



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

Bern, 19. Dezember 2025

Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung betreffend den Kurs über Verkehrskunde

Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV)

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage.....	4
1.2	Inhalt der Vorlage	4
1.3	Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens.....	4
2	Stellungnahmen	5
2.1	Eingegangene Stellungnahmen	5
2.2	Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen	6
3	Die Vorlage im Einzelnen	7
3.1	Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV).....	7
3.1.1	VKU vor Basistheorieprüfung (Frage 1)	7
3.1.2	VKU frühestens sechs Monate vor Erreichen Mindestalter (Frage 2).....	11
3.1.3	Qualitätskontrolle VKU und Lehrmittel (Frage 3).....	14
3.1.4	VKU als Bestandteil des Prüfungsstoffes der Basistheorieprüfung (Frage 4)	17
3.2	Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde VKUV (Frage 5).....	19
3.3	Bemerkungen (Frage 6)	25
	Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung	30

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Die Revisionsvorlage wurde überwiegend positiv aufgenommen – insbesondere die Aufnahme der Thematik der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS) in den Kurs über Verkehrskunde (VKU) und das zukünftige Abfragen der Inhalte des VKU an der Basistheorieprüfung stiess auf breite Zustimmung. Die Teilnehmenden hoben insbesondere hervor, dass es wichtig sei, dass die neuen Inhalte des VKU Bestandteil der Basistheorieprüfung werden, um die Relevanz des Gelernten sowie die Motivation der Zielgruppe, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen, zu erhöhen. Damit könne der VKU sowie die Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrssinnbildung gestärkt werden. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sei der Einbezug der FAS ins Ausbildungsprogramm zentral. Hierbei müssen die Vorteile aber auch die Grenzen dieser Systeme aufgezeigt werden. Betont wurde, dass für die begrüßte Verschiebung des VKU vor die Basistheorieprüfung Anpassungen an den Fachapplikationen notwendig sein werden, wofür ausreichend Zeit zur Verfügung gestellt werden muss.

Kritische Rückmeldungen beschränkten sich auf spezifische Aspekte der Vorlage. Mehrere Teilnehmende äusserten Bedenken bezüglich der Qualitätskontrolle der Lehrmittel durch die Kantone. Die Kontrolle der Lehrmittel könne in der Praxis nicht Aufgabe der Kantone sein. Die Qualitätssicherung müsse national stattfinden. Eine Delegation dieser Aufgabe, beispielsweise an die asa, sei somit zwingend. Ebenfalls wurde kritisiert, dass die im VKU zu vermittelnden Inhalte sehr umfangreich seien. Eine Erhöhung der Gesamtstundenzahl des VKU oder eine Gewichtung und Priorisierung der zu vermittelnden Inhalte im VKU wurde alternativ vorgeschlagen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat seine [Weisungen betreffend den Kurs über Verkehrskunde](#) im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des ersten Pakets der Revision der Führerausweisvorschriften letztmals im Jahr 2020 überarbeitet und per 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt. Die damaligen Arbeiten und insbesondere die Konsultation der Stakeholder zeigten auf, dass eine grundlegende Überarbeitung der Weisungen angezeigt ist. Der VKU soll zukünftig nicht mehr in Form von Weisungen des ASTRA geregelt werden, sondern mit einer Amtsverordnung des ASTRA. Damit wird einem Bundesgerichtsurteil¹ Rechnung getragen, wonach Verpflichtungen aus Weisungen des ASTRA nicht rechtsverbindlich sind, weil Weisungen nicht nach dem Publikationsgesetz (PublG)² bekannt gemacht werden können.

1.2 Inhalt der Vorlage

Mit der vorliegenden Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV)³ wird vorgeschlagen, dass der VKU wieder vor der Prüfung der Basistheorie (TP) absolviert werden soll, wie dies bis 2003 der Fall war. Dies erscheint aus heutiger Sicht sinnvoller und zweckmässiger und soll zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Führerausweisbewerbenden setzen sich so im VKU von Anfang an mit den eigenen Fahrmotiven sowie Themen wie Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme, welche neu umfassend in den VKU integriert werden sollen, auseinander – noch bevor sie nach der TP mit dem praktischen Fahren beginnen. Zudem kann ihnen die gesamte Fahrausbildung bereits ganz zu Beginn erklärt werden. Da der VKU eine zentrale Rolle in der gesamten Ausbildung spielt, sollen seine Inhalte auch an der TP abgefragt werden, was ein weiterer Vorschlag der Vorlage darstellt. Um sicherzustellen, dass der VKU nicht von allzu jungen Personen absolviert wird und dadurch unnötig viel Zeit zwischen Absolvierung des VKU und der TP verstreichen würde, wird empfohlen, dass der VKU zukünftige frühestens sechs Monate vor Erreichen des Mindestalters besucht werden darf. Weiter wird vorgeschlagen, dass die Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht nach Artikel 24 der Fahrlehrerverordnung (FV)⁴ die Qualität des Kurses über Verkehrskunde sowie der Lehrmittel kontrollieren und diese Tätigkeit an Dritte delegieren können.

1.3 Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Der Bundesrat hat das Vernehmlassungsverfahren am 7. Juni 2024 eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 30. September 2024. Eingeladen wurden die Kantone, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände sowie weitere interessierte Kreise. Den Adressatinnen und Adressaten standen folgende Unterlagen⁵ zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens,
- Entwurf der Änderungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV),
- Entwurf der Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV),
- Erläuternder Bericht zur Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung betreffend den Kurs über Verkehrskunde und der Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV)
- Synoptische Übersicht der geplanten Änderungen der VZV,
- Fragebogen,
- Liste der Vernehmlassungsadressaten.

¹ [Verbundenes Urteil 2C_75 2019 und 2C_76 2019 vom 12. November 2019](#)

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

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

⁴ Fahrlehrerverordnung vom 28. September 2007 (FV; SR 741.522)

⁵ Die Vernehmlassungsunterlagen sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden einsehbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > [Vernehmlassung 2024/50](#).

Auch Bestandteil der Vernehmlassung bildeten der Entwurf der SSV sowie jener zur OBV. Nach der Vernehmlassung werden die Verordnungsentwürfe in zwei jeweils eigenständigen Verfahren weiterbearbeitet, weshalb für die Auswertung der Vernehmlassung zwei separate Ergebnisberichte erstellt worden sind. Vorliegender Ergebnisbericht beschränkt sich auf die Eingaben zur VZV.

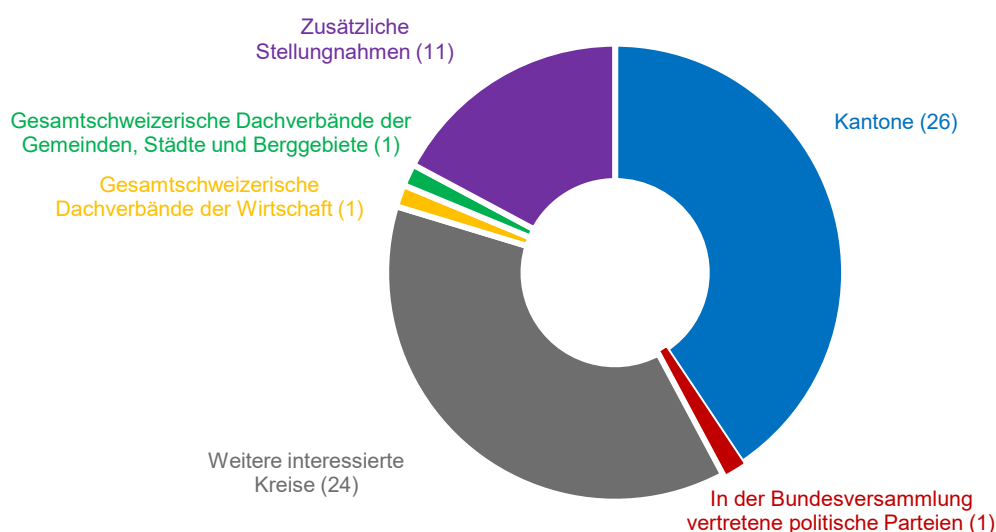
2 Stellungnahmen

2.1 Eingegangene Stellungnahmen

Für die Vernehmlassung wurden insgesamt 163 Adressatinnen und Adressaten (26 Kantone, 11 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, 11 gesamtschweizerische Dachverbände und 115 weitere interessierte Kreise) für eine Stellungnahme zur Vorlage eingeladen. Davon haben **53⁶ Adressatinnen und Adressaten fristgerecht eine Stellungnahme** eingereicht, unter anderem sämtliche 26 Kantone und 1 Partei.⁷ 110 Eingeladene haben keine Stellungnahme eingereicht, dazu zählen unter anderem die zusätzlich angeschriebenen Adressatinnen und Adressaten zum VKU und die angefragten Institutionen aus Forschung und Lehre.

Zusätzlich zu den 53 Stellungnahmen der angeschriebenen Adressatinnen und Adressaten sind **11 Stellungnahmen von verschiedenen Kreisen** eingetroffen, welche nicht ausdrücklich eingeladen wurden. Insgesamt sind in der Vernehmlassung somit **64 Stellungnahmen** eingegangen.

Abb. 1: Eingegangene Stellungnahmen



n = 64 Stellungnahmen

Die Stellungnahmen wurden mehrheitlich mit Hilfe des vorgegebenen Fragebogens eingereicht. Der Fragebogen enthält 6 Fragen und ist anhand der vorgeschlagenen Ordnungsänderung zur VZV und der neuen Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV) strukturiert. Er besteht jeweils aus einem quantitativen Teil (mit Anpassung einverstanden (JA), mit Anpassung nicht einverstanden (NEIN) oder keine Stellungnahme/nicht betroffen) und einem qualitativen Teil (Bemerkun-

⁶ Ausdrücklich auf eine Stellungnahme per Mail respektive Schreiben verzichtet haben 3 Adressatinnen und Adressaten, nämlich der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), der Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV) und RoadCross Schweiz. Die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) hat per E-Mail mitgeteilt, dass sie mit den Änderungen einverstanden ist, sofern sie davon betroffen ist. Da nicht näher präzisiert wurde, inwiefern die FKS von den einzelnen Änderungen betroffen ist, kann diese Stellungnahme nicht berücksichtigt werden und wird somit nicht zu den eingegangenen Stellungnahmen gezählt.

⁷ Die Stellungnahmen sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden einsehbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > Vernehmlassung 2024/50 > [Stellungnahmen VZV](#). Hinweis: Stellungnahmen, die lediglich per Mail oder über das ASTRA Kontaktformular eingereicht wurden, sind nicht im PDF-Dokument mit den Stellungnahmen enthalten.

gen/Änderungsantrag). Teilweise haben die Teilnehmenden ihre Anliegen nur per Schreiben (ohne Fragebogen) und teilweise mehrfach (z.B. als Bemerkung im Fragebogen und im Begleitschreiben) eingebracht. Die Stellungnahmen einiger Teilnehmer sind sehr ähnlich bis nahezu identisch.

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2.2 Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen

Von den 53 eingetroffenen Stellungnahmen der Adressatinnen und Adressaten sind 51 Stellungnahmen per Fragebogen eingereicht worden. Von den per Fragebogen eingegangenen Stellungnahmen haben alle 51 den quantitativen Teil des Fragenkatalogs (teilweise) ausgefüllt, in dem sie beurteilen konnten, ob sie mit den vorgesehenen Änderungen einverstanden oder nicht einverstanden sind bzw. ob sie dazu keine Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Bei den 2 Stellungnahmen, welche nicht per Fragebogen eingereicht wurden (SVP und SUVA) hat die SVP per Schreiben mitgeteilt, dass es mit Blick auf die Zukunft wichtig sei, dass Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme im praktischen Fahrunterricht verständlich vermittelt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) hat per Schreiben mitgeteilt, dass sie die geplanten Änderungen in der VZV begrüsst. Die Konferenz der kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten (KKPKS) haben auf die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Chiefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) verwiesen. Die Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP) hat auf die Stellungnahme der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren der Schweiz (KSSD) verwiesen. Bei der quantitativen Auswertung wird in den Fussnoten präzisiert, wie die Stellungnahme bei der jeweiligen Frage berücksichtigt wurde.

Bei den 11 Stellungnahmen von verschiedenen Kreisen sind 10 per Fragebogen eingereicht worden. Von den per Fragebogen eingegangenen Stellungnahmen haben alle 10 den quantitativen Teil des Fragenkatalogs (teilweise) ausgefüllt, in dem sie beurteilen konnten, ob sie mit den vorgesehenen Änderungen einverstanden oder nicht einverstanden sind bzw. ob sie dazu keine Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Die eingereichten Fragebögen von Corsin Pfister, Markus Rohr und Sarah Dähler werden als eine Stellungnahme mitberücksichtigt, da es sich um identische Stellungnahmen handelt welche über die AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich eingereicht wurden. Die 11. Stellungnahme (Privatperson Erhart) ist über das ASTRA Kontaktformular eingereicht worden. Anhand der Anmerkungen wurde hier der quantitative Teil im Fragebogen, soweit möglich, sinngemäss ergänzt und bei der quantitativen Beurteilung mitberücksichtigt.

Die qualitative Auswertung der eingegangenen Bemerkungen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, wobei zuerst sämtliche per Fragebogen und/oder per Schreiben eingereichten Inputs kondensiert und in die Tabelle aufgenommen wurden. Inhaltlich gleichartige Stellungnahmen von verschiedenen Teilnehmenden wurden dabei als eine Aussage sinngemäss wiedergegeben und gruppiert. Eine gewisse Unschärfe bei der Zusammenfassung der Stellungnahmen sowie der Zuordnung der jeweiligen Teilnehmenden zu den Aussagen liess sich dabei nicht vermeiden. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann den vollständigen Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden. Diese sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden verfügbar ([Stellungnahmen VZV](#)).

Für die qualitative Auswertung wurde der folgende Farbcode verwendet:

- Kantone = **Blau**;
- Alle anderen Adressatinnen und Adressaten = **Schwarz**;
- Zusätzliche Stellungnahmen = **Grün**;
- Teilnehmende, welche bei einzelnen Fragen im Fragebogen mehrere Antwortoptionen angekreuzt haben = **Fett markiert**

3 Die Vorlage im Einzelnen

3.1 Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

3.1.1 VKU vor Basistheorieprüfung (Frage 1)

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

Quantitative Beurteilung

	JA	NEIN	Keine Stellungnahme / nicht betroffen	Anzahl	Anteil (%)	
				Total	JA	NEIN
1 Kantone	20	6	0	26	77%	23%
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien			0	0	0%	0%
2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete ⁸	0	0	0	0	0%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft			1	1	0%	0%
4 Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	3 ⁹	0	2 ¹⁰	5	60%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	2	3	14	64%	14%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	0	0	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1 ¹¹	0	1	2	50%	0%
5.5 Forschung und Lehre				0	0%	0%
5.6 Übrige			1	1	0%	0%
5.7 Zusätzliche Adressaten VKU				0	0%	0%
6 Zusätzliche Stellungnahmen	4	3 ¹²	2	9	44%	33%
Total	39	11	10	60	65%	18%

⁸ Der Schweizerische Städteverband hat im Fragebogen bei allen 6 Fragen «JA» sowie «keine Stellungnahme/nicht betroffen» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder keine Stellungnahme/nicht betroffen handelt.

⁹ Die KKKPS verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der ACVS, welche die Frage 1 mit «JA» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

¹⁰ Die SVSP verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der KSSD, welche die Frage 1 mit «keine Stellungnahme/nicht betroffen» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

¹¹ Stellungnahme Schweizerische Unfallversicherung (SUVA) per Schreiben: «Wir haben die Änderungen im Rahmen der Teilrevision SSV und VZV geprüft. Wir begrüßen die geplanten Änderungen in der VZV.» Die Stellungnahme wurde bei Frage 1 als ein «JA» gewertet.

¹² Herr Othmar Erhart hat als Privatperson eine Stellungnahme eingereicht, ohne dabei den Fragebogen auszufüllen. Seine schriftliche Stellungnahme «Ich bin der Meinung, (...), dass der Verkehrskundekurs den richtigen Platz nach der Theorieprüfung hat, wird bei Frage 1 als ein «NEIN» gewertet.

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, Städteverband, ACVS, KKKPS, asa, ACS, BFU, L-drive, Pro Velo, strasseschweiz, TCS, Velosuisse, VFAS, VCS, SBV, Swissdrive, Cycla, FOR, Brunner, SBb

Die Änderung wird begrüßt. Der Verkehrskundekurs wird dadurch gestärkt. Es sind Anpassungen an den Fachapplikationen und an VKU/PGS by sari vorzunehmen.

AI, AR, NW, SZ, UR
asa

Cela renforce la sécurité routière par la sensibilisation aux systèmes d'automatisation et d'assistance à la conduite. En effet, ces sujets pouvant être évalués lors de l'examen théorique, cela permettra une meilleure connaissance des véhicules disponibles dans le parc automobile Suisse et qui nécessitent, pour les conduire de manière sécurisée, une certaine base de connaissance théorique.

FR

Damit die Themen der Verkehrskunde in den Fragekatalog der Theorieprüfung einfließen können, ist der Besuch vor der Theorieprüfung erforderlich.

SG

Wir begrüßen die Änderung. Sie stärkt den Verkehrskundekurs. Es sind Anpassungen an den Fachapplikation und an VKU/PGS by sari vorzunehmen. Die Absolvierung des Kurses vor der Basistheorieprüfung verbessert die Vorbereitung der Fahrschüler auf die theoretische Prüfung, erhöht die Verkehrssicherheit, unterstützt eine effizientere Lernprogression, steigert die Motivation und reduziert potenzielles Fehlverhalten im Straßenverkehr.

SH

Grundsätzlich sind wir mit dem Besuch des VKU vor der Theorieprüfung einverstanden. Dies erscheint aus verkehrstechnischer und pädagogischer Sicht sinnvoll. Es stellen sich jedoch noch Fragen bezüglich des Prozesses, die in den Erläuterungen oder im Verordnungstext nicht beantwortet werden.

SO

Wer muss den VKU erfassen? Bisher war dies die Aufgabe des Anbieters, welcher sich jedoch auf die Daten des Strassenverkehrsamtes verlassen konnte. Wenn der VKU zu einem Zeitpunkt stattfindet, in dem der Kunde/die Kundin noch keinen Kontakt zum Strassenverkehrsamt hatte, ist nicht sicher, dass die korrekten Daten übermittelt werden.

Übergangsbestimmung: Was passiert, wenn am 31.12.2025 ein Kandidat die Prüfung nicht bestanden hat? Muss er vor der nächsten Prüfung einen VKU absolvieren oder nicht?

Valutare se non sia opportuno limitare nel tempo la validità del corso (AC che svolge il corso aspirando alla categoria A1 e poi non svolge più nulla fino alla candidatura della categoria B passano minimo 2-3 anni).

TI

Nous saluons cette modification. Elle met en valeur le cours de théorie de la circulation. Des ajustements sont nécessaires dans l'application spécialisée et dans CTC/IPB by Sari.

VS

L'intégration actuelle des participants au cours CTC par Sari n'est pas compatible avec les nouvelles réglementations. Il faut donc tenir compte du fait que les personnes qui suivent le cours avant d'avoir atteint l'âge minimum n'ont pas encore reçu le code FABER de l'autorité d'immatriculation et qu'il n'est donc pas possible aujourd'hui de s'inscrire dans Sari.

Si un requérant suit le cours CTC avant d'avoir atteint l'âge minimum, il faut en outre tenir compte du fait que les exigences médicales minimales (questions de santé et test de la vue) n'ont pas encore été vérifiées auprès de l'autorité d'admission. Il est donc possible qu'une personne suive le cours CTC sans remplir les exigences nécessaires.

Der Systemwechsel stärkt Sinn und Zweck der Verkehrskunde.

ZG

Wir stehen der geplanten Neuregelung des Prozesses des Erwerbs eines Lernfahrausweises positiv gegenüber.

ZH

Aus den Unterlagen zur Vernehmlassung geht dies zwar nicht klar hervor, doch wir gehen davon aus, dass sich der Verfahrensablauf mit der vorgesehenen Änderung betreffend Verkehrskundeunterricht künftig wie folgt darstellt:

1. Gesuch Lernfahrausweis (gleicher Inhalt wie heute)
2. Erteilung FABER-Nummer
3. Absolvierung Verkehrskundeunterricht
4. Theorieprüfung
5. Erteilung Lernfahrausweis

Trifft dies zu, sind aus unserer Sicht zum Verfahrensablauf keine Bemerkungen anzubringen.

Andernfalls ist folgendes anzumerken:

1. Die verkehrsmedizinische Abklärung der Fahreignung muss an den Beginn des Verfahrens gestellt werden und vor der Absolvierung des Verkehrskundeunterrichts erfolgen.

Andernfalls würden bei den Behörden nachträglich unnötiger Verwaltungsaufwand und seitens der Kundschaft unnötige Kosten entstehen.	
2. Ohne rechtzeitige Generierung und Zuteilung der FABER-Nummer würde die Administration und Kontrolle des Verfahrens - zumindest mit den heutigen Instrumenten - vermöglicht oder zumindest erheblich erschwert.	
Der Grossteil der Korps fühlt sich nicht betroffen von dieser Fragestellung.	ACVS, KKPKS
Die BFU begrüsst die neue Abfolge des Kurses über Verkehrskunde (VKU) und der Basistheorieprüfung. Um einen möglichst grossen Effekt auf die Verkehrssicherheit zu erzielen, muss zusätzlich gewährleistet werden, dass die neuen Inhalte des VKU in der Theorieprüfung adäquat geprüft werden. Für die Umsetzung sind die in der Antwort zur Frage 4 aufgeführten Punkte von Bedeutung.	BFU
Die Verschiebung des Verkehrskunde-Unterrichts VKU vor die Basistheorieprüfung halten wir für sinnvoll und zweckmässig. Diese Änderung ermöglicht es den Fahrschüler:innen, sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt mit grundlegenden Aspekten des Fahrens, einschliesslich der FAS, auseinanderzusetzen. Dies führt – sofern Grundlagenwissen effektiv fundiert vermittelt werden kann – zu einer vertieften Auseinandersetzung mit den Inhalten und fördert eine allseits identische, der Verkehrssicherheit dienende Fahrausbildung von Beginn an. Voraussetzung hierfür ist jedoch in jedem Fall, dass dem Verkehrskunde-Unterricht genügend Zeit eingeräumt wird und einheitliche und zugelassene Lehrmittel verwendet werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die angehenden Fahrschüler:innen bei allen VKU-Anbietern einheitlich, umfassend und qualitativ hochstehend unterrichtet werden, damit die entsprechenden Fragen der Basistheorieprüfung auch korrekt beantwortet werden können.	L-drive
Nous ne pouvons soutenir cette proposition que si le contenu obligatoire du CTC s'oriente sur les aspects en lien avec la sécurité routière et ces notions et exigences soient adaptées à des personnes qui n'ont aucune expérience pratique de la conduite.	strasseschweiz
Grundsätzlich begrüssen wir, dass der Kurs über Verkehrskunde vor der Basistheorieprüfung absolviert werden muss. Der Inhalt des überarbeiteten VKU bietet eine hervorragende Möglichkeit nahtlos an die mögliche Effizienz der Basistheorieprüfung anzuknüpfen. Wie uns die Erfahrung gezeigt hat, hatte die Änderung der VZV vom 01.01.2021 gravierende Auswirkungen auf die Qualität der Fahrschüler, da viele die zusätzliche Übungszeit nur mit privaten oder gar keinen Fahrlektionen überbrückt haben. Durch die Änderung des Zeitpunktes wäre es Fahrlehrern möglich, positiven Einfluss auf die zukünftigen Lernfahrer zu nehmen. Zusätzlich wird es aber wichtig sein, dass die Qualität Wissen abzufragen in der Basistheorieprüfung zunimmt. Daher ist es wichtig, die Prüfungsfragen dementsprechend auf ein hohes Niveau auszulegen. Nur so kann auch die Qualität der Anbieter für den Kurs über Verkehrskunde auf ein gutes Level gebracht werden. Sinnvoll wäre auch, die Prüfung inhaltlich zu den vier Blöcken aufzubauen. Erstrebenswert ist es auch eine andere Art der Fragen einzubauen, zum Beispiel Videoanalysen oder Verhaltensfragen mit Interpretationsspielraum. Die Prüfung kann somit moderner und Zeitgemässer gestaltet werden.	Swissdrive
Grundsätzliche Ablehnung (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) AG, BE, GE, GL, LU, VD, AGVS, SVLT, Jung, Lohnunternehmer	
Die vorgeschlagene Regelung an sich ist gut und nachvollziehbar, aber der Aufwand zur Umsetzung ist zu hoch und steht in keinem Verhältnis zum absehbaren Nutzen. Es wären umfassende Anpassungen der kantonalen Prozesse in der Verarbeitung der Lernfahrgesuche notwendig, insbesondere:	AG
<ul style="list-style-type: none"> Jede Person müsste mit mindestens einem zusätzlichen Schreiben bedient werden, damit die Berechtigung zur Kursteilnahme nachgewiesen und die Kursteilnahme auf SARI (System für Administration, Registrierung und Information) bestätigt werden kann. Zudem müsste die vom Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau verwendete Kernapplikation Viacar entsprechend angepasst werden. Übergangsbestimmung (Art. 151q Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV]) ist für jene Personen entscheidend, welche die Theorieprüfung bestanden haben und den Kurs über Verkehrskunde (VKU) noch besuchen müssen. Wir gehen davon aus, dass Personen, die altrechtlich zwar ein Gesuch für einen Lernfahrausweis (LFA) gestellt, die Theorieprüfung bis 31. Dezember 2025 jedoch noch nicht positiv abgeschlossen haben, vor einer weiteren Theorieprüfung ab 1. Januar 2026 zuerst den VKU besuchen müssten. 	
Der Regierungsrat des Kantons Bern schlägt vor, die AHV-Nummer für die Identifikation der Personen zu nutzen und das Antragsformular so umzugestalten, dass es digital erfasst (vgl.	BE

Rückmeldung zur Frage 6) und die medizinischen Grundanforderungen als erster Prozessschritt geprüft werden können.

Die aktuelle Integration der Teilnehmenden in den VKU/PGS-Kurs durch Sari ist nicht mit den neuen Regelungen kompatibel. Es muss beachtet werden, dass Personen, die den Kurs vor Erreichung des Mindestalters absolvieren, noch keinen FABER-PIN von der Zulassungsbehörde erhalten haben und somit eine Anmeldung in Sari heute nicht möglich ist.

Absolviert eine gesuchstellende Person den VKU-Kurs vor Erreichung des Mindestalters, so ist zudem zu beachten, dass die medizinischen Mindestanforderungen (Gesundheitsfragen und Sehtest) bei der Zulassungsbehörde noch nicht überprüft worden sind. Es besteht somit die Möglichkeit, dass jemand den VKU-Kurs absolviert, ohne die notwendigen Anforderungen zu erfüllen.

Nach dem 31.12.2025 stellt sich für Theorieprüfungsversager des Weiteren die Frage, ob diese zuerst den VKU-Kurs absolvieren müssen oder ob sie bis zum Bestehen der Theorieprüfung nach dem «alten Recht» behandelt werden.

Schliesslich ist zu beachten, dass für die erforderlichen Anpassungen in den kantonalen Applikationen eine ausreichende Übergangsfrist zur Verfügung zu stellen ist.

Le cours de théorie à la circulation est pertinent quand l'élève est confronté à la route. L'explication sécuritaire pour réinstaurer une obligation de suivre ce cours avant l'examen théorique de base, ne tient pas compte de l'objectif pédagogique actuel d'appliquer la théorie à la conduite.

GE

Ein Mehrwert für die Verkehrssicherheit sowie für die Qualität der Führerausbildung vor der Basistheorieprüfung wird angezweifelt. Der unmittelbare Bezug zur Praxis vor der Theorieprüfung fehlt gänzlich. Im Interesse der Rechtssicherheit und Kohärenz soll nunmehr die aktuell geltende Rechtslage nicht ohne Not wieder in das alte Regime zurückgeführt werden.

GL

Die Auseinandersetzung mit Themen der Verkehrskunde vor Absolvierung der Basistheorieprüfung macht grundsätzlich Sinn und führt bei den Lernenden eher zu einem Reifeprozess im Sinne der Verkehrssicherheit.

LU

Allerdings ist die aktuelle Integration der Teilnehmenden in den VKU/PGS-Kurs durch Sari nicht mit den geplanten Regelungen kompatibel. Personen, die den Kurs vor Erreichung des Mindestalters absolvieren, haben noch keinen FABER-PIN von der Zulassungsbehörde erhalten. Eine Anmeldung in Sari ist heute so nicht möglich. Als mögliche Abhilfe könnte hier die Verwendung der AHV-Nummer dienen.

Der Inhalt des VKU setzt zudem teilweise Fahrpraxis voraus (u.a. auch der neue Inhalt der Fahrassistenten). Eine Absolvierung des Kurses vor der theoretischen Prüfung macht daher nur eingeschränkt Sinn. In Zukunft sollte daher über eine Aufteilung des VKU nachgedacht werden.

Le projet tel que présenté, et ce compte tenu particulièrement des contenus de cours prévus et des âges auxquels ceux-ci peuvent être effectués, ne peut pas être accepté.

VD

Il y a certes des avantages importants à faire le CTC avant l'examen théorique, à savoir principalement le fait de pouvoir contrôler les acquis dans le cadre de l'examen théorique et d'obliger un contact avec un professionnel (moniteur/monitrice de conduite) dès le début de la formation (ce qui permettra d'être informé-e-s sur l'intégralité de la formation et mieux appréhender les exigences de la conduite d'emblée). Cela pourrait donc renforcer les connaissances fondamentales des candidats et améliorer la sécurité routière dès le début de leur formation.

Toutefois, ce projet présente un certain nombre de problématiques notamment le fait que des candidats ne seront pas confrontés à certaines thématiques du CTC directement après avoir suivi le cours (ex : système d'aides à la conduite s'ils sont âgés de 14 ans et demi / 15 ans et suivent le cours pour la catégorie A1) ; ce qui précède pourrait impliquer un manque de compréhension ou d'assiduité à acquérir ces connaissances, respectivement une mauvaise connaissance au moment de prendre le permis d'élève du véhicule concerné deux ans plus tard. De plus, certains éléments contenus dans les cours peuvent être mieux compris avoir pris en mains un véhicule (responsabilité sur l'utilisation d'un véhicule, son chargement, ses passagers, etc.).

Par ailleurs, le projet ne contient aucun lien entre une demande de permis d'élève adressée à l'autorité compétente et le suivi du cours. Il suffit uniquement d'être à 6 mois de l'âge requis pour obtenir le permis d'élève concerné. Or, certains pourraient être tentés de suivre le cours jeune et ensuite ne pas demander de permis d'élève à l'âge requis. Le cours étant valable à vie, ils ne devraient plus suivre de cours s'ils demandaient un permis à 17 ans ou plus et n'auraient ainsi plus les connaissances suffisantes ; cette validité pose ainsi également un problème (cf. question 6)

Il est donc proposé d'adapter le CTC en tenant compte de la catégorie de permis souhaitée, particulièrement s'il s'agit de la catégorie A1 qui peut être obtenue à 15 ans, et en créant par

exemple un module complémentaire qui devrait être suivi en vue de l'obtention de la catégorie A, B ou B1. Dès lors, pour remédier à ces limitations, le cours de théorie de circulation devrait être scindé en deux phases distinctes. La première phase, comprenant deux modules de 2 heures chacun, serait destinée à l'accès à la sous-catégories A1. La seconde phase, également composée de deux modules de 2 heures, serait réservée à l'accès aux catégories A et B ou à la sous-catégorie B1. Cette méthode serait analogue à l'instruction pratique de base pour motocyclistes (IPB) en vigueur auparavant, permettant une progression pédagogique mieux adaptée à l'expérience et aux besoins des candidats.

Einerseits wäre es von Vorteil, dass die Inhalte des VKU mit dieser Änderung nun in der TP abgefragt werden könnten. Andererseits ist aus unserer Sicht der Nachteil einer Änderung der bisherigen Praxis zu gross, sodass der VKU und die TP beide zeitlich nah beieinander abgeschlossen werden, die praktischen Fahrlektionen aber viel später beginnen. Der VKU vermittelt in erster Linie viele wichtige Aspekte des Verkehrssehen, von Umweltfaktoren, der Verkehrsdynamik sowie der Geschwindigkeit, der Verkehrssicherheit, sowie weitere Fakten und Tipps zum Fahrverhalten in unterschiedlichsten Situationen. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass ein vorangehendes Wissen über die Verkehrsregeln und Verkehrsschildern das Verständnis für praxisorientierte Inhalte des VKU weiter fördern. Die Integration von neuen Inhalten zu FAS und zum AF ist zu befürworten und spricht weiter dafür, die bisherige Praxis beizubehalten, weil es von grossem Vorteil ist, dass die vermittelten Inhalte des VKU direkt in den praktischen Fahrstunden vor der praktischen Prüfung erlebt werden können und nicht nur Theoriewissen bleiben. Aus diesem Grund ist der AGVS überzeugt, dass mit dem heutigen Ablauf angehende Neulerner am meisten vom VKU profitieren können.

AGVS

In vielen Ausbildungen zeigt es sich, dass Personen, die bereits erste praktische Erfahrungen sammeln konnten, im Unterricht mehr verstehen und profitieren können. Aus diesem Grund bevorzugen wir die bisherige Regelung.

SVLT

Verkehrskunde hat nichts mit Basistheorie zu tun. Es ist eine Verkehrssinn-Schulung. Hatten wir schon, fand man damals als sinnlos, wieso also wieder. Jetzt noch sinnloser, da die Schüler mit 15,5 Jahren kommen können.

Jung

In vielen Ausbildungen zeigt es sich, dass Personen, die bereits erste praktische Erfahrungen sammeln konnten, im Unterricht mehr verstehen und profitieren können. Aus diesem Grund bevorzugen wir die bisherige Regelung.

Lohnunternehmer

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

Städteverband, sgv, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, VöV, NVB+NGF, QAED, Gähler

3.1.2 VKU frühestens sechs Monate vor Erreichen Mindestalter (Frage 2)

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

Quantitative Beurteilung

	JA	NEIN	Keine Stellungnahme / nicht betroffen	Anzahl	Anteil (%)	
				Total	JA	NEIN
1 Kantone	19	7	0	26	73%	27%
2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien			0	0	0%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete ¹³	0	0	0	0	0%	0%
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft			1	1	0%	0%
5 Weitere interessierte Kreise						

¹³ Der Schweizerische Städteverband hat im Fragebogen bei allen 6 Fragen «JA» sowie «keine Stellungnahme/nicht betroffen» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder keine Stellungnahme/nicht betroffen handelt.

5.1 Interkantonale Organisationen	3 ¹⁴	0	2 ¹⁵	5	60%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	2	3	14	64%	14%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	0	0	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1 ¹⁶	0	1	2	100%	0%
5.5 Forschung und Lehre				0	0%	0%
5.6 Übrige			1	1	0%	0%
5.7 Zusätzliche Adressaten VKU				0	0%	0%
6 Zusätzliche Stellungnahmen	5	2 ¹⁷	2	9	56%	22%
Total	39	11	10	60	65%	18%

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AI, AR, BL, BS, FR, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, Städteverband, ACVS, KKPks, asa, ACS, BFU, L-drive, Pro Velo, SVLT, strasseschweiz, TCS, Velosuisse, VCS, SBV, Swissdrive, Cyclä, FOR, Brunner, SBb, Lohnunternehmer

Die Zeitdauer zwischen VKU und praktischer Prüfung wird dadurch verlängert. Inwiefern sich dies negativ auf die praktische Prüfung auswirkt, wird sich zeigen.

AR

Auch hier sind wir grundsätzlich einverstanden, es stellen sich aber noch Fragen: Was ist, wenn jemand mit 14 Jahren und 6 Monaten den VKU absolviert, um den LFA für A1 mit 15 Jahren zu beantragen. Er oder sie ändert jedoch die Meinung und beantragt erst zwei Jahre später den LFA für die Kategorie B. Gilt der Besuch mit 14.5 Jahren oder muss ein neuer VKU besucht werden?

SO

Das Mindestalter ist pro Kategorie verschieden – es ist unklar, welches Mindestalter gemeint ist. Dies wäre zu präzisieren.

Vedi osservazione pto. 1.

TI

Es stellt sich lediglich die Frage, was wirklich von den Themen der VKU-Kurse an Wissen hängenbleibt, wenn eine 14 ½-jährige Person mit einem Lernfahrausweis der Fahrzeugkategorie A1 einen Kurs besucht und erst ca. vier Jahre später mit der Ausbildung der Fahrzeugkategorie B beginnt.

ZG

Der Grossteil der Korps fühlt sich nicht betroffen von dieser Fragestellung.

ACVS, KKPks

Das Erlernte soll bei Start der Fahrausbildung noch frisch sein. Deshalb macht diese Regelung aus unserer Sicht Sinn.

ACS

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

L-drive

Diese Regelung begrüßen wir grundsätzlich sehr. Indessen möchten wir dennoch darauf hinweisen, dass Absolvent:innen der Kat. A1 in diesem Fall den VKU bereits mit 14 ½- Jahren absolvieren. Das ist einerseits sehr jung, andererseits verstreicht bis zum Erreichen des 17. Altersjahres für die Kat. B eine (in diesem Alter) relativ lange Frist, so dass bei einem allfälligen Kategorienumstieg der bereits absolvierte VKU nur noch beschränkt dienlich ist (insbesondere auch hinsichtlich der Themen Automatisierung/FAS). Wir möchten deshalb beliebt

¹⁴ Die KKPks verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der ACVS, welche die Frage 2 mit «JA» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

¹⁵ Die SVSP verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der KSSD, welche die Frage 2 mit «keine Stellungnahme/nicht betroffen» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

¹⁶ Stellungnahme Schweizerische Unfallversicherung (SUVA) per Schreiben: «Wir haben die Änderungen im Rahmen der Teilrevision SSV und VZV geprüft. Wir begrüßen die geplanten Änderungen in der VZV.» Die Stellungnahme wurde bei Frage 2 als ein «JA» gewertet.

¹⁷ Herr Othmar Erhart hat als Privatperson eine Stellungnahme eingereicht, ohne dabei den Fragebogen auszufüllen. Er äussert sich folgendermassen: «Ich würde es sinnvoll finden, wenn die Fahrschüler innert der ersten 4 Monaten nach der Theorieprüfung den VKU absolvieren müssen.» Dies wird bei Frage 2 als ein «Nein» gewertet.

machen, dass sich der Bundesrat diesbezüglich ausdrücklich Anpassungen vorbehält, wenn notwendig.	
Cette disposition est adéquate puisqu'elle veut empêcher que le CTC soit suivi par des personnes trop jeunes.	SBV, SBb
Es ist zwingend nötig eine Beschränkung für die Teilnahme am Kurs über Verkehrskunde einzuführen. Wie auch im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 07.06.2024 erwähnt wird, ist es problematisch, dass der Kurs über die Teilnahme über Verkehrskunde Jahre vor der Basistheorieprüfung besucht werden kann. Eine mögliche Lösung wäre eine Wiedereinführung einer Gültigkeitsbeschränkung für den Kurs über Verkehrskunde. Somit könnte verhindert werden, dass der Kurs mit 14 ½ besucht wird und die Fahrausbildung erst mit 20 beginnt. Gleichzeitig sollte eine Ablauffrist von sechs Monaten in Kraft treten, um die Erfüllung der Basistheorieprüfung zu gewährleisten. Der Nutzen wäre demnach gegeben, dass das praxisorientierte Lernen zielgerichtet ist und die Umsetzung in den Verkehrsalltag schneller voran geht.	Swissdrive
Grundsätzliche Ablehnung (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
AG, BE, GE, GL, LU, SG, VD, AGVS, VFAS, Jung	
Auch diese vorgeschlagene Regelung ist an sich ist gut und nachvollziehbar, der Aufwand zur Umsetzung ist jedoch zu hoch und steht in keinem Verhältnis zum absehbaren Nutzen. Die kantonalen Abläufe müssten aufwändig angepasst werden, da eine Plausibilisierung in VIACAR/SARI notwendig ist, damit ein LFA ausgestellt werden kann. Bisher erfolgte diese Plausibilisierung für die Anmeldung zur praktischen Führerprüfung.	AG
Vgl. Bemerkung zu Frage 1 Im Gesetz ist erwähnt, dass die Theorieprüfung frühestens ein Monat vor Erreichung des Mindestalters absolviert werden kann. Somit wird die Zulassung frühestens zwei Monate vorher erstellt werden können, inkl. Erteilung des FABER-PIN.	BE
Le cours de théorie à la circulation est pertinent quand l'élève est confronté à la route. L'explication sécuritaire pour réinstaurer une obligation de suivre ce cours avant l'examen théorique de base, ne tient pas compte de l'objectif pédagogique actuel d'appliquer la théorie à la conduite.	GE
Der zeitliche Abstand vom Besuch des VKU (vor der Absolvierung der Basistheorieprüfung) bis zum Erwerb des Führerausweises (praktische Führerprüfung) kann damit unter Umständen sehr lang werden, was nicht als sinnvoll erscheint.	GL
Siehe Bemerkungen zu Frage 1 Im Weiteren erachten wir diese Frist als zu grosszügig. So kann der Kurs theoretisch bereits mit 14,5 Jahren absolviert werden (Kleinmotorräder Unterkategorie A1). So geht angeeignetes Wissen aufgrund des langen Zeitablaufs verloren. Wir schlagen vor, diese Frist auf 1 Monat zu verkürzen.	LU
Die zeitliche Dauer vom Besuch des Kurses über die Verkehrskunde (VKU) bis zum Erwerb des Führerausweises wird unter Umständen sehr lange. Im Speziellen bei Personen, die den Lernfahrausweis der Kategorie A1 bestellen und keine praktische Führerprüfung ablegen, und bei Personen, die einen zweiten Lernfahrausweis bestellen. Der Nutzen für die Verkehrssicherheit dürfte gering ausfallen, der administrative Aufwand der Strassenverkehrsämter hingegen gross.	SG
Le délai de 6 mois avant l'âge minimal requis est trop long. Comme relevé ci-dessus, le fait de suivre le CTC avant de demander un permis d'élève présente l'avantage de pouvoir vérifier les acquis lors de l'examen théorique. Toutefois, un permis d'élève pouvant être demandé un mois avant l'âge uniquement, il est peu probable que le candidat ait déjà commencé à apprendre les règles de la circulation avant le CTC qui pourrait être suivi 6 mois avant. Ce délai devrait être réduit à 3 mois avant l'âge minimal requis (délai où le candidat aura très probablement déjà commencé son apprentissage de la théorie), pour s'assurer que les candidats maîtrisent les règles de la circulation avant d'aborder le CTC. Le CTC leur permettra ensuite de perfectionner leurs connaissances (priorités, comportements, etc.) et d'assimiler les aspects de sensibilisation, également cruciaux pour la réussite de l'examen théorique. Un autre problème réside dans la reconnaissance « à vie » du CTC. Comment garantir qu'un participant de 15 ans demandera effectivement un permis d'élève conducteur de la sous-catégorie A1 ? S'il attend jusqu'à 17 ans pour demander un permis d'élève conducteur pour la catégorie B, ne devrait-il pas être tenu de repasser le CTC ? Pour résoudre cette problématique, nous préconisons que le CTC ait une durée de validité limitée (3-6 mois par exemple), obligeant ainsi le candidat à demander son permis d'élève conducteur dans un délai raisonnable	VD

Diese Frage erübrigt sich nach unserer Position zur Frage 1.	AGVS
12 Monate, ansonsten in der Praxis keine Führerprüfungen mit exakt 18 Jahren abgelegt werden können.	VFAS
Zu jung	Jung

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)
Städteverband, sgv, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, VöV, NVB+NGF, **QAED**, **Gähler**

3.1.3 Qualitätskontrolle VKU und Lehrmittel (Frage 3)

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

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	JA	NEIN	Keine Stellungnahme / nicht betroffen	Total	JA	NEIN	
1 Kantone	21	5	0	26	81%	19%	
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien			0	0	0%	0%	
2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete ¹⁸	0	0	0	0	0%	0%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft			1	1	0%	0%	
4 Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	3 ¹⁹	0	2 ²⁰	5	60%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	3	3	14	57%	21%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	1	0	2	50%	50%	
5.4 Versicherungswesen	1 ²¹	0	1	2	100%	0%	
5.5 Forschung und Lehre				0	0%	0%	
5.6 Übrige			1	1	0%	0%	
5.7 Zusätzliche Adressaten VKU				0	0%	0%	
6 Zusätzliche Stellungnahmen	5	1	2	8	63%	13%	
Total	39	10	10	59	66%	17%	

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, Städteverband, ACVS, KKPKS, asa, AGVS, ACS, Pro Velo, SVLT, TCS, Velosuisse, VFAS, VCS, Swissdrive, Cyclä, FOR, Jung, Lohnunternehmer

¹⁸ Der Schweizerische Städteverband hat im Fragebogen bei allen 6 Fragen «JA» sowie «keine Stellungnahme/nicht betroffen» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder keine Stellungnahme/nicht betroffen handelt.

¹⁹ Die KKPKS verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der ACVS, welche die Frage 3 mit «JA» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

²⁰ Die SVSP verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der KSSD, welche die Frage 3 mit «keine Stellungnahme/nicht betroffen» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

²¹ Stellungnahme Schweizerische Unfallversicherung (SUVA) per Schreiben: «Wir haben die Änderungen im Rahmen der Teilrevision SSV und VZV geprüft. Wir begrüssen die geplanten Änderungen in der VZV.» Die Stellungnahme wurde bei Frage 3 als ein «JA» gewertet.

Die notwendige Qualität ist jedoch nicht definiert, dazu müssen zwingend einheitliche Bewertungsgrundlagen (Rahmenbedingungen und Kriterien) in der Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV) geschaffen werden. Es wird dazu auf die Ergänzungen in den Bemerkungen zur Antwort der Frage 6 verwiesen.	AG
Eine Delegation dieser Aufgabe, beispielsweise an die Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, muss möglich sein. Die Lehrmittel werden normalerweise schweizweit angeboten, daher sollte auch die Qualitätssicherung national stattfinden.	AI
Es ist zu begrüßen, dass die Kantone die Qualitätssicherung der Kurse übernehmen. Die Kontrolle der Lehrmittel kann in der Praxis jedoch nicht Aufgabe der Kantone sein. Die Anbieter der Lehrmittel bieten die Produkte schweizweit an, somit muss die Qualitätssicherung auch national stattfinden. Eine Delegation dieser Aufgabe, z.B. an die asa, ist somit zwingend. Es ist zu prüfen, beide Aufgabenbereiche der Qualitätssicherung (Kurse und Lehrmittel) an einer Stelle zu vereinen.	AR, SH, TG, VS asa
Kontrolle des Verkehrskunde-Unterrichts durch die Kantone ist sinnvoll und hat sich in der Praxis bewährt.	BE, GR
Der Kanton Glarus begrüsst es, dass die Aufsicht der VKU/PGS Kurse an Dritte delegiert werden können. Der Kanton Uri begrüsst die Möglichkeit einer Delegation an Dritte wie z.B. an die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa).	GL, UR
Die Aufsicht sollte durch eine zentrale Stelle angegangen werden, z.B. L-Drive, BfU oder analog der obligatorischen Weiterbildung (CZV, 2Phasen, FL-WBK und ADR). Ebenso sollten die Lehrmittel zentral genehmigt werden, z.B. durch den L-Drive oder die asa.	SG
Grundsätzliches Einverständnis, auch hier fehlen noch Informationen. Anhand welcher Kriterien muss das Lehrmittel kontrolliert werden? Bisher sind keine Mindestanforderungen oder Kontrollkriterien bekannt. Die Prüfung und Qualitätskontrolle kann so nicht sichergestellt werden. Es müssen Vorgaben gemacht werden, anhand denen die Lehrmittel beurteilt werden können. Es wäre jetzt der Zeitpunkt, die einheitliche Beurteilung von Lehrmitteln festzulegen. Es wäre dabei hilfreich, wenn das Astra für die Beurteilung von Lehrmitteln Kriterien oder Beurteilungsraster zur Verfügung stellen würde.	SO
Pienamente d'accordo sui controlli. Tuttavia per l'approvazione del materiale didattico è opportuno che il materiale sia approvato da un ente centrale per tutti uguale.	TI
Les personnes auxquelles cette tâche sera déléguée devront avoir une pleine connaissance de la matière qui sera enseignée lors du CTC.	VD
Um eine effektive und auf das Wesentliche fokussierte Kontrolle sicherzustellen, muss ein Katalog der zu prüfenden Punkte und deren Gewichtung bei der Beurteilung der Qualität des erteilten Verkehrskundeunterrichts bestehen. Dieser Katalog sollte gesamtschweizerisch einheitlich angewandt werden. Offen ist, wer einen solchen Katalog erarbeitet resp. erarbeiten lässt (asa, astra?). Was die vorgesehene Möglichkeit der Delegation der Aufsicht an Dritte betrifft, so müssen die Voraussetzungen definiert werden, die ein Dritter für die Übernahme dieser Aufgabe erfüllen muss. Zudem müsste wohl auch hier im Sinne der Qualitätssicherung eine kantonale Aufsicht über die externen Prüfenden gewährleistet sein, wobei auch hierfür die massgeblichen Kriterien festzulegen wären. Offen ist auch hier, wer diese Kriterien formuliert resp. festlegt. Es stellt sich weiter die Frage, ob die Aufsichtspersonen spezifisch ausgebildet werden müssen und wer diese Ausbildung konzipiert und durchführt.	ZH
Der Grossteil der Korps fühlt sich nicht betroffen von dieser Fragestellung.	ACVS, KKPKS
Dies ist ja bereits heute so üblich.	ACS
Die Sicherung der Qualität ist wichtig und darf nicht vernachlässigt werden. Die Qualitätskontrolle und deren Vorgaben dürfen aber nicht zu höheren Kosten für die Teilnehmenden führen!	SVLT, Lohnunternehmer
Die Prüfungsfragen der Basistheorieprüfung im Zusammenhang mit dem Kurs über Verkehrskunde sollte ein erhöhtes Niveau aufweisen. Wir begrüssen mehr Kontrollen.	Swissdrive
Im Sinne der Gewaltentrennung aber nicht von Verkehrsexperten	Jung

Grundsätzliche Ablehnung (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, NW, OW, SZ, ZG, BFU, L-drive, strasseschweiz, SBV, Brunner, SBb

Der (kompletten) Delegation an Dritte stehen wir kritisch gegenüber. Durch den direkten Kontakt der Fahrschulen mit den Behörden kann einerseits ein stabiles Qualitätsniveau garantiert werden. Andererseits kann so eine nachhaltige Beziehung aufgebaut werden. Anbieter von VKUs können so besser unterstützt werden.

LU

Im Übrigen ist eine teilweise Delegation der Kontrollen an Fachpersonen bereits heute möglich und wird, sofern dies sinnvoll ist, bereits praktiziert. Bei einer Delegation an Dritte wäre eine Definition wünschenswert, welche Voraussetzungen Dritte für die Aufsichtspflicht zwingend zu erfüllen haben. Eine Aufsichtspflicht macht nur Sinn, wenn diese nicht nur durch betriebswirtschaftliche Aspekte geprägt ist.

Es ist zu begrüßen, dass die Kantone die Qualitätssicherung der Kurse übernehmen. Die Kontrolle der Lehrmittel kann in der Praxis aber nicht Aufgabe der Kantone sein. Die Anbieter der Lehrmittel bieten die Produkte schweizweit an, somit muss die Qualitätssicherung auch national stattfinden. Eine Delegation dieser Aufgabe, z.B. an die asa, ist somit vorzusehen/zwingend.

NW, OW

Die Überprüfung der Lehrmittel muss zwingend von einer zentralen Stelle für die ganze Schweiz vorgenommen werden. In der Praxis ist die Überprüfung der Qualität der Lehrmittel (Inhalt, Methodenkompetenz usw.) für die Kantone weder personell noch zeitlich umsetzbar. Weiter vertreiben die Anbieter ihre Lehrmittel in der ganzen Schweiz und sind darauf angewiesen, dass diese in allen Kantonen zugelassen sind. Auch Fahrschulen, welche die VKU-Kurse überkantonale anbieten, sind darauf angewiesen, dass sie für alle Teilnehmenden das gleiche Lehrmittel verwenden können.

SZ

Eine aufsichtsrechtliche Prüfung der VKU-Kurse und der verwendeten Lehrmittel durch die Kantone ist nicht praktikabel. Zudem würden kantonale Unterschiede bei der Prüfung der Lehrmittel bei den Kursanbietern zu Rechtsunsicherheiten führen. Die Qualitätsprüfung der VKU-Kurse und der verwendeten Lehrmittel hat von einer zentralen Stelle bzw. Organisation (z.B. Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter der Schweiz asa) aus zu erfolgen.

ZG

Die Qualitätssicherung der Kursinhalte sowie der Lehrmittel durch die Kantone ist aus Sicht der BFU dann gerechtfertigt, wenn dennoch eine schweizweite Homogenisierung und Standardisierung der Kursanforderungen im Sinne der Qualitätssicherung gewährleistet ist. Hierzu bieten sich folgende Massnahmen an:

BFU

a) Auditoren-Schulungen

Die kantonalen Auditorinnen und Auditoren müssen einheitlich, fundiert und rechtzeitig mit den neuen Inhalten des VKU geschult werden, damit sie die adäquate Implementierung der neuen Inhalte beurteilen können.

b) Kriterienkatalog zur Qualitätssicherung

Die Einhaltung der neuen Kursinhalte sollte mittels eines schweizweit einheitlichen Kriterienkatalogs (Checkliste) durch die Auditorinnen und Auditoren erfolgen. Der Kriterienkatalog muss auch Anforderungen an Vertiefungsgrad und Umfang der inhaltlichen Elemente sowie methodisch-didaktische Aspekte beinhalten. Diese Kriterien müssen regelmässig überprüft/auditert sowie die entsprechenden Sanktionen umgesetzt werden können.

c) Genehmigung der Lehrmittel

Im Rahmen der Arbeitsgruppe «Revision VKU» wurde eine Qualitätsprüfung der Lehrmittel durch ein Fachgremium gefordert. Dieser Vorschlag wurde leider verworfen. Diese Massnahme hätte dazu beigetragen, die Qualität der Wissensvermittlung sicherzustellen.

Art. 18 Abs. 6 hält neu ausdrücklich fest, dass die Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht nach Artikel 24 der Fahrlehrerverordnung vom 28. September 2007 die Qualität des Kurses über Verkehrskunde sowie der Lehrmittel kontrollieren. Sie können diese Tätigkeit an Dritte delegieren. L-drive Schweiz begrüsst dies explizit und ist auch bereit, die Kantone diesbezüglich zu unterstützen. Entsprechend müsste eine derartige Aufgabe von den Kantonen an ein schweizweites Gremium delegiert werden. Nur so kann die Qualitätssicherung der Kursinhalte sowie der Lehrmittel schweizweit vereinheitlicht werden.

L-drive

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

Kursveranstalter wahlweise auf andere Kursunterlagen zurück (Dokumentationen), so sind auch diese vorgängig zu prüfen.

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

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

Pour garantir l'uniformité de la formation à la conduite et des exigences, il est important que les contrôles de qualité s'effectuent dans un cadre défini au niveau fédéral, par des experts neutres et indépendants.

strasseschweiz

La proximité des tiers en question avec ceux qui enseignent les CTC risquerait de péjorer l'impartialité de leur surveillance. Les cantons ne devraient pas déléguer cette tâche.

SBV, **SBb**

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

Städteverband, sgv, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, VöV, NVB+NGF, **QAED**, **Gähler**

3.1.4 VKU als Bestandteil des Prüfungsstoffes der Basistheorieprüfung (Frage 4)

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

Quantitative Beurteilung

	JA	NEIN	Keine Stellungnahme / nicht betroffen	Anzahl Total	Anteil (%) JA	Anteil (%) NEIN
1 Kantone	23	3	0	26	88%	12%
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien			0	0	0%	0%
2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete ²²	0	0	0	0	0%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft			1	1	0%	0%
4 Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	3 ²³	0	2 ²⁴	5	60%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	9	2	3	14	64%	14%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	0	0	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1 ²⁵	0	1	2	100%	0%
5.5 Forschung und Lehre				0	0%	0%

²² Der Schweizerische Städteverband hat im Fragebogen bei allen 6 Fragen «JA» sowie «keine Stellungnahme/nicht betroffen» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder keine Stellungnahme/nicht betroffen handelt.

²³ Die KKPVS verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der ACVS, welche die Frage 4 mit «JA» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

²⁴ Die SVSP verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der KSSD, welche die Frage 4 mit «keine Stellungnahme/nicht betroffen» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

²⁵ Stellungnahme Schweizerische Unfallversicherung (SUVA) per Schreiben: «Wir haben die Änderungen im Rahmen der Teilrevision SSV und VZV geprüft. Wir begrüßen die geplanten Änderungen in der VZV.» Die Stellungnahme wurde bei Frage 4 als ein «JA» gewertet.

5.6 Übrige			1	1	0%	0%
5.7 Zusätzliche Adressaten VKU				0	0%	0%
6 Zusätzliche Stellungnahmen	4	2	2	8	50%	25%
Total	42	7	10	59	71%	12%

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)	
AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, Städteverband, ACVS, KKPks, asa, ACS, BFU, L-drive, Pro Velo, strasseschweiz, TCS, Velosuisse, VFAS, VCS, SBV, Swissdrive, Cyclä, FOR, Brunner, SBb	
Fragen zu Verkehrssinnbildung und zu den Assistenzsystemen sind sehr zu begrüßen. Damit werden der Verkehrskundekurs sowie die Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrssinnbildung gestärkt.	AI, AR, NW, SH, VS asa
Des mesures transitoires doivent être développées afin que les personnes qui ont déposé leur demande de permis d'élève jusqu'au 31.12.2025 puissent passer l'examen théorique et le cours de théorie de la circulation selon l'ancien régime.	FR
Cf. question 1 : l'avantage de la révision proposé réside dans le fait que le CTC fasse l'objet d'une vérification des acquis, lors de l'examen théorique. Il est donc absolument nécessaire, si le CTC est suivi avant la demande de permis d'élève, que les contenus des cours fassent partie intégrante de la matière d'examen théorique.	VD
Die VKU-Kurse werden im Zusammenspiel mit der Basistheorie gestärkt.	ZG
vgl. Bemerkungen unter Ziffer 5.	ZH
Der Grossteil der Korps fühlt sich nicht betroffen von dieser Fragestellung.	ACVS, KKPks
Es ist wichtig, dass die neuen Inhalte des VKU auch Bestandteil der Basistheorieprüfung werden, um die Relevanz des Gelernten sowie die Motivation der Zielgruppe, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen, zu erhöhen. Gerade die mangelnde Erfahrung und jugendliches Risikoverhalten sind die Hauptgründe für die hohe Unfallbelastung von Neulenkenden. Bei der Neugestaltung der Basistheorieprüfung ist zum Beispiel die Integration von Fragen zur Gefahrenwahrnehmung (Gefahrenwahrnehmungstest) ein wesentliches Element zur Senkung der Unfallzahlen bei Neulenkenden. Solche Tests werden in einigen europäischen Ländern bereits als wirksame Instrumente eingesetzt, um mangelnder Erfahrung entgegenzuwirken. Auch Fragen zu Fahrmotiven und Einstellungen, die zu einem sicheren Verkehrsverhalten beitragen, sowie zu den Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen sollten integriert werden.	BFU
Es ist wichtig, dass die neuen Inhalte des VKU auch inhaltlicher Teil der Basistheorieprüfung BTP werden. Nur so kann die Relevanz des Gelernten sowie die Motivation der Zielgruppe, sich mit diesen Themen auseinanderzusetzen, erhöht werden. Gerade die mangelnde Erfahrung sowie das jugendliche Risikoverhalten sind die Hauptgründe für die hohen Unfallraten von Neulenkenden. Bei der Neugestaltung der Basistheorieprüfung ist in diesem Sinne die Integration von Fragen zur Gefahrenwahrnehmung (Gefahrenwahrnehmungstest) ein wesentliches Element zur Senkung der Unfallzahlen bei Neulenkenden. Solche Tests werden in einigen europäischen Ländern bereits als wirksame Instrumente eingesetzt, um mangelnder Erfahrung entgegenzuwirken. Auch Fragen zu Fahrmotiven und Einstellungen (auf Grundlage der GDE-Matrix), die zu einem sicheren Verkehrsverhalten beitragen, sowie zu den Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen müssen integriert werden.	L-drive
Comme le dit le rapport explicatif, cette mesure permet de renforcer davantage le CTC, ce que nous saluons.	SBV, SBb
Inhalte des Kurses über Verkehrskunde in der Basistheorieprüfung abzufragen ist eine gute Möglichkeit den Kurs zu stärken. Wie bereits bei Frage 1 erwähnt, ist es aber essenziell das Niveau der Basistheorieprüfung anzuheben. Die Schwierigkeitsstufe der Basistheoriefragen müssen zwingend erschwert werden. Somit müssen die Teilnehmer aktiv am Kurs über Verkehrskunde teilnehmen und allenfalls zuhause das erlernte nacharbeiten. Somit wird der Kurs und die Basistheorie nachhaltiger und die Verkehrssicherheit wird gefördert. Dazu wäre es sinnvoll, die Prüfung inhaltlich zu den vier Blöcken aufzubauen.	Swissdrive

Erstrebenswert ist es auch eine andere Art der Fragen einzubauen, zum Beispiel Videoanalysen oder Verhaltensfragen mit Interpretationsspielraum. Die Prüfung kann somit moderner und Zeitgemässer gestaltet werden.

Grundsätzliche Ablehnung (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AG, GE, GL, AGVS, SVLT, Jung, Lohnunternehmer

Ausschlaggebend für diese Beurteilung ist der entstehende erhebliche Mehraufwand.

AG

Le cours de théorie à la circulation est pertinent quand l'élève est confronté à la route. L'explication sécuritaire pour réinstaurer une obligation de suivre ce cours avant l'examen théorique de base, ne tient pas compte de l'objectif pédagogique actuel d'appliquer la théorie à la conduite.

GE

Mit Verweis auf die obigen Ausführungen zu Punkt 1 und 2: Bei einer Beibehaltung des aktuell sinnvollen zeitlichen Regimes, wie die einzelnen Lernmodule zu absolvieren sind, stellt sich die Frage gar nicht.

GL

Diese Frage erübrigt sich nach unserer Position zur Frage 1.

AGVS, SVLT, Lohnunternehmer

Regeln sind Regeln. Es heisst Basistheorie. Verkehrssinnschulung gehört in die Praxis. In Deutschland ist sie versteckt in der Basistheorie vorhanden, aber dort ist auch der Besuch der Theorie vorgeschrieben und alle Themen greifen so ineinander.

Jung

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

Städteverband, sgv, KSSD, SVSP, auto-schweiz, Fussverkehr, VöV, NVB+NGF, QAED, Gähler

3.2 Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde VKUV (Frage 5)

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

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)
	JA	NEIN	Keine Stellungnahme / nicht betroffen	Total	JA	NEIN
1 Kantone	24	2	0	26	92%	8%
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien			0	0 ²⁶	0%	0%
2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete ²⁷	0	0	0	0	0%	0%
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	0	0	1	100%	0%
4 Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	3 ²⁸	0	2 ²⁹	5	60%	0%

²⁶ Die SVP hat sich folgendermassen per Schreiben geäußert: «Aus Sicht der SVP ist es mit Blick auf die Zukunft wichtig, dass Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme im praktischen Fahrunterricht verständlich vermittelt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.» Die Stellungnahme lässt sich nicht definitiv einer der drei Spalten (JA, NEIN, Keine Stellungnahme/nicht betroffen) zuordnen, weshalb sie nicht in die quantitative Beurteilung aufgenommen wurde.

²⁷ Der Schweizerische Städteverband hat im Fragebogen bei allen 6 Fragen «JA» sowie «keine Stellungnahme/nicht betroffen» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder keine Stellungnahme/nicht betroffen handelt.

²⁸ Die KKPKS verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der ACVS, welche die Frage 5 mit «JA» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

²⁹ Die SVSP verweist mit Schreiben auf die Stellungnahme der KSSD, welche die Frage 5 mit «keine Stellungnahme/nicht betroffen» beantwortet hat. Dies wird so berücksichtigt.

5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12 ³⁰	0	1	13	92%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	2	0	0	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1 ³¹	0	1	2	100%	0%
5.5 Forschung und Lehre			0	0	0%	0%
5.6 Übrige	1 ³²	1 ³³	0	2	50%	50%
5.7 Zusätzliche Adressaten VKU				0	0%	0%
6 Zusätzliche Stellungnahmen	4	6 ³⁴	1	11	36%	55%
Total	48	9	5	63	76%	14%

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, Städteverband, sgv, ACVS, KKKPS, asa, AGVS, ACS, auto-schweiz, BFU, Fussverkehr, L-drive, Pro Velo, SVLT, strasseschweiz, TCS, Velosuisse, VFAS, VCS, SBV, Swissdrive, Cyclo, FOR, QAED, SBb, Lohnunternehmer

Zu beachten gilt jedoch, dass der Lehrplan dadurch noch umfassender wird. Die Erfahrungen zeigen, dass bereits mit dem heutigen Umfang die Umsetzung im Unterricht eine Herausforderung darstellt.

AG

Der neue Inhalt ermöglicht einen «roten Faden» bei der Schulung der Assistenzsysteme (vom VKU bis zum WAB-Kurs). Das ist zu begrüßen - die Verwendung der Assistenzsysteme ist für die Verkehrssicherheit zentral. Die Anwendung und die Kenntnisse über die Grenzen der aktuellen Systeme kann nicht einfach vorausgesetzt werden. Sie müssen erarbeitet werden.

AI, AR, OW,
SH, VS
asa

Der Themenkatalog des überarbeiteten VKU ist sehr umfassend. Bei der Erarbeitung der Lehrmittel und der Unterrichtsmaterialien sind Priorisierungen und Gewichtungen vorzunehmen, so dass der Kurs nicht «überfrachtet»/«überladen» wird.

Neulenkende können auf diese Weise die FAS theoretisch kennenlernen und danach zeitnah sowie adäquat bei der praktischen Fahrausbildung anwenden.

GL

VSZ: Der neue Inhalt ermöglicht einen «roten Faden» bei der Schulung der Assistenzsysteme (vom VKU bis zum WAB-Kurs). Das ist zu begrüßen – die Verwendung der Assistenzsysteme ist für die Verkehrssicherheit zentral. Die Anwendung und die Kenntnisse über die Grenzen der aktuellen Systeme kann nicht einfach vorausgesetzt werden. Sie müssen erarbeitet werden. Der Themenkatalog des überarbeiteten VKU ist sehr umfassend. Bei der Erarbeitung der Lehrmittel und der Unterrichtsmaterialien sind Priorisierungen und Gewichtungen vorzunehmen, so dass der Kurs nicht «überfrachtet» wird.

NW

Kapo: Fahrassistenten- und Automatisierungssystem (FAS) sind zukunftsweisend und stellt die Nutzenden oftmals vor grosse Herausforderungen. Deshalb ist die Ausbildung auf diese Systeme in Zukunft ein Muss.

Die Integration der Themen Fahrassistenten- und Automatisierungssysteme wird sehr begrüßt. Der Kurs wird dadurch inhaltlich umfangreicher. Es stellt sich die Frage, ob alle Themen innerhalb 8 Stunden behandelt werden können oder ob es sinnvoller wäre, den Kurs auf 10 Stunden auszudehnen. Im Unterrichtsblock 2 sollte insbesondere auch die sogenannte Risikokompensation bzw. die drohende Nachlässigkeit aufgrund von FAS thematisiert werden.

SO

Der Themenkatalog des überarbeiteten Kurses über Verkehrskunde (VKU) ist sehr umfassend. Bei der Erarbeitung der Lehrmittel und der Unterrichtsmaterialien sind Priorisierungen und Gewichtungen vorzunehmen, so dass der Kurs nicht überladen wird.

TG

³⁰ Fussverkehr Schweiz hat bei der Frage 5 «JA» sowie «Nein» angekreuzt. Diese Stellungnahme kann bei der quantitativen Beurteilung nicht berücksichtigt werden, da nicht ersichtlich ist, ob es sich effektiv um eine Zustimmung oder eine Ablehnung handelt.

³¹ Stellungnahme Schweizerische Unfallversicherung (SUVA) per Schreiben: «Wir haben die Änderungen im Rahmen der Teilrevision SSV und VZV geprüft. Wir begrüßen die geplanten Änderungen in der VZV.» Die Stellungnahme wurde bei Frage 5 als ein «JA» gewertet.

³² Hindernisfreie Architektur hat bei der Frage 5 «JA» sowie «Nein» angekreuzt. Die Stellungnahme wird somit als «JA» und als «Nein» einmal gewertet, insgesamt aber nur als eine Stellungnahme gezählt.

³³ Hindernisfreie Architektur hat bei der Frage 5 «JA» sowie «Nein» angekreuzt. Die Stellungnahme wird somit als «JA» und als «Nein» einmal gewertet.

³⁴ Othmar Erhart hat als Privatperson eine Stellungnahme eingereicht, ohne den Fragebogen auszufüllen. Aus seiner Stellungnahme «Die Fahrassistentensysteme vertieft im Verkehrskundekurs zu behandeln, finde ich nicht optimal. Die Systeme im Fahrzeug anwenden und sinnvoll einsetzen, das muss das Ziel sein. Damit macht es mehr Sinn, diese im praktischen Unterricht zu schulen, denn die Anwendung unterscheidet sich von Fahrzeug zu Fahrzeug», ergeht, dass Herr Erhart mit der Integration des Themas Fahrerassistenten- und Automatisierungssysteme in den VKU nicht einverstanden ist. Dies wird als ein «NEIN» gewertet.

Wir unterstützen die Einbindung aktueller Themen wie Fahrassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS). Aufgrund des umfassenden Themenkataloges wird es herausfordernd, diese Themen aufgrund der zeitlichen Ressourcen adäquat zu vermitteln. Fahrassistenz- und Automatisierungssystem (FAS) sind zukunftsweisend und stellt die Nutzenden oftmals vor grosse Herausforderungen. Deshalb ist die Ausbildung auf diese Systeme in Zukunft ein Muss.	UR
Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist der Einbezug der FAS ins Ausbildungsprogramm zentral. Als Assistenzsysteme ist es wichtig, dass die Vorteile, aber auch die Grenzen dieser Systeme aufgezeigt bzw. erfahren werden können.	ZG
Die Inhalte und die damit verfolgten Ziele des neu gestalteten Verkehrsunterrichts sind zu begrüssen. Allerdings sind diese sehr abstrakt formuliert und der Erfolg des Verkehrskundeunterrichts wird wesentlich davon abhängen, dass <ul style="list-style-type: none"> - ein gutes Lehrmittel zur Verfügung steht, - die den Unterricht erteilenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer entsprechend geschult sind und - die Aufsicht resp. Qualitätssicherung funktioniert. Entsprechend stellen sich folgende Fragen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Gibt es in der breiten Palette der im Verkehrskundeunterricht zu vermittelnden Themen eine Unterscheidung zwischen obligatorischem Pflichtstoff und Themen, die nicht zwingend zu vermitteln sind? 2. Soll ein gesamtschweizerisch einheitliches / verbindliches Lehrmittel erarbeitet werden? 3. Wer konzipiert dieses Lehrmittel und ist ggf. eine inhaltliche Prüfung resp. Freigabe durch eine dafür bezeichnete Instanz (asa, astra) vorgesehen? 4. Wie wird bei Personen, die keine Landessprache sprechen oder auf die Gebärdensprache angewiesen sind, umgegangen? Werden für diese Personen spezifische Lehrmittel benötigt und wenn ja, wer konzipiert diese? 5. Wie wird die Ausbildung der Fahrlehrerschaft organisiert resp. wer zeichnet für diese inkl. Konzeption zuständig? 6. Ist eine Schulung für die Personen, die mittels Aufsicht die Qualitätssicherung besorgen notwendig und wenn ja, wer konzipiert diese resp. wer führt diese durch? 	ZH
Der Grossteil der Korps fühlt sich nicht betroffen von dieser Fragestellung.	ACVS, KKPKS
Das Erlernen des Umgangs mit Fahrassistenz- und Automatisierungssystemen ist in Anbetracht der technischen Entwicklungen bei den Fahrzeugen von grosser Bedeutung. Diesbezüglich weist der sgV darauf hin, dass dabei praktische Erfahrungen ebenso wichtig sind wie theoretische. Deshalb ist im Rahmen der Führerausbildung darauf zu achten, dass genügend praktische Erfahrungen mit Fahrassistenz- und Automatisierungssystemen gesammelt werden können. Denn der richtige Umgang mit diesen Systemen dient schlussendlich auch der Verkehrssicherheit.	sgv, VFAS
Der AGVS begrüsst die Erweiterung der zu vermittelnden Kenntnisse über FAS, damit die Kursteilnehmenden mit den FAS vertraut werden, zumal sich diese Technologien immer wie mehr etablieren.	AGVS
Fahrassistenzsysteme werden mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit in unseren Fahrzeugen. Deshalb ist es wichtig, dass die Handhabung dieser Systeme in der Fahrausbildung erlernt wird. Damit die Neulenkerinnen und Neulenker auch wissen, wie sehr die Assistenzsysteme sie beim Fahren unterstützen, sollten sie während der Fahrausbildung auch die Erfahrung machen, wie das Auto reagiert, wenn die Systeme ausgeschaltet sind.	ACS
Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass zur Steigerung der Verkehrssicherheit, die Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme im praktischen Fahrunterricht sprichwörtlich «erfahren» und erlebt werden können.	auto-schweiz
Fahrerassistenzsysteme (FAS) haben mittlerweile einen hohen Verbreitungsgrad in moderneren Fahrzeugen aller Preisklassen. Verschiedene sicherheitsrelevante FAS sind seit 2024 für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben. FAS haben ein hohes Unfallvermeidungspotenzial, können aber bei fehlendem Wissen und bei falscher oder missbräuchlicher Anwendung auch neue Gefahren schaffen. Das Wissen um die Chancen und Risiken im Umgang mit FAS ist heute für ein sicheres Führen von Autos und Motorrädern unerlässlich. Wichtiger Hinweis: Die BFU arbeitet derzeit gemeinsam mit der ZHAW und dem IPV an einem ASTRA-Forschungsprojekt zur «Wirksamkeit neuer Medien in der Fahrausbildung, Fahrweiterbildung und Führerprüfung» (MFZ_20_02G). Im Rahmen dieses Projekts werden drei Lerneinheiten in verschiedenen Medienformaten – Fahrsimulator, interaktives Tutorial und VR-Anwendung – mit Inhalten zu Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen (SAE-L2 und SAE-L3)	BFU

entwickelt und auf ihre Wirksamkeit überprüft und verglichen. Diese Lerninhalte basieren auf dem ASTRA-Forschungsprojekt «Sicherheitsrelevante Kompetenzen und Eignung für das Führen von (teil-)automatisierten Fahrzeugen SIKO4.0» (MFZ_20_02A_01). Das Projekt endet im Juli 2026. Es liegt auf der Hand, dass die gewonnenen Erkenntnisse aus diesen Forschungsarbeiten in die Umsetzung der VKU-Revision einfließen sollten.

Unterrichtsblock 3, 3.2 Kursablauf 2. Eigenschaften von Verkehrspartner/innen, Lerninhalte: *Risikofaktor Mischverkehr: nichtmotorisierte und motorisierte Verkehrsteilnehmende, unterschiedliche Verkehrsregelkenntnis und Verkehrserfahrung; Pflicht zur Rücksichtnahme gegenüber Kindern, Gebrechlichen und älteren Menschen sowie bei Fehlverhalten Dritter; Fahrtenplanung: Streckenwahl, Tageszeiten und Strassen, an und auf denen nicht nur viel Verkehr, sondern auch viele Kinder unterwegs sind; Vermeidungsstrategien.*

Fussverkehr

Hier muss ergänzen zwingend darauf hingewiesen werden, dass es nicht nur Verkehrskenntnisse und -erfahrungen sind, die beachtet werden müssen, sondern auch körperliche Eigenheiten, wie beispielsweise eine Sehbehinderung, eine Hörbehinderung, Hypersensitivität oder kognitiven Einschränkungen, etc. welche die Ursache für ungewohntes Verhalten im Verkehrsraum sein können. Dass diese Eigenheiten für Fahrzeuglenkende unter Umständen gar nicht erkennbar sind (Hörbehinderung). Es braucht ein Verständnis dafür, dass Menschen sehr unterschiedlich reagieren und dies teilweise auch aufgrund einer körperlichen Einschränkung.

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

L-drive

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

Lehrplan (Anhang zur Verordnung): Wir beantragen, unter Punkt 3 «Verhalten gegenüber Verkehrspartner/innen» ausdrücklich die Gefahr durch das Öffnen der strassenseitigen Türen von parkierten Autos und eine sichere Technik für das Öffnen aus den Niederlanden, den sogenannten «Holländergriff», zu erwähnen. Das Öffnen der Tür mit der rechten statt der linken Hand führt zu einer Drehung des Körpers nach links und damit einer besseren Einsehbarkeit des Strassenabschnittes hinter dem Fahrzeug. Leider geschehen immer wieder schwere Unfälle mit Velofahrenden, weil Autotüren unachtsam geöffnet werden (auch «Dooring» genannt). Der Holländergriff wird in den Niederlanden standardmässig gelehrt und soll in der gesamten EU Pflichtstoff für die Ausbildung von Fahrzeuglenkenden werden. In der Schweiz wird er von Polizei und Fachverbänden empfohlen. Mit der Erwähnung der Begriffe im Lehrplan kann der Holländergriff eine stärkere Verbreitung finden.

Pro Velo

Weil auch die Zeit zwischen Veloprüfung und Autofahrenlernen einige Jahre beträgt, wäre es im Sinne des besseren Verständnisses für den Veloverkehr nützlich, die velospezifischen Verkehrsregeln aufzufrischen. Wir beantragen, unter Punkt 4 «defensives Fahren» entsprechende Inhalte zu ergänzen.

Folgende weiteren Inhalte sollten explizit erwähnt werden:

Überholabstand 1.5 m zu Velofahrenden (Vgl. hierzu die laufende Schulwegkampagne <https://schulweg.ch/abstand/>)

Dass Velos im Kreisel in der Mitte fahren dürfen und sollen und diese im Kreisel nicht überholt werden sollen.

Die Einführung neuer, an die aktuelle Entwicklung angepasster Lerninhalte ist zu begrüßen.

SVLT, Lohnunternehmer

<p>Lehrplan (Anhang zur Verordnung): Wir beantragen, unter Punkt 3 «Verhalten gegenüber Verkehrspartner/innen» ausdrücklich die Gefahr des «Dooring» und das verkehrssicherere Öffnen der strassenseitigen Türen mit dem «Holländergriff» zu erwähnen. Das Öffnen der Tür mit der rechten statt der linken Hand führt zu einer Drehung des Körpers nach links und damit einer besseren Einsehbarkeit des Strassenabschnittes hinter dem Fahrzeug. Leider geschehen immer wieder schwere Unfälle mit Velofahrenden, weil Autotüren unachtsam geöffnet werden (sog. «Dooring»). Der Holländergriff wird in den Niederlanden standardmässig gelehrt und soll in der gesamten EU Pflichtstoff für die Ausbildung von Fahrzeuglenkenden werden. In der Schweiz wird er von Polizei und Fachverbänden empfohlen. Mit der Erwähnung der Begriffe im Lehrplan kann der Holländergriff eine stärkere Verbreitung finden.</p>	Velosuisse
<p>1. Lehrplan (Anhang zur Verordnung): Wir beantragen, unter Punkt 3 «Verhalten gegenüber Verkehrspartner/innen» ausdrücklich die Gefahr des «Dooring» und das verkehrssicherere Öffnen der strassenseitigen Türen mit dem «Holländergriff» zu erwähnen. Das Öffnen der Tür mit der rechten statt der linken Hand führt zu einer Drehung des Körpers nach links und damit einer besseren Einsehbarkeit des Strassenabschnittes hinter dem Fahrzeug. Leider geschehen immer wieder schwere Unfälle mit Velofahrenden, weil Autotüren unachtsam geöffnet werden (sog. «Dooring»). Der Holländergriff wird in den Niederlanden standardmässig gelehrt und soll in der gesamten EU Pflichtstoff für die Ausbildung von Fahrzeuglenkenden werden. In der Schweiz wird er von Polizei und Fachverbänden empfohlen. Mit der Erwähnung der Begriffe im Lehrplan kann der Holländergriff eine stärkere Verbreitung finden.</p>	VCS
<p>2. Generell über diesen konkreten Hinweis hinaus: Unfälle Innerorts nach Kollision von Auto mit FussgängerInnen/Velofahrenden nehmen anteilmässig laufend zu und bilden heute einen Unfallschwerpunkt im Unfallgeschehen. Die Sensibilisierung über gefährliche Situationen Auto/Velo/Fussverkehr und die entsprechenden Unfallvermeidungsstrategien kommen heute in der Verkehrskunde, wie auch in der theoretischen und praktischen Prüfung, noch zu kurz. Im Anhang der Erläuterungen wird dieses Anliegen insbesondere im Unterrichtsblock «Rücksichtnahme» aufgegriffen. Darüber hinaus soll sichergesellt werden, dass das sicherheitsrelevante Verhalten gegenüber dem Langsamverkehr auch in den Blöcken 2 «Verantwortung» und 4 «Strasseninfrastruktur und defensive Fahrweise» ausreichend einfließt.</p>	
<p>Eine grosse Chance zur Vermeidung schwerer Velo- und FussgängerInnenunfälle liegt auch im neu vorgeschlagenen Thema FAS, mit den folgenden Inhalten: Bedeutung der FAS für die Sicherheit der Insassen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, sowie Verständnis Funktionsweise und Systemgrenzen. Die Technik kann nur ihre Wirkung entfalten, wenn sie gekauft und konsequent angewendet wird.</p>	
<p>3. Wir begrüßen sehr, dass neu das Thema Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS) in die Kurse integriert werden. Allerdings darf dies nicht auf Kosten der Vermittlung anderer verkehrssicherheitsrelevanter Themen gehen. Eigentlich bräuchte es für die zusätzliche Thematik der FAS auch zusätzliche Ausbildungszeit, beispielsweise einen fünften Unterrichtsblock.</p>	
<p>Il est bon d'intégrer les systèmes d'automatisation et d'assistance à la conduite (SAC), mais nous regrettons que les accents mis sur ces derniers ainsi que sur l'attention aux défauts du véhicule, sur les abus de substances (alcool) ne laissent pas assez de place pour une sensibilisation aux usagers vulnérables de la route.</p> <p>Voir question suivante : nous allons nous référer à l'art. 6, al. 3 L'enseignement se fonde sur le plan d'enseignement visé dans l'annexe.</p>	SBV, SBb
<p>Ja, Hier sehen wir ein Problem mit dem jüngeren Teilnehmer (14,5 Jahre). Bis diese Kursbesucher den Lernfahrausweis für die Kategorie B beantragen können und somit den ersten Kontakt mit einem Fahrerassistenz- und Automatisierungssystem haben, vergeht viel zu viel Zeit. Daher ist der Kurs nicht nachhaltig genug für dieses Alter.</p>	Swissdrive
<p>Lehrplan (Anhang zur Verordnung): Wir beantragen, unter Punkt 3 «Verhalten gegenüber Verkehrspartner/innen» ausdrücklich die Gefahr des «Dooring» und das verkehrssicherere Öffnen der strassenseitigen Türen mit dem «Holländergriff» zu erwähnen. Das Öffnen der Tür mit der rechten statt der linken Hand führt zu einer Drehung des Körpers nach links und damit einer besseren Einsehbarkeit des Strassenabschnittes hinter dem Fahrzeug. Leider geschehen immer wieder schwere Unfälle mit Velofahrenden, weil Autotüren unachtsam geöffnet werden (sog. «Dooring»). Der Holländergriff wird in den Niederlanden standardmässig gelehrt und soll in der gesamten EU Pflichtstoff für die Ausbildung von Fahrzeuglenkenden werden.</p>	Cycla

In der Schweiz wird er von Polizei und Fachverbänden empfohlen. Mit der Erwähnung der Begriffe im Lehrplan kann der Holländergriff eine stärkere Verbreitung finden.

Diskussion: Assistenzsysteme nicht zu Lasten der Velofahrenden. Aber keinen zusätzlichen Tag.

Wir haben die anzupassenden und teils unverständlichen Stellen im Lehrplan zum VKU markiert und kommentiert (siehe nachfolgend).

FOR

Unterrichtsblock 1, Ziffer 1.1, Kompetenzen: Sie sind motiviert, sich vertieft mit den Verkehrsvorschriften, ihren Fahrmotiven, der Entwicklung ihres Verkehrssinns und der Sicherheit von Fahrzeugen sowie den Gefahren, die das Führen eines (schweren) Motorfahrzeuges beinhaltet, auseinanderzusetzen.

Unterrichtsblock 2, Ziffer 2.1, Auftrag an die Personen, die den Kurs durchführen, und Kompetenzen: Sie machen den Kursteilnehmenden bewusst, dass der bestimmungsgemässe und sichere Einsatz von Automatisierungs- und Fahrerassistenzsystemen (FAS)

...

Unterrichtsblock 2, Ziffer 2.2, 3. Verkehrssehen, FAS und Fahrstil: Sichtverhältnisse: Einfluss der Sichtverhältnisse auf die visuelle Wahrnehmung; FAS: Nutzen, Einsatz und Grenzen von FAS

Unterrichtsblock 4, Ziffer 4.2, 2.4: VOR- Analyse nirgends erklärt sowie Spalte rechts (Lerninhalte) unübersichtlich gestaltet

Wir befürworten, dass die Thematik der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS) in den VKU integriert werden sollen. Dabei sollte die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der positive Einfluss auf den Energieverbrauch/CO₂-Ausstoss thematisiert und in der Verordnung entsprechend explizit erwähnt werden.

QAED

Grundsätzliche Ablehnung (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

LU, VD, AG Velo der GRÜNEN (Pfister, Rohr, Dähler), Grossenbacher, Jung, Brunner, Gähler

Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme (FAS) sind zukunftsweisend und stellen die Nutzenden oftmals vor grosse Herausforderungen. Deshalb ist die Ausbildung auf diese Systeme in Zukunft ein Muss.

LU

FAS müssen im Rahmen der praktischen Fahrausbildung kennengelernt werden. Wenn der VKU vor der Theorieprüfung stattfindet, ist dies nicht ganz zielführend.

Cf. question 1.

VD

Par ailleurs, concernant la thématique des SAC : le fait de suivre une telle formation en vue d'obtenir la catégorie A1 (à partir de 14 ans ½) paraît prématuré. En effet, il peut s'écouler plus de 2 ans avant d'avoir l'âge prescrit de 17 ans pour la réalisation de course d'apprentissage avec des véhicules de la catégorie B qui peuvent être équipés de SAC. La théorie apprise lors du CTC risque de ne plus être suffisamment présente. Il serait en revanche utile d'instaurer des heures de pratiques obligatoires de conduite auprès d'un-e moniteur-trice qui pourrait aborder cette thématique des SAC.

Für unterschiedliche Fahrzeuge gelten zum Teil andere Regeln, das sollt thematisiert werden. Somit können zukünftige Fahrende auf unerwartetes Verhalten besser vorbereitet sein. Wenn bspw. ein Fahrrad anders fährt, dann kann es sein, dass es das darf.

AG Velo der GRÜNEN (Pfister, Rohr, Dähler), Grossenbacher, Brunner

Fahrerassistenzsystem und Automatisierungssystem sind bereits enthalten.

Jung

Zusätzlich vermitteln, dass für andere Verkehrsteilnehmende spezielle Verkehrsregeln gelten. Diese muss man nicht unbedingt alle kennen, aber man muss so vorsichtig fahren, dass es zu keinen Gefahrensituationen kommt, wenn sich ein anderer Verkehrsteilnehmender unerwartet (aber korrekt) verhält, und schon gar keine Selbstjustiz verüben, denn die anderen verhalten sich wahrscheinlich korrekt.

Gähler

Beispiele: Mit dem Velo in der Mitte der Fahrspur fahren (gem. Art. 8 Ziffer 4a/b VRV), nicht-beachten von für Veloverkehr nicht gültigen Rotlichtern (Art. 68 SSV)

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)
Städteverband, KSSD, SVSP, VöV, NVB+NG

Keine Stellungnahme mangels Zuständigkeit

KSSD

3.3 Bemerkungen (Frage 6)

Haben Sie weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?

Qualitative Beurteilung: Zentrale Aussagen und Anträge

JA (in Fragebogen «JA» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BS, FR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, Städteverband, asa, BFU, Fussverkehr, L-drive, VöV, VCS, SBV, Swissdrive, FOR, Jung, QAED, SBb

Als Ergänzung der Antwort zur Frage 3: Für die Audittätigkeit (Qualitätssicherung) müssen zwingend einheitliche Bewertungsgrundlagen (Rahmenbedingungen und Kriterien) in der VKUV geschaffen werden:

AG

- Was sind geeignete Unterlagen und welches sind die wichtigsten Inhalte, die den Teilnehmenden abgegeben werden müssen?
- Wie muss das Lehrmittel aufgebaut sein?
- Welche Inhalte muss das Lehrmittel aufweisen?
- Wann ist ein Nachaudit notwendig?
- Wer schult die Auditorinnen und Auditoren, damit eine einheitliche Umsetzung angestrebt werden kann? (Fahrschulen operieren teilweise kantonsübergreifend) alte muss das Lehrmittel aufweisen?

Zur Umsetzung und Anpassung der Systeme wie auch Schulung der Verkehrsexperten/-innen sollte eine Vorlaufzeit von 16 Monaten gewährt werden.

AI

Die Umsetzung benötigt Zeit. Neben der Anpassung der Systeme müssen die VerkehrsexpertInnen geschult werden. Nach der Erarbeitung der neuen Lehrmittel ist ebenfalls Zeit für die Qualitätskontrollen einzuplanen. Dazu ist eine Vorlaufzeit von 16 Monaten erwünscht. Bei der Abfolge der Unterrichtsblöcke empfehlen wir nur in Ausnahmefällen eine Änderung der Abläufe (Resümee in Block 4 daher zwingend letztes Modul).

AR

Der Regierungsrat des Kantons Bern macht folgende Lösung beliebt:

Die Antragstellenden werden verpflichtet für den Sehtest, den VKU- und den Nothelferkurs die AHV-Nummer anzugeben, um sich zu identifizieren. Das Antragsformular soll auch elektronisch abgebildet werden können, um eine durchgängige digitale Prozessgestaltung zu ermöglichen. Die Bestätigung durch gesetzliche Vertreter wird nur noch durch eine Selbstdeklaration (Checkbox) abgeholt. Die Personenidentifikation kann mittels elektronischem Datenabgleich mit GERES erfolgen und soll anlässlich dem Besuch beim Optiker, dem VKU-Kurs, dem Nothelferkurs sowie bei der Theorieprüfung physisch erfolgen. Entsprechend ist sie auf dem Formular nicht mehr erforderlich.

BE

Art. 11 VZV und der Anhang 4 sollen so angepasst werden, dass künftig eine durchgehend digitale Datenerfassung ermöglicht wird. Der Regierungsrat bittet darum, dies zusätzlich in die aktuelle VZV-Anpassung aufzunehmen.

Art. 4 OCTC

La disponibilité de WC ainsi que l'aménagement de la salle avec du mobilier destiné à un usage pédagogique doivent être exigés.

FR

Die Übergangsbestimmung ist aus unserer Sicht zu streng. Wenn ein Kandidat/eine Kandidatin sich vor Inkrafttreten der Änderung zur theoretischen Prüfung anmeldet, diese aber nach Inkrafttreten stattfindet, dürfte er/sie diese nicht absolvieren. Dies würde zu der absurden Situation führen, dass sich der Kandidat/die Kandidatin zwar anmelden kann, aber am Termin nach Hause geschickt würde.

LU

Wir schlagen daher vor, dass sich die Übergangsbestimmung nicht an der Prüfung orientiert, sondern an der Prüfungsanmeldung. Sollte der Kandidat/die Kandidatin die Prüfung nicht bestehen, müsste er/sie vor einer erneuten Anmeldung den VKU absolvieren. Gegebenenfalls kann als Alternative auch eine Übergangsfrist von 1 bis 3 Monaten zweckdienlich sein.

Nous estimons qu'il faut laisser la possibilité de suivre le cours CTC sur 2 jours (comme actuellement). En effet, les élèves suivent des cours lors de leurs études sur des journées complètes et ils sont capables d'assimiler la matière étudiée malgré tout. Il n'y a donc pas de distinction à faire pour le cours CTC.

NE

Il faut par ailleurs prendre en compte les personnes qui sont domiciliées dans des zones éloignées et doivent se déplacer, en général le soir, sans pouvoir compter sur les transports publics.

Enfin, c'est une excellente chose pour la sécurité routière d'organiser les cours CTC avant l'examen théorique. Pourquoi ne pas aller encore plus loin, pour les catégories A et A1, en obligeant un cours pratique de la conduite d'une durée minimale de 8h avec un moniteur avant de pouvoir circuler seul sur la route ?

1) Die Reihenfolge 1-2-3-4 sollten eingehalten werden müssen. Die willkürliche Reihenfolge macht auch im aktuellen VKU keinen Sinn; Lektion 8 ist heute schon eine Zusammenfassung über den gesamten Kurs.

NW

2) Die Aufteilung in vier Blöcke (an vier verschiedenen Tagen) ist wieder ein Rückschritt. Viele Fahrschulen bieten den Kurs als Halbtages-Programm (z.B. Samstagvormittag) an, was durchaus Sinn macht. Viele Weiterbildungsstätten bieten solche Halbtageseschulungen an. Allerdings sollte hier eine zeitliche Begrenzung bei Abendkurse eingebaut werden. (z.B. Nachtsperre 22:00-06:00 Uhr)

1) Die Reihenfolge 1-2-3-4 sollten eingehalten werden müssen. Die willkürliche Reihenfolge macht auch im aktuellen VKU keinen Sinn; Lektion 8 ist heute schon eine Zusammenfassung über den gesamten Kurs.

OW

2) Die Aufteilung in vier Blöcke (an vier verschiedenen Tagen) ist wieder ein Rückschritt. Viele Fahrschulen bieten den Kurs als Halbtages-Programm (z.B. Samstagvormittag) an, was durchaus Sinn macht. Viele Weiterbildungsstätten bieten solche Halbtageseschulungen an.

Die gewünschte Anpassung, den VKU vor der Theorieprüfung zu absolvieren, generiert sehr grosse Anpassungen in den Systemen der Strassenverkehrsämter (Cari und VKU/PGS by Sari). Speziell für die Abteilung Verkehrszulassung könnte ein massiver Mehraufwand entstehen, ausser die Erstellung der Zulassungskarte für die Theorie wird auf irgendeine Art in Cari automatisiert erstellt und versendet (analog FAP to FAK).

SG

Die Umsetzung benötigt Zeit. Neben der Anpassung der Systeme müssen die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten geschult werden. Nach der Erarbeitung der neuen Lehrmittel ist ebenfalls Zeit für die Qualitätskontrollen vorzusehen. Dazu ist eine Vorlaufzeit von 16 Monate erwünscht.

SH, TG

Bei der Abfolge der Unterrichtsblöcke empfehlen wir nur in Ausnahmefällen eine Änderung der Abläufe (Resümee in Block 4 daher zwingend letztes Modul).

Der Bereich Qualitätssicherung ist in der VKUV nicht geregelt, dies sollte noch nachgeholt werden.

SO

1) Die Reihenfolge der Blöcke 1-2-3-4 soll eingehalten werden müssen. Die willkürliche Reihenfolge macht schon heute keinen Sinn. So ist beispielsweise in der letzten Lektion von Block 4 ein Rückblick über den ganzen Kurs enthalten.

SZ

2) Die Aufteilung auf vier Blöcke ist ein Rückschritt. Bereits heute bieten viele Fahrschulen den Kurs in zwei Halbtagen an, was durchaus sinnvoll ist. So ist die Aufnahmefähigkeit der Teilnehmenden beispielsweise an einem Samstagvormittag höher als nach einem (strengen) Arbeitstag während zweier Lektionen am Abend.

Attenzione alle tempistiche, diversi programmi informatici devono essere modificati (cari, sari, ecc). Gli enti che erogano i corsi hanno bisogno di tempo per aggiornare/modificare il proprio materiale di insegnamento.

TI

Validité du cours : tel que relevé à la question 1, il n'y a pas de lien entre la demande de permis d'élève et le suivi du CTC ; ainsi, celui-ci pourrait être suivi 3 ans avant une demande de permis d'élève effective et donc la personne pourrait ne plus avoir les connaissances suffisantes. Ainsi, il paraît nécessaire que le CTC ait une durée de validité limitée (3-6 mois par exemple), ce qui obligerait le candidat à demander son permis d'élève conducteur dans un délai raisonnable et donc à « mettre en pratique » les acquis du CTC.

VD

CTC : conformément à la réponse n° 1, le cours de théorie de circulation devrait être scindé en deux phases distinctes. Cette scission devrait alors figurer dans la nouvelle ordonnance de l'OFROU sur le cours de théorie de la circulation (P-OCTC).

Art. 2 al. 1 let. b P-OCTC : selon le rapport explicatif, *les futurs moniteurs de conduite peuvent exécuter des CTC, pour autant qu'ils soient accompagnés, dans le cadre de leur stage de formation, dans le sens d'une mesure d'amélioration de la formation, par des titulaires d'une autorisation requise à cette fin (lettre b). L'accompagnement visé ici implique que ladite personne (mentionnée à la lettre a) soit elle aussi continuellement présente. Un accompagnement consistant à échanger quotidiennement avec le futur moniteur de conduite, par exemple, ne suffit donc pas. Le nombre maximum de douze participants admis pour le CTC*

ne doit pas s'en trouver augmenté. Or, cela ne ressort pas de cet article ni de l'art. 7 al. 2. Cela doit être précisé.

Art. 5 al. 1 let. a OCTC : adapter la version française, par exemple en mentionnant :

La salle de cours doit contenir notamment :

a. Les moyens didactiques utilisés

b. Divers moyens d'enseignement permettant un travail interactif

La mise en œuvre prend du temps. En plus de l'adaptation des systèmes, il faut impérativement former les expertes et experts de la circulation. Une fois les nouveaux moyens didactiques élaborés, il faudra également prévoir du temps pour les contrôles de qualité. Un délai de 16 mois est souhaitable à cet effet.

VS

En ce qui concerne l'enchaînement des blocs d'enseignement, nous ne préconisons un changement d'ordre qu'à titre exceptionnel (le bloc 4 contient un résumé et doit donc obligatoirement être le dernier module).

L'art. 11 de l'OAC et l'annexe 4 doivent être adaptés de manière à permettre à l'avenir une saisie numérique des données sur toute la ligne. Nous demandons que cela soit ajouté à l'adaptation actuelle de l'OAC. Il s'agit d'une base importante pour pouvoir recueillir les premières expériences concernant l'introduction de l'eID.

Antrag zu Art. 6 Abs. 1 und 2 E-VKUV: Die Abs. 1 und 2 seien so anzupassen, dass an Samstagen zwei Unterrichtsblocke stattfinden können und während der Woche Lektionen längstens bis 22.00 Uhr erteilt werden dürfen.

ZG

Begründung: Halbtagschulungen an einem Samstagmorgen sollen wieder möglich sein. Zu begrenzen ist die Unterrichtszeit am Abend.

Antrag zu Art. 7 Abs. 1 E-VKUV: Abs. 1 sei so anzupassen, dass die Unterrichtsblocke zwingend in der Reihenfolge 1 – 4 zu absolvieren seien.

Begründung: Es macht wenig Sinn, wenn im VKU-Kurs Teil 4 ein Rückblick über die Unterrichtsblocke 1 – 4 gemacht wird, wenn nur die Reihenfolge des Unterrichtsblocks 1 vorgeschrieben ist.

Die Umsetzung des neuen Prozesses wird einen nicht zu unterschätzenden Aufwand bei den Zulassungsbehörden (neue Prüfungen, intensivere Kontrollen, Schulung) und bei der Fahrlehrerschaft (Schulung, Instruktionsmaterial) im Rahmen der Vorbereitung und der Umsetzung bedeuten. Wir stellen deshalb in Frage, ob dies bis zu Beginn des Jahrs 2026 in der notwendigen Qualität bewältigt werden kann.

ZH

In zahlreichen Kantonen sind bereits oder werden aktuell die Rechtsgrundlagen geschaffen, die durchgängig digitalisierte Verwaltungsverfahren ermöglichen oder sogar vorschreiben. Unseres Erachtens sollte die Gelegenheit der vorliegenden Revisionsvorlage genutzt werden, Art. 11 VZV so anzupassen, dass auf kantonaler Ebene diese Verfahren auch digital durchgeführt werden können.

Ein besonderes Augenmerk bei der Vorlage ist dem Übergangsrecht zu schenken. So sollte in der Verordnung klar geregelt werden, dass der neue Prozess zum Erlangen des Lernfahrausweises nur auf Verfahren zur Anwendung gelangt, bei welchen das Gesuch um Erteilung des Lernfahrausweises nach dem 1. Januar 2026 gestellt worden ist. Die vor resp. bis zum 31. Dezember 2025 gestellten Gesuche werden nach dem bisherigen Verfahren abgewickelt. Eine Vermischung von bisherigem und neuem Verfahren muss vermieden werden. Dies muss in Art. 151q VZV klar zum Ausdruck kommen.

Die Umsetzung benötigt Zeit. Neben der Anpassung der Systeme müssen die Verkehrsexpert*innen geschult werden. Nach der Erarbeitung der neuen Lehrmittel ist ebenfalls Zeit für die Qualitätskontrollen vorzusehen. Dazu ist eine Vorlaufzeit von 16 Monate erwünscht. Bei der Abfolge der Unterrichtsblocke empfehlen wir nur in Ausnahmefällen eine Änderung der Abläufe (Resümee in Block 4 daher zwingend letztes Modul).

asa

Die BFU begrüsst den mit dieser Teilrevision vollzogenen Schritt zur zeitlichen Abfolge von VKU und Basistheorieprüfung, aber insbesondere die längst überfällige inhaltliche Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen für die Fahrausbildung.

BFU

Mit der stärkeren Gewichtung der eigenen Fahrmotive, der Gefahrenlehre sowie der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme werden wesentliche Aspekte für ein sicheres Fahrverhalten gefördert und somit die Verkehrssicherheit erhöht.

Eine Überprüfung der Lerninhalte und Vermittlungsmethoden von (neuen) Kompetenzanforderungen u. a. im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren sollte konsequent und

regelmässig über alle bestehenden Gefässe der Fahrausbildung und Führerprüfung erfolgen (VKU, Basistheorieprüfung, praktische Fahrprüfung, WAB-Kurse). Die o. g. Forschungserkenntnisse sind dafür eine sinnvolle Grundlage.

Der BFU ist bewusst, dass die Erweiterung der Inhalte den bestehenden Zeitrahmen des VKU zusätzlich beansprucht. Es ist daher zu prüfen, ob auf einige bestehende Kursinhalte zugunsten neuer Lerninhalte verzichtet werden kann oder ob sie in Form eines Selbststudiums auszulagern sind.

Die BFU beschäftigt sich seit vielen Jahren intensiv mit der inhaltlichen und methodischen Gestaltung der verschiedenen Gefässe der Fahrausbildung und Führerprüfung und kann für die Erarbeitung, Weiterentwicklung und Umsetzung bestehender sowie ergänzender Hilfsmittel, Checklisten, Auditorenschulungen etc. fachliche Unterstützung anbieten.

Art. 4, Kurslokal

Fussverkehr

Unter Berücksichtigung des BehiG ist dringend in die Auflistung aufzunehmen, dass das Kurslokal rollstuhlgängig sein muss und über ein rollstuhlgerechtes WC verfügen muss.

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

L-drive

Wir beantragen daher,

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

Begründung:

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

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

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

- Einfluss Gangwahl; Eco-Modus
- Beschleunigung
- Gaspedalstellung
- Berg- / Talfahrt
- Vorausschauen / Abstand
- Schubabschaltung
- Segeln
- Schwung nutzen
- Konstantfahrt.

Aus dem VöV Forschungsprojekt Sicherheit bei Bahnübergängen werden derzeit konkrete Massnahmen zur Sensibilisierung und Verhaltensschulung der Strassenverkehrsteilnehmer abgeleitet und in Zusammenarbeit mit Strassenvertretern für die Integration in den VKU bzw. deren Richtlinien vorbereitet.

VöV

Beim Thema «Nachweis der theoretischen Kenntnisse» ist, im Vergleich zur detaillierten Auflistung unter Ziffer 1.2.4, zu prüfen, ob nicht unter der Ziffer 1.2.1 oder 1.2.2, auf die erhöhten

Risiken und damit verbundenen grossen Vorsicht beim Befahren von Bahnübergängen aufmerksam zu machen wäre (Verhindern des Stehenbleibens auf dem Bahnübergang, lange Bremswege von Zügen).	
Wir begrüssen ausdrücklich, dass der VKU als Präsenzunterricht und nicht online durchgeführt wird (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 3).	VCS
Nous nous référons à l'art. 6, OCTC Alinéa 1 :« Le cours de théorie de la circulation est composé de quatre blocs d'enseignement ». L'al. 3 fait référence à « l'enseignement qui se fonde sur le plan d'enseignement visé dans l'annexe ». <u>Nous proposons une modification de terme du Bloc d'enseignement 3 : respect d'autrui</u> Dans la colonne nommée « besoins des divers usagers de la route », il est indiqué que « les participants sont disposés à faire preuve de <u>courtoisie</u> envers les groupes d'usagers de la route les plus exposés et vulnérables ». Or, il n'est pas question de ne faire preuve que de <u>courtoisie</u> envers nous. Conformément à l'art. 26 al. 2 LCR qui décrète que « Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, (...) », nous refusons le terme de courtoisie puisqu'il s'agit bien plus, pour les conducteurs, de faire preuve de prudence. Voici notre proposition de modification : Dire plutôt : Les participants au cours théorique sauront qu'ils devront observer et interpréter le comportement des autres usagers de la route, afin d'y adapter leur conduite en temps voulu. Ils ont une responsabilité accrue surtout envers les usagers de la route vulnérables (enfants, (...) et motocyclistes) ainsi que les personnes âgées ou infirmes, <u>en particulier les aveugles et les malvoyants porteurs de la canne blanche</u> , ainsi que dans les situations dans lesquelles des usagers de la route pourraient ne pas se comporter correctement.	SBV, SBb
Art. 6 Abs. 1 Um die umfangreichen und fordernden Inhalte des Lehrplans nachhaltig aufnehmen zu können, benötigen die Teilnehmer Zeit das Gelernte zu verarbeiten. Deswegen unterstützen wir die Änderung, dass der Kurs in vier Unterrichtsblöcke aufgeteilt und an verschiedenen Tagen besucht werden muss.	Swissdrive
Wir haben die anzupassenden und teils unverständlichen Stellen im Lehrplan zum VKU markiert und kommentiert (s. Kommentar FOR bei Frage 5)	FOR
Versetzen Sie sich in einen 15 Jährigen. Der hat bei Gott andere Sorgen. Schulabschluss, Lehre usw. Es wird ihn nicht interessieren. Er nagt an der Theorieprüfung und und und. Ausserdem hat er kein Geld, Mami und Papi zahlen schon. Meine Erfahrung ist dazu ist schlecht. Es hat keinen Wert. Kein einziger Schüler, den ich je gefragt habe, war glücklich mit den heruntergesetzten Altersvorgaben. Sie selbst sehen die Probleme, wir anerkennen ihre Meinung nicht. Freude haben nur 16jährige mit ihren 125ern. Leider werden viele nicht mehr 18 Jahre alt. Sie sehen die Gefahren nicht! Daran ändert auch nichts, wenn der VKU noch früher stattfindet.	Jung
Im Anhang 11, Ziffer II. 1.2.4, Mindestanforderungen, Prüfung der Basistheorie, werden zu prüfende Regeln für die umweltfreundliche Benützung des Fahrzeugs (umweltschonendes und verbrauchsarmes Fahren, Lärmvermeidung) aufgeführt. Eine Aktualisierung und Ergänzung der aufgeführten Themen ist angezeigt. So fehlen z.B. folgende Punkte: vorausschauende Fahrweise, Abstand halten, Schwung nutzen, gleichmässiges Fahren, Berg- und Talfahrt, Massnahmen vor der Fahrt (z.B. Reifenwahl, Reifendruck). Zudem fehlen Hinweise zu Regeln für Fahrzeuge mit automatischen Getrieben und Elektrofahrzeuge (z.B. Eco-Modus, Segeln, Rekuperieren, Laden).	QAED
NEIN (in Fragebogen «NEIN» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert) BL, GE, GL, GR, JU, UR, sgv, ACVS, KKPKS, AGVS, ACS, auto-schweiz, SVLT, strasseschweiz, TCS, Velosuisse, VFAS, Lohnunternehmer	
Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)	
Städteverband , KSSD, SVSP, Pro Velo, NVB+NGF, Gähler	

Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung

Abkürzung	Bezeichnung
1. Kantone	
ZH	Kanton Zürich
BE	Kanton Bern
LU	Kanton Luzern
UR	Kanton Uri
SZ	Kanton Schwyz
OW	Kanton Obwalden
NW	Kanton Nidwalden
GL	Kanton Glarus
ZG	Kanton Zug
FR	Kanton Freiburg
SO	Kanton Solothurn
BS	Kanton Basel-Stadt
BL	Kanton Basel-Landschaft
SH	Kanton Schaffhausen
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
SG	Kanton St. Gallen
GR	Kanton Graubünden
AG	Kanton Aargau
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
NE	Kanton Neuenburg
GE	Kanton Genf
JU	Kanton Jura
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
Städteverband	Schweizerischer Städteverband
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	
SAV	Schweizerischen Arbeitgeberverband
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband
5. Weitere interessierte Kreise	
5.1 Interkantonale Organisationen	
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten der Schweiz
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren der Schweiz
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	
ACS	Automobil Club der Schweiz
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz

Abkürzung	Bezeichnung
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz
L-drive	Schweizerischer Fahrlehrerverband
Pro Velo	Pro Velo Schweiz
RoadCross	RoadCross Schweiz
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
strasseschweiz	Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
TCS	Touring Club Schweiz
Velosuisse	Verband der Schweizer Fahrradlieferanten
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	
SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband
Swissdrive	Organisation Swissdrive
5.4 Versicherungswesen	
NVB+NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz & Nationaler Garantiefonds Schweiz
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
5.6 Übrige	
Hindernisfreie Architektur	Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur
6. Weitere interessierte Kreise	
AG Velo der GRÜNEN	AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich (Corsin Pfister, Markus Rohr, Sarah Dähler)
AG Velo der SP	AG Velo der SP der Stadt Zürich (Sandro Gähler)
Brunner	Paul Brunner
Cycla	Die Schweizer Velo-Allianz
Erhart	Othmar Erhart
FOR	Forensisches Institut Zürich
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
Jung	Gaby Jung
Lohnunternehmer	Verband Lohnunternehmer Schweiz
QAED	Quality Alliance Eco-Drive
SBb	Schweizerischer Blindenbund