

Herrn Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher des Eidg. Dep. für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
c/o Bundesamt für Strassen
3003 Bern

bw / Lo

Bern, 27. März 2009

Via Sicura

Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Die FMH, Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte bedankt sich für die Möglichkeit, zum vorerwähnten Handlungsprogramm des Bundes Stellung nehmen zu können. Bei unseren Ausführungen schliessen wir uns hauptsächlich auch der Stellungnahme des KHM (Kollegium für Hausarztmedizin) an.

Allgemeine Bemerkungen

Die FMH wie auch das KHM begrüssen den breiten, umfassenden Ansatz des Programms „Via sicura“ zur wirksamen Umsetzung von Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Personenschäden (Verletzte, Tote) durch den Strassenverkehr. Insbesondere gefällt der Ansatz, Massnahmen zur Verhaltensänderung mit strukturellen Massnahmen zu kombinieren, wie es auch in anderen Bereichen von Gesundheitsförderung, Prävention und Public Health erfolgreich praktiziert wird. Wir teilen die Erkenntnis, dass Unfälle im Strassenverkehr zu einem grösseren Teil vermeidbar sind, dass Handlungsbedarf mittels vorbeugender Bemühungen besteht und dass der vorgeschlagene kombinierte präventive Ansatz sinnvoll und unterstützenswürdig ist.

Präventive Aktivitäten in den einzelnen Bereichen „Verhalten der Verkehrsteilnehmer“, „Fahrzeugsicherheit“, „Strasseninfrastruktur“ und „Problembewusstsein“ machen aus unserer Sicht Sinn und entsprechen den Befunden der Ursachenforschung von Unfällen. Das Rettungswesen wurde ebenfalls genannt, stellt aber strenggenommen keine Unfallprävention mehr dar, sondern entspricht einer Behandlung bzw. Reaktion auf ein Unfallgeschehen und sollte dementsprechend auf der Liste von Massnahmen nicht prioritär vertreten sein.

Via Sicura
Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr
Vernehmlassung

Einzelne Massnahmen der Umsetzung halten wir jedoch für zuwenig ausgereift oder zuwenig praktikabel (siehe vor allem Antworten zu den Fragen 7, 9, 10, 15, 19, 20, 22, 27, 28 und 31).

1. Variante Ziff. 3.1 gemäss Erläuterungsbericht		
1.1 Erhöhung des Zuschlags auf 2,5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Diese Variante geht zu wenig weit, da die Finanzierung lediglich edukative Massnahmen umfasst, nicht aber wichtige Steuerungsmassnahmen im Bereich von Kontrollwesen und Strassensicherheit. Daher lehnen wir sie zugunsten der Variante 3.2. ab.		
1.2 Zweckbestimmung für edukative und informative Massnahmen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

. Variante Ziff. 3.2 gemäss Erläuterungsbericht		
2.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir unterstützen diese Variante, da die Finanzierung weitreichende Massnahmen auf verschiedenen Ebenen (Verhalten, Strukturen) erlaubt.		
2.2 Zweckbestimmung der Verkehrsbussen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Das Verursacherprinzip ist hier konsequent umgesetzt, indem Verkehrsteilnehmer, die sich und andere durch ihr Fahrverhalten einem Unfallrisiko aussetzen, gebüsst und ein Teil der Bussgelder für Bemühungen zur Vermeidung solchen Verhaltens eingesetzt werden. Der Massnahmenkatalog hat ein übergeordnetes Ziel, nämlich dasjenige der Vermeidung von Unfall-Verletzten und -Toten, was eine Einmischung in innerkantonale Angelegenheiten rechtfertigt. Bemerkungen: Eine Zweckbestimmung von Motorversicherungs-Haftpflichtprämienzuschlägen erachten wir als sinnvoll, denn darin ist das Verursacherprinzip enthalten.		

3. Variante Ziff. 3.3		
3.1 Erhöhung des Zuschlags auf 5 %?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir lehnen diese Variante zugunsten der Variante 3.2. ab. Ein solcher Kompromiss ist allenfalls im politischen Werdegang des Programms (Referendum) denkbar, sollte aber nicht schon in der Vorlage selbst eingegangen werden.		
3.2 Zweckbestimmung des Zuschlags?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Eine Zweckbestimmung von Motorversicherungs-Haftpflichtprämienzuschlägen erachten wir als sinnvoll, denn darin ist das Verursacherprinzip enthalten.		

II.b. Einzelmassnahmen

(Ziff. 4.1 Strassenverkehrsgesetz)

4. Sind Sie mit den Infrastrukturmassnahmen einverstanden? (Art. 6a - 6d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir begrüssen besonders professionellere Unfallanalysen mit Folgerungen daraus und den Beizug von Sicherheitsbeauftragten. Ebenso ist bei Neuprojekten die Verkehrssicherheits-, „Verträglichkeitsprüfung“ sehr sinnvoll, als Prävention der „ersten Stunde“.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an die charakterliche Eignung festlegt? (Art. 14 Abs. 1 Bst. d und 25 Abs. 3 Bst. a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Problematisch dabei dürfte die präzise, juristisch stichfeste Formulierung des Anforderungskataloges sein.		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen, keine Lernfahrten begleiten dürfen? (Art. 15 Abs. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Eine genügende Fahrpraxis und Erfahrung ist klare Voraussetzung für das Anlernen und Üben von Fahrschülern.		

7. Sind Sie mit der Einführung eines Weiterbildungsobligatoriums (1 Tag pro 10 Jahre) für Personenwagen- und Motorradlenkende einverstanden? (Art. 15 Abs. 5)		
Für Motorwagen- und Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Der Aufwand, die gesamte motorisierte Bevölkerung in die Weiterbildung zu schicken, ist enorm – nicht nur Logistik- und Personal-Kosten, sondern auch der nicht entschädigte Arbeitsausfall generiert hohe Aufwendungen. Wie in der medizinischen Prävention üblich, sollte die Zielpopulation für diese Massnahme eingengt werden auf diejenigen, die ohne Intervention ein erhöhtes Risiko darstellen, das unerwünschte Ereignis (Unfall) zu verursachen: Eine relevante Verletzung von Verkehrsregeln (in einem zu definierenden Ausmass, welches eine Gefährdung der Sicherheit bedeutet, z.B. alkoholisiertes Fahren) sollte die genannte Weiterbildungspflicht auf behördlichem Weg nach sich ziehen; der grosse Anteil korrekt Fahrender wäre vom Obligatorium befreit. Zur Thematik siehe auch Frage Nr. 11, die in diese Richtung abzielt.		
Nur für Motorwagenfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Es gibt keinen objektiven Grund für die Sonderbehandlung einzelner motorisierter Verkehrsteilnehmer.		
Nur für Motorradfahrende?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Es gibt keinen objektiven Grund für die Sonderbehandlung einzelner motorisierter Verkehrsteilnehmer.		

8. Sind Sie mit der Befristung des Führerausweises einverstanden? (Art. 15b und 15c)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Einhaltung der Weiterbildungspflicht (Art. 15, Abs. 5) bzw. die Befreiung davon und der periodischen Fahreignungstests (Art. 15c) sind sonst nur mit viel Verwaltungsaufwand einzuhalten bzw. durchzusetzen.		

9. Sind Sie mit der Periodizität der Fahreignungsuntersuchungen für nichtberufsmässige Fahrzeuglenkerinnen und -lenker einverstanden? (Art. 15c Abs. 1 - 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit Zwischenschritt 65 J. <input type="checkbox"/> JA, Variante ohne Zwischenschritt 65 J.	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Bejahung dieser Frage beschränkt sich auf den rasch durchführbaren und kostengünstigen Sehtest, der auch der Prävention von Unfallereignissen ausserhalb des Strassenverkehrs (Stürzen) dient und dessen Durchführung nicht auf ÄrztInnen beschränkt ist, sondern auch z.B. von Optikern, Apotheken etc. durchgeführt werden kann. Die Bedeutung der Sehkraft für viele Unfallereignisse ist gross, die Folgen bei zunehmender Sehschwäche also gravierend. Die Variante „Zwischen-Test mit 65 Jahren“ entspricht der Realität, dass in dieser Altersphase die Sehschärfe oft rasch abnimmt und bei vielen Betroffenen gut korrigierbar ist (sofern erkannt). Weitergehende Untersuchungen (ausführliche Fahreignungsuntersuchungen sind hingegen bei der jetzigen Gesetzeslage bzw. Usus bereits problematisch, da zu wenig Ärzte zur Verfügung stehen, um diese Untersuchungen auszuführen. Bezüglich Zielvariable (Fahreignung) ist zu bemerken, dass sie durch die Fahrkompetenz ergänzt werden sollte, welche nicht durch ein medizinisches Testverfahren, sondern durch ein Assessment im Verkehr selbst (durch Fahrexperten/Fahrlehrer) erfasst wird. Im Vergleich zu einer umfassenden medizinischen Abklärung könnte ein solches Assessment mehr Information zu einem vergleichbaren oder sogar geringeren Gesamtaufwand erlauben.		

9.1 Sind Sie damit einverstanden, dass die Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Fahrersitz aufweisen, mit dem Erreichen des 70. oder des 75. Altersjahres des Inhabers oder der Inhaberin verfallen? (Art. 15c Abs. 7)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA, Variante mit 70 Jahren <input type="checkbox"/> JA, Variante mit 75 Jahren	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die strenge Auflage bzw. Begrenzung rechtfertigt sich aus der grossen Verantwortung (für die Mitreisenden, für andere Verkehrsteilnehmer: Grösse der Fahrzeuge) in Kombination mit der erhöhten Anfälligkeit im Alterssegment über 70 Lebensjahren für (manchmal akute) Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Sinnvoller als eine generelle Regelung wäre allerdings die individuelle Beurteilung im Sinne der obenstehenden Antwort zur Frage 9 (Assessment der Fahrkompetenz).		

10. Sind Sie damit einverstanden, dass beim Verdacht fehlender Fahreignung im Sinne von Artikel 15d die kantonale Behörde eine Fahreignungsuntersuchung anordnen muss? (Art. 15d)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Das Vorhaben, dass aus psychischen Gründen Invalide der Verkehrsbehörde direkt von der IV-Stelle zur Eignungsprüfung gemeldet werden, widerspricht dem persönlichen Datenschutz in einem sehr sensiblen Bereich und wird strikt abgelehnt. Es ist zudem nicht einsichtig, weshalb bei einer „Meldepflicht“ ein Unterschied zwischen somatischen und psychischen Krankheiten gemacht werden soll (Diskriminierung). Der Anteil dieser Patienten, die nicht fahrtauglich sind, würden mit grosser Wahrscheinlichkeit so oder so vom behandelnden Arzt der Behörde gemeldet werden, unter Einhaltung des notwendigen Datenschutzes.		

Via Sicura
Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr
Vernehmlassung

11. Sind Sie mit der obligatorischen Nachschulung bei einem Führerausweisentzug einverstanden? (Art. 16e)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> Wenn ja, obligatorische Nachschulung? <input checked="" type="checkbox"/> Wenn ja, bedingte Verlängerung des Ausweisentzugs um drei Monate, die wegfällt, wenn Nachschulung besucht wurde (Variante)?		
Bemerkungen: Wie vorgeschlagen, dürfte die Motivation bei den Teilnehmern höher sein, wenn sie die Nachschulung nicht gezwungenermassen (fremdbestimmt) antreten, sondern selbst eine Einflussmöglichkeit haben.		
12. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten nach einem Führerausweisentzug wegen einer schweren Widerhandlung gegen die Geschwindigkeitsvorschriften einverstanden? (Art. 17a und 99 Ziff. 9)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

13. Sind Sie mit der Neudefinition des Mindestalters für Rad Fahrende einverstanden? (Art. 19 Abs. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Dem kindlichen Verhalten adäquater Schutzartikel.		

14. Sind Sie mit der Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute einverstanden? (Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

15. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat Massnahmen zur Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung erlässt ? (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Fahreignungsabklärungen sollen qualitativ hoch stehend durchgeführt werden. Die Praxis zeigt, dass in vielen Kantonen und Regionen bereits gut funktionierende Systeme im Einsatz sind. Als zentrale Punkte der Qualitätssicherung erachten wir die Verpflichtung, dass der zu Untersuchende durch einen neutralen Arzt oder eine neutrale Stelle beurteilt wird. Hier besteht ein gewisser Regulations- und Koordinationsbedarf. Diese Lücke wäre allenfalls durch den Bund zu schliessen..		

16. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für Personengruppen, denen im Strassenverkehr besondere Verantwortung zukommt oder von denen eine besondere Gefahr ausgeht, eine tiefere Promillegrenze (0,1 Promille) festlegen kann als die von Bundesversammlung festgelegte generelle Limite von 0,5 Promille? (Art. 31 Abs. 2 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Folgen von (alkoholinduzierten) Unfällen sind bei diesen Personengruppen erheblich, dadurch rechtfertigt sich die strenge Auflage.		

Via Sicura
Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr
Vernehmlassung

16.1 Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Folgen von (alkoholinduzierten) Unfällen sind bei diesen Personengruppen erheblich, dadurch rechtfertigt sich die strenge Auflage.		

16.2 Personen, die Personen- oder Gütertransporte (mit Lastwagen) berufsmässig durchführen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Die Folgen von (alkoholinduzierten) Unfällen sind bei diesen Personengruppen erheblich, dadurch rechtfertigt sich die strenge Auflage.		

16.3 Personen, die Lieferwagen führen?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wie im erläuternden Text erwähnt, ist die Abgrenzung zu Privattransporten oder Fahrten von KMU kaum möglich.		

16.4 Fahrlehrer?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Aufgrund der Vorbildfunktion für ihre Fahrschüler und der noch fehlenden Fahreignung des Schülers während der Übungsfahrten macht die strenge Auflage Sinn.		

16.5 Personen, die Lernfahrten begleiten?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Aufgrund der Vorbildfunktion für die Begleiteten und deren noch fehlenden Fahreignung während der Übungsfahrten macht die strenge Auflage Sinn.		

16.6 Inhaber des Lernfahrausweises?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Der edukative Effekt (Anlernen des Verhaltens „Verzicht auf Alkohol beim Fahren“) rechtfertigt eine Zustimmung zur strengen Auflage.		

16.7 Inhaber des Führerausweises auf Probe?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Der edukative Effekt (Anlernen des Verhaltens „Verzicht auf Alkohol beim Fahren“) rechtfertigt eine Zustimmung zur strengen Auflage.		

17. Sind Sie mit der Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag einverstanden? (Art. 41 Abs. 1)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wenig aufwändige Massnahme mit belegter Wirksamkeit.		

Via Sicura
Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr
Vernehmlassung

18. Sind Sie damit einverstanden, dass die beweissichere Atemprobe eingeführt wird? (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Methodische Verbesserung mit juristischer Verwertbarkeit.		

19. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Einführung der Helmtragepflicht für Rad Fahrende erhält? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Der Bund sollte nur dann Vorschriften erlassen, wenn klare Evidenz für ihren Nutzen besteht. Nach Auffassung des FMH-Zentralvorstandes gibt es in dieser Frage plausible Argumente für beide Seiten: Einerseits scheint der Helm bei gewissen Unfällen den Gesundheitsschaden zu verringern. Andererseits scheint eine grosse Präsenz von Velos im Verkehr das Unfallrisiko zu senken; in Ländern, die das Helmobligatorium eingeführt haben, ging leider offenbar der Anteil der Velofahrenden zurück - und das scheint das Unfallrisiko für die noch Velofahrenden zu erhöhen.		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Helmtragepflicht für Kinder bis 14 Jahren einführt? (Art. 57 Abs. 5 Bst. b)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wir möchten hier die gleichen Überlegungen wie zu Punkt 19 anführen.		

21. Sind Sie damit einverstanden, dass die Haftpflichtversicherungen bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen Rückgriff auf die unfallverursachende Person nehmen müssen? (Art. 65 Abs. 3)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Als edukative, bewusstseinsbildende Massnahme.		

22. Sind Sie mit der Einführung der Schadenverlaufserklärung einverstanden? (Art. 68a)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Wenn die Risikoprämien ausschliesslich auf die Unfallhäufigkeit und -schwere abstellen, ist die Gefahr gross, dass auch Lenker ohne Mitschuld am Unfall mit hohen Prämien bestraft werden. Die (minime) Solidarität unter den Versicherten kann nicht mehr spielen. Der Datenschutz wird tangiert. Die Ausgestaltung von risikoabhängigen Prämien sollte sich wie bisher auf ganze Gruppen beschränken, die erfahrungsgemäss höhere Schäden verursachen.		

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Nationale Garantiefonds subsidiär Schäden deckt, die durch die Benützung fahrzeughähnlicher Geräte verursacht wurden? (Art. 76 Abs. 2 Bst. d)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

24. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge bei skrupelloser Tatbegehung vom Gericht eingezogen und vernichtet werden können? (Art. 90a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

25. Sind Sie mit strengeren Sanktionen beim Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis einverstanden? (Art. 95 Ziff. 1 und 1 ^{bis})		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

26. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kreis der strafbaren Handlungen bei Radarwarnungen ausgedehnt wird? (Art. 98a)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

27. Sind Sie mit der Neuregelung der Strassenverkehrsunfallstatistik einverstanden? (Art. 104 Abs. 2 sowie 104f und 104g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
 Die Neuregelung ermöglicht den Versicherern Zugriff auf Daten aus Administrativverfahren bei Unfällen, der Datenschutz erscheint ungenügend geregelt.

28. Sind Sie mit dem Auskunftsrecht der Versicherer aus dem ADMAS-Register einverstanden? (Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
 Die Neuregelung ermöglicht den Versicherern Zugriff auf Daten aus Administrativverfahren bei Unfällen, der Datenschutz erscheint ungenügend geregelt.

II.c. Einzelmassnahmen
 (Ziff. 4.2 Ordnungsbussengesetz)

29. Ordnungsbussenverfahren: Soll die vorgeschlagene Halterhaftung für Ordnungsbussen eingeführt werden? (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

30. Ordnungsbussenverfahren: Soll das ordentliche Strafverfahren nur noch bei ausdrücklichem Bestreiten des Ordnungsbussentatbestands durchgeführt werden? (Art. 6 Abs. 2 Bst. b und 6a Abs. 2 Bst. b OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

II.d. Einzelmassnahmen
 (Ziff. 4.6 Heilmittelgesetz)

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Fachpersonen, die Medikamente abgeben dürfen, explizit und gesetzlich verpflichtet werden, die Kunden und Patienten zu informieren? (Art. 26 Abs. 3 HMG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: In der täglichen ärztlichen Praxis wird die Informationspflicht über potentielle Nebenwirkungen von Arzneimitteln mittels Hinweis auf die Informationen auf dem Beipackzettel und einer mündlichen Zusammenfassung der wichtigsten möglichen Nebenwirkungen praktiziert. Der Information über die Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch das Arzneimittel kann darin keine Sonderstellung zukommen; solche Hinweise sind im Beipackzettel explizit und deutlich erwähnt. Der Patient hat mit Einnahme des Medikamentes selbst die Verantwortung bzw. Sorgfaltspflicht, sich über möglichen Nebenwirkungen hinsichtlich Fahrfähigkeit zu informieren. Ein Kompromiss könnte sein, dass die Fachperson gesetzlich verpflichtet wird, auf die Information im Beipackzettel betreffend Fahrfähigkeit hinzuweisen.		

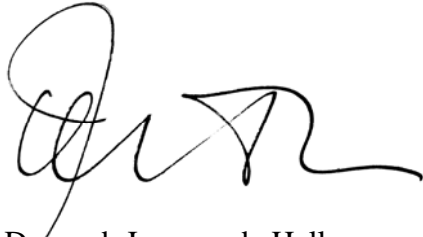
II.e. Weitere Fragen

32. Soll der Bund Arbeiten in Angriff nehmen, um mittels Schaffung von Verkehrsgerichten die Verfahren betreffend Verkehrswiderhandlungen zu vereinfachen, zu straffen und zu vereinheitlichen? (Erläuterungsbericht, Ziff. 6.6)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: -		

33. Sind Sie mit den Massnahmen zu Forschung, Entwicklung und Statistik einverstanden? (Erläuterungsbericht, Ziff. 2.2.4)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen: Erkenntnisse über Unfälle führen zu gezielter Prävention und erlauben die Evaluation von getroffenen Massnahmen. Dabei muss aber der Datenschutz genügend berücksichtigt sein (vergleiche Frage Nr. 27).		

34. Weitere Bemerkungen?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	
Bemerkungen: Die Hauptschwächen des Massnahmenpaketes dürfte darin liegen, dass der breite Ansatz (an sich eine Stärke hinsichtlich Wirksamkeit!) zahlreiche, zum Teil berechnete Partikularinteressen tangiert und die Akzeptanz damit verringert wird. Aus der Sicht der FMH ist dies beispielsweise der Fall bei der zusätzlichen Ausbildungspflicht für Ärzte, die Fahreignung attestieren (Art. 25, Abs. 3), beim Schutz persönlicher Daten (Art. 104 und 104b) und bei der Informationspflicht über medikamenteninduzierte Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit (Art. 26). Wie unter Frage 9 erwähnt, sollte der Fahrkompetenz gegenüber der Fahreignung mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden und überlegt werden, wie diese am besten zu erwerben, zu erhalten und zu überprüfen ist. Insgesamt ist die FMH jedoch der Meinung, dass mit dem Programm „Via sicura“ ein sinnvoller Ansatz geschaffen wurde, Prävention von Unfällen im Strassenverkehr zu leisten, und wir unterstützen das Programm in seinem Grundgedanken. Die genannten kritischen Punkte sollten überarbeitet und revidiert werden.		

Freundliche Grüsse
FMH



Dr. med. Jacques de Haller
Präsident



Dr. med. Christine Romann
Zentralvorstandsmitglied
Verantwortliche Ressort
Gesundheitsförderung und Prävention