entsprechende neue Kategorie erteilt («B» für «B», «A» für «A», «A1» für «A1» usw.), sofern sie die bestehende Fahrberechtigung vollständig abdeckt und deren Umfang nicht inadäquat vergrössert. Die Adäquanz kann z.B. bejaht werden, wenn neu Fahrzeuge mit einem um 50 kg höheren Gesamtgewicht geführt werden dürfen.

Abs. 2: Die Adäquanz darf nicht zum Verlust von Fahrberechtigungen führen. Zum Beispiel: Wer den Papierführerausweis der bisherigen Unterkategorie A1 nicht in einen Führerausweis im Kreditkartenformat umgetauscht hat, durfte weiterhin Motorräder mit einem Hubraum von 125 cm³ führen. Wenn diese Person nun die neue Kategorie A1 erhält, darf sie «nur noch» Motorräder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³, einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht von nicht mehr als 0,1 kW/kg (sowie dreirädrige Motorfahrzeuge mit einer Motorleistung von nicht mehr als 15 kW) führen. Mit der Bescheinigung der kantonalen Behörde darf sie im Binnenverkehr alle Motorräder mit einem Hubraum bis 125 cm³ führen.

Abs. 3 – 6: Ausweisinhaber und Ausweisinhaberinnen sollen ihre bestehenden Fahrberechtigungen unter dem neuen Recht behalten. Hier wird vorgeschrieben, welche neuen Ausweiskategorien beim Umschreiben der sich aktuell mehrheitlich im Umlauf befindlichen Führerausweisdokumente (Ausstellungsdatum ab dem 1. April 2003) eingetragen werden. Für die übrigen Führerausweisdokumente wird das ASTRA die Äquivalenzen festlegen.

Abs. 3

Bst. a: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (vgl. Art. 3 Abs. 3 VZV «M»).

Bst. b und c: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (vgl. Art. 4 Abs. 3 VZV, «G»).

Bst. d: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (vgl. Art. 3 Abs. 3 und 4 Abs. 3 VZV, «F»). Neu werden auch die Motorschlitten ausdrücklich erwähnt, weil sie als Motorräder gelten (Art. 14 Bst. c der VTS) und daher nicht unter die Kategorie F fallen.

Bst. e: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (Art. 151d Absatz 11 VZV).

Bst. f: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 VZV, «A1»). Die Berechtigung zum Führen von Motorfahrzeugen der (bisherigen Spezial-)kategorie G wird nicht übernommen, weil für den Erwerb der neuen Kategorie G künftig eine Ausbildung (Traktorfahrkurs) absolviert werden muss. Die Berechtigung zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit einer Motorleistung von nicht mehr als 15 kW soll ebenfalls erteilt werden, da sie auch im neuen Recht besteht (Art. 15 Abs. 4).

Bst. g und h: Übernehmen die Fahrberechtigungen aus dem geltenden Recht (Art. 24 Abs. 3 und 151k Abs. 2 VZV), das mit der Einführung der Kategorie A «35 kW; 0,20 kW/kg» die neue Kategorie A2 faktisch vorweggenommen hat.

Bst. i: Gewährleistet die Gleichbehandlung von Personen, die den Führerausweis der neuen Kategorie A erwerben wollen, unabhängig davon, ob sie den Führerausweis der neuen Kategorie A2 durch Umschreiben der bisherigen Kategorie A «beschränkt» oder nach dem neuen Recht erworben haben.

Bst. j: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 VZV, «A»). Dreirädrige Motorfahrzeuge mit einer Motorleistung von nicht mehr als 4 kW dürfen bereits heute mit dem Führerausweis der Kategorie A geführt werden (Art. 14 Bst. b Ziff. 2 VTS). Die Berechtigung für dreirädrige Motorfahrzeuge mit unbeschränkter Motorleistung soll ebenfalls erteilt werden, da sie auch im neuen Recht besteht (Art. 17 Abs. 2).

Bst. k: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 3 Abs. 2 VZV, «B1»). Neu berechtigt die Kategorie A zum Führen von dreirädrigen Motorfahrzeugen mit mehr als 15 kW Motorleistung (Art. 17 Abs. 2).

Bst. l: Wer im geltenden Recht «nur» die Kategorie B (ohne Code «121» oder «122») besitzt, darf ebenfalls nur nicht berufsmässig fahren (Art. 25 Abs. 1 VZV, Umkehrschluss).

Bst. m: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 25 Abs. 1 VZV). Neu wird die Berechtigung zu berufsmässigen Fahrten mit Fahrzeugen der Kategorien B, B1, C, C1 oder F nicht mehr mit dem Code «121» bei der Kategorie B visualisiert, sondern es wird die Kategorie P erteilt (Art. 28 i.V.m. Art. 33).

Bst. n: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 25 Abs. 1 und 3 Bst. a VZV). Neu wird die Berechtigung zu bestimmten berufsmässigen Fahrten mit Fahrzeugen der Kategorien B, B1, C, C1 oder F nicht mehr mit dem Code «122» bei der Kategorie B visualisiert, sondern es wird die Kategorie P1 erteilt (Art. 28 i.V.m. Art. 34).

Bst. o: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (Art. 3 Abs. 2 VZV, «C1»).

Bst. p:

Ziff. 1: Entspricht der Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (Art. 24c Bst. d VZV). Neu dürfen auch schwere Wohnmotorwagen geführt werden (vgl. Art. 22, «C2»). Die Kategorie C2 soll inklusive der Berechtigung zum Führen von schweren Wohnmotorwagen erteilt werden, da diese Personen die praktische Führerprüfung mit einem Feuerwehrmotorwagen mit einem Betriebsgewicht von mehr als 7500 kg oder mit einem Fahrschullastwagen der Kategorie C absolviert haben.

Ziff. 2: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (Art. 151d Abs. 8 VZV). Die Kategorie C2 ist nicht mit den Ausweiskategorien der EU harmonisiert und muss daher in ihren Mitgliedstaaten nicht bekannt sein. Um zu gewährleisten, dass die Berechtigung zum Führen von schweren Wohnmotorwagen auf internationalen Reisen problemlos nachgewiesen werden kann, soll die Kategorie C2 immer mit dem Hinweis «incl. Motor Home > 3,5t» ausgestellt werden (Art. 82 Abs. 1 Bst. d i.V.m. Anh. 12 Ziff. 2).

Bst. q: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem bisherigen Recht (Art. 3 Abs. 1, «C»).

Bst. r:

Ziff. 1: Entspricht der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 3 Abs. 2, «D1»). Da die aktuelle Unterkategorie D1 gewichtsmässig nicht beschränkt ist, dürfen damit auch Gesellschaftswagen (Art. 11 Abs. 2 Bst. d VTS) mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz des Fahrzeugführers oder der Fahrzeugführerin und zusätzlichen Stehplätzen geführt werden. Bei der neuen Kategorie D1 werden die Stehplätze aber eingerechnet. Dies wirkt sich in erster Linie auf berufsmässige Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen aus (vgl. die Ausführungen zu Art. 28, «D1»). Sie dürfen die erwähnten Gesellschaftswagen mit der neuen Kategorie D1 nicht mehr führen, sondern benötigen die neue Kategorie D. Die praktische Führerprüfung mit einem Prüfungsfahrzeug der Kategorie D sollte innerhalb eines Jahres zu schaffen sein. Wer sich innert Jahresfrist nicht nachqualifiziert, darf nur noch Motorfahrzeuge der neuen Kategorie D1 führen.

Ziff. 2: Im geltenden Recht dürfen mit der Unterkategorie D1 auch berufsmässige Fahrten durchgeführt werden. Bei der neuen Kategorie D1 werden die Stehplätze eingerechnet. Die Berücksichtigung der Stehplätze führt dazu, dass die neue Kategorie D1 bei berufsmässigen Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen weniger umfangreich ist als die Unterkategorie D1 im geltenden Recht. Deshalb kann sie ohne weiteres erteilt werden.

Wer den Führerausweis der bisherigen Unterkategorie D1 besitzt, besitzt automatisch auch die Berechtigung zu berufsmässigen Personentransporten mit Fahrzeugen der Kategorien B, B1, C, C1 oder F (Art. 25 Abs. 4 VZV). Diese Personen erhalten daher auch die neue Kategorie P (Art. 147 Abs. 3 Bst. m).

Bst. s:

Entspricht insofern der Fahrberechtigung im geltenden Recht (Art. 3 Abs. 1 VZV, «D»), als auch die neue Kategorie D immer dann notwendig ist, wenn die Kategorie D1 nicht genügt.

Wer den Führerausweis der bisherigen Kategorie D besitzt, besitzt automatisch auch die Berechtigung zu berufsmässigen Personentransporten mit Fahrzeugen der Kategorien B, B1, C, C1 oder F (Art. 25 Abs. 4 VZV). Diese Personen erhalten daher auch die neue Kategorie P (Art. 147 Abs. 3 Bst. m).

Bst. t:

Ziff. 1: Übernimmt die Fahrberechtigung aus dem geltenden Recht (Art. 3 Abs. 1 VZV, «BE»).

Ziff. 2: Anders als im geltenden Recht dürfen mit der neuen Kategorie BE keine Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg mitgeführt werden. Da die neue Kategorie BE weniger umfangreich ist, kann sie ohne weiteres erteilt werden.

Bst. u: Diese Fahrberechtigungen entsprechen sich im geltenden und neuen Recht vollständig oder grösstenteils. Sie können daher ohne weiteres erteilt werden.

Abs. 4:

Die Codes «3,5t» und «106» berechtigen die Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der bisherigen Unterkategorie D1 zum Führen von Kleinbussen (Gesamtgewicht beschränkt auf 3,5 t, vgl. Art. 11 Abs. 2 Bst. c VTS) mit – im Binnenverkehr – mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin. Die neue Kategorie D1 ist gewichtsmässig (wie bisher) nicht beschränkt, es dürfen aber nicht mehr als 16 Personen mitgeführt werden (inkl. Stehplätze). Folglich muss bei diesen Personen die Fahrberechtigung auf Motorfahrzeuge der neuen Kategorie D1 mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t beschränkt und ihnen das Recht eingeräumt werden, im Binnenverkehr mehr als 16 Personen zu transportieren. Dies wird mit den bestehenden Codes «3,5t» und «106» ausgedrückt.

Der Code 106 berechtigt die Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises der bisherigen Unterkategorie D1 zum Führen von Kleinbussen mit – im Binnenverkehr – mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin oder Gesellschaftswagen (Art. 11 Abs. 2 Bst. d VTS) mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Platz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin. Die neue Kategorie D1 ist gewichtsmässig (wie bisher) nicht beschränkt, es dürfen aber nicht mehr als 16 Personen mitgeführt werden (inkl. Stehplätze). Folglich muss bei diesen Personen die Fahrberechtigung auf Motorfahrzeuge der neuen Kategorie D1 beschränkt und ihnen das Recht eingeräumt werden, im Binnenverkehr mehr als 16 Personen zu transportieren. Dies wird mit dem bestehenden Code «106» ausgedrückt.

Abs. 5: Entspricht dem geltenden Recht (Art. 151c VZV). Seit dem Inkrafttreten der CZV genügt selbstverständlich auch der Fähigkeitsausweis für den Personentransport gemäss der CZV, um die Fähigkeit zur uneingeschränkten Führen von Gesellschaftswagen nachzuweisen.

Abs.6: Übernimmt das geltende Recht (Art. 25 Abs. 4^{bis} VZV).

Art. 148: Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises auf Probe; Erteilung des definitiven Führerausweises

Neu dauert die Weiterausbildung nur noch einen Tag. Artikel 148 legt fest, unter welchen Voraussetzungen Personen, die bereits einen Führerausweis auf Probe besitzen, die Weiterausbildung nach dem bisherigen Recht (zwei Tage) aber bis am Vortag des Inkrafttretens der neuen Vorschrift noch nicht abgeschlossen haben, den definitiven Führerausweis erhalten.

Abs. 1: Personen, welche die Weiterausbildung nach dem bisherigen Recht nicht besucht haben, erhalten den definitiven Führerausweis nach dem Besuch der fahrtechnischen Grundschulung und des Weiterausbildungstages nach dem neuen Recht.

Abs. 2: Personen, welche den ersten, nicht aber den zweiten Weiterausbildungstag nach dem bisherigen Recht besucht haben, erhalten den definitiven Führerausweis nach dem Besuch der fahrtechnischen Grundschulung.

Art.149: Motorfahrradfürer und Motorfahrradfürerinnen; verkehrsmedizinische Untersuchung

Übernimmt inhaltlich unverändert Artikel 151d Absatz 12 VZV.

Art. 150: Fahreignungsuntersuchungen

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 151j VZV.

Art. 151: Ausstellung eines Führerausweises nach dem neuen Recht

Legt – wie im geltenden Recht (Art. 151d Abs. 2 VZV) – fest, in welchen Fällen die kantonale Behörde unabhängig vom Willen des Ausweisinhabers oder der Ausweisinhaberin ein Ausweisdokument nach dem neuen Recht ausstellt.

Der Führerausweis wird zwar seit dem 1. April 2003 nur noch als Plastikkarte im Kreditkartenformat ausgestellt. Die (blauen) Papierführerausweise müssen aber erst spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten der neuen Verordnung umgeschrieben werden. Diesem Umstand trägt die Ergänzung von Buchstabe b Rechnung.

4.10.32 Personen, die ein Gesuch um einen Lernfahr- oder einen Führerausweis nach dem bisherigen Recht gestellt haben

Art. 152: Behandlung des Gesuchs durch die kantonale Behörde

Das Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis (bish. Anh. 4 VZV) soll durch die Anmeldung in Anhang 1 ersetzt werden. Artikel 152 legt fest, wie die kantonale Behörde Gesuche behandeln muss, die bis am Vortag des Inkrafttretens der neuen Vorschrift eingereicht werden.

Art. 153: Kurs Verkehrskunde

Wer sich künftig für den Erwerb einer Ausweiskategorie anmeldet, muss den Kurs Verkehrskunde wieder vor der Prüfung der Basistheorie besuchen. Artikel 153 legt fest, wie die kantonale Behörde bei Bewerbern und Bewerberinnen vorgehen muss, die bis am Vortag des Inkrafttretens von Artikel 4 (Anmeldung) entweder die Prüfung der Basistheorie noch nicht bestanden oder aber diese Prüfung bestanden, den Kurs Verkehrskunde aber noch nicht besucht haben.

Art. 154: Führerausweis auf Probe oder definitiver Führerausweis

Enthält die zu Artikel 148 analoge Vorschrift für Personen, die vor dem Inkrafttreten des neuen Rechts ein Gesuch um einen Lernfahrausweis gestellt haben (und gestützt darauf den Lernfahrausweis entweder noch nicht erhalten haben oder erst Inhaber oder Inhaberin eines Lernfahrausweises, nicht aber eines Führerausweises sind).

4.10.33 Inhaber und Inhaberinnen eines Lernfahrausweises nach dem bisherigen Recht

Art. 155: Lernfahrausweis der bisherigen Kategorie A für Motorräder mit beschränkter Motorleistung

Diese Lernfahrausweise müssen – wie im geltenden Recht (Art. 151k Abs. 2 VZV) – nicht in Lernfahrausweise der neuen Kategorie A2 umgeschrieben werden. Dies ist gerechtfertigt, weil mit dem

einen oder anderen Dokument die gleichen Motorräder geführt werden dürfen (kein Sicherheitsrisiko). Wer zudem einen neuen Lernfahrausweis benötigt, erhält ein Dokument der neuen Kategorie A2.

Art. 156: Erteilung weiterer Lernfahrausweise nach dem Ablauf der Gültigkeit des ersten Lernfahrausweises

Im bisherigen Recht (Art. 16 Abs. 1 Bst. c VZV) sind diese Lernfahrausweise 24 Monate gültig. Künftig sollen sie unbeschränkt gültig sein. Artikel 156 enthält die übergangsrechtliche Regelung.

4.10.34 Nothilfekurs

Art. 157: Anbieter

Gibt einerseits den bisherigen Anbietern genügend Zeit, eine Anerkennung nach den neuen Kriterien zu erlangen. Andererseits ist auch eine rasche Umsetzung der neuen Grundlagen und damit innert absehbarer Frist eine Qualitätssteigerung möglich.

Art. 158: Ausbilder und Ausbilderinnen

Abs. 1: Bisherige Ausbilder und Ausbilderinnen müssen zwar die neuen Kriterien nicht erfüllen, um auch unter dem neuen Recht lebensrettende Sofortmassnahmen zu instruieren. Sie müssen sich aber rechtzeitig gemäss dem neuen Recht weiterbilden (Abs. 2).

Abs. 2: Neu braucht nur noch der Anbieter eine Anerkennung für die Durchführung von Nothilfekursen, der Ausbilder oder die Ausbilderin hingegen nicht mehr. Um anerkannt zu werden, muss der Anbieter auch die Qualifikation der von ihm eingesetzten Ausbilder und Ausbilderinnen nachweisen. Er muss daher überprüfen, ob sie die vorgeschriebene Weiterbildung besucht haben.

4.10.35

Art. 159

-

4.10.36 Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen

Wer seinen Beruf unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen weiter ausüben will, muss sich nachqualifizieren (Fahrlehrerbewilligung Kat. B, Art. 160) beziehungsweise weiterbilden (Fahrlehrerbewilligung Kat. A, Art. 161). Die Nachqualifizierungspflicht gilt nicht für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen der Kategorie C. Sie haben sich im Rahmen der CZV bereits mit dem Kompetenzkatalog und dem Katalog der Lernziele auseinandergesetzt.

Art. 160: Kategorie B

Abs. 1: Damit sie die Kompetenzen erwerben, die notwendig sind, um die neuen, kompetenzbasierten Ausbildungen durchzuführen, müssen sich die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen der Kategorie B nachqualifizieren.

Abs. 2: Wer sich frühzeitig um die Weiterbildung nach Artikel 22 FV kümmert und daher beim Inkrafttreten dieser Ordnungsrevision bereits Kurstage für die dann laufende Weiterbildungsperiode nachweisen kann, soll nicht benachteiligt werden gegenüber jenen, die mit der Erfüllung der Weiterbildungspflicht warten.

Art. 161: Kategorie A

Abs. 1: Damit sie die Kompetenzen erwerben, die notwendig sind, um die neue, kompetenzbasierte Ausbildung zum Erwerb eines Motorradausweises durchzuführen, müssen sich die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen der Kategorie A weiterbilden.

Abs. 2: Wer sich frühzeitig um die Weiterbildung nach Artikel 22 FV kümmert und daher beim Inkrafttreten dieser Ordnungsänderung bereits Kurstage für die dann laufende Weiterbildungsperiode nachweisen kann, soll nicht benachteiligt werden gegenüber jenen, die mit der Erfüllung der Weiterbildungspflicht warten.

Art. 162: Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen der Armee

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 151 Absatz 3 VZV in Ziffer B.4.3 («Übergangsbestimmungen, die neu Regelungsgegenstand des E-PZV sind»).

Art. 163: Anerkennung von Nachqualifizierungs- und von Weiterbildungskursen

Zählt die Kriterien auf, die erfüllt sein müssen, damit die zuständige Organisation der Arbeitswelt einen Nachqualifizierungs- oder einen Weiterbildungskurs anerkennen darf.

Art. 164: Befreiung von der Nachqualifizierung oder der Weiterbildung

Die übergangsrechtliche Weiterbildung für Motorradfahrlehrer und -fahrlehrerinnen beziehungsweise die Nachqualifikation der übrigen Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen müssen vor dem Inkrafttreten der neuen Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften besucht werden, weil nur Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, die das kompetenzorientierte Ausbildungs- und Prüfungssystem kennen, dieses auch vermitteln können. Dies wird durch das gestaffelte Inkrafttreten des E-PZV erreicht (Ziff. III).

4.10.37 Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen

Art. 165: Nachqualifizierung

Abs. 1: Damit sie die Kompetenzen erwerben, die notwendig sind, um den neu konzipierten Weiterausbildungstag durchzuführen, müssen sich die Personen, die bereits als Moderator oder Moderatorin tätig sind, nachqualifizieren.

Abs. 2: Gibt den kantonalen Behörden das Recht, die Durchführung der Nachqualifizierung Dritten zu übertragen und zählt die Voraussetzungen auf, die dafür erfüllt sein müssen.

Abs. 3: Die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen dürfen die Nachqualifizierung ebenfalls anrechnen. Da aber ihre Weiterbildung bisher im Bundesrecht nicht geregelt ist (vgl. Art. 69 Abs. 3 VZV und die Ausführungen zu Anh. 13 Ziff. 9), gibt es keine «laufende» Weiterbildungsperiode, woran eine Anrechnung möglich wäre.

4.10.38 Moderatoren und Moderatorinnen

Art. 166: Nachqualifizierung

Abs. 1: Wer bereits als Moderator oder Moderatorin tätig ist, muss sich aus den gleichen Gründen wie die Fahrlehrer, Fahrlehrerinnen, Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen nachqualifizieren.

Abs. 2: Regelt das Verfahren der Anerkennung als Anbieter von Nachqualifizierungskursen für Moderatoren und Moderatorinnen.

Abs. 3: Vgl. die Ausführungen zu Artikel 160 Absatz 3 und 161 Absatz 2.

4.11 Anhänge

Anhang 1: Anmeldung

Dieses Formular ersetzt das Gesuch um die Erteilung eines Lernfahr- oder Führerausweises nach dem bisherigen Recht (Anh. 4). Inhaltlich neu ist:

Ziff. 1:

Wer Wochenaufenthalter oder Wochenaufenthalterin ist, muss dies angeben, da in Bezug auf den Führerausweis teilweise besondere Vorschriften gelten (z.B. muss der ausländische Führerausweis nicht umgetauscht werden).

Ziff. 6:

Um die Einreichung des Formulars zu erleichtern, werden am Schluss alle erforderlichen Beilagen ausdrücklich aufgezählt.

Beilagen:

Im geltenden Recht müssen noch nicht 18-jährige Personen in der beruflichen Grundbildung «Strassentransportfachfrau/Strassentransportfachmann» und Personen in der beruflichen Grundbildung «Motorradmechanikerin/Motorradmechaniker» eine Bestätigung des kantonalen Lehrlingsamtes über den Abschluss eines gültigen Lehrvertrages beilegen. Die Pflicht von Lernenden, nachzuweisen, dass sie sich in einer beruflichen Grundbildung befinden, besteht auch weiterhin. Künftig wird aber entsprechend dem Bundesgesetz über die Berufsbildung (Art. 14 Abs. 3)²³ eine Kopie des – von der für die Berufsbildung zuständigen kantonalen Behörde genehmigten – Lehrvertrages verlangt. Für die Lehrverträge muss schweizweit ein einheitliches Formular verwendet werden, worauf auch die Genehmigung erfolgt.

Anhang 2: Anmeldebestätigung

Dieses Formular ist neu, vgl. die Ausführungen zu Artikel 4 Abs. 2 – 4.

Anhang 3: Medizinische Mindestanforderungen

Übernimmt Anhang 1 VZV.

Anhang 4: Anforderungen an Ärztinnen und Ärzte der Stufe 1

Übernimmt inhaltlich unverändert Anhang 1^{bis} VZV.

Anhang 5: Ärztlicher Untersuchungsbefund

Übernimmt inhaltlich unverändert Anhang 2 VZV.

Anhang 6: Ärztlicher Untersuchungsbefund

Übernimmt inhaltlich unverändert Anhang 2a VZV.

Anhang 7: Resultat der ärztlichen Fahreignungsuntersuchung

Übernimmt inhaltlich unverändert Anhang 3 VZV.

Anhang 8: Augenärztliches Zeugnis

Übernimmt inhaltlich unverändert Anhang 3a VZV.

Anhang 9: Obligatorische Ausbildungen

Vgl. Ziffer 2.1. Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass alle obligatorischen Ausbildungen künftig nach dem pädagogisch-didaktischen Prinzip des handlungsorientierten Unterrichts durchgeführt werden sollen (Ziff. 9.1). Praktisch bedeutet dies, dass fachliche, personale, soziale und methodische Fähigkeiten aufgebaut werden, damit die Lernenden am Ende des Kurses über die vorgeschriebenen Handlungskompetenzen verfügen, d.h. fähig sind, die entsprechenden Handlungen auszuführen. Massgeblich für die Details zu den Handlungskompetenzen und die detaillierten Lerninhalte ist der jeweilige Lehrplan. Damit ist bei den Anbietern, die eine Anerkennung benötigen, der Lehrplan gemeint, der mit der Bewerbung eingereicht wird. Bei den Anbietern, welche lediglich die Aufnahme der Tätigkeit anzeigen müssen, handelt es sich um den Lehrplan der zuständigen Organisation der Arbeitswelt. Die Lehrpläne zum Kurs Verkehrskunde, zur fahrtechnischen Grundschulung in der Personenwagenausbildung, zur praktischen Grundschulung in der Motorradausbildung, zum Traktorfahrkurs und zur Weiterausbildung während der Probezeit müssen dem jeweiligen Musterlehrplan des ASTRA entsprechen (Ziff. 9.2). Im Übrigen gilt für die einzelnen Ausbildungen:

Ziff. 1: Nothilfekurs

Vgl. die Ausführungen zu den Artikeln 117 – 119, 157 und 160.

²³ SR 412.10

Ziff. 2: Kurs Verkehrskunde

Heute sind für die Kursdetails die Weisungen vom 12. Dezember 2007 des ASTRA betreffend den Verkehrskunde-Unterricht²⁴ massgeblich. Sollte der Kurs künftig wie vorgeschlagen durchgeführt werden, würde geprüft, welche Inhalte der Weisungen obsolet und daher aufgehoben würden.

Neu wird ausdrücklich festgehalten, dass der Kurs Verkehrskunde mit integriertem E-Learning-Modul durchgeführt werden darf (Ziff. 2.32).

Ziff. 3: Fahrtechnische Grundschulung in der Personenwagenausbildung

Vgl. die Ausführungen in Ziffer 3.5 und im ersten Abschnitt von Ziffer 3.7.

Ziff. 4: Praktische Grundschulung in der Motorradausbildung

Heute sind für die Kursdetails die Weisungen vom 13. Dezember 2007 des ASTRA betreffend die praktische Motorrad-Grundschulung²⁵ massgeblich. Sollte die praktische Grundschulung künftig wie vorgeschlagen durchgeführt werden, würde geprüft, welche Inhalte der Weisungen obsolet und daher aufgehoben würden.

Ziff. 5: Traktorfahrkurs

Es werden die Weisungen vom 14. Dezember 2007 betreffend Traktorfahrkurse übernommen mit den folgenden wesentlichen Änderungen:

- Die Anbieter werden nicht mehr vom ASTRA, sondern – wie auch die übrigen Anbieter von obligatorischen Aus- und Weiterbildungen – von der kantonalen Behörde anerkannt (vgl. Art. 131 i.V.m. mit Anh. 9 Ziff. 5.3).
- Qualitätssicherung: vgl. die Ausführungen in Ziffer 4.9.
- Sowohl die Traktoren als auch die mitgeführten Anhänger sind für die Dauer des Kurses hinten gut sichtbar mit einer blauen Tafel mit weissem «L» zu versehen (Ziff. 5.433 und Ausführungen zu Art. 37 Abs. 2 – 4).

Ziff. 6: Mindestausbildung zum Führen von Gesellschaftswagen

Es werden die Vorgaben aus den Weisungen vom 28. August 2009 betreffend die praktische Ausbildung der Führer und Führerinnen von Gesellschaftswagen übernommen, die nicht Regelungsgegenstand der Artikel 133 und 134 sind, mit Ausnahme der Ausführungen betreffend die Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises der Kategorie D beschränkt auf Linienverkehr (vgl. dazu Ziff. B 4.3 zu Art. 151c VZV). Dass der Abschluss der Mindestausbildung zur Anmeldung an die praktische Führerprüfung der Kategorie D berechtigt, ergibt sich indirekt aus Artikel 31 Absatz 2. Darin ist vorgesehen, dass Personen, welche die vorgeschriebene Fahrpraxis nicht nachweisen, den Lernfahrausweis der Kategorie D nur nach dem Abschluss der Mindestausbildung ausgestellt werden darf.

Ziff. 7: Weiterausbildung während der Probezeit

Am Weiterausbildungstag, der übrig bleibt, steht das Thema «jugendtypische Unfälle» im Mittelpunkt (Ziff. 7.21). Dieses wird vor allem anhand von praktischen Fahrerlebnissen auf einem Ausbildungsplatz (Ziff. 7.22, 7.41 und 7.42) und einer Fahrt im Verkehr (Ziff. 7.23) erarbeitet. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Weiterentwicklung einer energieeffizienten Fahrweise (Ziff. 7.23 und 7.42). Damit werden diejenigen Elemente beibehalten, die in der Evaluation der bfu positiv bewertet wurden, und aufgezeigte Mängel beseitigt. Im Einzelnen sind die folgenden wesentlichen Änderungen zu verzeichnen:

- Durch die Integration der «Feedbackfahrt» in die – auch gemäss der Evaluation der bfu akzeptierte – «Eco-Fahrt» (Ziff. 7.23) erhält die Weiterausbildung mehr praktische Elemente. Zusätzlich finden die Fahrerlebnisse und das Fahren im Verkehr an demselben Kurstag statt.

²⁴ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2501_d.pdf

²⁵ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2007-12-11_2504_d.pdf

- Das Thema «Bremsen» wird in der zweiten Ausbildungsphase vertieft behandelt (Ziff. 7.22).
- Die Themen «psychoaktive Substanzen» und «Unfallanalyse» werden in zum Teil gekürzter Form in die erste Ausbildungsphase (Kurs Verkehrskunde) transferiert (vgl. Lehrplan).
- Das Element «Fahrerprofil erstellen» wurde gestrichen. Die Selbstreflexion soll aber im Rahmen der Einführung zum Weiterausbildungstag und im «Fahren im Verkehr» angeregt werden (Ziff. 7.23).

Anhang 10: Theorieprüfungen

Ziff. I: Basistheorie

Beruht auf dem geltenden Recht (Anh. 11 Ziff. I und II.1 VZV), trägt aber dem neuen Ansatz des handlungsorientierten Unterrichts (Anh. 9 Ziff. 9.1) Rechnung. Die Grundlage für die zu prüfenden Handlungskompetenzen und Lernziele bildet der «Katalog der Handlungskompetenzen für Fahrzeugführer/innen (Kat. A/A2/A1 und B)». Inhaltlich basiert der Kompetenzenkatalog auf den Anhängen 11 und 12 VZV, den in den Fussnoten 18 und 19 erwähnten Weisungen, der «GDE²⁶-Matrix²⁷» und Erkenntnissen des bfu-Sicherheitsdossiers Nr. 05 «Motorradverkehr» sowie des bfu-Reports Nr. 59 «Verhalten, Einstellungen und Unfallerfahrungen von Motorradfahrern». Formell wurde er analog zum Kompetenzenkatalog gegliedert, der im Rahmen der Umsetzung der CZV für die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen der Kategorien C und D erarbeitet wurde²⁸.

In Bezug auf die einzelnen Themen ist festzuhalten, dass «Fahrzeug» (Anh. 11 Ziff. II.1.6 VZV), «Fahrtechnik» (Anh. 11 Ziff. II.1.3 VZV) und «Umwelt» (Anh. 11 Ziff. II.1.2.3 VZV) künftig nicht mehr an der Prüfung der Basistheorie, sondern erst an der praktischen Führerprüfung (mit mündlichen Fragen) geprüft werden sollen (Art. 76 Abs. 3 Bst. a). Der Grund dafür ist, dass diese Themenbereiche nur sinnvoll vermittelt und geprüft werden können, wenn der Bewerber oder die Bewerberin um einen Führerausweis bereits über Fahrpraxis verfügt und sich mit dem Fahrzeug auch praktisch auseinandergesetzt hat (d.h. erst nach der Prüfung der Basistheorie – in den obligatorischen Ausbildungsmodulen – beziehungsweise im praktischen Fahrunterricht).

Ziff. II: Basistheorie für den Erwerb eines Führerausweises der Kategorie M, AM, F oder G

Die Grundlage für die zu prüfenden Handlungskompetenzen und Lernziele bilden der «Kompetenzenkatalog Kategorie M²⁹» und der «Kompetenzenkatalog Kategorien F/G³⁰», die von den kantonalen Behörden herausgegeben werden.

Ziff. III: Zusatztheorie

Die Grundlage für die zu prüfenden Handlungskompetenzen und Lernziele bildet der Kompetenzenkatalog in der Fussnote 28.

Anhang 11: Praktische Führerprüfung

Ziff. I – III: Handlungskompetenzen

Beruhend auf dem geltenden Recht (Anh. 12 VZV), tragen aber dem neuen Ansatz des handlungsorientierten Unterrichts (Anh. 9 Ziff. 9.1) Rechnung (vgl. die Ausführungen im ersten Abschnitt zu Anh. 10).

Die im geltenden Recht einzeln aufgelisteten Zulassungsbedingungen (Anh. 12 Ziff. I VZV) ergeben sich künftig aus den Vorschriften des 3. Titels betreffend die einzelnen Kategorien.

²⁶ Goals for Driver Education

²⁷ Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N.P., Glad A., Hernetkoski K. From control of the vehicle to personal self-control: broadening the perspectives to driver education, Transportation Research Part F, 2002, 5, S. 201 – 215

²⁸ http://www.cambus.ch/media/archive1/pdf/Qualitaetssicherung/Grundlagen/KompCZV_de.pdf

²⁹ <http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompM.pdf>

³⁰ <http://www.asa.ch/media/archive1/PDF/dienstleistungen/KatKompFG.pdf>

Ziff. IV: Prüfungsfahrzeuge

Die RL enthält detaillierte Mindestkriterien für die Prüfungsfahrzeuge der Kategorien A1, A2 und A. Die Mitgliedstaaten haben zudem insbesondere die Möglichkeit, diese zu verschärfen. Die Schweiz als Nicht-Mitgliedstaat ist nicht verpflichtet, die EU-Mindestkriterien zu übernehmen. Im Bestreben, den Vollzug durch die kantonalen Behörden zu erleichtern, werden weniger einschränkende Mindestkriterien vorgeschlagen. So lassen sich nicht zielführende Diskussionen mit den Kunden und Kundinnen über z.B. knapp nicht genügende Hubraumgrößen oder Leistungsgewichte vermeiden. Die vorgeschlagenen Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge gelten auch für Elektrofahrzeuge.

Kat. AM: Beinhaltet sowohl zweirädrige Motorfahrzeuge als auch Motorfahrzeuge mit drei oder vier Rädern. Da sich das Handling von einspurigen Motorfahrzeugen grundlegend von dem der drei- und vierrädrigen unterscheidet, wird vorgeschlagen, den Führerausweis wie folgt zu erteilen: Wer die praktische Führerprüfung auf einem zweirädrigen Motorfahrzeug der Kategorie AM besteht, erhält den Führerausweis der Kategorie AM und darf damit alle Motorfahrzeuge dieser Kategorie führen. Wer die praktische Führerprüfung mit einem drei- oder vierrädrigen Kleinmotorrad oder einem Leichtmotorfahrzeug besteht, erhält den Führerausweis der Kategorie AM mit dem (in der EU harmonisierten) Code 79.02 und darf damit nur dreirädrige Kleinmotorräder oder (ab 18 Jahren, vgl. Art. 14 Abs. 3) Leichtmotorfahrzeuge der Kategorie AM führen (Art. 73 Abs. 2).

Kat. A1: Die neue Kategorie A1 beinhaltet sowohl zweirädrige als auch dreirädrige Motorfahrzeuge. Aus denselben Gründen wie bei der neuen Kategorie AM wird vorgeschlagen, den Führerausweis wie folgt zu erteilen: Wer die praktische Führerprüfung auf einem zweirädrigen Motorfahrzeug der Kategorie A1 besteht, erhält den Führerausweis der Kategorie A1 und darf damit alle Motorfahrzeuge dieser Kategorie führen. Wer die praktische Führerprüfung auf einem dreirädrigen Motorfahrzeug der Kategorie A1 besteht, erhält den Führerausweis der Kategorie A1 mit dem (in der EU harmonisierten) Code 79.03 und darf damit nur dreirädrige Motorfahrzeuge der Kategorie A1 führen (Art. 73 Abs. 2).

Kat. B: Übernimmt das geltende Recht (Anh. 12 Ziff. V VZV).

Kat. C1: Wegen der neuen Berechtigung in Artikel 84 Absatz 1 Buchstabe b soll auch ein Prüfungsfahrzeug der Kategorie D1 verwendet werden dürfen.

Ziff. V: Prüfungsdauer und -strecke

Kat. B und Motorradkategorien: Die Prüfungsdauer im geltenden Recht (Anh. 12 Ziff. IV: Kat. B = 60 Min., Motorradkategorien = 30 Min.) beinhaltet auch die Begrüssung und die Verabschiedung des Kandidaten oder der Kandidatin. Neu soll mindestens 45 Minuten im öffentlichen Strassenverkehr gefahren werden. Da bei den Motorradprüfungen der Parcours mit Fahrübungen auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs stattfindet (Anh. 11 Ziff. VI.2), muss er zusätzlich (zu den 45 Minuten) absolviert werden.

Kat. C1, C1E, D1 und D1E: Es wird weiterhin die Prüfungsdauer inkl. Begrüssung und Verabschiedung vorgeschrieben. Neu ist: Im geltenden Recht dauert die Prüfung für den Erwerb der Unterkategorien C1 oder D1 60 Minuten, die Prüfungsfahrt für den Fähigkeitsausweis zum Personentransport oder den Fähigkeitsausweis zum Gütertransport (Art. 14 Abs. 3 CZV) kann direkt anschliessend absolviert werden (Anh. 12 Ziff. IV VZV), damit Bewerber und Bewerberinnen um den Fähigkeitsausweis nicht zweimal zur Prüfung erscheinen müssen. Künftig dauert die praktische Prüfung für den Erwerb der Kategorien C1 und D1 mindestens 90 Minuten. Deshalb kann auf die zusätzliche Prüfungsfahrt für einen Fähigkeitsausweis verzichtet werden. Die Prüfungsdauer für den Erwerb der Kategorien C1E und D1E bleibt demgegenüber unverändert (60 Minuten), weil die CZV-Prüfung ohne Anhänger durchgeführt wird.

Ziffer VI: Prüfungsmethoden

Ziff. 1:

Bst. a: Der Fahrschüler oder die Fahrschülerin muss z.B. die Kopfstützen einstellen. Die Anzahl der Prüfungsfragen bestimmt der Verkehrsexperte oder die Verkehrsexpertin.

Bst. b: Vgl. die Ausführungen zu Art. 77.

Bst. c: Zum Beispiel: «Biegen Sie bei der nächsten Gelegenheit rechts ab.».

Bst. d: Diese in den Kantonen der deutschsprachigen Schweiz (ausgenommen BE) verbreitete Prüfmethode erlaubt eine differenziertere Beurteilung der zu prüfenden Person als das rein beobachtende Hinterherfahren mit dem Personenwagen.

Ziff. 2:

Verglichen mit einer Person, die ein zweispuriges Motorfahrzeug führt, muss sich ein Motorradfahrer oder eine Motorradfahrerin zusätzliche Fahrkompetenzen (insb. motorradspezifische Fahrtechniken) aneignen. Ob diese vorhanden sind, muss an der praktischen Führerprüfung nachgewiesen werden. Vor der Prüfungsfahrt ist auf einem Gelände ausserhalb des öffentlichen Strassenverkehrs ein Parcours mit speziellen Fahrübungen erfolgreich zu bewältigen. Diese Fahrübungen sind zwar bereits heute vorgeschrieben (Anh. 12 Ziff. III Bst. B Ziff. 2 VZV). Sie werden aber von den Kantonen sehr unterschiedlich durchgeführt. Einige Kantone bauen sie in die Prüfungsfahrt im öffentlichen Strassenverkehr ein, andere lassen sie auf einem abgetrennten Platz absolvieren. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll daher auch eine schweizweite Vereinheitlichung und damit ein höherer Stellenwert dieser Fahrübungen als Bestandteil der Motorradprüfungen erreicht werden. Die Fahrübungen sollen vor der Fahrt im öffentlichen Strassenverkehr absolviert werden, weil sie die Sicherheit des Verkehrs-Experten oder der Verkehrs-Expertin erhöhen, die an Führerprüfungen für den Erwerb der Kategorien A2 oder A während mindestens 30 Minuten der Prüfungsfahrt aufsitzen müssen (Ziff. 1 Bst. d).

Ziffer VII: Bewertung

Damit die Fahrkompetenzen umfassender als bisher geprüft werden können, müssen auch die Bewertungskriterien neu formuliert werden. Künftig soll der Verkehrs-Experte oder die Verkehrs-Expertin mit den neu vorgeschlagenen Prüfungsmethoden für jeden Kompetenzbereich beurteilen, ob der Kandidat oder die Kandidatin das erforderliche Level erreicht hat (Art. 74).

Anhang 12: Codierte Zusatzangaben

Beruhet auf dem geltenden Recht (Art. 24d VZV und Ziff. 4 der Weisungen vom 22. März 2012 betreffend Ausstellung des Führerausweises im Kreditkartenformat) und wird an die in der EU³¹ seit dem 1. Januar 2017 gültigen Codes angepasst.

Der Code 111 wird mit einem neuen Klammervermerk ergänzt, um einem Bundesgerichtsentscheid vom 20. November 2014 (6B_248/2014) Rechnung zu tragen. Das Bundesgericht hat festgehalten, aus dem Code 111 («der ausländische Führerausweis muss mitgeführt werden») könne nicht gefolgert werden, dass der schweizerische Führerausweis von berufsmässigen Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen mit Wohnsitz im Ausland nur in Kombination mit dem ausländischen Führerausweis gültig sei.

Der Code 114 wird nicht übernommen: Die Gültigkeitsdauer des Lernfahrausweises für Motorräder wird generell verlängert, deshalb ist eine Verlängerung nach dem Besuch der praktischen Grundschulung nicht mehr notwendig.

Der Code 211 wird gestrichen: In den Richtlinien vom 5. März 1990 des damals zuständigen EJPD für die Ausbildung und für die Prüfungen der Fahrlehrer war nicht die Rede davon, dass der Fahrunterricht für Gehörlose oder behinderte Menschen als berufsmässiger Fahrunterricht gilt und daher eine spezielle Fahrlehrerbewilligung notwendig ist. Auch in der FV findet sich keine solche Vorschrift.

Anhang 13: Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung der Verkehrs-Experten und Verkehrs-Expertinnen

An der praktischen Führerprüfung muss der Verkehrs-Experte oder die Verkehrs-Expertin in der Lage sein, das Vorhandensein oder Fehlen der für die gewünschte Ausweiskategorie vorgeschriebenen Handlungskompetenzen festzustellen. Um sie entsprechend zu befähigen, werden drei Kategorien von Verkehrs-Experten und Verkehrs-Expertinnen und eine Weiterbildungspflicht eingeführt. Die Grund-

³¹ Richtlinie 2015/653 der Kommission vom 24. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein

lage dafür bilden das «Bildungskonzept Verkehrsexperten/Verkehrsexpertinnen» der Kantone und die RL.

Die Basis ist der Verkehrsexperte Kategorie B beziehungsweise die Verkehrsexpertin Kategorie B (Ziff. 3, 4.11 und 5.11). Ziffer 3.12 übernimmt materiell unverändert Artikel 65 Absatz 3 VZV. Neu muss die Eignung nicht mehr durch ein verkehrspsychologisches Gutachten, sondern durch ein Assessment nachgewiesen werden (Ziff. 3.15). Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass auch das Assessment einen verkehrspsychologischen Teil beinhalten wird. Jedenfalls sollte es an ein Institut delegiert werden, um eine einheitliche Durchführung zu gewährleisten.

Die bisherigen Themenbereiche der Ausbildung und Prüfung (Anh. 7 VZV) werden so angepasst (vgl. insbes. Ziff. 7.115, 7.213, 7.116 und 7.214 sowie 7.113 und 7.313), dass die Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen nach dem Abschluss ihrer Ausbildung fähig sind, Fahr Schüler und Fahr SchülerInnen gemäss dem neuen Recht auszubilden und zu prüfen.

Eine Weiterbildungspflicht (Ziff. 9) ist auch für Fahrlehrer und FahrlehrerInnen vorgesehen (Art. 22 FV und die RL). Die Erfüllung der Weiterbildungspflicht soll analog zu anderen Weiterbildungssystemen (CZV, FV) überwacht werden (Ziff.10.3). Die Qualität der Durchführung der Aus- und Weiterbildung soll ebenfalls von den Kantonen (mit Delegationsmöglichkeit) kontrolliert werden (Art. 138 Abs. 1, Abs. 2 Bst. e und Abs. 4). Die Weiterbildungspflicht soll nur vorgeschrieben werden für Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen, die amtliche Führerprüfungen abnehmen (Ziff. 9.1). Damit soll eine Entflechtung erreicht werden zwischen den Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen, die amtliche Führerprüfungen abnehmen, und jenen, die amtliche Fahrzeugprüfungen abnehmen, weil beide Tätigkeiten unterschiedliche Kompetenzen erfordern. Das geltende Recht (Art. 69 VZV) erwähnt die «zuständige Behörde des Bundes» und die «zuständige Bundesstelle». Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen des Bundes gibt es zivil aber nicht mehr. Sie sind nur noch im militärischen Bereich tätig (vgl. die Verordnung über den militärischen Strassenverkehr³²). Diese Begriffe erscheinen daher in Ziffer 10 nicht mehr.

Die Weiterbildung kann für alle Kategorien angerechnet werden, d.h. sie dauert maximal 15 Tage (Ziff. 9.1).

Anhang 14: Übergangsrechtliche Nachqualifizierungen und Weiterbildung

Die Artikel 160 – 171 schreiben in Verbindung mit Anhang 14 vor, wie sich Fahrlehrer, FahrlehrerInnen, Verkehrsexperten, Verkehrsexpertinnen, Moderatoren und ModeratorInnen nachqualifizieren beziehungsweise weiterbilden müssen, wenn sie ihren Beruf künftig gemäss den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen ausüben wollen.

Wer sich frühzeitig um die Weiterbildung nach Artikel 22 FV kümmert und daher beim Inkrafttreten dieser Verordnungsrevision bereits Kurstage für die dann laufende Weiterbildungsperiode nachweisen kann, soll nicht benachteiligt werden gegenüber jenen, die mit der Erfüllung der Weiterbildungspflicht zuwarten. Die übergangsrechtliche Weiterbildung (Motorradfahrlehrer und -fahrlehrerInnen) beziehungsweise die Nachqualifizierung (übrige Fahrlehrer und FahrlehrerInnen, Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen, Moderatoren und ModeratorInnen) sollen daher an die laufende oder die kommende Weiterbildungsperiode angerechnet werden können (Art. 160 Abs. 3, 161 Abs. 2, 170 Abs. 3 und 171 Abs. 3).

Die übergangsrechtliche Weiterbildung für Motorradfahrlehrer und -fahrlehrerInnen beziehungsweise die Nachqualifikation der übrigen Fahrlehrer und FahrlehrerInnen müssen vor dem Inkrafttreten der neuen Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften besucht werden, weil nur Fahrlehrer und FahrlehrerInnen, die das neu konzipierte Ausbildungs- und Prüfungssystem kennen, dieses auch vermitteln können. Dies wird durch das gestaffelte Inkrafttreten gemäss Ziffer III der neuen Verordnung erreicht.

³² SR 510 710

B. Änderung anderer Erlasse (Anh. 15)

Die Neuregelung der Personenzulassung hat Änderungen von weiteren strassenverkehrsrechtlichen Verordnungen zur Folge. Die Verkehrsversicherungsverordnung und die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge werden unabhängig davon angepasst.

1. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Der Inhalt von Artikel 27 wird aus systematischen Gründen in den E-PZV transferiert (Art. 63 Abs. 1-3, und Art. 62 Abs. 2).

2. Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)

Der Inhalt von Artikel 5 Absatz 3 VZV wird aus systematischen Gründen in die VVV transferiert (Art. 33 Abs. 2^{bis}).

3. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 7 (Gewichte) und 136 (Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild)

Die Definitionen des Leergewichts (Art. 7 Abs. 5 und 7) und des Kategorieneinteilungsgewichts (Art. 136 Abs. 1) sollen präzisiert werden. Das Leergewicht nach schweizerischem Recht entspricht der «tatsächlichen Fahrzeugmasse» nach dem Recht der EU, die in jeder EG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) vermerkt ist. Diesbezügliche Ungereimtheiten sollen bereinigt und die VTS vereinfacht werden, auch im Hinblick darauf, dass künftig COC-Daten direkt in den Fahrzeugausweis übertragen werden sollen. In Artikel 7 Absatz 7 ist daher die Ausnahme vom Leergewicht für Antriebsbatterien von Fahrzeugen der Klasse L zu streichen (effektiv wird der Eintrag des Leergewichts im Feld 30 des Fahrzeugausweises bereits heute inklusive Batteriegewicht vorgenommen). Das Gewicht der Antriebsbatterien von Fahrzeugen der Klasse L soll neu beim Kategorieneinteilungsgewicht (Art. 136 Abs. 1) abgezogen und damit die schweizerischen Vorschriften mit jenen der EU harmonisiert werden (das Kategorieneinteilungsgewicht entspricht der «Masse in fahrbereitem Zustand» nach dem Recht der EU).

Artikel 7 Absatz 7 sieht zudem vor, dass die Antriebsbatterien von Fahrzeugen der Klasse L bei der Berechnung der Nutzlast unberücksichtigt bleiben. Da dieser Absatz aufgehoben wird, muss auch der Verweis darauf in Absatz 5 gestrichen werden.

4. Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

4.1 Zulassung von Personen

Der Inhalt der Artikel 3 – 14, 15 Absatz 1, 3 und 4, 16 – 23, 24 Absatz 1 und 2, 24a – 69, 88, 88a, 143 Ziffer 1, 2, die personenbezogenen Inhalte von Ziffer 3, Artikel 144, 146, die personenbezogenen Teilsätze in Artikel 147, Artikel 150 Absatz 1, Absatz 2 Buchstaben a und b sowie Absatz 7 erster Satz wird künftig im E-PZV geregelt. Artikel 150 Absatz 5 Buchstabe b-d werden nicht übernommen (vgl. die Erläuterungen zu Art. 145 Abs. 4 E-PZV). Artikel 150 Absatz 7 zweiter Satz wird mit dem E-PZV obsolet und Artikel 151f Absatz 2 ist heute obsolet. Beide können daher aufgehoben werden. Artikel 150 Absatz 2 Buchstaben d und e betrifft Regelungsgegenstände des E-FV und wird daher künftig dort geregelt (Art. 30 Bst. c).

Die Artikel 15 Absatz 2 und 5 und 24 Absatz 3 – 5 werden durch die neu vorgeschlagene Kategorie A2 obsolet und können daher aufgehoben werden.

4.2 Zulassung von Fahrzeugen

Die Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen (Art. 70 – 142) werden materiell nicht geändert. Formell werden sie bei der Einführung des Informationssystems Verkehrszulassung, das die MOFAD-Systeme³³ ersetzen wird, angepasst.

Die in Ziffer 3.1 nicht aufgezählten Straf- und Schlussbestimmungen (Art. 143 – 150) bleiben – mit den erforderlichen formellen Anpassungen – in der VZV oder sind obsolet und können daher aufgehoben werden. Die einzigen materiellen Änderungen betreffen Artikel 150:

Abs. 5: Der Teilsatz betreffend die Anerkennungsfristen für ausländische Fahrzeugausweise und Kontrollschilder wird nicht übernommen. Er ist in der Praxis bedeutungslos geblieben.

Abs. 6: Die neu vorgeschlagene Formulierung präzisiert, dass das ASTRA keine individuell-konkreten Ausnahmen von der VZV verfügen darf (vgl. den Bundesgerichtsentscheid 1C_45/2014 vom 13. November 2014). Dafür sind die Kantone zuständig (Art. 106 Abs. 2 SVG). Die vorgeschlagene Formulierung ist identisch mit jener im E-PZV (vgl. Art. 145 Abs. 5).

4.3 Übergangsbestimmungen

Übergangsbestimmungen, die obsolet sind oder mit dem neuen Recht obsolet werden und daher aufgehoben werden

Artikel 151 Absätze 1, 2, 4, 6 zweiter und dritter Satz, Artikel 151a Absätze 1 und 2, Artikel 151b Absatz 1, Artikel 151c – 151h, 151j Absatz 1, 3 Buchstabe a sowie 4 – 8, 151k und 154 Absatz 1, Schlussbestimmungen der Änderung vom 15. April 1987, Schlussbestimmungen der Änderung vom 13. Februar 1991, Schlussbestimmungen der Änderung vom 13. November 1991 und Schlussbestimmungen der Änderung vom 7. März 1994.

Übergangsbestimmungen, die neu Regelungsgegenstand des E-PZV sind

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führerinnen³⁴ am 15. März 2005 sind die Eidgenössischen Fahrlehrerausweise von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen der SBB und DER POST abgeschafft beziehungsweise in den zivilen Führerausweis integriert. Die Kontrolle der obligatorischen Weiterbildung der Armeefahrlehrer und -fahrlehrerinnen erfolgt aber weiterhin durch das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee, das den kantonalen Behörden auf Verlangen Auskunft über die absolvierte Weiterbildung erteilt. Obwohl die meisten von Artikel 151 Absatz 3 VZV betroffenen Bundesfahrlehrer und Bundesfahrlehrerinnen in der Zwischenzeit sehr wahrscheinlich pensioniert sind, ist nicht auszuschliessen, dass eine sehr geringe Zahl noch ohne Fahrlehrerausweis tätig ist. Deshalb muss diese Berechtigung weiterhin gelten. Sie wird aber in den E-PZV transferiert (Art. 162).

Das Übergangsrecht für Personen, die einen auf eine bestimmte Strecke beschränkten Führerausweis der Kategorie D besitzen, wird neu in Artikel 149 Absatz 4 E-PZV geregelt, deshalb kann Artikel 151cVZV aufgehoben werden.

Artikel 151e Absatz 1 VZV wird in Artikel 160 Absatz 1 E-PZV übernommen und ergänzt, dass sich auch diese Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen nachqualifizieren müssen, wenn sie gemäss dem neuen Recht Fahrschulunterricht erteilen wollen.

Artikel 151e Absatz 2 VZV kann aufgehoben werden. Diese Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen mussten den Fahrlehrerausweis bis spätestens 31. Dezember 2008 als Fahrlehrerbewilligung der Kategorie A im Führerausweis im Kreditkartenformat eintragen lassen (Art. 31 Abs. 1 FV). Zusätzlich gilt künftig auch für diese Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, dass sie sich weiterbilden müssen, wenn sie gemäss dem neuen Recht unterrichten wollen.

³³ MOFIS = Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister, FABER = Fahrberechtigungsregister und ADMAS = Administrativmassnahmenregister

³⁴ SR 514.31

Artikel 151f Absatz 1 kann aufgehoben werden. Die sehr wenigen Fälle, auf die er noch Anwendung finden könnte, lassen sich mit den Weisungen vom 26. Januar 2009 betreffend den Führerausweis auf Probe lösen.

Artikel 151j Absatz 2 und 3 Buchstabe b VZV werden in Artikel 150 E-PZV überführt.

5. Chauffeurzulassungsverordnung (CZV)

Art. 2: Zulassungsvoraussetzung

Abs 2^{bis}: Die CZV schreibt für Gütertransporte mit Motorwagen der Kategorie B keinen Fähigkeitsausweis vor. Künftig ist aber zum Führen von gewissen Fahrzeugkombinationen aus einem Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger der Führerausweis der Kategorien C1E oder CE erforderlich (vgl. Ausführungen zu Art. 24 und 27 E-PZV). Im EU-Raum ist der Fähigkeitsausweis vorgeschrieben für «Beförderungen mit Fahrzeugen, für die ein Führerschein der Klassen C1E oder CE erforderlich ist» (Art. 1 der Richtlinie 2003/59/EG³⁵, welche die Schweiz gestützt auf das Landverkehrsabkommen übernommen hat). Absatz 2^{bis} gewährleistet, dass Personen, die mit den erwähnten Fahrzeugkombinationen Gütertransporte durchführen, bei einer Verkehrskontrolle im Ausland keine Schwierigkeiten bekommen.

Abs. 3: Die Pflicht zum Erwerb des schweizerischen Führerausweises gemäss Artikel 42 Absatz 3^{bis} Buchstabe b VZV soll teilweise aufgehoben werden (vgl. die Ausführungen zu Art. 105 Abs. 1 Bst. b E-PZV). Fähigkeitsausweise, die von einem EU- oder EFTA-Staat ausgestellt wurden, beruhen auf der Richtlinie 2003/59/EG. Da sich folglich auch in diesem Bereich die Grundlagen im EU-Recht und im schweizerischen Recht entsprechen, ist es konsequent, wenn Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen mit Wohnsitz in einem EU- oder EFTA-Staat keinen schweizerischen Fähigkeitsausweis benötigen (auch nicht, wenn sie von einem in der Schweiz niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden), vgl. auch Artikel 5 und 7 Einleitungssatz.

Art. 3: Ausnahmen

Wie bisher benötigen alle Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen, die ihren Wohnsitz in die Schweiz verlegen, einen schweizerischen Fähigkeitsausweis. Anders als bisher benötigen aber Personen, die von einem in der Schweiz niedergelassenen Unternehmen beschäftigt werden, den schweizerischen Fähigkeitsausweis nur noch, wenn sie Wohnsitz ausserhalb eines EU-Mitgliedstaates oder eines EFTA-Staates haben (Art. 3 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 2).

Die im neuen Buchstaben i vorgeschlagene Erleichterung (Verzicht auf den Fähigkeitsausweis und damit auf die Prüfung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sowie anderer Vorschriften betreffend die Tätigkeit von Berufschauffeuren) hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motion 10.3407 (Mehr Flexibilität beim Lenken von Kleinbussen)³⁶ von Nationalrat Adrian Amstutz in Aussicht gestellt. Für das Übergangsrecht ist der neue Artikel 27b massgeblich.

Art. 4: Fahrten während der Berufsausbildung

Abs. 3: Gemäss dem neuen Buchstaben b müssen Personen, die ein Ausbildungsprogramm nach Absatz 2 absolvieren, künftig eine Bestätigung der Ausbildungsstätte mitführen. Chauffeure und Chauffeusen in der Ausbildung sind oft temporär angestellt, wechseln den Arbeitgeber mehrmals oder sind als Aushilfe bei verschiedenen Arbeitgebern tätig. Im Gegensatz dazu besuchen sie die Ausbildung im Allgemeinen bei einer einzigen Ausbildungsstätte. Letztere soll daher auch die berufs begleitende Ausbildung bestätigen.

³⁵ Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, ABI EU vom 10. September 2003, Nr. L 226, S. 4ff.

³⁶ http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20103407

Art. 5: Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen aus der EG und der EFTA

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 2 Absatz 3. Artikel 5 wird zudem der besseren Verständlichkeit wegen in die Buchstaben a und b gegliedert.

Art. 6: Voraussetzungen

Nur formelle Änderung.

Art. 7: Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen aus dem Ausland

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 2 Absatz 3.

Art. 9: Gültigkeitsdauer und Erteilung

Der neue Absatz 4^{bis} übernimmt Ziffer 3 der Weisungen vom 20. Mai 2014 des ASTRA betreffend die Harmonisierung der Ablaufdaten des Fähigkeitsausweises. Da die Gültigkeitsdauer des Fähigkeitsausweises verändert wird, ist eine Regelung auf Verordnungsstufe angezeigt. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Fähigkeitsausweises ist gerechtfertigt, weil die betreffende Person sich mit einer Prüfung neu für den Fähigkeitsausweis qualifiziert.

Art. 10: Allgemeines

Wie bei den im E-PZV geregelten obligatorischen Aus- und Weiterbildungen wird auch bei der theoretischen und praktischen CZV-Prüfung neu als Lernziel explizit der Erwerb der erforderlichen Handlungskompetenzen genannt.

Art. 14: Praktische Prüfung

Auf die zusätzliche Prüfungsfahrt zum Erwerb des Fähigkeitsausweises kann künftig verzichtet werden (vgl. die Ausführungen zu Anh. 11, Ziff. V «Kategorien C1, C1E, D1 und D1E»).

Art. 15: Wiederholung

Es werden die Änderungen aus dem neu vorgeschlagenen Artikel 14 nachvollzogen. Die Wartefrist von sechs Monaten bedeutet eine Lockerung gegenüber dem heutigen Recht.

Art. 17: Lernziele, Art. 18: Dauer und Struktur und Art. 21: Anbieter

Übernahme der Struktur des E-PZV (6. Teil) und Anpassung der Terminologie von Artikel 21 an die übrige CZV.

Art. 19: Kursbestätigung

Anpassung der Terminologie an den E-PZV (Art. 114).

Art. 22: Widerruf der Anerkennung

Neu im Anhang geregelt (Ziff. 3.4).

Art. 23: Bewilligung für Lehrkräfte

Abs. 1 des geltenden Rechts: Wird neu in Anhang 9 Ziffer 8.1124 E-PZV geregelt.

Abs. 5: Nur formelle Anpassung.

Art. 24: Verwendung von Fahr simulatoren

Neu im Anhang geregelt (Ziff. 4.4).

Art. 24a: Qualitätssicherung

Massgeblich sind die Vorschriften im E-PZV.

Art. 26: Vollzug

Abs. 3: Anpassung an den Entscheid 1C_45/2014 vom 13. November 2014 des Bundesgerichts

Art. 27: Übergangsbestimmungen

Abs. 3: Ist obsolet und kann daher aufgehoben werden.

Abs. 4: Ist obsolet und kann daher aufgehoben werden.

Art. 27a: Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 22. Oktober 2008

Abs. 1: Nur formelle Anpassung.

Abs. 2: Ist obsolet und kann daher aufgehoben werden.

Abs. 3: Nur formelle Anpassung.

Abs. 5: Ist obsolet und kann daher aufgehoben werden.

Art. 27b: Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

Vgl. die Ausführungen zu Artikel 3.

Anhang: Erwerb und Verlängerung der Fähigkeitsausweise

Entspricht materiell unverändert dem geltenden Anhang. Vgl. die Ausführungen zu Artikel 10 und 17.

Formelle Anpassungen im Zusammenhang mit dem E-PZV

Sie betreffen Artikel 4 Absatz 1 zweiter Satz, 6 Absatz 2 Buchstabe a, 9 Absatz 3 Buchstabe a und Artikel 23 Absatz 5.

6. Fahrlehrerverordnung (FV)

Titel, Art. 1 (Gegenstand) und 2 (Begriffe)

Die FV enthält künftig auch Vorschriften über die Zulassung, Ausbildung, und Weiterbildung von Moderatoren und Moderatorinnen der zweiten Ausbildungsphase und Fahrausbildern und Fahrausbilderinnen in Strassentransportbetrieben sowie über die Berufsausübung von Fahrausbildern und Fahrausbilderinnen in Strassentransportbetrieben und muss entsprechend umbenannt (Fahrausbilderverordnung, E-FV) beziehungsweise ergänzt (Art. 1 und 2 Bst. g und h) werden.

Art. 2a (Detailvorschriften) und 2b (Kursbestätigung)

Die Aus- und Weiterbildungen sollen nach dem Muster des E-PZV (Art. 112 i.V.m. Anh. 9 und Art. 114 i.V.m. Anh. 9 Ziff. 9.3) geregelt werden.

Art. 3 Abs. 2 Bst. b, 4, 5 Abs. 1 Bst. c und 8 (Erfordernis der Fahrlehrerbewilligung, Bewilligungskategorien, Voraussetzungen, Voraussetzungen zur Berufsausübung)

Es werden die formellen Änderungen vorgenommen, die sich aus dem E-PZV ergeben.

Art. 5 (Voraussetzungen)

Abs. 5: Neu wird ausdrücklich geregelt, unter welcher Voraussetzung Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen mit einem ausländischen Berufsdiplom ihre Tätigkeit in der Schweiz ausüben dürfen.

Art. 7 (Eidgenössische Fachausweise)

Abs. 1 zweiter Satz: Um Klarheit bei der Auslegung der Definition des Ausbildungspraktikums in Artikel 2 Buchstabe f zu schaffen (darf ein Fahrlehrer oder eine Fahrlehrerin im Praktikum alleine Fahrunterricht erteilen?), soll die verantwortliche Organisation der Arbeitswelt eine explizite Grundlage erhalten, um den Begriff «Aufsicht» zu konkretisieren. In der Praxis hat der Schweizerische Fahrlehrerverband (SFV) die «Aufsicht» in den Richtlinien vom 2. November 2015 für die Ausbildungspraktika im Berufsbild Fahrlehrer/in konkretisiert.

Abs. 1^{bis}: Damit die Kantone ihre Aufsichtspflicht (Art. 24 Abs. 1 FV) wahrnehmen können, müssen sie wissen, wer auf ihrem Gebiet Fahrunterricht erteilt. Deshalb müssen der kantonalen Behörde künftig auch alle angehenden Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen gemeldet werden.

Abs. 2: Für die Ausbildung und Prüfung der angehenden Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen sind das Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Berufsbildung³⁷ und die Verordnung vom 19. November 2003 über die Berufsbildung³⁸ massgeblich. Im E-FV sollen grundsätzlich nur noch die Grundzüge der Berufsausübung geregelt werden. Davon ausgenommen sind die Modul- und Anbieteridentifikationen. Sie sind wichtige Instrumente der Ausbildung der Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen und sollen daher vom ASTRA genehmigt werden müssen. Im Gegensatz dazu sind Rahmenlehrpläne im Zusammenhang mit dem Erwerb des Fachausweises heute nicht mehr üblich.

Art. 8 (Voraussetzungen zur Berufsausübung)

Wird formell an die neuen Kategorien P und P1 angepasst. Die Ergänzung, wonach Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, die Fahrschüler und Fahrschülerinnen auf Lernfahrten auf Motorwagen begleiten, den entsprechenden Führerausweis nicht seit wenigstens drei Jahren besitzen müssen, wird gestützt auf Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe c SVG vorgeschlagen. Diese Abweichung ist aufgrund ihrer fundierten Ausbildung gerechtfertigt.

Art. 10 (Fahrschulfahrzeuge)

Nur formelle Änderung (Integration der Erläuterungen/Weisungen vom 14. Mai 2009 des ASTRA betreffend die Fahrschulfahrzeuge).

Art. 15 (Kontrollmittel)

Abs. 2: Trägt dem im E-PZV (Art. 113) neu vorgeschlagenen Ausbildungsheft Rechnung.

Art. 22 – 22b i.V.m. Anh. 1a Ziff. 1 (Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen: Weiterbildung)

Die Weiterbildung soll nach dem Muster des E-PZV (Art. 117 – 137) geregelt werden. Artikel 22 und 22a Absatz 1 und 2 übernehmen in Verbindung mit Anhang 1a Ziffer 1.2 materiell unverändert das bisherige Recht (Art. 22 Abs. 1 und 2 FV). Die Kursbestätigung im geltenden Recht (Art. 22 Abs. 3 FV) wird neu in Artikel 2b geregelt. Die Bewilligung für die Durchführung von Weiterbildungskursen im geltenden Recht (Art. 23 FV) wird neu in Anhang 1a Ziffer 1.3 geregelt.

Art. 23a – 23i i.V.m. Anh. 1a Ziff. 2 (Moderatoren und Moderatorinnen: Zulassung, Aus- und Weiterbildung)

Die Zulassung, Aus- und Weiterbildung der Moderatoren und Moderatorinnen (bisher in Art. 64a – 64f VZV) wird künftig im E-FV geregelt (im E-PZV wird nur noch vorgeschrieben, dass Moderatoren und Moderatorinnen eine Bewilligung benötigen, vgl. Anh. 9 Ziff. 7.51). Als wichtigste Änderungen sind zu verzeichnen:

- Rekrutierung auch aus anderen Berufsgruppen mit pädagogischem Hintergrund (Art. 23b Abs. 1 Bst. d und Abs. 2);
- Ausbildung: obligatorisches Praktikum von mindestens zehn Tagen (Anh. 1a Ziff. 2.1611);
- Weiterbildung: ein Tag obligatorisch zum Thema «Moderation/Erwachsenenbildung» (Anh. 1a Ziff. 2.222)

Art. 23j – 23u (Fahrausbilder und Fahrausbilderinnen in Strassentransportbetrieben: Zulassung, Ausbildung, Berufsausübung, Weiterbildung)

Eine Analyse der nicht mehr der Praxis entsprechenden Richtlinien vom 16. August 1993 betreffend die Instruktionkurse für Ausbilder von Lastwagenführer-Lehrlingen und von Artikel 20 VZV hat ergeben, dass mehr Punkte auf Verordnungsstufe geregelt werden sollten. Die Artikel 23j – 23u definieren den Instruktionkurs neu als Modul im Kontext der Fahrlehrerausbildung:

- Einem praktischen Bedürfnis entsprechend regeln die Artikel 23k und 23l ausdrücklich, welche Berechtigungen der Inhaber oder die Inhaberin einer Ausbildungsbewilligung besitzt.

³⁷ SR 412.10

³⁸ SR 412.101

- Die Artikel 23m und 23n entsprechen Artikel 20 Absätze 1 und 2 VZV, tragen aber den neu zwei Arten von Ausbildungsbewilligungen Rechnung. Richtlinien des ASTRA über die Instruktionkurse werden nicht mehr notwendig sein.
- Neu ist die Ausbildungsbewilligung nur noch fünf (bisher sechs) Jahre gültig ist (Art. 23o Abs. 1). Damit wird eine Vereinheitlichung mit der Gültigkeitsdauer des Fähigkeitsausweises gemäss der CZV erreicht. Die Voraussetzungen für die Verlängerung der Gültigkeit (Art. 23o Abs. 2 – 4) sind ebenfalls mit den Vorschriften zum Fähigkeitsausweis (Art. 16 CZV) harmonisiert. Dies ist sinnvoll, weil die Inhaber und Inhaberinnen einer Ausbildungsbewilligung in der Regel auch den Fähigkeitsausweis besitzen. Die kantonale Behörde muss die Ausbildungsbewilligung von Personen, die den Weiterausbildungskurs nicht besuchen, nicht entziehen, da sie per se ungültig wird.
- Die Inhalte der Instruktions- und Weiterbildungskurse (Art. 23p i.V.m. Anh. 1a Ziff. 3.2) und die zu erwerbenden Handlungskompetenzen (Art. 23p i.V.m. Anh. 1a Ziff. 3.1) sind so allgemein formuliert, dass sie für alle Fahrausbilder und Fahrausbilderinnen gelten. Auf diese Weise können die Anbieter die konkreten Kurse auf die Ausbildung von Lernenden in der GB «Strassentransportpraktiker/in» oder «Strassentransportfachperson» oder auf die Ausbildung von berufsmässigen Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen in Busbetrieben ausrichten, indem sie die Lernziele entsprechend formulieren. Künftig ist ausdrücklich vorgeschrieben, dass:
 1. die Kurse nach den Methoden der Erwachsenenbildung (z.B. handlungsorientierter Unterricht, aktive Beteiligung der Lernenden und Einbezug ihrer Erfahrungen aus der Praxis) gestaltet und mit einer Lernerfolgskontrolle abgeschlossen werden müssen (Anh. 1a Ziff. 3.41);
 2. in den Weiterbildungskursen neben den fachlichen insbesondere auch die methodisch-didaktischen Inhalte angemessen berücksichtigt werden müssen (Art. 23p Abs. 2).
- Die Verordnung enthält neu (Art. 23t) Rahmenbedingungen für die Tätigkeiten der Fahrausbilder und Fahrausbilderinnen.
- Artikel 23r i.V.m. Anhang 1a Ziffer 3.3 regelt die Anerkennung und die Aufsicht über die Instruktions- und Weiterbildungskurse wie bei vergleichbaren Aus- und Weiterbildungssystemen (z.B. Zweiphasenausbildung, Fähigkeitsausweis gemäss CZV).

Art. 24 (Aufsicht)

Abs. 1: Vgl. die Ausführungen in Ziffer 4.9.

Abs. 2: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24 Abs. 2 FV).

Abs. 3: Übernimmt das geltende Recht (Art. 24 Abs. 3 FV).

Abs. 4: Entspricht teilweise dem geltenden Recht (Art. 24 Abs. 4 FV). Neu ist aber die «Überwachung der Tätigkeit» gemäss Absatz 1 enger als bisher gefasst (vgl. die Ausführungen in Ziffer 4.9). Sie kann nicht mehr delegiert werden, weil es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt.

Art. 25 (Kontrollprüfung)

Artikel 25 kann aufgehoben werden, weil sein Inhalt neu materiell unverändert im E-PZV (Art. 141 Abs. 3) geregelt wird.

Art. 27 (Unbefristeter Entzug der Fahrlehrerbewilligung)

Bst. a, c und d: Nur formelle Änderungen.

Die Artikel 29a – 29e enthalten die Strafbestimmungen für Fahrausbilder und Fahrausbilderinnen (analog den Sanktionen, die für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen gelten).

Art. 30 (Vollzug)

Bst. a: Übernimmt das geltende Recht (Art. 30 Abs. 1).

Bst. b: Passt das geltende Recht (Art. 30 Abs. 2) an den Entscheid 1C_45/2014 vom 13. November 2014 des Bundesgerichts an.

Bst. c: Vgl. die Ausführungen zu Artikel 150 Absatz 2 Buchstaben d und e VZV in Ziffer 3.31.

Art. 31 (Übergangsbestimmungen)

Es werden die obsoleten Übergangsbestimmungen aufgehoben.

Art. 31a (Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...)

Regelt das Übergangsrecht für die Inhaber und Inhaberinnen einer Ausbildungsbewilligung nach dem geltenden Recht (Art. 20 VZV).

7. Verordnung über das Fahrberechtigungsregister

Artikel 5a Absatz 3 wird hauptsächlich formell angepasst. Materiell wird ein neuer Buchstabe d^{bis} eingefügt, da die kantonalen Behörden Daten aus FABER auch für die Überprüfung der obligatorischen Weiterbildung gemäss der CZV benötigen.

8. ADMAS-Register-Verordnung

In Artikel 7 Buchstabe a wird Ziffer 3 formell angepasst und eine Ziffer 4 für die Ausbildungsbewilligung nach Artikel 23j Absatz 1 Buchstabe a der Fahrausbilderverordnung ergänzt.

C. Umsetzung

1. Personelle, organisatorische, finanzielle und wirtschaftliche Auswirkungen

Bund und Kantone

Damit die neuen Ausweiskategorien elektronisch verarbeitet werden können, müssen der Bund und die Kantone ihre Informatiksysteme mit dem entsprechenden finanziellen und personellen Aufwand anpassen. Die Systemanpassungsarbeiten im Bundessystem werden externe Kosten von rund drei Millionen Franken verursachen. Diese Kosten sind im ASTRA budgetiert. Der finanzielle und personelle Aufwand für die übrigen Arbeiten, die beim ASTRA, den kantonalen Strassenverkehrsämtern (inkl. Motorfahrzeugkontrolle des Fürstentums Liechtenstein) und den Umsystemen (z.B. RIPOL) entstehen, lässt sich heute noch nicht beziffern.

Ausser den Anpassungen in den Informationssystemen fallen Aufwände und finanzielle Einnahmen aus dem Umtausch der rund 1,2 Millionen Papierführerausweise an. Bis zum Ablauf der drei Jahre, in denen umgetauscht werden muss, müssen gesamtschweizerisch pro Arbeitstag durchschnittlich 1600 neue Ausweisdokumente ausgestellt werden. Sollten (insbes. grössere) Kantone mehr Personal benötigen, würden die dadurch entstehenden Kosten durch Mehreinnahmen (Bearbeitungsgebühren, je nach Kanton zwischen 35 und 75 Franken) mehr als wettgemacht.

Kantone

Fahrlehrer, Fahrlehrerinnen, Moderatoren, Moderatorinnen, Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen müssen nachqualifiziert beziehungsweise weitergebildet werden, damit sie das neue Ausbildungs- und Prüfungskonzept gewinnbringend umsetzen können. Dies soll aber im Rahmen der heute schon obligatorischen Weiterbildungstage dieser Berufsgruppen erfolgen. Die verbesserte Qualitätssicherung der ersten Ausbildungsphase ist mit Mehrkosten verbunden, dafür reduzieren sich die Kosten in der zweiten Ausbildungsphase, weil nur noch die Qualität eines Kurstages überprüft werden muss. Personell weniger Aufwand gibt es bei der Bewirtschaftung der Lernfahrausweise, da diese grundsätzlich nicht mehr befristet werden. Den Kantonen, in denen der Kurs Verkehrskunde bisher nicht mit multimedialen und interaktiven Lehr- und Lernmitteln stattfand, entsteht ein personeller Mehraufwand: sie müssen die Unterrichtsmaterialien, die ihnen zur Genehmigung unterbreitet werden, prüfen. Diese Prüfung kann aufwändiger ausfallen als bei nicht multimedialen und interaktiven Unter-

richtsmaterialien. Die Anmeldebestätigung, die Gültigkeit von Kursbesuchen und die Gültigkeit bestandener Prüfungen werden grundsätzlich nicht mehr befristet (Wegfall von Kontrollaufwand).

Die Übertragung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Anerkennung von Nothilfekursen und deren Qualitätssicherung an die Kantone bringt für diese einen Mehraufwand mit sich, den sie aber an den Interverband für das Rettungswesen (IVR) delegieren können.

Fahrschüler und Fahrschülerinnen

Die Qualität des Verkehrskunde-Unterrichts wird bei gleichbleibender Dauer und gleichem Preis verbessert. Für die Vorbereitung auf die praktische Führerprüfung der Kategorien B, C1, C2, D1 und D haben die Fahrschüler und Fahrschülerinnen mehr Zeit, weil der Lernfahrausweis unbeschränkt gültig ist (wie auch der Lernfahrausweis für Fahrzeugkombinationen, wenn der Fahrschüler oder die Fahrschülerin noch keinen Führerausweis für das Zugfahrzeug besitzt). Mehrkosten entstehen ihnen durch die fahrtechnische Grundschulung in der ersten Ausbildungsphase (die sie bei einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin besuchen müssen). 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. Die Weiterausbildung wird ebenfalls günstiger und weniger zeitintensiv, weil nur noch ein Kurstag besucht werden muss. Die Anmeldebestätigung, die Gültigkeit von Kursbesuchen und die Gültigkeit bestandener Prüfungen werden grundsätzlich nicht mehr befristet (Bewerber und Bewerberinnen können sich unnötige Wiederholungen ersparen).

Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen

Im Kurs Verkehrskunde soll mit möglichst realitätsnahen Lehr- und Lernmitteln gearbeitet werden. Die Optimierung der bestehenden Unterrichtsmittel ist mit einem finanziellen und personellen Aufwand verbunden. Ein erheblicher Mehraufwand entsteht aber nicht, weil die Unterrichtsmittel ohnehin von Zeit zu Zeit überarbeitet werden müssen. Einen zusätzlichen Unterrichtsbedarf generiert das kompetenzbasierte Prüfungssystem (im Hinblick auf die Vorbereitung der Führerprüfung) und die obligatorische fahrtechnische Grundschulung.

Moderatoren und Moderatorinnen

Die Reduktion der Weiterausbildung auf einen Tag wird zu finanziellen Einbussen führen. Allerdings sind die meisten Moderatoren und Moderatorinnen, die Weiterausbildungskurse erteilen, auch Fahrlehrer oder Fahrlehrerinnen. Daher können sie Tätigkeiten zumindest teilweise in die erste Ausbildungsphase verschieben.

2. Planung der Umsetzung

Damit die neuen Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften in der Praxis umgesetzt werden können, müssen zuerst die notwendigen Voraussetzungen (insbesondere die Schulung der ausbildenden und prüfenden Personen) geschaffen werden. Bevor die neuen Ausweiskategorien bearbeitet werden können, müssen zudem die Informatiksysteme von Bund und Kantonen angepasst werden. Deshalb sollen die vorgeschlagenen Änderungen gestaffelt in Kraft treten (vgl. Ziff. III im Verordnungsentwurf).