

breiten, wie die Frage der Alkohol- und Zigarettenwerbung bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen geregelt werden könnte.

**Präsident:** Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

86.150

## Interpellation Hubacher

### Verkehrsdisziplin und Führerprüfungen

#### Conduite des véhicules automobiles. Méthodes d'enseignement

##### Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1986

Die Zahl der Unfälle, Toten und Verletzten hat im ersten Halbjahr 1986 stark zugenommen, insbesondere bei den jüngeren Verkehrsteilnehmern. In den Medien war übereinstimmend von einer erschreckenden Unfallbilanz die Rede. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die praktische und theoretische Ausbildung für motorisierte Verkehrsteilnehmer genügt bzw. ob die Erfahrungen damit zufriedenstellend sind. In der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) werden Tätigkeit, Einrichtung, Aufsicht der Fahrschule sowie Erfahrungsaustausch und berufliche Weiterbildung der Fahrlehrer geregelt. Als Hauptlehrmittel ist gemäss Artikel 14 Ziffer 4 der VZV «Das vom Departement (EJPD) herausgegebene Handbuch der Verkehrsregeln von den kantonalen Behörden an alle Personen abzugeben, die sich erstmals um einen schweizerischen Lernfahrausweis ... bewerben». Dieses Handbuch «dient auch als Grundlage der theoretischen Führerprüfung».

Die kantonalen Strassenverkehrsämter haben zudem einen Fragenkatalog herausgegeben, in dem alle Prüfungsfragen und -antworten enthalten sind.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Bundesrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Kompetente Praktiker erklären, dass der von den kantonalen Strassenverkehrsämtern herausgegebene Fragenkatalog zum Auswendiglernen animiere, nicht aber zum Erfassen der Verkehrsregeln, Erkennen der Zusammenhänge und ihrer Ursachen.

Wie sind die Erfahrungen mit diesem Fragenkatalog? Wo liegen die Vorteile und Nachteile? Drängen sich Korrekturen auf?

2. Artikel 60 VZV schreibt vor, dass Fahrlehrer Theorielokale anbieten müssen. Wie ist die Entwicklung zu beurteilen, dass Fahrschüler/innen zunehmend aus dem Fragenkatalog und die im freien Handel erhältliche Lösungsliste auswendiglernen, d.h. kaum mehr theoretischen Fahrunterricht besuchen?

3. Gibt es statistische Unterlagen, wie viele Theorielokale geschlossen oder eher zu Fragebogencenter umfunktioniert worden sind?

4. Ist ein Zusammenhang zwischen einem theoretischen Fahrunterricht, der zunehmend auf Auswendiglernen basiert und der enormen Zunahme der Verkehrsunfälle denkbar? Ist der Eindruck ein gefühlsmässiger, oder gibt es dafür statistische Anhaltspunkte, dass eine zunehmende Minderheit der Verkehrsteilnehmer/innen zu einer «Verwilderung» der Verkehrssitten beiträgt?

##### Texte de l'interpellation du 15 décembre 1986

Au cours du premier semestre de l'année 1986, le nombre des accidents ainsi que des morts et des blessés que ceux-ci ont entraînés a fortement augmenté, notamment parmi les jeunes. Les médias ont tous parlé d'un bilan des accidents effrayant.

A ce propos, on peut se demander si la formation pratique et théorique des conducteurs de véhicules à moteur est suffisante, en d'autres termes, si les expériences faites en la matière ont donné satisfaction. L'activité, les équipements et la surveillance des écoles de conduite ainsi que l'échange d'expériences et le perfectionnement professionnel des moniteurs de conduite sont réglementés par l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC). Conformément à l'article 14, chiffre 4, OAC, «l'autorité cantonale remettra le manuel des règles de la circulation édité par le département (DFJP) à toute personne qui demande pour la première fois un permis d'élève conducteur ... suisse». Ce manuel constitue donc l'ouvrage didactique de base. Il contient aussi la «matière de l'examen théorique».

En outre, les offices cantonaux de la circulation ont publié une liste comprenant toutes les questions qui peuvent être posées à l'examen, avec les réponses.

A ce sujet, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Des praticiens compétents estiment que la liste de questions publiée par les offices cantonaux de la circulation incite les candidats à apprendre la liste par coeur, mais non à comprendre les règles de la circulation, à juger des situations dans lesquelles elles doivent être appliquées et à en saisir les raisons. Quelles expériences a-t-on faites avec cette liste de questions? Quels en sont les avantages et les inconvénients? Cette liste demande-t-elle à être améliorée?

2. L'article 60 OAC prescrit que les moniteurs de conduite doivent disposer d'un local pour l'enseignement de la théorie. Que faut-il penser de l'évolution actuelle, où les élèves conducteurs et conductrices se contentent de plus en plus souvent d'apprendre par coeur la liste des questions ainsi que la liste des réponses qui est en vente libre dans le commerce et ne fréquentent plus guère les leçons de théorie?

3. Existe-t-il des données statistiques sur le nombre de salles de théorie qui ont été fermées ou plutôt sur le nombre de celles qui ont été transformées en centres de distribution de questionnaires?

4. Y a-t-il un lien entre l'enseignement théorique de la conduite, qui se résume de plus en plus en leçons apprises par coeur, et l'accroissement énorme des accidents de la circulation? Trouve-t-on dans les statistiques des indices donnant à penser qu'une minorité des usagers de la route – d'ailleurs toujours plus nombreuse – contribue à la dégradation que l'on constate dans le comportement de ceux-ci dans la circulation?

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Borel, Deneys, Euler, Fankhauser, Friedli, Gloor, Leuenberger Moritz, Nauer, Pitteloud, Renschler, Ruffy, Uchtenhagen, Vannay (13)

##### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Stossrichtung meiner Interpellation ist klar: Ich möchte wissen, ob Fahrunterricht und Verkehrsanforderungen einigermassen in einem Gleichgewicht stehen. Die BfU hat beispielsweise am 20. Februar 1981 zur Herausgabe von Prüfungsfragen durch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter u. a. bemerkt: «Die Herausgabe von Prüfungsfragen dürfte sich auf die Besucherzahl des Theorieunterrichts negativ auswirken und den Trend, auch die theoretische Ausbildung zur Vorbereitung der Führerprüfung auf ein Minimum zu reduzieren, verstärken. Die Anstrengungen der Fahrlehrer, insbesondere der qualifizierteren, nicht nur Regeln, Signale usw. wissenschaftlich zu vermitteln, sondern auch das Verständnis für Zusammenhänge im Strassenverkehr zu wecken und den Verkehrssinn zu bilden, würde dadurch eher gehemmt als gefördert. Es ist anzunehmen, dass auf die Publikation der Theoriefragen seitens der Vereinigung die Herausgabe der entsprechenden Antworten durch einen Fahrlehrer oder interessierten Verlag folgt. Mit diesen Unterlagen werden zweifellos viele Fahrschüler auf den Theorieunterricht beim Fahrlehrer ver-

zichten, so dass diesen eine seriöse theoretische Ausbildung fehlen dürfte.»

Zur Rechtslage ergibt sich, dass das Strassenverkehrsgesetz keinerlei Anhaltspunkte bietet, welche die Strassenverkehrsämter zur Herausgabe eines solchen Fragenkataloges gezwungen hätte. Andererseits sind aber auch keine Gesetzesvorschriften erkennbar, welche dieses Vorgehen ausdrücklich verbieten könnten. Die von der BfU erwähnte Herausgabe der entsprechenden Antworten ist seither Tatsache geworden. Der Fragenkatalog kann als «Multiple-Choice-Büchlein» bezeichnet werden. Ein sehr bekannter Fahrlehrer hat dazu u. a. folgendes geschrieben: «Es ist weltweit bestens bekannt, dass das MC-System kein Lehrmittel ist, sondern allerhöchstens und nur nach gründlicher Ausbildung im Schulbetrieb, ein fragwürdiges Prüfungsinstrument. Ohne Lernprozess, ohne Methodik und ohne Pädagogik, wie sie im VZV-Artikel 56 zwingend vorgeschrieben sind, büffeln und memorieren die Fahrschüler Fragen und Antworten. Sie trainieren vor allem, in welches Feld das X gehört. Training und Auswendiglernen geschehen meistens vor der ersten praktischen Fahrstunde. Somit erscheinen viele Fahrschüler zur ersten Fahrstunde mit dem Eintrag im Lernausweis: »Theorieprüfung bestanden«. Zusammenhänge, Gründe für bestimmte Vorschriften, wissen, warum was wie geregelt worden ist, dürfen nicht vorausgesetzt werden. Viele Fahrschüler haben vieles kaum begriffen, ihre Konzentration richtet sich ausschliesslich auf den Tag der theoretischen Prüfung, nachher ist für sie das Schlimmste überstanden. Als Fahrlehrer erlebt man dann, dass Fahrschüler mit bestandener Theorieprüfung kaum eine theoretische Ahnung haben. Aber die Motivation, Versäumtes nachzuholen, ist meistens sehr gering, denn wer eine Prüfung bestanden hat, hat wenig Lust, »Theorie nachzubüffeln«. Tatsächlich stellt sich nach meinem Dafürhalten die Frage, weshalb das Strassenverkehrsgesetz den Fahrlehrern vorschreibt, einzeln oder in Co-«Produktion» Theorielokale zur Verfügung stellen zu müssen, wenn der Theorieunterricht sozusagen automatisiert worden ist. Mit meiner Interpellation möchte ich wissen, wie nach amtlicher Auffassung die Erfahrungen mit dem hier geschilderten Ausbildungssystem aussehen. Gewünscht wird eine Zwischenbilanz mit Beweisunterlagen, die entweder belegen, dass wir mit dem heutigen praktischen und dem weitgehend auf Auswendiglernen basierenden theoretischen Fachunterricht auf dem richtigen Weg sind oder aber Folgeschäden entsprechende Verbesserungen zwingend verlangen. Die Unfallbilanz im ersten Halbjahr 1986 muss Anlass geben, über die Bücher zu gehen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. März 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 mars 1987*

#### 1. Erfahrungen mit dem Fragenkatalog

Soweit der Bundesrat dies beurteilen kann, waren die bisherigen Erfahrungen mit dem Fragenkatalog positiv.

Der Fragenkatalog bietet dem Prüfungskandidaten Gelegenheit, seine Kenntnisse zu testen; er hat ferner zu einer Vereinheitlichung der Führerprüfungen und damit auch zu einer rechtsgleichen Behandlung der Prüflinge geführt.

Für die Kantone ist zudem die Verwendung von Fragebogen bei der grossen Zahl von Kandidaten heute die einzige Möglichkeit, diese ohne erheblichen personellen Mehraufwand zu prüfen.

Die persönliche Einstellung zum Verkehr (Charakter) und der Verkehrssinn lassen sich mit einer Ueberprüfung durch Fragebogen nicht ermitteln und noch weniger beeinflussen. Um bei den angehenden Fahrern den Verkehrssinn zu fördern und die Einstellung im Hinblick auf ein verkehrssicheres Verhalten positiv zu beeinflussen, hat das Bundesamt für Polizeiwesen 1983 die Einführung eines Teilfahrerschulobligatoriums vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag ist aber sowohl bei den Kantonen als auch bei den Verbänden und auch in Fahrlehrerkreisen in wesentlichen Punkten auf Ablehnung gestossen. Seither haben Automobil- und Fahrlehrerverbände zusammen mit Vertretern der kantonalen und eidgenössischen Behörden neue

Grundlagen für eine bessere Ausbildung der Fahrzeugführer erarbeitet. Das EJPD beabsichtigt, den Kantonen und Verbänden ein neues Konzept für eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende obligatorische Grundschulung vorzulegen. Das Departement möchte allerdings vorerst das Ergebnis der parlamentarischen Beratungen in der laufenden SVG-Revision abwarten.

#### 2. Theoretische Führerprüfung

Der Besuch eines fachmännisch und nach modernen Grundsätzen erteilten Theorieunterrichts ist nach wie vor dringend erwünscht. Es geht ja nicht bloss darum, sich auf die Prüfungsfragen vorzubereiten, sondern die zum sicheren Führen eines Fahrzeugs notwendigen Kenntnisse zu erwerben.

Hat sich ein Fahrschüler mit den veröffentlichten 600 Prüfungsfragen auseinandergesetzt und nach der richtigen Lösung gesucht, so kann kaum behauptet werden, er habe die Prüfung dank blosser Auswendiglernen bestanden. Dieser Einwand ist heute um so weniger am Platze, als seit dem 1. März 1984 die Prüfungsanforderungen wesentlich verschärft worden sind, indem bei 50 Fragen die Anzahl der zulässigen falschen Antworten von 5 auf 3 reduziert worden ist. Die Prüfung kann somit nur noch bestehen, wer sich intensiv mit dem gesamten Prüfungsstoff befasst hat und die Materie wirklich beherrscht. Auch die bei einem Fahrlehrer ausgebildeten Fahrschüler kommen um ein teilweises Auswendiglernen des Prüfungsstoffes nicht herum.

#### 3. Theorielokale

Die Aufsicht über die Fahrlehrer obliegt den Kantonen. Die Bundesbehörden haben keine statistischen Unterlagen über allfällige Schliessungen von Theorielokalen (Zusammenschlüsse sind erlaubt, Schliessungen dagegen widerrechtlich).

Hinweise aus Fahrlehrer-Kreisen deuten darauf hin, dass der gewissenhafte Fahrlehrer seinen Schülern heute vermehrt Verkehrstheorie im Hinblick auf die praktische Führerprüfung erteilt. Wenn nicht im Theorielokal erteilt, so wird die Verkehrstheorie jedenfalls in die Lernfahrt einbezogen und dort am praktischen Beispiel vermittelt.

#### 4. Unfallursachen

Die Verkehrsunfälle sind nicht in erster Linie auf mangelnde Theoriekenntnisse zurückzuführen. Wie die Erfahrung zeigt, sind viele Unfälle in erster Linie auf mangelnde Erfahrung (Anfänger) und erhöhte Risikobereitschaft (jugendliches Alter) zurückzuführen. Die gleiche Tendenz lässt sich übrigens auch in denjenigen Staaten feststellen, die ein Fahrerschulobligatorium kennen.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

88.789

### Interpellation Wiederkehr Tempo 30 in Wohnquartieren 30 km/h dans les quartiers résidentiels

*Wortlaut der Interpellation vom 7. Oktober 1988*

Wir richten folgende Fragen an den Bundesrat:

1. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass mittels Tempo 30 in Wohnquartieren ein bedeutender Beitrag zur Unfallverhütung geleistet werden kann?

2. Ist es dem Bundesrat möglich, dem ausdrücklichen Wunsch zahlreicher Gemeinden und Städte mit einer Verwaltungsänderung entgegenzukommen, welche den lokalen Behörden ausreichend Handlungsspielraum für die Durchführung von flächendeckenden Versuchen lässt?

## **Interpellation Hubacher Verkehrsdisziplin und Führerprüfungen**

### **Interpellation Hubacher Conduite des véhicules automobiles. Méthodes d'enseignement**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.150
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1946-1947
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 995

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.