L-drive.ch
Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

L-drive.ch Postfach 3001 Bern

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

Stellungnahme von L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

L-drive Schweiz, der Dachverband der Schweizer Fahrlehrer:innen bedankt sich für die Möglichkeit, zur geplanten Anpassung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellung nehmen zu können.

Als Berufsverband vertreten wir Fahrlehrer:innen sowie Fahrschulen in der ganzen Schweiz. Unsere Mitglieder sind in der täglichen Ausbildungspraxis direkt von regulatorischen Anpassungen betroffen, insbesondere in Bezug auf Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität, Rechtssicherheit und in ihren eigenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Wir begrüssen in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Zielsetzung des UVEK und des ASTRA, die Rahmenbedingungen für emissionsarme Nutzfahrzeuge weiterzuentwickeln und technische Nachteile aufgrund des Batteriegewichts sachgerecht auszugleichen. Die Harmonisierung mit europäischen Entwicklungen sowie eine pragmatische Vollzugstauglichkeit sind aus unserer Sicht eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung.

Gleichzeitig sehen wir es als unsere Aufgabe, ergänzend auf mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Fahrausbildung und den Berufsstand hinzuweisen und konstruktive Vorschläge zur weiteren Präzisierung der Vorlage einzubringen.

I. Grundsätzliche Erwägungen

Die vorgesehene Gleichstellung von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t mit konventionellen Fahrzeugen der 3,5-t-Kategorie ist nachvollziehbar und grundsätzlich geeignet, die Marktdurchdringung emissionsarmer Fahrzeuge zu unterstützen. Entscheidend ist aus Sicht der Ausbildung, dass die Regelungen klar, verständlich und widerspruchsfrei ausgestaltet werden und keine Unsicherheiten im Vollzug entstehen.

Elektrofahrzeuge in höheren Gewichtsklassen unterscheiden sich in Fahrverhalten, Bremsdynamik, Rekuperation und Assistenzsystemen teilweise deutlich von herkömmlichen Fahrzeugen. Diese Aspekte sind in der Ausbildung bereits heute relevant und gewinnen mit zunehmender Verbreitung weiter an Bedeutung.

II. Rolle der professionellen Fahrausbildung

Die professionelle Fahrausbildung trägt wesentlich zur sicheren Einführung neuer Technologien im Strassenverkehr bei. Fahrlehr:innen vermitteln nicht nur fahrtechnische Kompetenzen, sondern auch rechtliche Sicherheit, Risikobewusstsein und energieeffizientes Verhalten.

Aus unserer Sicht ist es hilfreich, wenn regulatorische Anpassungen perspektivisch mit einer fachlichen Überprüfung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte begleitet werden. Dies ermöglicht, neue technische Entwicklungen frühzeitig systematisch in die Ausbildung zu integrieren und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu stärken.

Diese Überlegungen bilden die Basis unserer Stellungnahme.

Hinweise und Anträge

1. Arbeits- und Ruhezeit (ARV) – Tachographen

Wir begrüssen die vorgesehene Befreiung von Fahrzeugführenden von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t im nationalen Verkehr von der Fahrtenschreiberpflicht/Tachopflicht sowie deren Befreiung von den Bestimmungen der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV).

Die explizite Klarstellung im Verordnungstext ist überfällig und hätte bereits mit der Revision vom 1. April 2022 gemacht werden müssen. Sie schafft jetzt Rechtssicherheit und lässt keine Interpretationsspielräume offen. Schulung und Ausbildung werden dadurch für die Zukunft erleichtert.

2. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Art. 41c VRV neu: In der Verkehrsregelnverordnung VRV wird neu Art. 41c eingeführt. Dieser stellt klar, dass schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg:

- die Verkehrsregeln und die Signalisationen für die Führer leichter Motorwagen beachten müssen,
- bei Gesellschafts- und Wohnmotorwagen bestimmte Zusatzpflichten beachten müssen,
- Gewichtsbeschränkungen weiterhin gelten.

Wir gehen davon aus, dass folgende Punkte in der Praxis zu Problemen führen werden:

a) Die Bestimmung, wonach schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg die Verkehrsregeln und die Signalisationen für leichte Motorwagen anwenden müssen, steht im Kern im Widerspruch zur Bestimmung wonach die Gewichtsbeschränkungen gemäss Art. 20 SSV in jedem Fall gilt.

   Praxisbeispiel: Schon heute stellen wir fest, dass Fahrzeugführende mit Personenwagen und Anhänger Gewichtsbeschränkungen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen missachten. Sie gehen als Inhaber eines Führerausweises Kat. B und mangels besseren Wissens fälschlicherweise davon aus, dass diese Gewichtsbeschränkungen für sie nicht gelten. Ähnliches dürfte bei Fahrzeugführenden von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg passieren, da sie vom Grundsatz ausgehen die Verkehrsregeln und die Signalisationen für die Führer leichter Motorwagen beachten zu können. Es ist davon auszugehen, dass sie signalisisierte Gewichtslimiten regelmässig nicht beachten werden, da sie annehmen, dass für sie in jedem Fall die Verkehrsregeln für leichte Motorwagen gemäss Lemma 1 gelten.

Antrag: Wir würden es sehr begrüssen, wenn die entsprechenden Verkehrsregeln im Zusammenhang mit der Signalisationsverordnung widerspruchsfreier ausgestaltet werden könnten.

b) Neue Unklarheiten werden auch bezüglich der Zusatzpflichten bei Gesellschafts- und Wohnmotorwagen geschaffen. In diesem Zusammenhang sehen wir vor allem hinsichtlich des heute bereits für Kleinbusse und Gesellschaftswagen geltenden **Art 3a Abs. 3 VRV**, wonach mitfahrende Personen in Gesellschaftswagen und Kleinbussen auf geeignete Art und Weise auf die Gurtentragpflicht aufmerksam zu machen sind, neue Unklarheiten. Das Mehrgewicht für Elektro-Fahrzeuge ändert an dieser Bestimmung in Art. 3a Abs. 3 VRV im Grundsatz nichts. Es geht um die Anzahl Plätze (> 9), welche für Art. 3a Abs. 3 VRV entscheidend ist. Indessen wird mit Bezug zum Gewicht für ein Elektro-Fahrzeug bis 4,25 Tonnen, das als Gesellschaftswagen zugelassen ist, eine von der Platzzahl abweichende Regelung eingeführt. Diese unterschiedlichen Bestimmungen können so kaum begründet und vermittelt werden.

Antrag: Entsprechend möchten wir beliebt machen Art. 41c Abs 1 lit. b zu streichen, da diese Bestimmung mit Bezug zur Platzzahl (> 9) heute schon für leichte und schwere Personentransportfahrzeuge (Kleinbusse und Gesellschaftswagen) gilt.

c) Es ist uns bewusst, dass die Fragen der Lizenzpflicht grundsätzlich im Rahmen des Bundesgesetzes über die Strassentransportunternehmen (STUG) resp. in der Verordnung über Strassentransportunternehmen (STUV) geregelt werden. Es entzieht sich unserer Kenntnis, inwiefern das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) diesbezüglich Präzisierungen vorsieht, damit die Regelungen kongruent sind und kein zusätzlicher Interpretationsspielraum entsteht. Jedenfalls können wir uns gut vorstellen, dass diesbezüglich bald schon ein Präzisierungsbedarf **in Art. 3 1ter, Abs. 3 STUG** bezüglich Lizenzpflicht entstehen könnte. Für uns ist jedenfalls unklar, ob Unternehmen, die ausschliesslich Gütertransporte mit schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg durchführen im Sinne einer Zusatzpflicht neu der Lizenzpflicht unterstehen oder ob die Elektro-Fahrzeuge bis 4,25 Tonnen im STUG als 3,5 Tonnen-Fahrzeuge betrachtet werden.

Eine diesbezügliche Präzisierung in den Erläuterungen nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) würden wir begrüssen.

Ergänzungen mit Blick auf die Verkehrssicherheit

Antrag: Pflicht zum Anbringen von Unterlegkeilen: Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fordern wir darüber hinaus, Art. 41c VRV dahingehend zu ergänzen, dass **Art 22 Abs. 3 VRV**, wonach bei schweren Motorwagen (…) auch in leichteren Gefällen Unterlegkeile anzubringen sind, auch für 4,25 Tonnen-Elektro-Fahrzeuge Gültigkeit hat. Es ist physikalisch alles andere als sinnvoll, wenn Fahrzeugführende von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg in diesem Falle die Verkehrsregeln für die Führer leichter Motorwagen beachten müssen. Physikalische Gesetze machen vor umweltfreundlichen Antriebstechnologien nicht halt.

3. Verordnung über technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 114 Abs. 2 sieht vor, Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb, deren Mehrgewicht ein Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t bewirkt, von der Feuerlöscherpflicht auszunehmen. Eine solche Bestimmung erachten wir als mit Blick auf die verheerenden Folgen von Brandereignissen als fahrlässig. Eine Feuerlöscherpflicht wäre auch im Interesse und zum Schutz der Fahrzeugführenden von 4,25 Tonnen-Elektro-Fahrzeugen, weshalb wir in diesem Zusammenhang und im Hinblick auf mögliche zukünftige Ereignisse auch an die Verantwortung des Gesetzgebers appellieren.

Schlussbemerkungen

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnologien erhöht die Anforderungen an Fachkompetenz und Weiterbildung der Fahrlehrpersonen. L-drive Schweiz sieht darin grundsätzlich eine Chance zur weiteren Professionalisierung des Berufsstandes, sofern die Rahmenbedingungen klar, planbar und wirtschaftlich tragfähig bleiben.

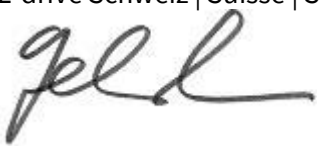
In diesem Sinne unterstützt L-drive Schweiz die Zielsetzung des UVEK und des ASTRA, die Elektromobilität sachgerecht zu fördern und die regulatorischen Rahmenbedingungen

weiterzuentwickeln. Gerne bringen wir unsere Praxiserfahrungen und fachlichen Perspektiven in den weiteren Dialog ein und stehen für einen konstruktiven Austausch zur Verfügung.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auch anregen, zu prüfen, ob die bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsinhalte für Fahrzeugführende die spezifischen Eigenschaften schwererer Elektrofahrzeuge noch ausreichend abdecken oder ob diese punktuell ergänzt werden müssten. Eine solche fachliche Überprüfung könnte in Zusammenarbeit mit den Kantonen und den zuständigen Fachgremien sowie Verbänden erfolgen. Sie würden überdies den Zielen der „Roadmap Elektromobilität“ entsprechen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,
Präsident

Willy Wismer,
Leiter der Geschäftsstelle