

# Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

---

25. Oktober 2016

**Nr. 2016-603 R-362-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zur kantonalen Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung der obligatorischen Neulenkerkurse (WAB-Kurse)**

## **1. Formelles**

### **1.1. Einreichung und Wortlaut der Initiative**

Am 19. Januar 2016 reichte ein Initiativkomitee, bestehend aus Mitgliedern der Jungen SVP Uri, die kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung der obligatorischen Neulenkerkurse (WAB-Kurse) ein.

Das Initiativbegehren hat folgenden Wortlaut:

«Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung (BV) reicht der Kanton Uri der Bundesversammlung folgende Standesinitiative ein:

Der Kanton Uri verlangt vom Bund eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, dass die Weiterbildungskurse gestützt auf Artikel 15a Ziffer 2 Litera b nur für diejenigen Neulenker obligatorisch sind, welche in der Probezeit eine schwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz begehen.»

### **1.2. Begründung der Initiative**

Die Initianten begründen das Volksbegehren wie folgt:

«Der Führerschein auf Probe hat sich bewährt. Die Unfallzahlen aller Alterskategorien gemäss bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) gehen zurück. Die Zahlen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter sprechen eine deutliche Sprache<sup>1</sup>: 2014 wurden 93'598 praktische Führerprüfungen der Kategorie B erfolgreich abgelegt. Rechnet man die Kosten von etwa 700 Franken für die zwei obligatorischen Neulenkerkurse mal 93'598 Probeführerausweise, ergibt das ein Gesamtvolumen von über 65 Millionen Schweizer Franken, welche grossmehrheitlich von jungen Bürgern zusätzlich bezahlt werden müssen. Ein Neulenker investiert heute rund 3'000 Schweizer Franken für eine komplette

---

<sup>1</sup> asa, Vereinigung der Strassenverkehrsämter, Statistik der Führerprüfungen 2014

Fahrausbildung.<sup>2</sup>

Für Auszubildende ist das eine überdurchschnittlich hohe Belastung. Es ist nicht notwendig, Fahr-schüler nach bestandener Prüfung nochmals zur Kasse zu bitten und die praktischen Weiterbildungskurse als obligatorisch zu erklären.

Es besteht zudem die Gefahr, dass die Qualität und die Anforderungen der Fahrprüfung sinken. Die Fahrprüfung muss als Reifeprüfung für eine sichere Fahrt gelten. Die Tatsache, dass sich einzelne Neulenker fehlerhaft verhalten, darf nicht dazu führen, alle Neulenker als potenziell gefährlich einzu-stufen. Für Neulenker, welche sich fehlerhaft verhalten, soll der Wiederholungskurs eine Chance sein, Bildungslücken zu schliessen und das Fahrverhalten zu korrigieren. Im Normalfall erhält dann jeder Neulenker ohne Verfehlung gegen eine schwere Widerhandlung des Strassenverkehrsgesetzes mit dem Ablauf der Probezeit automatisch den unbefristeten Führerausweis. Damit wird die Sicher-heit verbessert, ohne flächendeckend alle Neulenker unnötig zur Kasse zu bitten.»

### **1.3. Zustandekommen der Initiative**

Am 26. Januar 2016 stellte der Regierungsrat fest, dass die Volksinitiative mit 691 gültigen Unter-schriften formell zustande gekommen ist.

### **1.4. Gültigkeit der Initiative**

Ist ein kantonales Volksbegehren zustande gekommen, so wird es nach Artikel 68 Absatz 1 des Geset-zes vom 21. Oktober 1979 über die geheimen Wahlen, Abstimmungen und die Volksrechte (WAVG; RB 2.1201) vom Regierungsrat dem Landrat weitergeleitet mit einer Botschaft, die sich da-rüber aus-zusprechen hat, ob das Begehren ganz oder teilweise ungültig sei, namentlich ob es übergeordnetes Recht verletze, inhaltlich zu unbestimmt oder aus tatsächlichen Gründen unmöglich sei. Die Bot-schaft kann sachbezogene Erwägungen und Anträge enthalten. Der Landrat entscheidet über die Gültigkeit des Volksbegehrens. Sein Beschluss ist im kantonalen Amtsblatt zu veröffentlichen.

Die Einheit der Materie ist gewahrt, wenn zwischen den einzelnen Teilen einer Initiative ein sachli-cher Zusammenhang besteht. Die Einheit der Form ist gewahrt, wenn die Initiative ausschliesslich entweder in der Form der allgemeinen Anregung oder des ausgearbeiteten Entwurfs erstellt ist. Die vorliegende Initiative hat offensichtlich nur einen Sachbereich zum Gegenstand und wahrt damit die Einheit der Materie. Die Standesinitiative kommt in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs daher. Die Einheit der Form ist damit ebenfalls gewahrt (Art. 69 WAVG).

Das Begehren verletzt weder übergeordnetes Recht, noch ist es inhaltlich zu unbestimmt oder aus tatsächlichen Gründen unmöglich. Die Initiative erfüllt die Formvorschriften der Verfassung des Kan-tons Uri (RB 1.1101) und des Gesetzes über die geheimen Wahlen, Abstimmungen und die Volksrech-te. Die Volksinitiative ist deshalb als materiell gültig zu betrachten.

---

<sup>2</sup> Wyss, Simon, «Hohe Kosten: Lernfahrer zahlen 3000 Franken für die Autoprüfung». In: <http://www.basellandschaftliche-zeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/hohe-kosten-lernfahrer-zahlen-3000-franken-fuer-die-autopruefung-128541038> (10.11.2014), zuletzt geprüft: 1. Juni 2015

## **1.5. Behandlungsfrist**

Kantonale Volksinitiativen sind spätestens anderthalb Jahre nach ihrer Einreichung dem Volk zur Abstimmung vorzulegen (Art. 28 Abs. 3 Verfassung des Kantons Uri). Die kantonale Volksinitiative wurde am 19. Januar 2016 eingereicht. Die Behandlungsfrist läuft damit am 19. Juli 2017 ab.

## **2. Ausgangslage**

### **2.1. Allgemeines**

Mindestens 50 Prozent der Neulenkenden im Alter zwischen 18 und 24 Jahren sind in einen Verkehrsunfall verwickelt. In 80 Prozent der schweren Unfälle mit Personenschäden, die von Neulenkenden verursacht wurden, kann der Unfall auf mangelnde Erfahrung oder auf eine Fehleinschätzung des Lenkenden zurückgeführt werden. Neulenkende stellen im Strassenverkehr eine Hauptrisikogruppe dar: Zum einen verfügen sie über eine höhere, jugendtypische Risikobereitschaft, zum anderen fehlt ihnen die nötige Erfahrung im Verkehr, um auch schwierige Situationen richtig einzuschätzen und angemessen reagieren zu können. Um diesem Problem entgegenzuwirken und zugleich die hohen Unfallzahlen von Neulenkenden zu senken, hat das Bundesparlament den Führerausweis auf Probe und die Zweiphasenausbildung eingeführt:

Wer nach dem 1. Dezember 2005 einen Lernausweis beantragt, erhält den Führerausweis nach bestandener Prüfung (Phase 1) für drei Jahre auf Probe. In dieser dreijährigen Probezeit unterstehen Neulenkende besonders strengen Sanktionen (Verlängerung der Probezeit um ein Jahr bei einem Führerausweisentzug, Annullierung des Führerausweises auf Probe bei einem zweiten Führerausweisentzug).

Weiter müssen Neulenkende an zwei ganztägigen Weiterausbildungskursen - sogenannten WAB-Kursen - (Phase 2) mitmachen. In diesen Kursen lernen sie, Gefahren besser zu erkennen und zu vermeiden, ihr Bewusstsein für die eigenen Fähigkeiten zu schärfen, ihren Verkehrssinn zu optimieren sowie das umweltschonende und partnerschaftliche Fahren weiterzuentwickeln. Allgemein wird davon ausgegangen, dass das tiefste Unfallrisiko der Motorfahrzeuglenkenden erst nach sieben Jahren erreicht wird. Die zweite Ausbildungsphase soll diese Zeit verkürzen. Der erste Kurstag soll innerhalb von sechs Monaten nach dem Bestehen der Führerprüfung besucht werden, der zweite Kurstag nach dem ersten, spätestens drei Jahre nach der Führerprüfung. Die Kosten für beide Kurstage betragen rund 700 Franken.

Erst wenn Neulenkende die zwei Kurse absolviert und die Probezeit erfolgreich - das heisst ohne Annullierung der Fahrberechtigung - bestanden haben, erhalten sie den definitiven Führerausweis.

### **2.2. Politische Vorstösse**

#### **a) Kanton Uri**

Eine Petition des Jugendparlaments 2012 schlug vor, dass sich der Kanton Uri aktiv für eine Ständesinitiative zur Abschaffung der WAB-Kurse einsetzen soll.

Der Regierungsrat lehnte es mit Beschluss vom 2. Juli 2013 (Nr. 2013-398) ab, eine Standesinitiative zur Abschaffung der WAB-Kurse einzureichen. Es sei nachweislich die Notwendigkeit für solche Weiterbildungskurse gegeben und ein Beitrag an die Verkehrssicherheit ausgewiesen, kam der Regierungsrat damals zum Schluss. Schliesslich beurteilte er die Kosten, die Neulenkende zu bezahlen haben, im Verhältnis zum erzielten Sicherheitsgewinn als angemessen.

## **b) Bund**

Am 31. Mai 2012 hat der Berner Nationalrat Christian Wasserfallen die Motion «Keine Sippenhaftung für Neulenkende. Obligatorische Weiterbildungskurse abschaffen» eingereicht. Er verlangte, dass die WAB-Kurse - also die zweite Ausbildungsphase - nur noch für diejenigen Neulenkende obligatorisch sein sollen, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben.

In seiner Begründung weist Christian Wasserfallen auf die zusätzlichen Kosten hin, die für die Junglenker entstehen. Zudem befürchtete er, die obligatorischen WAB-Kurse könnten dazu führen, dass die Anforderungen der Führerprüfung sinken würden.

Der Bundesrat beantragte dem Parlament die Ablehnung der Motion. Nach Meinung des Bundesrats sind die finanziellen Kosten, welche die Neulenkenden zu tragen haben, im Verhältnis zum erzielten Sicherheitsgewinn angemessen. Die Bedenken, dass durch die Zweiphasenausbildung die Qualität und die Anforderungen an die Fahrprüfung sinken, hielt der Bundesrat für unbegründet.

In seiner Antwort wies der Bundesrat auch auf die laufende Evaluation und Optimierung der zweiten Ausbildungsphase hin. Zudem würden im Rahmen von «Opera-3» die Ausbildungs- und Prüfungsteile kritisch durchleuchtet.

Im Nationalrat fand die Motion am 26. September 2013 eine Mehrheit. Der Ständerat folgte dem Antrag der Kommission und lehnte die Motion am 20. März 2014 ab.

## **2.3. Evaluation der Zweiphasenausbildung**

### **a) «bfu-Report Nr. 68»**

Die neue Zweiphasenausbildung wurde im Dezember 2005 eingeführt. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beauftragt, die erweiterte Fahrausbildung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu überprüfen. Der entsprechende detaillierte Bericht «Evaluation der Zweiphasenausbildung» konnte 2013 als «bfu-Report Nr. 68» veröffentlicht werden.

In diesem Bericht kommt die bfu zum Schluss, dass die Probephase eine sinnvolle Präventionsmassnahme darstellt; die durchgeführten Unfallanalysen würden die unfallreduzierende Wirkung bestätigen. Der Rückgang der Verkehrsunfälle mit schwer oder tödlich verletzten Menschen, die durch junge Neulenkende verursacht werden, sei wesentlich stärker als der durchschnittliche Rückgang in allen Alterskategorien. Gemäss bfu beträgt diese Differenz mehr als 10 Prozent. Bei der Selbstgefährdung der Neulenkenden (beispielsweise Selbstunfälle) liegen die Ergebnisse jedoch im Bereich der Zufalls-

schwankungen. Die Detailanalysen haben weiter aufgezeigt, dass sich die positiven Resultate nicht systematisch über alle Altersgruppen und alle Fahrjahre zeigen. In Anbetracht der schwierigen Datenlage, Datenlücken und Unsicherheiten in der Modellierung der weiteren Entwicklung der Unfallzahlen (allgemeiner Sicherheitstrend) seien die Resultate zurückhaltend zu interpretieren.

Ergänzend zu den Unfallanalysen hat die bfu quantitative und qualitative Befragungen bei den Neulenkenden durchgeführt, um die Auswirkungen auf der Wissens-, Einstellungs- und Verhaltensebene zu überprüfen. Diese Daten belegen die positiven Auswirkungen der Sanktionsandrohung: Neulenkende lassen sich von der angedrohten Annullierung des Ausweises auf Probe positiv beeinflussen. Erfreuliche Effekte zeigen sich zudem auch beim Thema umweltschonendes Fahren.

Auf der anderen Seite konnten die Sicherheitseffekte der WAB-Kurse nicht im erhofften Ausmass nachgewiesen werden. Als möglichen Grund vermutet die bfu die anspruchsvolle Umsetzung, die hohe Anforderungen an die methodisch-didaktischen Fachkompetenzen der Moderierenden stellt, aber auch den erst relativ späten Besuch der Kurse (der erste Kurstag durchschnittlich 16 Monate nach der praktischen Prüfung, der zweite Kurstag nach 26 Monaten).

Die zweite Ausbildungsphase leiste jedoch bereits heute einen nachweislichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, ist sich die bfu sicher. Dieser Beitrag lasse sich weiter steigern. Die Beratungsstelle empfiehlt, verschiedene Ideen und Ansätze zu prüfen - insbesondere eine Optimierung der WAB-Kurse:

- Die Inhalte der WAB-Kurse sollen mit den Lerninhalten der ersten Ausbildungsphase abgeglichen werden. Dabei seien auch Umlagerungen von gewissen Ausbildungsinhalten in die erste Phase prüfenswert.
- Im Rahmen der WAB-Kurse sollen insbesondere der «Selbstreflexion» und dem Austausch von persönlichen Erfahrungen in der Gruppe grössere Bedeutung beigemessen werden.
- Der Zeitpunkt der WAB-Kursbesuche müsse stärker gesteuert werden. Empfohlen wird, ein frühes Zeitfenster für die Absolvierung der Kurse vorzuschreiben.
- Die Qualitätssicherung soll einen höheren Stellenwert erhalten (Überprüfung der Lerneffekte, Steigerung der Moderatoren-Fähigkeiten).

## **b) Rückmeldungen von Teilnehmenden**

Urner Absolventinnen und Absolventen der Zweiphasenausbildung äusserten sich gegenüber dem Amt für Strassen- und Schiffsverkehr mehrheitlich positiv über den ersten WAB-Kurs. Die Haltung gegenüber dem zweiten Kurstag kann jedoch als «klar ablehnend» bezeichnet werden. Kritisiert wurde insbesondere der offene Zeithorizont für die Absolvierung des zweiten Kurses. Aber auch die Länge von acht Stunden und insbesondere die hohen Kurskosten sind geäusserte Kritikpunkte.

## **2.4. Statistik**

Die Unfallstatistik der Jahre 2011 bis 2015 belegt, dass mehr als ein Viertel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Kanton Uri von Lenkenden verursacht worden sind, die maximal sechs Jahre im Besitz des Führerausweises sind. Werden nur Unfälle mit Personenwagen (PW) herangezogen, schwankt die Beteiligung von Neulenkenden zwischen 13 und 33 Prozent.

Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden im Kanton Uri nach Verkehrsmittel und Führerausweisalter in Jahren										
	2015		2014		2013		2012		2011	
	Total	PW								
Total	116	57	94	45	123	67	105	47	72	16
0 - 6	33	16	24	6	34	18	30	7	24	4
	38,3 %	28,1 %	25,5 %	13,3 %	27,6 %	26,9 %	28,6 %	14,9 %	33,3 %	25,0 %

Quelle: Mistra

Das Unfallgeschehen hat sich in den vergangenen 35 Jahren positiv entwickelt, konnte die Anzahl Unfälle absolut doch um eine Anzahl von rund 15'000 reduziert werden. Ein ähnliches Bild zeichnet der Vergleich der Anzahl getöteten Personen: Im Jahr 1980 zählte die Statistik rund 1'200 Verkehrstote; 35 Jahre später waren es noch rund 250 Personen, die auf der Strasse ihr Leben verloren haben.

Seit der Einführung der Zweiphasenausbildung Ende 2005 konnte statistisch ein zusätzlicher Rückgang festgestellt werden. Gemäss bfu ist der Rückgang der Verkehrsunfälle mit schwer oder tödlich verletzten Menschen, die durch Neulenkende verursacht wurden, wesentlich stärker als der durchschnittliche Rückgang in allen Alterskategorien (vgl. Ausführungen unter Ziff. 2.3.).

Entwicklung des Unfallgeschehens im Strassenverkehr in der Schweiz						
Jahr	Unfälle	Verletzte			Getötete	Letalität
		Leicht	Schwer	Total		
1980	67'160	17'544	14'782	32'326	1'246	371
1990	79'436	18'061	11'182	29'243	954	316
2000	75'351	23'867	6'191	30'058	592	193
2001	75'304	23'966	6'194	30'160	544	177
2002	72'449	23'843	5'931	29'774	513	169
2003	70'290	24'236	5'862	30'098	546	178
2004	67'680	23'218	5'528	28'746	510	174
2005	64'988	21'695	5'059	26'754	409	151
2006	63'358	21'652	5'066	26'718	370	137
2007	63'245	21'897	5'235	27'132	384	140
2008	61'342	20'776	4'780	25'556	357	138
2009	60'625	20'422	4'708	25'130	349	137
2010	58'928	19'779	4'458	24'237	327	133
2011	54'269	18'805	4'437	23'242	320	136
2012	54'171	18'016	4'202	22'218	339	150
2013	53'052	17'250	4'129	21'379	269	124
2014	51'756	17'478	4'043	21'521	243	112
2015	53'235	17'708	3'830	21'538	253	116

Quelle: Astra, polizeilich registrierte Fälle

Die Statistik der Führerausweisentzüge in der Altersgruppe «bis 24-Jährige» lässt keinen eindeutigen Schluss auf die Wirksamkeit der Ende 2005 eingeführten Zweiphasenausbildung zu.

Anzahl Führerausweisentzüge (Altersgruppe bis 24-Jährige)		
Jahr	CH	Uri
2000	13'779	54
2001	15'773	53
2002	15'619	68
2003	15'514	82
2004	16'655	96
2005	15'840	70
2006	17'481	80
2007	17'399	77
2008	17'218	58
2009	16'796	65
2010	17'179	77
2011	15'954	72
2012	15'502	49
2013	16'899	67
2014	16'738	71
2015	16'743	63

Annullierungen von Führerausweisen auf Probe		
Jahr	CH	Uri
2000	–	–
2001	–	–
2002	–	–
2003	–	–
2004	–	–
2005	–	–
2006	10	0
2007	86	0
2008	323	0
2009	767	1
2010	1'388	7
2011	1'625	4
2012	1'760	3
2013	1'711	1
2014	1'652	6
2015	1'505	2

Quelle: Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri

## 2.5. Projekt Opera-3

Im ASTRA sind die Arbeiten zur Optimierung der ersten Ausbildungsphase und zur Prüfung der Übernahme der dritten Führerschein-Richtlinie der EU (Projekt Opera-3) bereits im Jahr 2012 angelaufen. Die erarbeiteten Anpassungen betreffen die gesamte Fahraus- und Weiterbildung, die Führerprüfungen, die Führerausweiskategorien und die Verkehrsexperten. Weiter soll die Qualitätssicherung bei den Nothilfekursen verbessert und die Möglichkeit, einen Teil des Nothilfekurses mittels E-Learning zu absolvieren, auf Verordnungsebene vorgesehen werden. Der Bundesrat beabsichtigt, die entsprechende Vernehmlassung Ende 2016 in Angriff zu nehmen.

Gemäss Auskunft des ASTRA vom 4. August 2016 beinhaltet die Vernehmlassungsvorlage in Bezug auf die Zweiphasenausbildung die folgenden Änderungen:

### a) Neugestaltung der ersten Phase

Innerhalb der ersten Phase soll der Verkehrskundeunterricht (VKU) neu vor der Theorieprüfung erfolgen. Dies mit der Absicht, das Verständnis für die Verkehrsregeln sowie für eine defensive und partnerschaftliche Fahrweise zu fördern. Ferner soll bezüglich der Basistheorie - ausgehend von entsprechend angepassten Theorieprüfungsfragen - mehr Gewicht auf das Verständnis und die Anwendung der Verkehrsregeln gelegt werden. Reines Auswendiglernen, bei dem das Gelernte rasch wieder vergessen geht, gilt es in Zukunft zu vermeiden. Diese Basistheorie muss von den Betroffenen selbst gelernt werden.

Mit Blick auf das Lenken von Motorwagen der Kategorie B sollen unter 25-Jährige die Führerprüfung frühestens zwölf Monate nach Erteilung des Lernfahrausweises absolvieren dürfen. Quasi im Gegen-

zug soll dafür der Lernfahrausweis bereits ab 17 Jahren erteilt werden. Dies, damit nicht eine faktische Erhöhung des Mindestalters zum Führen von Personenwagen erfolgt.

Im Weiteren sind zwei obligatorische Fahrstunden bei einem Fahrlehrer vorgesehen, in denen die Vollbremsung und eine energieeffiziente sowie umweltschonende Fahrweise geübt werden sollen.

Nicht zuletzt soll im Rahmen der praktischen Führerprüfung die Kompetenzen geprüft (z. B. durch eine selbstständige Routenwahl) und nicht mehr Fehler gezählt werden.

## **b) Neugestaltung der zweiten Phase**

Die zweite Phase sollen künftig nur noch aus einem Weiterbildungstag (statt wie heute deren zwei) bestehen. Dieser eine Weiterbildungstag wird zudem nur sieben (statt wie heute acht) Stunden dauern. Er muss innerhalb der ersten sechs Monate nach bestandener praktischer Führerprüfung absolviert werden.

In diesem Zeitrahmen können Neulenkende noch positiv beeinflusst werden. Bis dato absolvieren die Neulenkenden den ersten Weiterbildungstag durchschnittlich erst nach 16 und den zweiten im Mittel erst nach 26 Monaten. Diesem Umstand wird auch die aus heutiger Sicht mangelhafte Wirkung der zweiten Phase zugeschrieben. Durch den deutlich früheren Besuch des Weiterbildungskurses sollte diese Wirkung deutlich verbessert werden können.

Der Fokus soll an diesem Weiterbildungstag auf die Thematik «Jugendspezifische Unfälle und wie diese vermieden werden können» gerichtet sein. Beabsichtigt wird, die besagte Thematik insbesondere anhand praktischer Fahrerlebnisse auf einem Ausbildungsplatz und einer Fahrt im Verkehr zu vertiefen.

Einen Schwerpunkt bildet ferner die Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise.

## **3. Würdigung der Initiative**

Die eingereichte kantonale Volksinitiative deckt sich bezüglich Inhalt und Begründung mit der «Motion Christian Wasserfallen» vom Mai 2012 und wiederholt die Forderung des Jugendparlaments vom November 2012.

Die bfu kam anlässlich der detaillierten Evaluation der Zweiphasenausbildung zum Schluss, dass in Anbetracht des erhöhten Unfallrisikos von jungen Neulenkenden die zweite Ausbildungsphase eine sinnvolle Präventionsmassnahme darstellt; sie soll jedoch optimiert werden. Die Eckpfeiler wie Zeitdauer der Probephase, Grundausrichtung der WAB-Kurse und Sanktionsandrohung hätten sich weitgehend bewährt (vgl. Ausführungen unter Ziff. 2.3.).

Die Initianten schlagen vor, dass nur diejenigen Neulenkenden einen WAB-Kurs besuchen müssen, die eine schwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz begangen haben. Es gilt aber zu beachten, dass ein schwerer Unfall nicht zwingend auf eine schwere Verkehrsregelverletzung zurückzuführen ist. Das erklärte Ziel der Zweiphasenausbildung lautet, die hohen Unfallzahlen der Neulen-

kenden zu senken. Es gilt demnach, Unfälle und Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz präventiv zu vermeiden und nicht erst zu reagieren, wenn diese bereits geschehen sind oder begangen wurden. Der gewählte Ansatz der Initianten läuft in die falsche Richtung. Es wäre nicht verantwortlich, auf einen Unfall zu warten, um in der Folge Neulenkende angemessen auszubilden. Das Modell der obligatorischen Nachschulung für Verkehrsteilnehmende, die wiederholt in verkehrgefährdender Weise gegen Verkehrsregeln verstossen haben, gibt es zudem bereits heute (Art. 40 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, Verkehrszulassungsverordnung [VZV]; SR 741.51).

In der Begründung führen die Initianten zudem die Kosten der WAB-Kurse auf. In der Tat ist es so, dass ein Betrag von 700 Franken gerade für junge Neulenkende durchaus eine grosse Belastung darstellen kann. Der Bundesrat, aber auch der Regierungsrat sind bereits im Jahr 2012 zum Schluss gekommen, dass die Kosten im Verhältnis zum erzielten Sicherheitsgewinn durchaus angemessen sind. An dieser geäusserten Meinung ist auch heute festzuhalten. Die geplanten Anpassungen im Rahmen von «Opera-3» schreiben für die zweite Ausbildungsphase nur noch den Besuch eines WAB-Kurses vor. Dieser soll zudem im Umfang um eine Stunde auf sieben Stunden gekürzt werden. Zum heutigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Reduktion auch positiv auf die finanzielle Belastung der Neulenkenden auswirken wird. Dieser Umstand kommt dem Anliegen der Initianten durchaus entgegen.

Die Initianten befürchten schliesslich, dass die Qualität und die Anforderungen der Führerprüfung sinken. Die Fahrprüfung müsse als Reifeprüfung für eine sichere Fahrt gelten. Diese Bedenken sind unbegründet, da die Fahrprüfung immer noch die finale Prüfung vor der Erteilung des Führerausweises darstellt. Erkenntnisse, welche die Befürchtungen der Initianten stützen, sind nicht bekannt.

Im Rahmen von «Opera-3» wurden die obligatorischen Ausbildungs- und Prüfungsteile kritisch durchleuchtet. Die Erkenntnisse der bfu, aber auch die Forderungen aus der «Motion Christian Wasserfallen» sind in die Arbeit der Projektgruppe eingeflossen. Der Regierungsrat unterstützt das gewählte Vorgehen des Bundesrats, im Rahmen von «Opera-3» den Inhalt der ersten Ausbildungsphase zu stärken und die zweite Phase zu kürzen. Mit den vorgeschlagenen Anpassungen werden - trotz der Kürzung auf einen WAB-Kurstag - jene Elemente beibehalten, die in der oben erwähnten bfu-Evaluation positiv bewertet wurden, sowie die von dieser Evaluation aufgezeigten Schwachstellen beseitigt.

Die Forderung der Initianten, WAB-Kurse nur für diejenigen Neulenkende obligatorisch zu erklären, die in der Probezeit eine schwere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz begangen haben, zielt in die falsche Richtung. Das Begehren, die obligatorischen Neulenkercurse abzuschaffen, geht zu weit. Die kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung der obligatorischen Neulenkercurse (WAB-Kurse) ist daher abzulehnen.

#### **4. Antrag**

Gestützt auf diese Erwägungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung der obligatorischen Neulenkerkurse (WAB-Kurse) gemäss Beilage ist gültig.
2. Die kantonale Volksinitiative zur Einreichung einer Standesinitiative zur Abschaffung der obligatorischen Neulenkerkurse (WAB-Kurse) wird dem Volk zur Ablehnung empfohlen.
3. Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen.

#### Beilage

- Initiativtext