

L-drive.ch Postfach 3001 Bern

An die Mitglieder  
der Kommission für Verkehr und  
Fernmeldewesen KVF-N

Bern / Puidoux, 21. März 2025

## **Verkehrssicherheit – Hearing KVF-N vom 25. März 2025**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Wir beziehen uns auf das Hearing vom kommenden Dienstag, 25. März 2025, welches dem Thema der Verkehrssicherheit gewidmet ist.

Noch 2017 wurde die Schweiz für ihre herausragenden Bemühungen um die Verkehrssicherheit ausgezeichnet: Der European Transport Safety Council (ETSC) verlieh der Schweiz den renommierten PIN-Award für Verkehrssicherheit, nachdem die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2006 und 2016 um 42 Prozent gesenkt werden konnte. Langfristige und gezielte Massnahmen haben unser Land zu einem Vorbild in Europa gemacht.

Leider ist seit 2019 eine Trendwende eingetreten.

Die Schweiz ist im internationalen Sicherheitsranking sukzessive zurückgefallen. Während viele europäische Länder die Verkehrssicherheit verbessern konnten, verzeichnete die Schweiz in den letzten Jahren einen besorgniserregenden Anstieg der Schwerverunfallten und Verkehrstoten. Im Vergleich zum Basisjahr 2019, wo die EU-27 insgesamt einen Rückgang der Verkehrstoten um 10 Prozent erreichte, stiegen die Zahlen in der Schweiz alleine bis 2023 um 26 Prozent an.

Mittlerweile anerkennt auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), dass die Schweiz bei den Unfallzahlen den angestrebten Absenkungspfad verlassen hat und dass die gesetzten Ziele in der Verkehrssicherheit so nicht mehr erreicht werden können.

Diese bedauerliche Entwicklung hängt mit zahlreichen Abbaumassnahmen und Abschwächungen des Via-sicura-Paketes zusammen.

Sie betreffen auch – oder insbesondere – die Fahrausbildung. Mit der im Dezember 2018 vom Bundesrat beschlossenen Revision der Verkehrszulassungsvorschriften (Opera-3) wurde die bewährte Fahrausbildung in der Schweiz (Motorrad-Kategorien und Personenwagen) auf den Kopf gestellt. Mit weitreichenden Folgen:

### **Einführung des begleiteten Fahrens ab 17 Jahren / einjährige Lernphase (Art. 22 Abs 1 bis VZV)**

Seit dem 1. Januar 2021 dürfen 17-Jährige nach bestandener Theorieprüfung mit Lernfahrausweis (LFA) mit einer Begleitperson fahren. Die Massnahme hat zum Ziel, dass die Junglenkenden mehr Fahrpraxis erhalten. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) prüft aktuell, ob dies tatsächlich der Fall ist. Fakt ist jedoch, dass die professionelle Begleitung der Fahrausbildung seither massiv erschwert worden ist und unter der Massnahme leidet.

Fraglich ist unseres Erachtens zudem auch die Ungleichbehandlung von 18 und 19-jährigen im Vergleich zu den älteren Jahrgängen, da ab dem Alter von 20 Jahren die einjährige Lernphase hinfällig ist. Wir fordern aus diesem Grund, dass alle Personen, welche die medizinischen und sonstigen Mindestanforderungen erfüllen, die Absolvierung einer Führerprüfung mit 18 Jahren zu ermöglichen ist.

### **Abbau bei der Zweiphasenausbildung: obligatorische WAB-Kurse (Art. 27 VZV)**

Seit 2019 müssen Neulenkende mit Führerausweis auf Probe nur noch einen statt wie bis dahin zwei Weiterausbildungstage (WAB-Kurs) besuchen. Diese Änderung hat dazu geführt, dass Neulenkende weniger intensiv auf den Strassenverkehr vorbereitet und für gewissen Risiken nicht sensibilisiert werden können.

### **Änderungen Motorrad-Kategorien**

2021 ist das Mindestalter für das Führen von Motorrädern Kategorie A1 von 18 auf 16 Jahre gesenkt worden. Gleichzeitig wurde die praktische Grundausbildung (PGS) für alle Motorrad-Kategorien angepasst, was in der Praxis zu diversen Problemen führt. Auch muss die Grundschulung PGS seither nur noch einmal besucht werden. Sie wird also beim Umstieg auf leistungstärkere Motorräder ohne weitergehende Schulung angerechnet, was der Verkehrssicherheit abträglich ist. Die Gültigkeit der praktischen Grundausbildung PGS, die unter Umständen mit 15 Jahren und einem 50ccm-Moto besucht wurde, gilt auch später für die grossen Maschinen. Diese sind weder im Handling, noch in der Leistung vergleichbar.

Seit der Senkung des Mindestalters für 125er-Motorräder der Kategorie A1 hat das ASTRA die Unfallentwicklung der Altersgruppe 16-17 Jahre genau analysiert. Die Analyse zeigt: Zwischen 2021 und 2023 hat sich die Zahl der schweren Unfälle von Kat. A1-Motorradfahrenden in dieser Altersgruppe im Vergleich zu 2018-2020 mehr als verdoppelt.

## L-drive Schweiz fordert rasches Handeln

L-drive Schweiz, die Dachorganisation der Fahrlehrerschaft in der Schweiz, ist der Auffassung, dass gerade im Bereich der Fahrausbildung unvermittelt (d.h. per 01.01.2026) Anpassungen vorgenommen werden müssen. Es kann nicht angehen, dass in gewissen Bereichen seit Einführung der Änderungen „signifikante Zunahmen“ von Schwerverletzten und Getöteten nachgewiesen werden und eine umgehende Reaktion (sprich: Korrektur) ausbleibt.

Wir sehen die Dringlichkeit für Massnahmen gegeben und konstatieren, dass seit 2018 sehr vieles in die falsche Richtung gegangen ist.

Freundliche Grüsse  
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,  
Präsident

Freundliche Grüsse  
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Christian Stäger,  
Geschäftsführer

Kopie:

- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Herrn Bundesrat Albert Rösti, Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Herrn Direktor Jürg Röthlisberger, 3003 Bern