

CH_VB 86.150 vom 16. Dezember 1988

Bundesverwaltung, 1988-12-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.150

FR: CH_VB 86.150 du 16 décembre 1988

IT: CH_VB 86.150 del 16 dicembre 1988

Erwägungen

E. 16

Dezember 1988 N 1947 Interpellation Wiederkehr ziehen, 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 vorgeschreibt, 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 mildem 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 Verwendung¹ 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 Auswendiglernung 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 Auswendiglernung 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.

#ST# 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?

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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

E. 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.