

**Präsident:** Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzuschreiben. Der Postulant ist damit einverstanden.

*Abgeschrieben – Classé*

90.602

## Postulat Fierz Antischleuderkurse Cours antidérage

*Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1990*

Der Bundesrat wird gebeten, den BfU-Report Nr. 10 betreffend Erfolgskontrolle von Antischleuderkursen sowie dessen empfehlende Schlussfolgerung durch einen unabhängigen Experten in wissenschaftlicher Statistik überprüfen zu lassen. Gleichzeitig möchte er prüfen, ob nicht die Subventionierung solcher Kurse (Kursbeiträge an Teilnehmer, Aufwendungen für Werbung und Lehrmittel) durch den Fonds für Unfallverhütung einzustellen sei, da Kursabsolventen gemäss dieser Studie in mehr Unfälle mit Verletzten verwickelt sind.

*Texte du postulat du 21 juin 1990*

Le Conseil fédéral est prié de faire réévaluer, par un expert en statistique indépendant, le rapport BPA no 10 concernant le contrôle de l'efficacité des cours antidérage ainsi que la conclusion de ce rapport en vertu de laquelle ces cours seraient recommandables. En outre, il est invité à examiner si le fonds de sécurité routière ne devrait pas cesser de subventionner ces cours (contributions aux frais d'inscription ainsi qu'aux dépenses pour la publicité et le matériel d'enseignement) vu que, selon l'étude précitée, les personnes qui ont suivi les cours ont été impliquées dans un plus grand nombre d'accidents ayant fait des blessés.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bär, Basler, Béguelin, Caccia, Daepf, Diener, Günter, Hafner Rudolf, Jeanprêtre, Kühne, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Meier-Glatfelden, Nebiker, Petitpierre, Pidoux, Rebeaud, Rutishauser, Schmid, Spoerry, Stocker, Thür, Wiederkehr (24)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Seit Frühjahr 1989 unterstützt der Fonds für Verkehrssicherheit anerkannte Weiterbildungskurse der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr. Gemäss dem Sekretariat seien bis 28. Mai 1990 Beiträge in Höhe von insgesamt 577 000 Franken an Kursteilnehmer ausbezahlt worden. Der Entscheid des Fonds, Weiterbildungskurse mitzufinanzieren, basiere u. a. auf dem BfU-Report Nr. 10, der 1987 publiziert wurde. Darin würden aufgrund des positiven Effekts auf das Unfallgeschehen solche Weiterbildungskurse empfohlen. Seit Jahren finanziert der Fonds auch die Werbung und die Unterrichtsmittel für die Aus- und Weiterbildung (also auch für Antischleuderkurse, s. Jahresbericht des Fonds 1988 S. 11). In diesem BfU-Report wird das Unfallgeschehen bei 1545 Absolventen der Antischleuderschule Regensdorf verglichen mit demjenigen einer gleichen Anzahl von Nichtabsolventen, und zwar für die Vierjahresperiode 1980–1983.

Die Kursabsolventen hatten total mehr Unfälle mit Verletzten (26 = 1,68 Prozent) als die Nichtabsolventen (17 = 1,1 Prozent), anders ausgedrückt produzierten die Absolventen 52,7 Prozent mehr Unfälle mit Verletzten. Dieser Unterschied wird als «nicht signifikant» bezeichnet – eine Signifikanzberechnung für diese Totalzahlen findet sich im BfU-Report aber nicht. Eine Signifikanzberechnung findet sich nur bei einer Tabelle, wo die Leicht- und Schwerverletzten für Versuchs- und Kontrollgruppe getrennt aufgeführt sind, wobei kleine Zahlen entstehen, die keine Signifikanz mehr erreichen. Die Kursab-

solventen hatten auch mehr Unfälle mit Sachschaden über 20 000 Franken, nämlich 8,6 Prozent aller Unfälle gegenüber nur 3,5 Prozent bei der Kontrollgruppe, während die Kontrollgruppe mehr Blechschäden aufwies. Diese Unterschiede ergaben eine schwache statistische Signifikanz (S. 40–42).

Interessant ist auch, dass die Versuchsgruppe bei den besonders gefährlichen Frontalkollisionen etwas schlechter abschnitt: Frontalkollision beim Kreuzen (16,0 Prozent aller Unfälle der Versuchsgruppe gegenüber 11,4 Prozent der Kontrollgruppe), Frontalkollision beim Linksabbiegen (1,9 Prozent in der Versuchsgruppe gegenüber 0,4 Prozent in der Kontrollgruppe) sowie Frontalkollision beim Ueberholen (1,2 Prozent in der Versuchsgruppe gegenüber 0,4 Prozent in der Kontrollgruppe). In absoluten Zahlen gab es bei den Kursabsolventen 31 Frontalkollisionen und in der Kontrollgruppe 28 (diese Zahlen stehen so nicht im Report, wurden aber aus den Prozentzahlen zurückgerechnet, S. 43).

In der Versuchsgruppe fand sich ein minim höherer Anteil an verschuldeten Unfällen: 52,5 Prozent gegenüber 49,1 Prozent (BfU-Report S. 44). Betreffend Zusammenhang mit Schleudern zeigte sich kein (!) Unterschied zwischen den beiden Gruppen (S. 45).

Die Kontrollgruppe erreichte ihre günstigeren Zahlen trotz höherer jährlicher Fahrleistung und geringerer Fahrpraxis (S. 25 des BfU-Reports). Bezogen auf den gefahrenen Kilometer würde also das schlechtere Abschneiden der Kursabsolventen noch deutlicher ausfallen! Die Kontrollgruppe erreichte ihre günstigeren Zahlen auch, obschon sie prozentual etwas weniger Frauen aufwies, die ja bekanntlich weniger ganz schwere Unfälle verursachen (S. 22).

Vom präventivmedizinischen Standpunkt aus sind Unfälle mit Blechschäden unerheblich, und deren Verminderung kann das Durchführen und Subventionieren von Antischleuderkursen nur rechtfertigen, wenn damit keine negativen Erscheinungen verbunden sind. Der BfU-Report zeigt nun aber zusammenfassend bei den Absolventen des Antischleuderkurses etwa 50 Prozent mehr schwere Unfälle mit Verletzten und mit grossen Sachschäden, dies trotz geringerer Jahreskilometerleistung und grösserer Fahrpraxis der Absolventen!

Diese Zahlen müssen in höchstem Mass zu Besorgnis Anlass geben. Es überrascht und stellt die Glaubwürdigkeit der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Frage, wenn sie auf diese Zahlen nicht unverzüglich mit Skepsis und vertiefter Ueberprüfung reagiert hat. Wenn in der Prüfung einer anderen präventivmedizinischen Massnahme – z. B. bei einer Impfung – 50 Prozent mehr schwere Komplikationen auftreten als ohne Impfung, so müsste und würde die Zulassungsbehörde sofort mit einem Verbot einschreiten; bei nicht ganz sicherer Datenlage käme allenfalls höchstens noch ein wissenschaftlich begleiteter und kontrollierter Einsatz in Frage, mit dem Ziel, zu hieb- und stichfesten Daten zu kommen (sog. «monitored release»). Ein solches Vorgehen wäre, da Menschenleben auf dem Spiel stehen, bei der vorhandenen Datenlage die Pflicht der BfU, der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr und auch der Leitung des Fonds für Unfallverhütung gewesen.

Es sei abschliessend darauf hingewiesen, dass gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes vom 25. Juni 1976 die Mittel aus den Unfallverhütungsbeiträgen zur Unfallverhütung im Strassenverkehr verwendet werden müssen. Eine Verwendung für Massnahmen, die zur Zunahme von schweren Unfällen und Verletzten führen könnte, ist somit wohl ausgeschlossen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 17. September 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

*du 17 septembre 1990*

Es ist allgemein anerkannt, dass durch eine bessere Ausbildung der Motorfahrzeugführer die Sicherheit im Strassenverkehr gefördert werden kann. Diesem Ziel dienen die den Kantonen und Verbänden im März 1990 unterbreiteten Vorschläge des EJPD für eine bessere Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer ebenso wie die von der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS) anerkannten

Weiterbildungskurse, deren Nutzen in Fachkreisen unbestritten ist. Das Kursangebot ist breit und das Teilnehmerfeld entsprechend vielfältig; es reicht vom Neulenkler bis zum Berufschaffeur. Auch beim Militär und beim kantonalen Polizeikorps gehören solche Kurse zur ständigen Weiterbildung. Wieweit welche Weiterbildungskurse zur Unfallverhütung beitragen, hängt weitgehend davon ab, ob die Teilnehmer die ihrem Ausbildungsstand und ihrer Fahrpraxis entsprechenden Kurse besuchen.

Der vom Postulanten angesprochene BfU-Report Nr. 10 über die Erfolgskontrolle von Antischleuderkursen ist, namentlich hinsichtlich statistischer Beurteilung, unter Fachleuten umstritten. Der Bundesrat möchte sich dazu nicht äussern, weil der Bericht die von 1980 bis 1983 durchgeführten Kurse evaluiert, dieser Kurstyp jedoch in den letzten Jahren im Licht neuer Erkenntnisse wesentlich modifiziert und verbessert worden ist. Es werden nicht mehr die blossen Fahrtechnik und das Verhindern des Schleuderns instruiert, sondern auch die Blicktechnik, der Verkehrssinn (Verständnis schaffen für das Verhalten von Partnern, insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer) und die Gefahrenlehre (frühes Erkennen von Gefahren).

Aufgrund der Erfahrungen hat ein SKS-Fachausschuss im Juni 1985 ein Handbuch für Instrukoren und Kursveranstalter zu Inhalt und Gestaltung von Weiterbildungskursen herausgegeben, das periodisch neuen Erkenntnissen angepasst wird. Zurzeit wird geprüft, wie die umweltschonende und ökonomische Fahrweise in die Kurse eingebaut werden kann.

Die im BfU-Report Nr. 10 begutachteten Kurse von 1980–1983 wurden vom Fonds für Verkehrssicherheit nicht subventioniert und werden, wie dargelegt, in dieser Form seit Jahren nicht mehr durchgeführt. Der Fonds für Verkehrssicherheit unterstützt die SKS-anerkannten Kurse erst seit Mai 1989. Daher hat der Bundesrat keinen Anlass, dem Fonds für Verkehrssicherheit nahezu legen, die Subventionierung von SKS-anerkannten Kursen einzustellen.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Fierz:** Dieses Postulat mit den Schleuderkursen betrifft eine uralte Streitfrage. Man hat diese Schleuderkurse in den siebziger Jahren eingeführt. Es gab das Verkehrssicherheitszentrum in Veltheim und andere solche Kurszentren. Da war grosse Begeisterung. Man hat gesagt, man lernt dort sicher fahren. Die Altstadt-Versicherung, damals noch eine amerikanische Gesellschaft, hat ihren Versicherungsnehmern den Kurs subventioniert. Nach drei Jahren hat die Altstadt-Versicherung dann gesagt: So, jetzt wollen wir sehen, wie die Schadenssummen sinken. Sie hat das überprüfen lassen, und die Schadenssummen waren gestiegen. Daraufhin hat die Altstadt-Versicherung die Subventionierung dieser Kurse eingestellt. Gewisse Versicherungen, die sonst noch an diesem Zentrum beteiligt waren, haben sich dann auch dort wieder abgemeldet. Aufgrund dieser internen Studie, die damals in einer berühmten «Telearena»-Sendung bekanntgeworden war, wurde dann von der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr, die im wesentlichen die Verkehrsverbände zusammenschliesst, an der ETH eine Studie über solche Kurse durchgeführt. Diese Studie ergab zunächst einen negativen Effekt der Kurse. Sie wurde dann von der SKS solange zurückgewiesen und umgeschrieben, bis das Ergebnis unklar war. Man hat dann gesagt, man müsse eine neue Studie machen, und diese neue Studie ist 1987 herausgekommen. Das ist der BfU-Report Nr. 10, wo dann steht – das kann man nachlesen; diese Studie können Sie bei der BfU bestellen –, dass die Kursabsolventen nach Absolvierung des Kurses 50 Prozent mehr Verletzte produzieren. Die Studie ist messerscharf kontrolliert, das sind vergleichbare Gruppen, es gibt gar nichts zu husten. Wenn überhaupt ein Fehler in der Studie wäre, wäre es der, dass die Kursabsolventen an sich etwas älter sind, sich darunter mehr Frauen befinden und dass sie deshalb sicherer fahren sollten. Sie tun es aber nicht, sie verursachen nach dem Kurs 50 Prozent mehr Verletzte.

Mit einem «logischen Rösselsprung» kommt dann die BfU dazu, man müsse diese Kurse aus dem Fonds für Verkehrssicherheit subventionieren, den wir alle über die obligatorischen Haftpflichtprämien mitfinanzieren müssen. Aufgrund dieser Studie hat dann der Fonds für Verkehrssicherheit Antrag gestellt, dass man solche Studien subventionieren müsse, und seither werden sie subventioniert!

Mein Postulat verlangt nun zwei Dinge:

Dass man durch einen unabhängigen statistischen Fachmann – das gibt es z. B. an der Universität Bern – überprüfen lasse, ob diese Differenz nicht signifikant sei. Wenn ja, dann müssen halt die Subventionierungen eingestellt werden.

Der Bundesrat ist damit nicht einverstanden und sagt: Ja, die Kurse seien jetzt viel besser und anders, man schule jetzt anders, z. B. die Blicktechnik und den Verkehrssinn. Nur, die Blicktechnik und der Verkehrssinn wurden schon 1983 in den untersuchten Kursen unterrichtet. Und der Verkehrssinn wurde bis 1990 mit dem genau gleichen Film unterrichtet. Jetzt gibt es einen neuen Film.

Nachdem man mit diesen Kursen immer nur schlechte Erfahrungen gemacht hat, sollte man den Erfolg hier ernsthaft überprüfen, nur dies fordert mein Postulat. Ein Verantwortlicher einer chemischen Firma, die ein Medikament verkaufen würde und behauptet, es nütze – obwohl das Medikament 50 Prozent mehr Schäden verursacht, als es nützt –, käme ins Gefängnis; das gäbe einen Haftpflichtprozess. Ich weiss wirklich nicht, wie man dazu kommt, eine so schädliche Massnahme noch unter dem Titel «Verkehrssicherheit» zu subventionieren. Das ist wider das Gesetz über die Beiträge an die Unfallverhütung und rechtswidrig und schlägt jedem Sicherheitsdenken ins Gesicht. Es werden hier «Killerkurse» von Staates wegen subventioniert.

**Frey Walter:** Damit die Interessenlage klar ist: Ich wäre diejenige Person, die bei der Einrichtung dieser sogenannten «Killerkurse» mitgeholfen hat, und ich bin stolz darauf, dass sie überhaupt stattfinden – sie dienen nämlich der Weiterausbildung des Motorfahrzeuglenkers. Ich bin dort Stiftungsratspräsident – es ist übrigens eine Stiftung, die das Verkehrssicherheitszentrum Veltheim betreibt.

Herr Dr. Fierz, Sie sind mir seit sehr langem bekannt als absoluter Gegner der Weiterausbildung im automobilistischen Bereich. Ich kann Ihnen das sehr einfach beweisen: Ich habe wegen Ihnen ein Dossier angelegt, weil Sie mir nämlich geschrieben haben, und ich habe dort Ihre Leserbriefe zu diesem Thema über Jahre sammeln dürfen. Sie haben dann aus eigenem, freiwilligem Entscheid, nach einer Aussprache mit mir, Ihre Leserbriefschreiber-Tätigkeit einmal für ein Jahr eingeschränkt, dafür hat dann Ihre Frau über das Thema geschrieben.

Nun aber zur Sache: Es wurde eine äusserst sorgfältige Langfristuntersuchung der ETH über mehr als 3000 Kursbesucher angestrengt. Das Resultat dieser Untersuchung, das für die Applikanten dieser Kurse äusserst positiv war, passt Ihnen jetzt nicht. Darum möchten Sie eine wissenschaftliche Ueberprüfung. Wissen Sie, ich verstehe es: Wenn man an etwas glaubt und wenn einem die Wissenschaft das Gegenteil beweisen will, findet man sich nicht gerne damit ab. Aber diese Untersuchung, die nun die BfU – deren Hauptzweck es ist, die Verkehrssicherheit zu fördern – wegen ihrer Eindeutigkeit dazu veranlasst hat, sogar ein ganzes Jahre unter den Slogan zu stellen: «Bleib auf Kurs, nimm einen Kurs», diese Untersuchung nun einfach zu verteufeln, finde ich ein bisschen gefährlich. Ich möchte Ihnen auch sagen, dass es von Ihnen als Arzt, der sich ganz sicher über die Verunsicherung der Leute, die ein Gefährt lenken, ein Bild machen kann, nicht besonders geschickt ist, Leuten, die sich weiterausbilden möchten, vor dieser Möglichkeit zu stehen. Das Resultat der Untersuchung war, wie gesagt, eindeutig, klar und positiv; die Zahl der untersuchten Personen betrug 3000. Ich darf Ihnen auch sagen, dass in der Zwischenzeit viele Versicherungen diese Arbeit wieder mehr als begrüssen. Wir machen diese Kurse ja nicht nur für Personenwagenlenker – ich muss Sie da enttäuschen –, auch das Militär lässt alle Fahrer von schweren Lastwagen diese Kurse machen, und wir führen sie auch für Zweiradlen-

ker durch. Diese Kurse werden auch für die Mofalenker angeboten, und wir haben – und ich bin stolz darauf und auch auf die Arbeit unserer Leute, die sich mit Hingabe diesen Kursen widmen – sehr gute Resultate zu verzeichnen.

Wissen Sie, Herr Kollege Fierz, Sie kommen mir ein bisschen vor wie jemand, der einem Swissair-Piloten sagt, er habe ausgelernt und er solle sich nicht mehr weiterbilden. Ich habe das Gefühl, Weiterbildung kann einem Automobilisten nicht schaden, sie kann höchstens nützen, vor allem dann, wenn sie professionell betrieben wird.

Ich möchte Sie also bitten, dieses Postulat abzulehnen, wie das der Bundesrat auch bereits vorgeschlagen hat.

Bundesrat **Koller**: Ich bin mit Herrn Nationalrat Fierz einverstanden; es handelt sich hier wirklich um eine uralte Streitfrage. Ich habe den Eindruck, dass man zum Teil aneinander vorbeiredet, denn diese in den siebziger Jahren durchgeführten Antischleuderkurse waren vom Fonds für Verkehrssicherheit noch nicht subventioniert worden; darauf bezieht sich aber der BfU-Report Nr. 10. Erst danach hat dann der SKS-Fachausschuss ein Handbuch für Instruktoren und Kursveranstalter herausgegeben. In diesem Handbuch sind nun aber – gestützt auf die drei zitierten wissenschaftlichen Untersuchungen – neue Erkenntnisse aufgenommen worden. Erst die nach diesem Handbuch neu konzipierten Antischleuderkurse wurden dann vom Fonds für Verkehrssicherheit mitfinanziert. Insofern bezieht sich die Kritik auf etwas, was der Fonds tatsächlich gar nicht finanziert hat. Wir geben auch gerne zu, dass man bei der Mitfinanzierung in einem gewissen Dilemma ist. Doch der grosse Vorteil der Mitfinanzierung dieser Kurse durch den Fonds besteht natürlich darin, dass man auf den Inhalt dieser Kurse auch Einfluss nehmen kann. Aus diesem Grunde hat sich der Fonds für die Mitfinanzierung entschieden, und insofern hat er sicher auch nicht gesetzwidrig gehandelt. Das ist der Grund, weshalb Ihnen der Bundesrat die Ablehnung des Postulates vorschlägt.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	41 Stimmen
Dagegen	64 Stimmen

90.633

## Motion Fischer-Seengen

### Geschwindigkeitskontrollen

### Limitations de vitesse.

### Contrôles

#### Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1990

Der Bundesrat wird aufgefordert, die einschlägigen Verordnungen, insbesondere aber die Weisungen über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr vom 28. Juni 1984 insofern zu ergänzen, als eine Bestrafung von fehlbaren Fahrzeuglenkern nur aufgrund von Messungen durch typengeprüfte, amtlich geeichte Geräte erfolgen darf.

#### Texte de la motion du 22 juin 1990

Le Conseil fédéral est chargé de compléter les ordonnances entrant en ligne de compte, et notamment les instructions du 28 juin 1984 sur les contrôles de vitesse dans la circulation routière, de façon à ce que les conducteurs appréhendés ne puissent être punis que si les contrôles sont effectués avec des appareils d'un type homologué, ayant fait l'objet d'une vérification officielle.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Antille, Aubry, Béguelin, Biel, Bonny, Bühler, Burckhardt, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Cotti, Couchepin, Daepf, Dietrich, Du-

bois, Eppenberger Susi, Etique, Fäh, Fischer-Hägglingen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Gros, Gysin, Hari, Hess Otto, Hildbrand, Houmard, Humbel, Jeanneret, Kohler, Loeb, Luder, Martin, Mühlmann, Müller-Meilen, Neuenschwander, Perey; Philipona, Pidoux, Portmann, Reich, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Tschuppert, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss Paul, Wyss William, Zölch, Zwingli (70)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Kürzlich hat das Bundesgericht die Bestrafung eines Fahrzeuglenkers bestätigt, dessen Geschwindigkeitsüberschreitung durch Polizeibeamte geschätzt worden war. Diese Methode genügt meiner Auffassung nach nicht, um in einem Rechtsstaat einem Fahrzeuglenker ein solches Vergehen rechtsgenügend nachzuweisen. Nachdem das Bundesgericht zum Schluss gelangt ist, die Schätzung von Polizeibeamten genüge für diesen Nachweis und deshalb dieses Vorgehen zur Praxis zu werden droht, müssen die entsprechenden Rechtsgrundlagen geändert werden.

Mit der vorliegenden Motion ist keineswegs beabsichtigt, den Volksentscheid vom 26. November 1989 über die Tempolimiten in Frage zu stellen. Ebenso wenig soll die konsequente Durchsetzung der gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen erschwert oder gar verhindert werden. Die Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen muss aber auf rechtsstaatlich einwandfreie Weise erfolgen, indem der Nachweis aufgrund von Messungen durch typengeprüfte und geeichte Geräte erbracht wird.

Wie umfassende Untersuchungen ergeben haben, ist das menschliche Auge nicht in der Lage, Geschwindigkeiten genügend genau wahrzunehmen. Insbesondere können der Beobachtungswinkel, die Breite der Fahrbahn, die Entfernung des Beobachters, die Grösse des Fahrzeugs, der Lärm u. a. m. einen wesentlichen Einfluss auf das Schätzungsergebnis haben. Bei einem entsprechenden Test haben 160 Versuchspersonen die Geschwindigkeit bis zu 65 Prozent unter- und bis zu 55 Prozent überschätzt!

Bei der Verhängung eines Penaltys in einem Fussballspiel mag es angehen, dass der Schiedsrichter, gestützt auf einen sogenannten «Tatsachenentscheid», einen solchen Strafstoss ausführen lässt. Um einen Fahrzeuglenker nach schweizerischem Recht zu bestrafen, genügt indessen diese Methode nicht. Die Gefahr ist allzu gross, dass neben der Sinnestäuschung auch noch menschliche Faktoren eine Rolle spielen könnten. Willkürliche Entscheide könnten nicht ausgeschlossen werden.

Indem strafrechtlich relevante Messungen lediglich mit technisch einwandfreien Geräten durchgeführt werden, lassen sich rechtsstaatlich nicht haltbare Resultate vermeiden.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. September 1990

#### Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 septembre 1990

Nach Artikel 81 Absatz 2 der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge (SR 741.41) unterliegen die zu amtlichen Verkehrskontrollen verwendeten Geschwindigkeitsmessapparate der Typenprüfung. In den Weisungen des EJPD vom 28. Juni 1984 über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr ist überdies die periodische Ueberprüfung der Geräte auf ihre Präzision vorgeschrieben. Die diesbezüglichen Anliegen der Motion sind somit erfüllt.

Ziffer 5 der Weisungen erklärt u. a. blosse Geschwindigkeits-schätzungen ohne konkrete Vergleichsmöglichkeiten ausdrücklich als unzulässig. Ziffer 6 sieht jedoch vor, dass flagrante Uebertretungen, die von der Polizei auf andere als in den Weisungen vorgeschriebene Art festgestellt werden, ebenfalls zur Ahndung gelangen können; denn es wäre unverstän-dlich, wenn offensichtliche und massive Geschwindigkeitsüberschreitungen ohne strafrechtliche Konsequenzen blieben. Im Normalfall und insbesondere bei systematischen

## **Postulat Fierz Antischleuderkurse**

## **Postulat Fierz Cours antidérapage**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.602
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	389-391
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 676

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.