

Bern, 24. März 2026

Vernehmlassungsantwort

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	recht@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/politik

Berufsmässige Personentransporte

Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (Motionen Nantermo und Derder)

Eine Lockerung der Regeln und Voraussetzungen für den berufsmässigen Personentransport ist aus Sicht der BFU problematisch, wenn sie zulasten der Verkehrssicherheit geht. Die heute geltenden Anforderungen dürften wesentlich dazu beitragen, dass es in diesem Bereich vergleichsweise wenige schwere Unfälle gibt. Eine klare und einheitliche Rechtslage für konventionelle Taxis und appbasierte Fahrdienste ist wichtig – ebenso wie wirksame Kontrollmöglichkeiten und deren konsequente Durchsetzung.

Aus Sicht der BFU dürfen die Anpassungen nicht zu einer Senkung der Sicherheitsstandards führen; insbesondere in Anbetracht der in den letzten Jahren gestiegenen Unfallzahlen. Bei einer Einführung der zur Diskussion gestellten Applikationslösung sind bei sachgerechter Ausgestaltung und Umsetzung keine negativen Einflüsse auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Demgegenüber lehnt die BFU eine Abschaffung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport ab, da damit zentrale sicherheitsrelevante Anforderungen wegfallen würden.

Chauffeurverordnung (ARV 2) weiterhin anwenden

Die BFU erachtet es als zentral, dass die betroffenen Fahrerinnen und Fahrer im berufsmässigen Personentransport weiterhin der Chauffeurverordnung ARV 2 unterstellt bleiben. Müdigkeit ist ein bedeutender Risikofaktor im Strassenverkehr: Selbst bei konservativer Schätzung spielt Übermüdung bei rund jedem 10. schweren Unfall eines Motorfahrzeuglenkenden eine Rolle. Gesetzliche Regelungen zu Arbeits- und Ruhezeiten sind deshalb eine wichtige präventive Massnahme.

Die ARV 2 sorgt dafür, dass ausreichend Ruhezeiten eingehalten werden und sie begrenzt übermässig lange Lenkzeiten. Gleichzeitig setzt sie dem brancheninternen Druck auf Fahrerinnen und Fahrer Grenzen. Eine Aufhebung dieser Regelung würde deutlich längere Arbeits- und Lenkzeiten ermöglichen und ist aus unfallpräventiver Sicht klar abzulehnen.

Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport beibehalten

In der Schweiz ereignen sich mit Taxis vergleichsweise wenige schwere Unfälle. Wie viele schwere Unfälle mit anderen Fahrdienstleistern geschehen, ist hingegen nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass die bestehenden Anforderungen zu diesem hohen Sicherheitsniveau beitragen.

Die Bewilligungspflicht erfüllt dabei eine wichtige Filterfunktion. Offenbar kommt es nicht selten vor, dass Chauffeurinnen und Chauffeure die medizinischen Mindestanforderungen nicht mehr erfüllen: Gemäss dem erläuternden Bericht wurde im Jahr 2024 bei 570 Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren aus diesem Grund die BPT-Bewilligung entzogen.

Die BFU macht Menschen sicher. Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.

Auch die Anforderung einer einjährigen klaglosen Fahrpraxis bezüglich charakterlicher Aspekte sowie eine theoretische und praktische Prüfung können zur Verkehrssicherheit beitragen, letztere insbesondere dann, wenn der Erwerb des Führerausweises bereits länger zurückliegt.

Applikationsbasierte Lösung als Alternative zum Fahrtschreiber

Die BFU unterstützt eine applikationsbasierte Lösung als Alternative zum Fahrtschreiber, sofern sie gleichwertige Funktionalitäten und Sicherheitsanforderungen erfüllt, insbesondere hinsichtlich Datenaufzeichnung, Datenübermittlung, Datensicherheit und Integrität, Manipulationsschutz sowie Kontrollmöglichkeiten. Falls diese Voraussetzungen im Bereich der Datenaufzeichnung nicht gegeben sind, empfiehlt die BFU, für Fahrzeuge ohne EDR-System ein zusätzliches Datenaufzeichnungsgerät (DAG) vorzuschreiben. Eine Zertifizierungspflicht erscheint sinnvoll, um die Einhaltung dieser Anforderungen sicherzustellen.

Die bestehenden Pflichten und Strafbestimmungen zum Fahrtschreiber sollten – wie in der Vorlage erwähnt – auch für eine entsprechende Applikation gelten. Aus Sicht der BFU wäre es ausserdem sinnvoll, den Zeitraum für die Abrufbarkeit der Daten auf mindestens 56 Tage festzulegen – analog zur Neuerung vom 1. Januar 2025 in Art. 14c Abs. 1^{bis} ARV 1 in Verbindung mit Art. 16a ARV 2.

Monitoring und Evaluation bei regulatorischen Lockerungen

Sollte die Bewilligungspflicht dennoch vereinfacht oder abgeschafft werden, erachtet die BFU ein systematisches Monitoring sowie eine umfassende Evaluation der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit als unerlässlich. Zudem wäre es sinnvoll, einen allfälligen Wegfall von generellen sicherheitsrelevanten Vorschriften durch gezielte spezialpräventive Ansätze zu kompensieren.