

Meinung der Dachverbände

Das Fahrlehrer-Magazin hat bei den Dachverbänden SFV und FRE nachgefragt, was schiefgelaufen ist.



SFV-Präsident
Dr. Michael Gehrken

FLM: Warum sind viele Vorschläge der Fahrlehrerschaft trotz intensiver Beteiligung bei der Vernehmlassung zu OPERA-3 nicht berücksichtigt worden?

SFV-Präsident Dr. Michael Gehrken: Letztlich sind die fachliche Expertise und die berechtigten Einwände resp. Änderungsvorschläge der Fahrlehrerschaft und des SFV wohl bewusst geopfert worden, weil die Fahrlehrer in diesem ganzen Prozess das schwächste Glied waren. Dass dem nach wie vor so ist, ist wohl auch ein wenig selbstverschuldet: Die Fahrlehrerschaft hat sich zu lange zu wenig homogen gezeigt und eher den Eindruck erweckt, als wisse man selbst nicht, was man wolle. Daran konnte auch der Umstand nichts mehr ändern, dass sich der SFV gerade im Rahmen von OPERA-3 in den letzten zwei Jahren sehr intensiv mit der FRE abgesprochen und gemeinsame Positionen erarbeitet hat. Effektiv kam dann noch dazu, dass der SFV zum Sündenbock für politische Aktionen gemacht wurde, die gar nicht aus seiner Küche stammten. Beim Bund hat man den SFV für den Vorstoss von Hans Wicki verantwortlich gemacht, der im SVG das Mindestalter von 18 Jahren verankern wollte, was die vorgezogene Fahrpraxis und die Senkung für den Erwerb des Lernfahrausweises auf 17 Jahre verhindert hätte. Damit wäre OPERA-3 insgesamt wirkungslos gewesen, weshalb sich die Bundesbehörden offensichtlich in einer Art Trotzreaktion auch gegen die unzweifelhaft berechtigten sachlichen Anliegen der Fahrlehrerschaft gestellt haben. Es wird sich zeigen, wie sich dies jetzt auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Welches sind für dich die wichtigsten Änderungspunkte bei den Ausführungsbestimmungen zu OPERA-3?

Zuallererst geht es nicht um die Ausführungsbestimmungen, sondern um Korrekturen an der beschlossenen Revision selbst – und zwar relativ schnell. Ich denke hier an die Übergangsbestimmungen, die der Fahrlehrerschaft wie auch den WAB-Kursanbietern überhaupt keine Möglichkeit geben, auf die Umstellung zu reagieren. Kommt hinzu, dass – wie richtig festgestellt – eine Reihe von Detailfragen nach wie vor offen sind, da sich gewisse Bestimmungen teilweise sogar widersprechen oder keine klaren Regelungen bestehen. Diese müssen in den Detailbestimmungen präzisiert werden. Dazu zählen u. a. folgende Punkte:

- Die Anforderungen an Begleitpersonen und evtl. sogar an das benutzte Fahrzeug bei Fahrschüler/innen unter 18 Jahren muss geklärt werden. Es ist sicherzustellen, dass nicht «Pseudo-Fahrlehrer/innen» aktiv werden und hier ein neues Geschäftsmodell sehen, welches dem Berufsstand und der Verkehrssicherheit schadet.
- Der Art. 3 der Fahrlehrerverordnung ist in diesem Punkt völlig mangelhaft formuliert. Da bei künftigen Fahrschüler/innen mit mehr Fahrerfahrung gerechnet werden kann, ja muss, und ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe verwendet werden darf, müssen bei der praktischen Führerprüfung der Kat. B die Anforderungen entsprechend und deutlich verschärft werden.
- Zudem war bisher in Art. 27c Abs. 2 definiert, dass das ASTRA Weisungen über die Gestaltung der Weiterausbildungskurse erlässt. Diese Regelung gibt es nicht mehr. Was bedeutet dies nun? Sind die WAB-Anbieter nun

frei in der Ausgestaltung und Durchführung, was dem Wildwuchs und der Willkür Tür und Tor öffnen würde? Oder bestehen diesbezüglich noch Vorgaben? Diese und andere Fragen sind detailliert zu klären.

Was sind deine Erwartungen an die für die Umsetzung von OPERA-3 zuständigen Ämter und Organisationen?

Dass sie die Expertise der Fachleute und die begründeten Befürchtungen der Fahrlehrerschaft aus der Praxis ernst nehmen. Ansonsten droht die gesamte Übung – nach 10 Jahren Vorarbeit und bürokratischem Leerlauf – tatsächlich zum Rohrkrepiere zu werden. Spätestens wenn sich die Unfallzahlen bei den Junglenkern verändern sollten. Letztlich geht es also darum, eine total verunglückte Revision mit Korrekturen halbwegs noch alltagstauglich zu machen, damit die Revision ihrem Anspruch, eine Optimierung der Fahrausbildung zu sein, auch nur ansatzweise nachkommt.

Gibt es auch positive Aspekte für die Fahrlehrerschaft und die Moderatoren?

Nun, die Fahrlehrerschaft und die Moderatoren werden sich wohl in Zukunft kaum mehr ein schlechtes Gewissen machen müssen, wenn die Entwicklung bei der Verkehrssicherheit in die falsche Richtung läuft resp. keine Verbesserungen mehr erreicht werden. Hierfür müssen andere die Verantwortung übernehmen. Für die Fahrlehrerschaft und den SFV bietet gerade auch dies eine gewisse Chance: Indem wir uns konsequent mit unserer Expertise für die Verkehrssicherheit und die Unfallprävention einsetzen und unsere Verbandsstrategie darauf ausrichten, schaffen wir einen unverwechselbaren USP für die Zeit, wenn das Pendel wieder zurückschlägt. Und dass es Korrekturen geben wird, davon bin ich überzeugt.

Warum wurden – trotz intensiver Bemühungen – viele Vorschläge der Fahrlehrer nicht berücksichtigt?

Jean-Bernard Chassot: Die Vorschläge der Fahrlehrer wurden vom ASTRA bei der Ausarbeitung von OPERA-3 nicht berücksichtigt, weil die Fahrausbildung und die Verhütung von Verkehrsunfällen seit der Verschiebung des Parlaments nach rechts im Jahr 2015 von der Politik nicht mehr genügend unterstützt werden. Die Kosten für den Führerschein werden von bestimmten Politikern ununterbrochen in Verruf gebracht, selbst von denen, die das ASTRA und den zuständigen Minister stark beeinflusst haben (Antrag Wasserfallen – 12.3421, Interpellation Reynard – 14.3981).

Welche Punkte der Durchführungsbestimmungen von OPERA-3 sind für dich am wichtigsten?

Es ist wichtig, dass die Berufsgenossenschaft für die Ausarbeitung der Richtlinien für die Grundfahrausbildung, die Zusatzausbildung neuer Fahrer und die vorgezogene Fahrausbildung mit 17 Jahren mit am Diskussionstisch sitzt, damit diese Themen dazu führen, dass die Ziele in Sachen Strassensicherheit und Unfallverhütung erreicht werden, und nicht dazu, dass die Kosten für den Führerschein gesenkt werden.

Wo sind Änderungen notwendig?

Änderungen müssen bei der Durchführung der Fahrprüfungen vorgenommen werden, damit



Direktor des Westschweizerischen Fahrschulverbandes FRE

das aktuelle Strassensicherheitsniveau beibehalten werden kann und nicht zurückgeht. Die Schweiz wurde vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) für ihre Bemühungen und ihr Durchhaltevermögen bei der Verbesserung der Strassensicherheit im Jahr 2017 ausgezeichnet und es wäre bedauerlich, wenn dieses hohe Sicherheitsniveau auf den schweizerischen Strassen nicht beibehalten werden könnte. Die Fahrprüfung muss zweckdienlicher sein und es bedarf einer intensiveren Bewertung der Verhaltensweisen im Strassenverkehr.

Und was sollte angepasst und geregelt werden?

Was heute dringend angepasst und geregelt werden muss, sind die Übergangsbestimmungen, die zu ungleicher Behandlung führen. Jugendliche, die im Jahr 2003 geboren wurden, können ihren Lernführerschein erst 2021 erwerben und müssen ein Jahr warten, bis sie zu einer Prüfung antreten dürfen. So haben sie keine Möglichkeit, den Führerschein, wie im Strassenverkehrsgesetz vorgesehen, mit 18 zu erwerben.

Und auch bei der Übergangsbestimmung zur Zusatzausbildung wird das Strassenverkehrsgesetz nicht beachtet, insbesondere in Artikel 15a, in dem es heisst, dass der Führerschein dem Bewerber auf Probe erteilt wird, wenn er die vorgeschriebene Ausbildung absolviert hat. Inhaber des Führerausweises auf Probe müssen Weiterbildungskurse besuchen. Die Kurse sollen die Erkennung und Vermeidung von Gefahren und umweltschonendes Fahren vermitteln und sind in erster Linie praktisch auszurichten.

Wenn der neue Fahrer jedoch nur die Bescheinigung für den ersten Tag des aktuellen Kurses vorlegt, erfüllt er das zuletzt genannte Kriterium aus dem Strassenverkehrsgesetz nicht.

Was sind die Erwartungen an die Organisationen, die für die Umsetzung von OPERA-3 verantwortlich sind?

Das Erkennen der Fehler, die begangen wurden, die Beachtung der Gleichbehandlung, eine zweckdienliche Analyse des Beitrags der Ausbildung zur Reduzierung der Verkehrsunfälle und die Einleitung einer umfassenden Überarbeitung des Systems zur Finanzierung des Führerscheins.

Gibt es durch die Entscheidung des Bundesrats positive Aspekte für die Fahrlehrer?

Wenn man etwas Positives sehen soll, ist das vor allen Dingen die starke Reaktion der Berufsgenossenschaft und die Koordination des FRE und des SFV auf nationaler Ebene über eine gemeinsame Lobby. Wir werden diese Lobbyarbeit durch die Gründung einer interparlamentarischen Kommission weiter verstärken und zahlreiche Vorschläge vorbringen, um die Fahrausbildung und die Verhütung von Verkehrsunfällen mit staatlicher Finanzierung zur Pflicht zu machen. Vor dem Hintergrund, dass die Ausgaben der Eidgenossenschaft für Ausbildung und Forschung bei etwa 8 Milliarden Franken pro Jahr liegen bin ich der Meinung, dass 300 Millionen in die Fahrausbildung investiert werden können (80 000 neue Fahrer zu jeweils 3750 Franken).

Interview: Ravaldo Guerrini