

INTERPELLATION

Diskriminierung der über 70-jährigen Autolenker?

Das Bundesamt für Strassen will laut Medienberichten bis Ende Jahr dem Bundesrat einen Massnahmenkatalog zur Fahrtauglichkeit der über 70-jährigen Autolenker unterbreiten. Danach soll auf dem schweizerischen Strassenetz als Autolenker nur noch zugelassen werden, wer alle zwei Jahre einen obligatorischen Fahrtauglichkeitstest einschliesslich medizinischer Kontrolluntersuchung besteht. Begründet werden die Massnahmen mit dem erhöhten Verkehrssicherheitsrisiko der über 70-Jährigen. Dazu folgende Fragen an den Bundesrat:

1. Warum lässt er zu, dass ein Bundesamt bereits einen Massnahmenkatalog zuhanden von Medien und damit der Öffentlichkeit durchlässt, bevor er selber über diese Massnahmen befunden hat?

2. Er wird ersucht, aktuelles Zahlenmaterial über mittlere und schwere Verkehrsunfälle vorzulegen, woraus ersichtlich ist:

a. Wie viel Prozent der Verursacher entfallen auf Fahrzeuglenker unter 30, wie viel auf solche zwischen 70 und 80 und wie viel auf solche über 80 Jahren?

b. Wie viele dieser Verursacher fuhren mit einem Ausweis schweizerischer, wie viele mit einem Ausweis ausländischer Herkunft?

c. Wie viele Fahrzeuglenker mit schweizerischem Führerausweis gibt es in der Alterskategorie unter 30, wie viele in derjenigen zwischen 70 und 80, wie viele in derjenigen über 80 Jahren? Diese Angaben dienen zum Vergleich des Sicherheitsrisikos zwischen jungen und alten Autofahrern.

3. Ist er überzeugt, dass ein lediglich noch auf zwei Jahre beschränkter Führerausweis für Autolen-



Maximilian Reimann
Nationalrat SVP
Kanton St. Gallen

Interpellation
vom 15.6.2010

ker über 70 Jahren mit dem in Artikel 8 Absatz 2 der Bundesverfassung verankerten Verbot der Diskriminierung wegen des Alters vereinbar ist? Wäre allenfalls eine höhere Alterslimite verfassungskonformer?

4. Wie will er diese Massnahmen gegenüber den über 70-jährigen Autolenkern mit ausländischem Führerausweis, die das schweizerische Strassenetz benutzen, durchsetzen? Diese sind mit den schweizerischen Verkehrsverhältnissen im Allgemeinen weniger vertraut und bilden daher ein noch grösseres Sicherheitsrisiko als die gleichaltrigen Inländer. Mit Sicherheit wäre eine ungleiche Behandlung von In- und Ausländern bezüglich ihrer Fahrtauglichkeit absolut inakzeptabel!



© Andreas Boutoubassis/pixelio

Das Dilemma mit den Oldtimern: Bestehen sie aus Blech, Glas, Gummi und Gusseisen, gewinnen sie von Jahr zu Jahr an Wert. Ganz im Gegensatz zu jenen aus Fleisch und Blut, mit grauem Haar, Brille und Vergesslichkeit. Sie sind keine gern gesehenen Gäste auf unsern Strassen. Zu Unrecht!

Die Antwort des Bundesrates vom 18.8.2010

Der im «Sonntag» vom 13. Juni 2010 erschienene Artikel über Seniorenunfälle, der Anlass für die Fragen des Interpellanten ist, entspricht leider in wesentlichen Teilen nicht der Wirklichkeit. Schon heute müssen Motorfahrzeugführerinnen und -führer ab dem 70. Altersjahr sich alle zwei Jahre einer medizinischen Untersuchung unterziehen. Mittels dieser wird abgeklärt, ob sie noch in der Lage sind, ein Motorfahrzeug sicher zu führen. Zudem trifft es – gerade deshalb – nicht zu, dass Senioren als Fahrzeuglenker heute ein grosses Risiko sind und deshalb verschärfende Massnahmen notwendig sind. Der Bundesrat hat am 3. Februar 2010 die Vernehmlassungsergebnisse zu Via sicura, dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, zur Kenntnis genommen und das zuständige Departement beauftragt, bis Ende 2010 eine Botschaft zu erarbeiten. Gleichzeitig hat der Bundesrat bestimmt, welche Massnahmen in dieser Botschaft enthalten sein sollen. Darunter ist auch eine Massnahme, welche die Senioren betrifft, nämlich die gesamtschweizerische Verbesserung der Qualität der ärztlichen Fahreignungsabklärungen. Die Massnahme, die Gültigkeit des Führerausweises auf zehn Jahre zu befristen, ist bereits ab dem 50. Altersjahr vorgesehen und betrifft somit nicht nur die Senioren.

Die einzelnen Fragen des Interpellanten beantwortet der Bundesrat wie folgt:

1. Der Bundesrat hat am 3. Februar 2010 über die Ergebnisse der Vernehmlassung zu Via sicura und über die durch das UVEK weiterzuverfolgenden Massnahmen informiert. Diese Medieninformation wurde unter anderem auch auf der Homepage des zuständigen Bundesamts aufgeschaltet.
2. Eine Massnahme von Via sicura ist die Optimierung der Strassenverkehrsunfallstatistik. Ab dem Statistikjahr 2011 werden erheblich bessere Aussagen über das Unfallgeschehen möglich sein. Auf der Grundlage der heutigen Statistik lassen sich die Fragen des Interpellanten nur teilweise beantworten:
 - a. Aus der aktuellen Unfallstatistik ist nur ersichtlich, wer an einem Unfall beteiligt war. Wer der mutmassliche Unfallverursacher oder die Unfallverursacherin war, lässt sich nicht direkt, sondern nur indirekt mittels Studien ermitteln. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung hat dies

getan und in einer Pilotstudie die tödlichen Unfälle von 1992 bis 2004 analysiert. Sie kommt zu folgenden Ergebnissen:

Im Zeitraum von 1992 bis 2004 sind 618 Menschen bei Strassenverkehrsunfällen getötet worden, bei denen ein Personenwagen mit einem mindestens 70-jährigen Lenker oder einer mindestens 70-jährigen Lenkerin beteiligt war. Von den getöteten Menschen waren 297 der Lenker oder die Lenkerin des Personenwagens, 321 Menschen waren Drittpersonen (z.B. Mitfahrende). Letztere stellen rund 4 Prozent aller Verkehrstoten im genannten Zeitraum dar (8016 Menschen). Die Anzahl der Schwerverletzten bei Unfällen, bei welchen ein Senior am Steuer eines Personenwagens sass, macht rund 6,1 Prozent aller schwer verletzten Personen im Strassenverkehr aus. Knapp 20 Prozent aller in dieser Zeitspanne im Strassenverkehr getöteten Menschen waren mindestens 70 Jahre alt. Etwas mehr als die Hälfte davon starben als Fussgänger. Bei einem Bevölkerungsanteil von 11,2 Prozent beträgt der Anteil der über 70-jährigen Menschen an den Verkehrstoten 19,4 Prozent. Senioren über 70 Jahre sind somit in erster Linie unter den im Strassenverkehr ums Leben gekommenen Menschen übervertreten.

- b. Diese Daten können in der aktuellen Unfallstatistik nicht ausgewertet werden und sie wurden bisher auch nicht indirekt mittels Studien ermittelt.
 - c. Derzeit verfügen weder der Bund noch die kantonalen Zulassungsbehörden über die entsprechenden Daten beziehungsweise Auswertungsinstrumente. Der Bund erarbeitet derzeit ein EDV-System, mit welchem dereinst gesamtschweizerisch zuverlässig die Frage nach der Anzahl erteilter Ausweise an die diversen Altersgruppen beantwortet werden kann. Die Zahl der Ausweisinhaber ist aber mit dieser Zahl nicht identisch. Wie viele Ausweisinhaber es tatsächlich gibt, liesse sich nur dann zuverlässig ermitteln, wenn es eine gesamtschweizerische Personenidentifikationsnummer gäbe, die eine Person von der Geburt bis zum Tod bei der amtlichen Registrierung begleitet und damit Doppelregistrierungen, beispielsweise nach Wohnsitz- oder Namenswechsel, ausschliesst.
3. Über 70-jährige Lenkerinnen und Lenker eines Personenwagens müssen sich bereits heute alle zwei Jahre medizinisch untersuchen lassen.

Daran soll nichts geändert werden, einzig die Qualität der ärztlichen Fahreignungsabklärungen soll verbessert werden.

Neu sollen hingegen alle Führerausweise befristet werden, wie dies heute weltweit Standard ist. Nach Ablauf der Befristung des Führerausweises auf Probe (3 Jahre) erfolgt eine erstmalige Befristung auf das 50. Altersjahr. Anschliessend soll der Ausweis um jeweils zehn Jahre verlängert werden, auch nach dem 70. Altersjahr. Neu muss ab dem 50. Altersjahr ein Sehtest beigebracht werden, ab dem 70. Altersjahr erfolgt wie heute die ärztliche Untersuchung. Eine höhere Alterslimite fasst der Bundesrat nicht ins Auge, weil verschiedene verkehrssicherheitsrelevante Krankheiten ab 70 Jahren teilweise stark zunehmen.

In Bezug auf die Verfassungsmässigkeit kann der Bundesrat keine Diskriminierung erkennen. Die ärztlichen Untersuchungen sind zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, aber auch der Senioren selber sachlich gerechtfertigt.

4. Nach dem Internationalen Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr legt jeder Staat die Bedingungen für die Erlangung seiner Führerausweise fest. In der Europäischen Union (EU) regelt die Richtlinie 2006/126/EG die Gültigkeitsdauer von Führerausweisen. Sie sieht kein Höchstalter vor. Ziel des Bundesrats ist, dass sich die schweizerischen Fahreignungsbedingungen inhaltlich an denjenigen der EU orientieren. Damit ist sichergestellt, dass in praktisch ganz Europa die gleichen medizinischen Anforderungen an Motorfahrzeugführerinnen und Motorfahrzeugführer bestehen. Personen mit ausländischem Führerausweis müssen spätestens ein Jahr nach Wohnsitznahme in der Schweiz den schweizerischen Führerausweis erwerben. Ab diesem Zeitpunkt unterstehen auch sie der periodischen medizinischen Untersuchung. Zwar könnte nach Artikel 41 Absatz 6 Buchstabe a des Wiener Abkommens dieser Zeitpunkt auch auf das Datum der Wohnsitznahme gelegt werden, darauf wurde aber aus Praktikabilitätsgründen verzichtet.

*Stand der Beratung:
im Plenum noch nicht behandelt.*