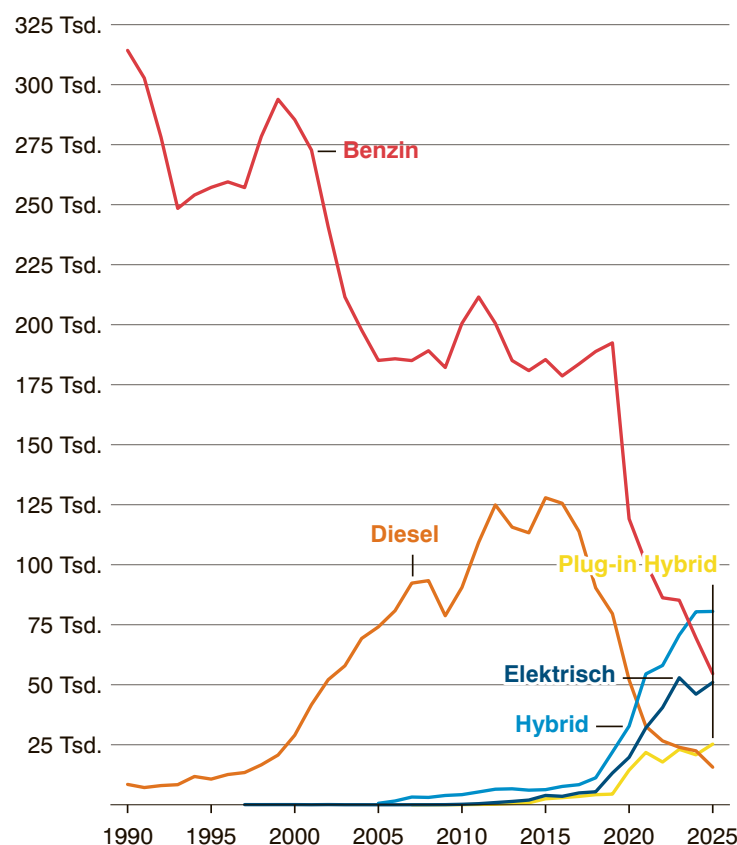




Voll-selbstständiges Fahren (überwacht) ist in den Niederlanden neu zugelassen. Foto: Clara Neugebauer

Elektrische Autos werden beliebter

Anzahl der neu zugelassenen Personenwagen pro Jahr; nach Art des Antriebs



Grafik: met / Quelle: Bundesamt für Statistik, Swiss E-Mobility

Tesla darf nun in Europa autonom fahren

Meilenstein für US-Autohersteller Die Niederlande lassen erstmals Autopiloten auf ihre Strassen – ein Dominoeffekt in der EU könnte folgen. Was Autofahrerinnen und Autofahrer in der Schweiz jetzt dazu wissen sollten.

Jon Mettler

Aus Sicht von Teslas Konzernchef Elon Musk ist es ein wichtiger Meilenstein: Als erstes Land der Europäischen Union haben die Niederlande in der Nacht auf Samstag dem US-Autohersteller die Bewilligung für voll-selbstständig fahrende Fahrzeuge (überwacht) erteilt.

Diese nutzen künstliche Intelligenz, Kameras und spezielle Datennetze, um das Fahrzeug möglichst selbstständig durch den Strassenverkehr zu lenken. Die FahrerIn oder der Fahrer muss den Wagen aber ständig beaufsichtigen, um eingreifen zu können. Aktuell ist die Technologie nur in den USA, in Kanada, China, Mexiko, Puerto Rico, Südkorea, Australien und Neuseeland erlaubt.

Welchen Einfluss hat die Zulassung aus den Niederlanden auf den Rest Europas? Und welche Regeln gelten in der Schweiz?

— Was bedeutet der Entscheid aus den Niederlanden mit

der erteilten Bewilligung für Europa?

Der Schritt gilt als Türöffner für den gesamten Kontinent. Weil die EU-Staaten solche nationalen Zertifizierungen gegenseitig anerkennen können, hofft der US-Autobauer auf einen Dominoeffekt. Konkret rechnet Tesla damit, dass weitere EU-Länder das voll-selbstständige Fahren bereits im Sommer 2026 erlauben. Das teilte das Unternehmen im März auf der Onlineplattform X mit.

Um die Behörden zu überzeugen, absolvierte Tesla ein Testprogramm mit über 1,6 Millionen gefahrenen Kilometern auf europäischen Strassen.

— Ist diese Technologie nun auch für Strassen in der Schweiz zugelassen?

In der Schweiz nimmt die Zahl von neu zugelassenen Elektroautos zu. Deshalb hat der Bundesrat per 1. März des vergangenen Jahres neue rechtliche Leitplanken für das autonome Fahren gesetzt.

Bevor Autofahrer voll-selbstständiges Fahren nutzen können, braucht es eine Genehmigung für ganz bestimmte Einsatzgebiete. Die Zulassung erteilt das Bundesamt für Strassen (Astra). Ebenfalls eine ausdrückliche Bewilligung ist für sogenannte «Hands off»-Funktionen nötig, also Fahren ohne Hände am Steuer.

— Welche Formen von hochautomatisiertem Fahren sind in der Schweiz erlaubt?

Das neue Gesetz beschränkt sich auf drei klar umrissene Nischen. Erstens dürfen Autos in speziell dafür ausgerüsteten und signalisierten Parkhäusern komplett selbstständig manövrieren.

Zweitens erlaubt der Bund den Autobahnpiлотen, der das Beschleunigen, Bremsen und Lenken auf der Strasse übernimmt. Drittens sind führerlose Fahrzeuge auf fest vorgegebenen Routen zulässig, sofern eine Fachperson in einer Zentrale den Wagen aus der Ferne überwacht und bei Problemen eingreift. Völlig autonome Robotaxis im

städtischen Umfeld ohne Lenkrad und Fahrersitz sind weiterhin nicht zugelassen.

— Darf ich in der Schweiz während der Fahrt am Handy tippen oder Zeitung lesen?

Hier warnt die Eidgenossenschaft unmissverständlich: Auch wenn ein Autobahnpiлот aktiv ist, bleibt das Zurücklehnen mit strengen Auflagen verbunden. Zwar entfällt die Pflicht, den Verkehr permanent zu beobachten. Aber man muss jederzeit eingreifen können, wenn das Auto – etwa vor einer Baustelle oder beim Verlassen der Autobahn – per akustisches Warnsignal dazu auffordert.

Das Astra stellt klar, dass Nebentätigkeiten, die ein schnelles Reagieren behindern, untersagt bleiben. Dazu gehören das Lesen einer Zeitung oder das Schreiben von Handynachrichten. Zudem muss das Sichtfeld stets frei bleiben.

— Wer haftet, wenn es in der Schweiz beim

autonomen Fahren zu einem Unfall kommt?

Für die Unfallopfer ändert sich nichts: Im Schadensfall springt wie gewohnt zuerst die obligatorische Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters ein und deckt die Kosten.

Interessant wird es bei der Suche nach dem Verursacher, wie die Advokatur Notariat Lemann, Walz & Partner mit Sitz in Bern auf ihrer Website erläutert. Macht ein zugelassener Autobahnpiлот einen Fehler, können die Versicherer künftig den Autohersteller zur Kasse bitten.

Hat der Mensch am Steuer jedoch einen Warn-Piepston ignoriert oder war das Fahrzeug unzureichend gewartet, bleibt die Verantwortung bei der FahrerIn respektive beim Halter.

Bei rechtlichen Streitigkeiten dient künftig eine Art «Black-box» (der elektronische Fahrmodusspeicher) als Beweismittel: Sie zeichnet lückenlos auf, ob im Moment des Aufpralls der Mensch oder die Maschine das Sagen hatte.