



OPERA-3

Die ganze Wahrheit über OPERA-3

Bereits vor dem bundesrätlichen Entscheid vom 14.12.2018 wurde in vielen Medien kontrovers über die Revision der Fahrausbildung OPERA-3 diskutiert. Die von ASTRA, bfu, asa und TCS in grossen Teilen unterstützte Vernehmlassung gegen die Fahrlehrerschaft, den SFV und Roadcross kann zu Recht als «Kampf David gegen Goliath» bezeichnet werden.

Am Ende hat Goliath gesiegt! Was ist falsch gelaufen? Haben sich die Fahrlehrerverbände zu wenig eingesetzt? Auch wenn in einer ersten Unzufriedenheitswelle der Fahrlehrerschaft diese Vorwürfe genannt wurden, sind sie nicht objektiv. Was waren die wirklichen Gründe?

Der wichtigste Grund ist, dass die 3700 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer keine politische Lobby in Bern haben. Ein anderer Aspekt ist,

dass alle eingereichten Vernehmlassungen der gesamten Fahrlehrerorganisationen an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit nur einer Stimme gewertet wurden.

Anhand des ausgewählten Beispiels aus den «Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens zu OPERA-3» ist zu erkennen, wie das ASTRA ausgewertet hat. So konnte die Fahrlehrerschaft nicht gewinnen!

OPERA-3 als Abwärtstrend bei der Schweizer Fahrausbildung?

Nicht nur die Verkehrsfachleute (Fahrlehrerinnen, Fahrlehrer, Moderatorinnen und Moderatoren der WAB-Kurse), sondern auch viele Verkehrsteilnehmer sind erstaunt, ja sogar verärgert, über den Entscheid. Erstaunt deshalb, weil die Schweiz erst im Jahr 2017 für die «Verbesserung der Verkehrssicherheit» eine Auszeichnung vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) erhalten hat.

Verharmlosung von Gefahren

Fahren ab 17 und der Wegfall des Automaten-eintrags sind nur die Spitze des OPERA-3-Eisbergs. Aufklärung für alle Verkehrsteilnehmer der Schweiz ist deshalb dringend nötig. Während die Politik die Revision der Fahrausbildung verharmlost, befürchten Fachorganisationen mittelfristig einen Anstieg der Unfallzahlen.

4.3.2.3 Lernfahrausweis (Kat. B)

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

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

Die wichtigsten Hintergründe zu OPERA-3

Fahren ab 17 Jahren

Die Dauer der Fahrausbildung der Neuliker zu verlängern, um mehr Fahrerfahrung zu erlangen, ist gut. Doch ist das Projekt «Fahren ab 17» nicht zu Ende gedacht worden. Die Politik wirbt in diesem Punkt gerne mit unserem Nachbarland Österreich, wo gute Erfahrungen mit dem Fahren ab 17 gemacht wurden. Der Vergleich hinkt. In Österreich müssen Begleitpersonen von 17-jährigen Neulikern eine Zusatzausbildung absolvieren und die Übungsfahrten detailliert dokumentieren. Das ist in der Schweiz nicht vorgesehen. Verkehrsfachleute haben auf die Massnahme der Vorbereitung von Begleitpersonen im Vorfeld der Diskussionen hingewiesen. Leider ohne Erfolg.

Wegfall des Automateneintrags

Den Automateneintrag zu streichen, wurde bereits vor einigen Jahren emotional diskutiert. Verkehrsfachleute, Organisationen für die Verkehrssicherheit, aber auch das ASTRA waren sich damals einig, aus Sicherheitsüberlegungen die Tätigkeit des Schaltens, Anfahrens sowie die richtige Gangwahl an Steigungen und Gefällen vom Fachmann vermitteln und prüfen zu lassen.

Doch Ende 2018 wurden über Nacht die Sicherheitsüberlegungen über Bord geworfen und auf den 1. Februar 2019 wurde der Wegfall des Automateneintrags als gefahrlos eingestuft. Wer schalten will, der soll es selbst üben? So ist auch kein Zufall, dass die «Roadmap Elektromobilität 2022» die Förderung der Elektromobilität mit einem Elektrofahrzeug mit L auf der Rückseite bewirbt. Das Autofahrenlernen mit Automatikgetriebe ist nicht nur in ökologischer Hinsicht, sondern auch für die Verkehrssicherheit positiv einzustufen. Dieser Vorteil geht aber gänzlich verloren, wenn Neuliker die Fahrprüfung mit dem Automatenfahrzeug absolvieren und nachher im Do-it-yourself-Verfahren mit einem ge-



schalteten Fahrzeug zu fahren versuchen. Das fördert die Verkehrssicherheit nicht und reduziert auch nicht den CO₂-Ausstoss.

Verzicht auf den Automateneintrag im Rahmen der Revision der Führerausweissvorschriften (OPERA-3).

Verkehrsfachleute haben dazu einen Kompetenznachweis vorgeschlagen, wie er seit vielen Jahren bei der Motorradprüfung Kat. B/A1 angewendet wird: Der Motorradlehrer bestätigt die Grundkenntnisse des Motorradfahrens, ohne dass eine Führerprüfung absolviert wird.

Roller fahren mit 15 Jahren

Kleinmotorräder, sogenannte Roller, sollen nach dem Willen des Bundesrates mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf Schweizer Strassen fahren dürfen. Bei den Verkehrsfachleuten stand nicht das Alter der jungen Verkehrsteilnehmer zur Diskussion, sondern die Tatsache, dass für 15-Jährige besser eine Förderung von E-Bikes im Vordergrund stehen müsste und nicht die Mobilität mit einem benzinbetriebenen Fahrzeug. Wo bleiben da die CO₂-Überlegungen?

Gültigkeit der Basistheorieprüfung, VKU und PGS

Während bei unseren deutschen Nachbarn viele Stunden Verkehrstheorieunterricht obligatorisch sind und keine privaten Lernfahrten erlaubt sind, ist die Schweizer Basistheorieprüfung seit vielen Jahren ein untaugliches Mittel zum Erlernen der Verkehrsregeln. Das Auswendiglernen der richtigen Antworten via App ist zum Standard geworden und hat sich zum lu-

krativen Geschäft für Anbieter und Lizenzgeber der Apps entwickelt. Die Untauglichkeit der Basistheorie wird täglich von der Fahrlehrerschaft erkannt. Auch in der Unfallstatistik der Schweiz rangiert das Nichtwissen der Vorschriften in Form von Vortrittsmissachtung ganz oben in der Unfallhäufigkeit. Verkehrsfachleute fordern seit Jahren eine Anpassung der Basistheorie, jedoch blieb es bei kosmetischen Änderungen.

Indes wurde die Gültigkeit der Basistheorie von zwei Jahren aufgehoben. Nun kann nach bestandener Theorieprüfung unbegrenzt Zeit verstreichen, bis Neulenkende mit dem praktischen Fahren beginnen. Wie viel Wissen ist dann noch vorhanden? Dass nun auch die Gültigkeitsdauer für den erfolgten Verkehrskundekurs (VKU) und die praktische Grundschulung für Motorradfahrer (PGS) aufgehoben wird, stösst auf Unverständnis. Bedeutet es doch, dass Neulenkende (Auto) je nach Kanton vier Jahre oder länger einen Lernfahrausweis beantragen können, bis sie zur praktischen Führerprüfung gelangen. Noch gravierender ist die Regelung bei Motorrädern, wo die PGS auch unbegrenzt gültig ist und Lernende ohne Begleitperson Motorrad fahren dürfen. Falls diese Punkte in den Ausführungsbestimmungen nicht entschärft oder genau geregelt werden, hat die Revision der Fahrausbildung ihr Ziel klar verfehlt.

WAB-Kurse

Die Weiterbildung für Neulenkende wurde unter politischem Druck von zwei auf einen Tag reduziert. Auslöser war ein Jungpolitiker, der nach dem Besuch eines solchen Kurses diesen für unnötig empfand. Eine grosse öffentliche Debatte entstand, ob es Sinn mache, eine Weiterbildung für Neulenkende als obligatorisch zu erklären. Das ASTRA erteilte der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu den Auftrag, die Wirkung der WAB-Kurse zu evaluieren. Die bfu kam zu folgendem Schluss:

In Anbetracht des erhöhten Unfallrisikos von jungen Neulenkenden stellt die Probephase eine

sinnvolle Präventionsmassnahme dar. Die durchgeführten Unfallanalysen belegen die globale, unfallreduzierende Wirkung der Probephase. Auch anhand von Befragungsdaten liessen sich erfreuliche Auswirkungen auf das Verhalten der Neulenkenden nachweisen. Die Sanktion wirkt genügend abschreckend und wird als wahrscheinlich wahrgenommen, um die intendierte Wirkung zu entfalten. Indessen konnten die Sicherheitseffekte der WAB-Kurse nicht im erhofften Ausmass nachgewiesen werden. (Quelle: Evaluation der Zweiphasenausbildung, bfu Schlussfolgerungen)

Der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV und der Zürcher Fahrlehrerverband ZFV haben daraufhin im Jahr 2017 eine erneute Evaluation der WAB-Kurse in Auftrag gegeben. Die Zürcher Hochschule der Angewandten Wissenschaften ZAHW ist unter der Leitung von Prof. Dr. Hackenfort zu folgendem Schluss gekommen: *Die Weiterbildung von Neulenkenden wird in der Literatur und von den Experten als notwendige, jedoch optimierbare Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr beurteilt. Dies deckt sich überwiegend mit den Erkenntnissen aus der Fahrsimulatorstudie, welche bei den Neulenkenden keine durchgängig signifikanten Unterschiede in den zentralen Massen der Fahrleistung vor und nach den Weiterbildungskursen, jedoch unter anderem einen kompetenteren Umgang mit kritischen Ereignissen und positivere Einstellungen feststellen konnte. (Quelle: Projekt Weiterbildung, ZAHW Evaluation der WAB-Kurse)*

Seit der Einführung der WAB-Kurse sind die Unfallzahlen von 2005 bis 2017 um die Hälfte zurückgegangen (Bundesamt für Statistik bfs). Beide Gutachten zeigen auf, dass die WAB-Kurse nicht wirkungslos sind, sondern eine unfallreduzierende oder verhaltensändernde Wirkung auf die Neulenkenden ausüben. Dass die beiden WAB-Kurstage nach 13 Jahren revidiert werden müssen, ist unter Fachpersonen unumstritten. Auch eine Kürzung auf je sieben

Stunden ist zeitgemäss. Jedoch einen Kurstag komplett zu streichen, fördert die Verkehrssicherheit nicht.

Ein Jahr Lernfahrausweis ist Pflicht

Wer vor dem Erreichen des 20. Altersjahrs einen Lernfahrausweis (LFA) beantragt, muss nach dem Willen des Bundesrates ein Jahr im Besitze des LFA sein, bevor er zu einer Führerprüfung zugelassen wird (Ausnahme: Grundausbildung zum Strassentransportfachmann). Unterstellen wir eine durchschnittliche Ausbildungsdauer von fünf Monaten bis zur Führerprüfung der Kat. B (Auto), dann ist es einem knapp 20-jährigen Erwachsenen kaum zuzumuten, die Zeit bis zum 20. Geburtstag und somit die «Ablaufpflicht des Lernfahrausweises» abzuwarten.

Evaluation von OPERA-3 nach drei Jahren

Der Bundesrat möchte die Wirkung der beschlossenen Massnahmen nach drei Jahren evaluieren lassen. Jedoch wird die Aussagekraft einer Evaluation nicht taugen, um die Auswirkungen vom Fahren ab 17 und den Wegfall des Automateneintrags zu eruieren, da unterschiedliche Einführungsdaten gelten.

- Automateneintrag: 1. Februar 2019
- Kürzung der WAB-Kurse: 2020
- Lernfahrausweis ab 17: 2021

Die erwähnten Punkte sind lediglich die Spitze des Eisbergs. Sie wurden ohne Einbezug der Verkehrsfachleute, nämlich der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer der Schweiz, beschlossen.

Beitrag: Ravaldo Guerrini