

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 wird 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 blossem 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?

3. Wenn ja, ist es dem Bundesrat möglich, diese Verordnung so rasch wie möglich in Kraft zu setzen? Auf welchen Zeitpunkt hin?
4. Erachtet es der Bundesrat als sinnvoll, die Durchführung der Versuche mit einer Informationskampagne zu unterstützen?

Texte de l'interpellation du 7 octobre 1988

Nous prions le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il également d'avis qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels peut contribuer efficacement à la prévention des accidents?
2. Peut-il répondre, par une modification de la réglementation, au voeu exprimé par de nombreuses communes et villes, d'obtenir pour les autorités locales une marge de manoeuvre suffisante à la réalisation d'essais par zones?
3. Si oui, peut-il mettre en vigueur une telle réglementation aussitôt que possible et préciser une date?
4. Juge-t-il opportun d'accompagner de tels essais d'une campagne d'information?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Jaeger, Lanz, Zwygart (3)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist weiterhin erschreckend hoch. Niemand ist davor gefeit, jederzeit auch von persönlichem Leid überrascht werden zu können. Massnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit dienen darum allen, und sie verdienen darum auch unsere gemeinsame Anstrengung. In Wohngebieten wird die Zahl der Unfälle, insbesondere aber auch die Schwere der Verletzungen, durch tiefere Geschwindigkeiten deutlich reduziert. Physikalische Gesetze, Verkehrsstudien und Erfahrungen in der Praxis belegen dies.

Aufgrund dieser Erkenntnisse haben sich in den Kantonen Luzern und Basel-Landschaft sowie in vielen Gemeinden und Städten (z. B. Bern, Burgdorf, Olten, Winterthur, Zug und im Kanton Zürich nebst der Stadt Zürich auch ein Viertel der übrigen 170 Gemeinden) die Parlamente für Versuche mit Tempo 30 in Wohngebieten ausgesprochen.

Noch immer warten die interessierten Gemeinden aber auf die neue Signalisationsverordnung, welche solche Versuche ermöglichen würde: Sie war ursprünglich auf November 1989 angesetzt, ist aber laut Pressemeldungen verschoben worden.

Zudem werden bei interessierten Gemeinden die Befürchtungen laut, die Versuchsbedingungen würden jetzt übertrieben restriktiv verfasst.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

1. In seiner Stellungnahme zur Motion der LdU/EVP-Fraktion vom 18. Juni 1986 betreffend Höchstgeschwindigkeit in Wohnquartieren hat sich der Bundesrat gegen eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Wohnquartieren ausgesprochen. Er stützte sich dabei namentlich auf Folgerungen, die die Experten aus dem Versuch mit Tempo 50 in Ortschaften gezogen hatten. Es liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die einen anderen Schluss rechtfertigen würden.

2. Dagegen kann Tempo 30 als örtlich signalisierte Verkehrsmassnahme in Wohnquartieren durchaus die Verkehrssicherheit verbessern, sofern gewisse Voraussetzungen erfüllt sind.

3. Damit flächendeckende örtliche Verkehrsanordnungen, wie zum Beispiel Tempo 30 in einem Wohnquartier, mit weniger Signalen angezeigt werden können, wird der Bundesrat bei der bevorstehenden Teilrevision der Signalisationsverordnung (und der damit zusammenhängenden Verkehrsregelverordnung) die Möglichkeit der Zonensignalisation schaffen. Indessen können die revidierten Bestimmungen der beiden Verordnungen frühestens auf den 1. April 1989 in Kraft gesetzt werden, weil die Kantone für

den Vollzug eine gewisse Anpassungszeit benötigen (z. B. Aenderung der Fragebogen für die Führerprüfungen).

4. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement wird «Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsmassnahmen» erlassen; deren Entwurf wurde im November in die Vernehmlassung gegeben. Eine weitergehende Informationskampagne erachtet der Bundesrat als nicht notwendig.

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

88.702

Interpellation Fischer-Sursee

**Förderung
altersgerechter Wohnformen
Neue Wohnformen
in favor of the 3rd age**

Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1988

Angeht die herrschende Situation auf dem Arbeitsmarkt für Pflegepersonal wie auch der Prognosen für die Zukunft ist eine Entlastung unserer öffentlichen Altersinstitutionen durch private Betreuung innerhalb der Familie zu begrüssen. Hierzu stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, um auf Bundesebene alternative Wohnformen zur Entlastung der öffentlichen Altersinstitutionen zu fördern?

2. Ist der Bundesrat bereit, durch entsprechende Massnahmen in der Raumplanungsgesetzgebung, soweit vom Bund aus möglich, das sogenannte «Dreigenerationenwohnen» zu fördern?

Texte de l'interpellation du 22 septembre 1988

Au vu de la pénurie de personnel soignant qui régit actuellement sur le marché du travail et compte tenu de l'évolution en perspective, il serait bon que nous nous efforcions de soulager les institutions publiques spécialisées dans l'hébergement des personnes âgées en encourageant les efforts entrepris pour permettre aux personnes du 3^e âge de demeurer avec leur famille.

Je demande au Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. Quelles sont, selon lui, les mesures que l'on peut envisager de prendre au niveau fédéral pour encourager la recherche de solutions nouvelles au problème de l'habitat pour les personnes âgées afin de décharger les institutions publiques spécialisées.

2. Le Conseil fédéral est-il disposé à prendre toutes les mesures utiles qui relèvent de sa compétence dans le domaine de l'aménagement du territoire pour encourager la cohabitation des générations?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blatter, Bürgi, Darbellay, David, Dormann, Fankhauser, Fehr, Fischer-Hägglings, Hänggi, Hess Peter, Hildbrand, Humbel, Jung, Lanz, Nabholz, Oester, Portmann, Savary-Fribourg, Schmidhalter, Schnider, Seiler Rolf, Wellauer (22)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Veränderung der demographischen Struktur der Schweiz ist eine bekannte Tatsache. Insbesondere bei der Altersstruktur sind schwerwiegende Veränderungen festzustellen. Machte der Anteil der über 65-Jährigen im Jahre 1960 noch 10,2 Prozent der Wohnbevölkerung aus, so wird er nach Schätzungen des Bundesamtes für Statistik im Jahre 2010 16,9 Prozent betragen. Gleichzeitig verschiebt sich der Anteil der Altersgruppen der 0- bis 19-Jährigen von 31,4 auf 21,1 Prozent.

Interpellation Wiederkehr Tempo 30 in Wohnquartieren

Interpellation Wiederkehr 30 km/h dans les quartiers résidentiels

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	88.789
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1947-1948
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 996

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.