

Medienmitteilung

Bern, 21. Januar 2025

Absender	Medienstelle der BFU
Telefon	+41 31 390 21 21
E-Mail	medien@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/medien

Automatisiertes Fahren Eine grosse Herausforderung für die Verkehrs- sicherheit

Die Verordnung über das automatisierte Fahren tritt am 1. März 2025 in Kraft. Technologische Fortschritte können sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken, wenn die Technologie zuverlässig funktioniert und richtig eingesetzt wird. Für die BFU ist es wichtig, dass diese Veränderungen insbesondere durch die Fahrausbildung eng begleitet werden – damit der Übergang zu stärker automatisierten Fahrzeugen der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zugutekommt.

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über das automatisierte Fahren wird 2025 ein Wendepunkt auf den Schweizer Strassen erreicht. In Zukunft wird die bedingte Automatisierung (Stufe 3) auf Autobahnen erlaubt sein, und das hochautomatisierte Fahren (Stufe 4) wird mit führerlosen Fahrzeugen in einem definierten Rahmen möglich sein. Diese Veränderungen stellen eine Herausforderung für die Verkehrssicherheit dar.

Die Hände vom Lenkrad nehmen, aber stets einsatzbereit bleiben

Systeme der Stufe 3 sind ab dem 1. März ausschliesslich auf Autobahnen erlaubt. Wenn das System aktiv ist, muss die Person am Steuer das Fahrzeug und den Verkehr nicht mehr permanent überwachen und kann das Lenkrad loslassen. Sie muss jedoch bereit sein, jederzeit und unter allen Umständen die Kontrolle wieder zu übernehmen. Sie darf somit keinen Tätigkeiten nachgehen, die sie davon abhalten. Das heisst: keinen Film schauen, keine Nachricht schreiben, keine Zeitung lesen. Wer am Steuer sitzt, muss den Überblick über den Verkehr und die Situation behalten.

Neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit

Die bedingte Automatisierung (Stufe 3) birgt neue Risiken für die Fahrerinnen und Fahrer: Monotonie, Überschätzung sowohl der Leistungsfähigkeit des Systems als auch der eigenen Fähigkeiten und ein vermindertes Situationsbewusstsein. Die Nutzerinnen und Nutzer teilautomatisierter Fahrzeuge müssen sich daher rasch an die Technik, deren Bedienung sowie an deren Grenzen gewöhnen. Gleichzeitig müssen sie der Versuchung widerstehen, sich anderen Tätigkeiten zuzuwenden. Im Rahmen dieser technologischen Entwicklung wird die Fahrausbildung eine wichtige Rolle spielen. Aus diesem Grund werden ab Juli 2025 Automatisierungssysteme fester Bestandteil der Fahrausbildung sein.

Neue Verantwortlichkeiten

Wie funktionieren die Systeme im Fahrzeug? Wo liegen ihre Grenzen? Was ist zu tun, wenn die Grenzen erreicht werden? Künftig sollten die Fahrerinnen und Fahrer in der Lage sein, diese Fragen zu beantworten und entsprechend zu handeln. Die neue Rechtsgrundlage unterstellt somit alle Akteure,

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.

die ein mit einem Automatisierungssystem ausgestattetes Fahrzeug anbieten, einer Informationspflicht. Die Benutzerinnen und Benutzer sind ihrerseits verpflichtet, alle Anweisungen und Sicherheitsanweisungen des Herstellers zur Kenntnis zu nehmen und zu befolgen.

Seit mehreren Jahren beschäftigt sich die BFU aktiv mit dem Thema automatisiertes Fahren – mit dem Ziel, die positiven und die potenziell negativen Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf die Verkehrssicherheit in der Schweiz zu ermitteln, spezifische Testszenarien zur Überprüfung dieser Auswirkungen zu entwickeln und Interventionsstrategien zur Verringerung der negativen Auswirkungen zu erarbeiten.

Die fünf Automatisierungsstufen

Die heutigen Fahrzeuge werden je nach Automatisierungsgrad in fünf Stufen eingeteilt. Die Stufe 0 steht für einfache elektronische Systeme, während Stufe 5 vollautomatisierte Fahrzeuge ohne Lenkrad und Pedale bezeichnet. In der Schweiz sind Fahrzeuge der Stufen 1 und 2 (Assistenzsysteme) bereits stark verbreitet. 2025 werden Automatisierungssysteme der Stufe 3 unter bestimmten Bedingungen zugelassen, und der Einsatz führerloser Fahrzeuge (Stufe 4) wird innerhalb eines definierten Rahmens möglich sein.

Illustration

Reproduktion mit Quellenangabe gestattet.

BFU, eigene Darstellung nach SAE International: Surface vehicle recommended practice – Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. USA; 2018. J3016_201806