



# Parlamentarischer Vorstoss

## Antwort des Regierungsrates

|                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| Vorstoss-Nr.:           | 011-2025                        |
| Vorstossart:            | Motion                          |
| Richtlinienmotion:      | <input type="checkbox"/>        |
| Geschäftsnummer:        | 2025.GRPARL.60                  |
| Eingereicht am:         | 03.03.2025                      |
| Fraktionsvorstoss:      | Nein                            |
| Vorstoss Ratsorgan:     | Nein                            |
| Eingereicht von:        | Fuchs (Bern, SVP) (Sprecher/in) |
| Weitere Unterschriften: | 0                               |
| Dringlichkeit verlangt: | Ja                              |
| Dringlichkeit gewährt:  | Nein 06.03.2025                 |
| RRB-Nr.:                | 884/2025 vom 27. August 2025    |
| Direktion:              | Sicherheitsdirektion            |
| Klassifizierung:        | Nicht klassifiziert             |
| Antrag Regierungsrat:   | <b>Ablehnung</b>                |

## Überprüfung der Fahreignung im Kanton Bern kritisch hinterfragen und anpassen

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Der Multiple Wachhaltetest (MWT) ist bei der Überprüfung der Fahreignung (Stufe 2) durch ein praxisbezogenes Instrument zu ersetzen.
2. Bei den Tests auf Stufe 4 sind die Ergebnisse dieser Tests allein für die Beurteilung der Fahreignung heranzuziehen. Die Fristen bei der Zulassung zu den Abklärungen der Stufe 4 sowie die Bekanntgabe der Resultate müssen reduziert werden.
3. Das ganze Prozedere der Abklärung der Fahreignung muss in kürzerer Zeit, neutral und kostengünstiger ermöglicht werden.

### Begründung:

Die Anordnung des MWT, viermal 40 Minuten bewegungslos in einem engen abgedunkelten Raum eine Wand anzustarren, ist derart weltfremd, dass er für die Abklärung der Fahreignung durch einen modernen, die Realität des Fahrens abbildenden Test ersetzt werden muss. Die Literatur ist klar: «Die Ergebnisse des MWT können in keinem Fall auf reale Situationen übertragen werden» (gilt wohl auch für den Strassenverkehr!). Zudem ist dieser Test extrem zeitaufwendig (ein ganzer Arbeitstag) und teuer (gegen 1000 Franken durch den Probanden zu bezahlen).

Es ist befremdend, wenn bei den abschliessend verordneten Abklärungen der Stufe 4 alle dort erzielten Ergebnisse positiv sind, aber dann die Fahrtüchtigkeit aufgrund des früher absolvierten

MWT in Frage gestellt wird, einem Test, der auf Stufe 4 nicht durchgeführt wird. Von der Anmeldung zu den Abklärungen der Stufe 4 bis zur Bekanntgabe der Resultate (nach einer zweistündigen Abklärung mit Kosten von gegen 1400 Franken zu Lasten des Probanden) können bis zu sechs Monate verstreichen! Das ist nicht zumutbar.

Die Abklärungen der Stufe 2 werden durch das Schlaf-, Wach-, Epilepsie-Zentrum (SWEZ) des Inselspitals und die Abklärungen der Stufe 4 durch die Abteilung für Verkehrsmedizin des Instituts für Rechtsmedizin vorgenommen. Beide Institute sind Teil der Medizinischen Fakultät der Universität und damit nur bedingt unabhängig. Diese enge Verbindung sollte vermieden werden.

Begründung der Dringlichkeit: Die Dauer der Abklärungen der Fahreignung ist zurzeit extrem lang. Ältere Menschen (ab 75 Jahren) mit dem Obligatorium für die Abklärung dieser Fahreignung alle zwei Jahre haben das Anrecht, raschmöglichst eine kostengünstigere und nachvollziehbare Abklärung zu erfahren.

### **Antwort des Regierungsrates**

Im Zentrum der Forderungen des Motionärs stehen die Eignung des Multiple Wachhalte-Tests (MWT) als diagnostisches Instrument, die Ausgestaltung der verkehrsmedizinischen Abklärungen sowie deren Dauer und Kosten. Die rechtlichen Grundlagen für die Überprüfung der Fahreignung sind im nationalen Recht verankert (vgl. Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51).

Die im Vorstoss geäußerte Kritik an einer mangelnden Unabhängigkeit der involvierten Institutionen teilt der Regierungsrat nicht. Zwar bestehen zwischen dem Inselspital Bern und der Universität Bern Verbindungen im Bereich von Lehre und Forschung. Hinsichtlich der Erbringung medizinischer Dienstleistungen – insbesondere im Bereich der Verkehrsmedizin – operieren die beteiligten Einrichtungen jedoch organisatorisch eigenständig. Zudem besteht für die betroffenen Personen keinerlei Verpflichtung, den MWT an einer spezifischen Einrichtung durchführen zu lassen. Die Wahl einer beliebigen, akkreditierten schlafmedizinischen Untersuchungsstelle in der Schweiz ist jederzeit möglich. Der Vorwurf einer strukturellen Abhängigkeit oder Voreingenommenheit ist daher aus Sicht des Regierungsrates nicht zutreffend.

Es ist unbestritten, dass Tagesschläfrigkeit ein vielschichtiges Phänomen darstellt, für dessen Beurteilung kein Einzeltest allein eine abschliessende Aussagekraft beanspruchen kann. Der MWT hat sich jedoch – sowohl international als auch im schweizerischen Kontext – als zentraler Baustein in der objektivierten Erfassung von Tagesschläfrigkeit etabliert.

In Ländern wie Deutschland, Kanada, Australien und Neuseeland ist der MWT ein anerkannter Bestandteil der verkehrsmedizinischen Beurteilung. Auch in der Schweiz empfehlen die einschlägigen Richtlinien der Schweizerischen Gesellschaft für Schlafforschung, Schlafmedizin und Chronobiologie (SGSSC) den Einsatz des MWT als wissenschaftlich fundiertes und validiertes Verfahren. Eine Ablösung dieses etablierten Testverfahrens ist aktuell fachlich nicht vertretbar. Der Regierungsrat erachtet es als unerlässlich, dass sich verkehrsmedizinische Untersuchungsstellen an evidenzbasierte Empfehlungen halten, um eine schweizweite Gleichbehandlung sicherzustellen und die medizinische Qualität der Gutachten zu gewährleisten.

Verkehrsmedizinische Beurteilungen basieren stets auf einer umfassenden Gesamtschau der relevanten medizinischen und psychologischen Befunde. Einzelne Testergebnisse – sei es auf Stufe 2 oder 4 – entfalten ihre Aussagekraft erst im Zusammenspiel mit anderen klinischen, anamnestischen und verhaltensbezogenen Informationen. Eine isolierte Interpretation einzelner

Befunde widerspricht dem Grundsatz einer integrativen, ganzheitlichen Begutachtung und wäre medizinisch nicht zu verantworten.

Die Komplexität verkehrsmedizinischer Fragestellungen erfordert eine sorgfältige Abklärung unter Berücksichtigung medizinischer, rechtlicher und verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte. Die dabei entstehenden zeitlichen Aufwände sind dem Anspruch an eine rechtsstaatlich einwandfreie und medizinisch tragfähige Entscheidung geschuldet.

Die Dienstleistungen der Universität Bern, wie Fahreignungsabklärungen, erfolgen kostenbasiert und müssen eigenwirtschaftlich erbracht werden. Die Tarifstruktur des Instituts für Rechtsmedizin ist in einer universitären Verordnung festgelegt und öffentlich zugänglich<sup>1</sup>. Betroffenen Personen steht es frei, sich an eine andere akkreditierte Untersuchungsstelle zu wenden.

Die gegenwärtige Praxis der Fahreignungsabklärung im Zusammenhang mit Tagesschläfrigkeit entspricht dem Stand der Wissenschaft, berücksichtigt internationale Standards und garantiert eine rechtsgleiche sowie medizinisch fundierte Beurteilung. Die vom Vorstoss geforderten Änderungen lassen sich mit den geltenden Qualitätsanforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen nicht vereinbaren.

Der Regierungsrat unterstützt die kontinuierliche Weiterentwicklung medizinischer Diagnoseinstrumente. Sollten künftig neue, einfachere wissenschaftlich validierte Verfahren zur Beurteilung von Tagesschläfrigkeit zur Verfügung stehen, so wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass diese auch angewandt werden können. Es ist nicht nur im Interesse der betroffenen Personen, sondern auch des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts, dass die Abklärungen rasch durchgeführt werden können.

Aus den vorangehenden Gründen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Ablehnung der Motion.

Verteiler

– Grosser Rat

---

<sup>1</sup> [https://www.unibe.ch/unibe/portal/content/e152701/e332577/e332604/e371251/ul\\_gebr\\_irm\\_ger.pdf](https://www.unibe.ch/unibe/portal/content/e152701/e332577/e332604/e371251/ul_gebr_irm_ger.pdf)