



Medienmitteilung

Vernier/Ostermundigen, 27. Februar 2025

Bedingt automatisiertes Fahren auf Level 3: Das ändert sich ab dem 1. März

Das Lenkrad loslassen und das Auto fährt auf der Autobahn von selbst. Das ist ab dem 1. März möglich, wenn man ein Auto mit einem genehmigten und aktivierten Autobahnpiloten hat. Vorerst haben die Hersteller noch keine Bewilligung für die Schweiz beantragt. Das heisst, am 1. März ist noch kein Fahrzeug bedingt automatisiert unterwegs. Der TCS hat die neue Technologie aber unter die Lupe genommen und beantwortet die wichtigsten Fragen.

Bedingt automatisiertes Fahren auf Level 3 ist ein Quantensprung für die Mobilität und eine fundamentale Änderung, die ab dem 1. März auf Schweizer Autobahnen gilt. Trotzdem dürften die tatsächlichen Auswirkungen vorerst noch kaum bemerkbar sein. Neu ist nämlich Level 3, das bedingt automatisierte Fahren, erlaubt. Das heisst, gemäss der Verordnung des Bundesrates, dass wer ein Auto fährt, das über einen genehmigten und aktivierten Autobahnpiloten verfügt und sich auf einer richtungsgetreuten Autobahn befindet, darf das Lenkrad loslassen und muss den Verkehr sowie das Fahrzeug nicht mehr dauernd überwachen. Man muss allerdings bereit sein, das Fahrzeug jederzeit wieder selbst zu bedienen, wenn es das System verlangt. Konkret bedeutet das: SMS schreiben oder das Handy nutzen ist möglich, schlafen jedoch nicht. Das System überprüft nämlich den Lenker und schreitet ein, wenn die Augen geschlossen, oder nicht mehr sichtbar sind.

TCS sammelte erste Erkenntnisse

Momentan gibt es erst wenige Fahrzeugtypen im Premium-Bereich, die über das geforderte Automatisierungssystem verfügen. Diese sind Stand heute aber in der Schweiz noch nicht zugelassen. Die Vergangenheit zeigt allerdings, dass technische Entwicklungen bei Autos oft zuerst im Premium-Bereich beginnen und sich dann rasch in weiteren Kategorien verbreiten. TCS-Experten haben die neue Technologie in Deutschland bereits selber getestet und in der Praxis wertvolle Erkenntnisse gewonnen: «Der Autobahnpilot erfordert eine gründliche Einführung und reagiert teilweise sehr sensibel. Zum Beispiel erkennt die Kamera die Augen nicht, wenn man eine Sonnenbrille trägt», erklärt TCS-Experte Sandro Capun. Dass das System so vorsichtig reagiert, hat einen einfachen Grund: Wenn der Autobahnpilot aktiviert ist, trägt der Lenker keine Verantwortung, wenn ein Unfall geschieht oder gegen die Verkehrsregeln verstossen wird.

Damit ist klar, dass sich das bedingt automatisierte Fahren auf Level 3 mittelfristig auch auf versicherungstechnische und rechtliche Aspekte auswirkt. Der TCS als grösster Mobilitätsclub der Schweiz verfügt in allen Bereichen, die vom automatisierten Fahren betroffen sind, über Erfahrung und Expertise. Die weiteren Entwicklungen in diesem Segment werden vom TCS deshalb genau verfolgt, um seinen 1,6 Mio. Mitgliedern mit Rat, Schutz und Hilfe zur Seite zu stehen. Die untenstehenden Fragen und Antworten stammen von verschiedenen TCS-Experten, die sich intensiv mit den Auswirkungen des bedingt automatisierten Fahrens auseinandergesetzt haben.

Die wichtigsten Fragen und Antworten

Was besagt das neue Gesetz grundsätzlich zum bedingt automatisiertem Fahren? Was ist ab jetzt erlaubt?

Das neue Gesetz erlaubt es Lenkerinnen und Lenker eines automatisierten Fahrzeugs auf richtungsgetreuten Autobahnen einen Autobahnpiloten zu verwenden. Ist der Autobahnpilot aktiviert, dürfen sie die Lenkvorrichtung loslassen und müssen den Verkehr sowie das Fahrzeug nicht mehr dauernd überwachen. Sie müssen aber bereit bleiben, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selbst auszuüben, wenn sie das Automatisierungssystem dazu auffordert. Diese Autobahnpiloten entsprechen einem bedingt automatisierten Fahren Level 3.

Ebenfalls erlaubt ist der Einsatz von führerlosen Fahrzeugen auf behördlich genehmigten Strecken, was aber keinen Bezug zum bedingt automatisierten Fahren auf Level 3 hat. Die Genehmigung der



Strecken liegt im Ermessen der Kantone. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erstellt für die Beurteilung von beantragten Strecken Weisungen und bildet eine Begleitgruppe, die von den Kantonen herangezogen werden kann. Die führerlosen Fahrzeuge müssen von einem Operator in einer Zentrale überwacht werden.

Zudem ist auch das automatisierte Parkieren ohne Anwesenheit eines Fahrzeuglenkenden innerhalb dafür definierter und signalisierter Parkhäuser und Parkplätze möglich. Für die Festlegung der geeigneten Parkierungsflächen sind die Kantone oder Gemeinden zuständig.

In welchen Situationen wird der Fahrer aufgefordert, das Lenkrad wieder zu übernehmen?

Das System fordert den Fahrer mittels akustischem Signal auf, das Lenkrad zu übernehmen, wenn man die zugelassenen Bereiche verlässt, wenn die Wetter- und Sichtbedingungen sich verschlechtern, wenn komplexe Verkehrssituationen auftauchen oder durch unvorhersehbares Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

Was ist, wenn das Auto während des automatisierten Fahrens einen Unfall verursacht? Wer haftet?

Wenn der Fahrzeugführer im bedingt automatisierten Fahrzeug keine Verantwortung für das Fahrverhalten hat, weil das Fahrzeugsystem die Fahraufgabe übernommen hat, haftet er grundsätzlich nicht. Hat der Fahrzeugführer jedoch die Übernahmeaufforderung ignoriert oder hätte er wissen müssen, dass er hätte übernehmen müssen, haftet er bei einem Unfall gleichwohl.

Welche Verantwortung trägt der Lenker künftig?

Trotz der automatisierten Steuerung bleibt der Halter des Fahrzeugs nach der Gesetzesrevision in einer zentralen Rolle und haftet nach wie vor verschuldensunabhängig nach Art. 58 SVG. Der Lenker bleibt auch weiterhin für den Betrieb des selbstfahrenden Fahrzeugs verantwortlich, auch wenn die Kontrolle über das Fahrzeug in den Händen eines automatisierten Systems liegt. Detaillierte Kenntnisse über die Funktionsweise des automatisierten Systems sind unerlässlich. Auch für den Halter können neue Pflichten entstehen. Er muss beispielsweise dafür sorgen, dass das System immer aktualisiert ist.

Was sind die Auswirkungen auf die Versicherungen?

Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Fortschreitung der Automation auch die Schäden von der Motorfahrzeughaftpflicht- hinüber zur Betriebshaftpflichtversicherung verschieben werden. Dies kann durch Regressansprüche der Motorfahrzeugversicherung oder durch Direktansprüche geschehen. Je höher das Level der verwendeten Systeme, desto eher dürften auch die Direktansprüche an die Hersteller bzw. Zulieferer zunehmen.

Steigen oder sinken die Unfallzahlen aufgrund des bedingt autonomen Fahrens?

Durch die zunehmende Verbreitung von Assistenzsystemen wird erwartet, dass die Unfälle langfristig reduziert werden können, da heute 9 von 10 Unfälle auf menschliche Fehler zurückzuführen sind, wie das Astra mitteilt. Bis dahin stellen sich aber verschiedene Fragen. Zum Beispiel, ob es bei der Einführung neuer Technologien kurzfristig mehr Unfälle gibt, weil sich alle Verkehrsteilnehmer daran gewöhnen müssen. Wie die Entwicklung im Detail aussieht, ist noch kaum vorhersehbar, aber die Voraussetzungen, dass die Assistenzsysteme die Sicherheit verbessern, sind gegeben.

Was sind die Auswirkungen auf die Stau-Problematik?

Automatisiertes Fahren kann dafür sorgen, dass die Abstände zwischen den Fahrzeugen gleich bleiben und geringer sein können als bei Menschen am Steuer, was Staus reduzieren sollte. Dafür braucht es aber eine grosse Verbreitung dieser Systeme. Das dürfte erst in ferner Zukunft realistisch sein.

Wie wirkt sich Level 3 auf die Fahrausbildung aus?

In der Ausbildung muss das eigentliche Fahren ohne Fahrassistenzsysteme gelernt werden, damit im Alltag mit den bisherigen Systemen ausgerüstete Autos benutzt werden können. Bei Systemen auf Level 3 muss nicht nur die Bedienung und Handhabung gelernt und geübt werden, sondern auch der sogenannte Rückfall. Sprich, der Fahrer muss in kurzer Zeit sämtliche Aufgaben übernehmen und das Fahrzeug selbst lenken, wenn das System nicht mehr funktioniert oder sich die Voraussetzungen



ändern. Diese Anforderungen sind nicht einfach und machen die ganze Ausbildung anspruchsvoller. Zudem sind im Moment die Möglichkeiten, solche Systeme zu benutzen und damit zu üben, kaum vorhanden. Sprich, es dauert noch eine gewisse Zeit, bis die Technik in den Fahrschulautos Einzug hält.

Ab Juli werden Kenntnisse über die Fahrassistenzsysteme und das bedingt automatisierte Fahren auch in den theoretischen und praktischen Prüfungen geprüft. Was bedeutet das für angehende Autofahrer?

Sie müssen bei der Ausbildung und später an der Prüfung die Systeme beherrschen. Es geht primär darum, dass die Fahrschüler die Anwendung von Fahrassistenzsystemen wie beispielsweise dem Tempomaten, oder dem Abstandregeltempomat, an der Prüfung zeigen müssen oder den Unterschied zwischen Fahrassistenzsystemen und dem bedingt automatisierten Fahren kennen müssen. Dabei ist aber nicht vorgeschrieben, über welche Fahrassistenzsysteme das Fahrzeug verfügen muss. Oder dass an der Theorieprüfung Fragen zu Systemen integriert werden. Dies wird aber einfach und verständlich gehalten.

Kontakt

Marco Wölfli, Mediensprecher TCS

Tel. 058 827 34 03 | marco.woelfli@tcs.ch

pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

Touring Club Schweiz – immer an meiner Seite.

Seit seiner Gründung 1896 in Genf steht der Touring Club Schweiz im Dienst der Schweizer Bevölkerung. Er engagiert sich für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität, politisch wie auch gesellschaftlich. Mit 1900 Mitarbeitenden und 23 regionalen Sektionen bietet der grösste Mobilitätsclub der Schweiz seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern eine breite Palette von Dienstleistungen rund um Mobilität, Gesundheit und Freizeitaktivitäten an. Alle 70 Sekunden erfolgt eine Hilfeleistung. 200 Patrouilleure sind jährlich mit etwa 359'000 Einsätzen auf Schweizer Strassen unterwegs und ermöglichen in mehr als 80 % der Fälle eine sofortige Weiterfahrt. Die ETI-Zentrale organisiert jährlich etwa 57'000 Hilfeleistungen, darunter 3200 medizinische Abklärungen und über 1200 Repatriierungen. TCS Ambulance ist der grösste private Akteur für Rettungsdienst und Krankentransport in der Schweiz mit 50 Fahrzeugen, 17 Logistikbasen und über 35'000 Einsätzen pro Jahr. Die Rechtsschutz-Büros bearbeiten 42'000 Fälle und geben rund 10'000 Rechtsauskünfte. Seit 1908 setzt sich der TCS für die Verkehrssicherheit in der Schweiz ein, indem er Lehrmittel, Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen entwickelt, Mobilitätsinfrastrukturen testet und Behörden berät. Der TCS verteilt jedes Jahr rund 110'000 Leuchtgürtel und 90'000 Leuchtwesten an Kinder, damit auch ihre Mobilität sicher ist. 42'000 Teilnehmende zur Aus- und Weiterbildung zählen die Fahrzentren in allen Kategorien von Fahrzeugen jährlich. Mit 33 Plätzen und rund 950'000 Logiernächten ist der TCS der grösste Campinganbieter der Schweiz. Die Mobilitätsakademie des TCS beforscht und gestaltet die Transformationen im Verkehr, wie die vertikale Mobilität der Drohnen oder die geteilte Mobilität, etwa mit den 400 elektrischen Lastenvelos «carvelo» und 40'000 Nutzenden. Der TCS ist Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2025.