



## Fragebogen zur Vernehmlassung

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

### Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Weitere interessierte Kreise

Absender:

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a

3011 Bern

recht@bfu.ch

031 390 22 22

### Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- **und** PDF-Dokument bis am **9. Januar 2026** an folgende E-Mail-Adresse: [V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

## Fragen

---

1. Sind Sie insgesamt damit einverstanden, dass weitere Erleichterungen eingeführt werden für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht 4,25 t nicht übersteigt und das 3,5 t übersteigende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird (nachfolgend «Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t»)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für die BFU ist es nachvollziehbar, dass für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t gewisse Erleichterungen gelten sollen, damit das Zusatzgewicht der Akkus zu keinen rechtlichen Nachteilen führt. Die vorgesehenen Anpassungen müssen jedoch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit differenziert beurteilt werden.

Die Befreiung der Fahrzeugführenden von der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr und damit von der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrschreiber ist für die BFU für diese Fahrzeuge vertretbar.

Aufgrund ihres höheren Fahrzeuggewichts um bis zu 750 kg bergen die Elektro-Nutzfahrzeuge ein höheres Gefährdungspotenzial. Deshalb stuft die BFU die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h und die Aufhebung des Alkoholverbots als problematisch ein. Auch das Mitführen von Feuerlöschern ist zweckmässig. So lassen sich kleine Brände der Ladung schnell löschen und ein Entzünden des Akkus verhindern.

## Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b<sup>bis</sup> und b<sup>ter</sup> E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Ausklammern von Elektro-Nutzfahrzeugen aus der ARV 1 ist vertretbar, da sie wie herkömmliche Lieferwagen genutzt und von denselben Fahrerinnen und Fahrern geführt werden, die weiterhin nicht übermüdet fahren dürfen (Art. 31 Abs. 2 SVG).

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Führerinnen und Führer von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 4 E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht  
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. die Ausführungen zu Frage 2.

### Teilrevision VRV

4. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker schwerer Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, grundsätzlich die Verkehrsregeln und die Signalisation für die Lenkerinnen und Lenker leichter Motorwagen beachten müssen (Art. 41c E-VRV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht  
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Gefährdungspotenzial eines Fahrzeugs bei einer Kollision hängt von der kinetischen Energie und damit von der Masse und der Geschwindigkeit ab. Daher stuft die BFU die vorgeschlagene Änderung als kritisch ein, E-Fahrzeuge trotz ihres höheren Gewichts von sämtlichen zur Diskussion gestellten Verkehrsregeln und Signalisationen für Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen auszunehmen.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es wünschenswert, dass Art. 5 VRV für Elektrofahrzeuge bis 4,25 t mit emissionsfreiem Antrieb weiterhin auf die gleiche Weise die Höchstgeschwindigkeit beschränkt. Wo das bereits heute der Fall ist, sollte diese idealerweise 80 km/h betragen. Sie sollte jedoch generell für besagte Elektrofahrzeuge höchstens 100 km/h betragen.

Das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss bleibt für die BFU ebenfalls zentral und muss auch für die Lenkerinnen und Lenker der Elektrofahrzeuge gelten.

Das Beibehalten des Geltungsbereichs der Mindestabstände und des Überholverbots für Lastwagen bringt zwar Sicherheitsvorteile, die jedoch im Vergleich zur Höchstgeschwindigkeit weniger relevant sind. Das Aufheben des Überholverbots für elektrische Nutzfahrzeuge bis 4,25 t könnte dann in Betracht gezogen werden, wenn die Höchstgeschwindigkeit für diese Fahrzeuge im Sinne eines Kompromisses generell auf 100 km/h festgelegt würde. Für Klarheit sorgt dabei eine gut sichtbare Kennzeichnung.

### Teilrevision SSV

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Wortlaut des Artikels 28 Absatz 1 SSV dahingehend angepasst wird, dass das Signal «Mindestabstand» (2.47) künftig einerseits Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen und andererseits Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugkombinationen, deren Gesamtzugsgewicht 3,5 t übersteigt, erfasst (Art. 28 Abs. 1 E-SSV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. dazu auch die Antwort zur Frage 4.

## Teilrevision VTS

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die Delegation der amtlichen Prüfung vor der Zulassung (Selbstabnahme) auch für Lastwagen und Sattelschlepper zulässig ist, sofern diese Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t sind (Art. 32 Abs. 2 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N<sub>2</sub> (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N<sub>2</sub> sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wie in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, sollte aufgrund der höheren kinetischen Energie jedoch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von höchstens 100 km/h für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t vorgesehen werden.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass auf Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t kein Feuerlöscher mehr mitgeführt werden muss (Art. 114 Abs. 2 E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

**Bemerkungen / Änderungsantrag:**

Ein handelsüblicher Feuerlöscher ist bei Akkubränden zwar wirkungslos, erlaubt es aber, eine brennende Ladung schnell zu löschen. So lässt sich verhindern, dass die Hitze auf den Akku übergreift, dessen kritische Temperaturbereiche überschreitet und ein sogenanntes Thermal Runaway auslöst.