

Automatisiertes Fahren

Rechtliche FAQ

Inhalt

I.	FAS und Automatisierungssysteme	4
1.	Was ist der rechtliche Unterschied zwischen einem Fahrerassistenz- und einem Automatisierungssystem?	4
2.	Was bedeutet die Operational Design Domain (ODD)?	4
3.	Begriffe	4
II.	Aufmerksamkeit, fahrfremde Tätigkeiten, Übernahmebereitschaft	5
1.	Allgemeines zu den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten	5
2.	Fahrfremde Tätigkeiten (Beherrschungspflicht) auf Autobahnen	5
2.1	Rechtsgrundlagen	5
2.2	Wie sind diese Rechtsgrundlagen zu verstehen?	5
2.3	Fragen zu fahrfremden Tätigkeiten	5
3.	Abwenden des Blickes (Aufmerksamkeitspflicht)	6
3.1	Rechtsgrundlage	6
3.2	Wie ist diese Rechtsgrundlage zu verstehen?	6
3.3	Frage zur Aufmerksamkeit	7
4.	Übernahmebereitschaft	7
4.1	Rechtsgrundlagen	7
4.2	Wie ist diese Rechtsgrundlage zu verstehen?	7
4.3	Fragen zur Übernahmeaufforderung	8
III.	Haftung bei einem Unfall mit einem Fahrzeug mit Automatisierungssystem	9
1.	Die Haftung des Halters (Halterhaftung)	9
2.	Die Haftung der fahrzeugführenden Person	9
3.	Die Haftung der Herstellerin bzw. des Herstellers	9
4.	Fragen zur Haftung	10
IV.	Verantwortung und Pflichten der FahrerIn und des Fahrers	12
1.	Verantwortung bzw. Pflichten der FahrerIn bzw. des Fahrers betreffend Automatisierungssystemen	12
2.	Frage zur Verantwortung und den Pflichten als FahrerIn bzw. Fahrer	12
V.	Aus- und Weiterbildung betreffend Automatisierungssystemen	13
1.	Ausbildung	13
2.	Weiterbildung	13
3.	Wer ist verantwortlich dafür, die Systeme zu erklären bzw. zu erlernen?	13
4.	Fragen zur Aus- und Weiterbildung	14
VI.	Datenschutz	16
1.	Zweck des Fahrmodusspeichers	16
2.	Gewährleistung des Datenschutzes	16
3.	Wer darf auf die Daten zugreifen und zu welchem Zweck?	16
4.	Aufbewahrung und Vernichtung der Daten	16
5.	Fragen zum Datenschutz	17

VII. Führerlose Fahrzeuge	19
Fragen zu führerlosen Fahrzeugen	19
Impressum	20

I. FAS und Automatisierungssysteme

1. Was ist der rechtliche Unterschied zwischen einem Fahrerassistenz- und einem Automatisierungssystem?

Ein Assistenzsystem (bis und mit Automatisierungsstufe 2) unterstützt den Fahrer, die Fahrerin bei der Bedienung des Fahrzeugs und erfordert, dass der Fahrer, die Fahrerin ständig aufmerksam bleibt, die Hände am Lenkrad behält und den Blick auf die Strasse richtet. Assistenzsysteme befreien die fahrzeuglenkende Person nicht davon, das Fahrzeug zu beherrschen.

Ein Automatisierungssystem (ab Automatisierungsstufe 3) übernimmt die Fahraufgabe zeit-weise komplett und erlaubt der fahrzeuglenkenden Person, die Hände vom Lenkrad und/oder die Augen von der Strasse zu nehmen, solange sie übernahmebereit bleibt.

2. Was bedeutet die Operational Design Domain (ODD)?

Die ODD bezeichnet die Betriebsbedingungen, für die ein Automatisierungssystem ausgelegt ist. Sie legt fest, unter welchen Bedingungen der «Selbstfahrmodus» eines Autos funktioniert. Anders gesagt wird damit der Bereich abgesteckt, in dem automatisierte Fahrfunktionen zum Einsatz kommen dürfen. Somit stellen sie eine grundlegende Voraussetzung für sicheres automatisiertes Fahren dar. Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, ist die Automationsstufe nicht verfügbar und die fahrzeuglenkende Person wird lediglich durch Fahrerassistenzsysteme unterstützt.

3. Begriffe

Folgendes ist in Art. 2 der Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF, SR 741.59) definiert:

- **Fahrzeug mit Übernahmeaufforderung** (Art. 2 Bst. a VAF): Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem, das die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer informiert, wenn es an die Grenzen seines bauartbedingten Einsatzbereichs gelangt.
- Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung benötigen nach wie vor eine fahrzeugführende Person. Die Fahrzeuge können aber gewisse Verkehrssituationen automatisch bewältigen. Sobald das Automatisierungssystem an seine Grenzen kommt, informiert es die fahrzeugführende Person. Die fahrzeugführende Person muss dann die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen.
- **Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren** (Art. 2 Bst. b VAF): Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem, das dazu konzipiert ist, ohne Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer und ohne deren oder dessen Überwachung vom Übergabestandort zum Abstellfeld und vom Abstellfeld zum Übernahmestandort zu manövrieren.
- Die Fahrzeuge können selbstständig parkieren. Die fahrzeugführende Person kann das Lenkrad während dem Parkieren loslassen und unter Umständen sogar das Fahrzeug verlassen. Es handelt sich um blosse Assistenzsysteme.
- **Führerloses Fahrzeug** (Art. 2 Bst. c VAF): Fahrzeug mit einem Automatisierungssystem, das dazu konzipiert ist, zumindest bestimmte Fahrstrecken von ihrem Ausgangs- bis zum Endpunkt ohne Anwesenheit einer Fahrzeugführerin oder eines Fahrzeugführers zurückzulegen. Ein Fahrzeug, das lediglich ein Automatisierungssystem zum Parkieren aufweist, gilt nicht als führerloses Fahrzeug.

Diese Fahrzeuge können ganze Strecken von einem Ausgangs- zu einem Endpunkt automatisiert zurücklegen. Es braucht keine fahrzeugführende Person mehr.

II. Aufmerksamkeit, fahrfremde Tätigkeiten, Übernahmebereitschaft

1. Allgemeines zu den Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten

In Art. 31 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) und Art. 3 Abs. 1 und 3 Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) werden die Beherrschungs- und Aufmerksamkeitspflicht geregelt. So muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Weiter muss der Fahrzeugführer seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Zudem darf er die Lenkvorrichtung nicht loslassen.

Die Automatisierungssysteme können die Umgebung umfassend überwachen und die Beherrschung des Fahrzeugs übernehmen. Trotzdem ist die Entlastung der fahrzeugführenden Person von ihren Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten (Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV) nur in engem Rahmen möglich.

2. Fahrfremde Tätigkeiten (Beherrschungspflicht) auf Autobahnen

2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäss Art. 23 Abs. 1 VAF muss die Aktivierung des Automatisierungssystems gemäss den Anweisungen des Herstellers erfolgen. Gemäss Abs. 2 darf nach erfolgreicher Aktivierung des Automatisierungssystems die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer auf richtungsgetrenten Autobahnen die Lenkvorrichtung loslassen und die Bedienung des Fahrzeugs dem Automatisierungssystem überlassen. Gemäss Abs. 3 VAF dürfen keine Tätigkeiten vorgenommen werden, die zu einer Verzögerung bei der Pflicht nach Absatz 4 (Pflicht zur Wiederübernahme der Fahrzeugbedienung) führen könnten.

2.2 Wie sind diese Rechtsgrundlagen zu verstehen?

Auf richtungsgetrenten Autobahnen darf die fahrzeuglenkende Person das Lenkrad loslassen, wenn das Automatisierungssystem erfolgreich aktiviert ist. Die Fahrzeugbedienung wird dann vom Automatisierungssystem übernommen. Die fahrzeugführende Person muss überprüfen, ob das Automatisierungssystem die Fahrzeugbedienung tatsächlich ausübt. Erst dann darf sie das Lenkrad loslassen. Zudem ist dies nur auf Autobahnen erlaubt.

Fahrfremde Tätigkeiten sind nur in einem begrenzten Rahmen möglich. Die fahrzeugführende Person muss die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen, wenn sie vom System dazu aufgefordert wird oder wenn die Umstände es erfordern. Daher sind fahrfremde Tätigkeiten, bei welchen Gegenstände ergriffen werden oder die mit Manipulationen verbunden sind, nicht möglich bzw. problematisch. Dies, weil dadurch die Ergreifung des Lenkrads verzögert und somit die Fahrzeugbedienung erschwert wird.

2.3 Fragen zu fahrfremden Tätigkeiten

Darf ich das Lenkrad loslassen und sind fahrfremde Tätigkeiten bei SAE-L3 erlaubt?

Ja, in einem begrenzten Rahmen können fahrfremde Tätigkeiten vorgenommen werden. Es müssen aber gewisse Bedingungen erfüllt sein.

- Erstens muss das Automatisierungssystem gemäss den Anweisungen in der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung aktiviert sein.

- Zweitens muss die fahrzeugführende Person überprüfen, ob das Automatisierungssystem tatsächlich aktiviert ist und die Fahrzeugbedienung wirklich ausübt.
- Drittens ist das Loslassen der Lenkvorrichtung bei aktiviertem Automatisierungssystem nur auf Autobahnen zulässig.

Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, können die Hände vom Lenkrad genommen und es können gewisse fahrfremde Tätigkeiten vorgenommen werden.

Welchen fahrfremden Tätigkeiten darf ich nachgehen, wenn das Automatisierungssystem die Fahraufgabe übernimmt?

- Die Gesetzgebung äussert sich nicht zu konkreten Tätigkeiten und es werden keine Beispiele genannt. Dies ist üblich und erst Gerichte werden in ihren Urteilen Beispiele von zulässigen bzw. verbotenen Tätigkeiten nennen.
- Auch der Gesetzgeber ist sich nicht einig. In der Botschaft zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes wurde als Beispiel einer fahrfremden Tätigkeit die Betätigung des Smartphones genannt. In den Erläuterungen zur VAF hingegen steht, dass fahrfremde Tätigkeiten, bei denen Manipulationen vorgenommen werden, problematisch sind. Ebenfalls steht in den Erläuterungen, dass Tätigkeiten, bei denen Gegenstände ergriffen werden, nicht möglich sind. Dies, weil die Gegenstände vor der Ergreifung des Lenkrads weggelegt werden müssen. Dadurch verzögern sich die Übernahme und die Bedienung des Fahrzeugs. Das spricht gegen die Betätigung des Smartphones.
- Relevant ist, dass die fahrzeugführende Person jederzeit die Bedienung des Fahrzeugs wieder übernehmen können muss. Daher sind alle Tätigkeiten, bei welchen etwas in den Händen gehalten wird, verboten (z. B. SMS schreiben, Zeitung lesen, am Laptop arbeiten, mit beiden Händen essen).

3. Abwenden des Blickes (Aufmerksamkeitspflicht)

3.1 Rechtsgrundlage

Gemäss Art. 23 Abs. 3 VAF hat die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer bei aktiviertem Automatisierungssystem das Fahrzeug und den Verkehr nicht dauernd zu überwachen, muss aber bereit bleiben und sich in einer Position befinden, um die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selber ausüben zu können. Das Sichtfeld muss frei bleiben.

3.2 Wie ist diese Rechtsgrundlage zu verstehen?

Die fahrzeugführende Person darf ihre Aufmerksamkeit nur insoweit von der Strasse und dem Verkehr abwenden, als sie jederzeit die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen und selber ausführen kann, wenn dies nötig wird. Wann dies der Fall ist, sagt Art. 23 Abs. 4 VAF.

Daher darf sie ihre Aufmerksamkeit nicht vollständig von der Strasse und dem Verkehr abwenden. Sie muss fahrfähig und auf dem Fahrersitz bleiben. Auch darf ihr Sichtfeld nicht eingeschränkt werden.

3.3 Frage zur Aufmerksamkeit

Darf ich meine Augen vom Verkehr abwenden? Inwiefern?

- Der Verkehr und die Strasse müssen bei aktiviertem Automatisierungssystem nicht mehr dauernd überwacht werden, d. h., die Augen müssen nicht permanent auf die Strasse und den Verkehr gerichtet sein. Jedoch muss die fahrzeugführende Person die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder übernehmen können. Daher muss das Verkehrsgeschehen trotzdem im Auge behalten werden.
- Auf jeden Fall muss die fahrzeugführende Person auf dem Fahrersitz bleiben. Sie darf z. B. nicht auf den Beifahrersitz wechseln.
- Weiter muss die fahrzeuglenkende Person fahrfähig bleiben, d. h., schlafen ist nicht erlaubt. Auch darf sie nicht in fahruntüchtigem Zustand fahren (z. B. unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss).
- Das Sichtfeld muss frei bleiben. So darf z. B. nicht eine Zeitung an die Windschutzscheibe gehalten werden, um diese zu lesen. Auch dürfen sich mitfahrende Personen oder Tiere nicht im Sichtfeld befinden. So darf z. B. der Hund nicht auf dem Armaturenbrett transportiert werden.

4. Übernahmebereitschaft

4.1 Rechtsgrundlagen

Gemäss UN-Reglement Nr. 157, Ziff. 5.4 muss der aktivierte Staupilot (Automatisierungssystem der Stufe 3) alle Situationen erkennen, in welchen er an die Systemgrenze stösst und deshalb die fahrzeugführende Person die Fahrzeugsteuerung übernehmen muss. Es muss eine Übernahmeaufforderung an die fahrzeugführende Person erfolgen.

Gemäss Art. 23 Abs. 4 VAF muss die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer die Fahrzeugbedienung wieder selber ausüben, sobald sie oder er vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert wird (Bst. a) oder erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen müsste, dass die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben sind (Bst. b).

4.2 Wie ist diese Rechtsgrundlage zu verstehen?

Das Automatisierungssystem muss erkennen, wenn es an seine Grenzen kommt und es muss eine Übernahmeaufforderung an die fahrzeugführende Person erfolgen. Die fahrzeugführende Person muss eine gewisse Restaufmerksamkeit aufweisen, damit sie rechtzeitig und angemessen auf die Übernahmeaufforderung reagieren kann.

Weiter muss die fahrzeugführende Person die Fahrzeugbedienung wieder selber übernehmen, wenn offensichtliche Umstände für eine Übernahme vorliegen, d. h. die Voraussetzungen für eine sichere und verkehrsregelkonforme Anwendung des Automatisierungssystems nicht mehr vorliegen.

Als offensichtlich gelten nur Umstände, die auch beim Abwenden der Aufmerksamkeit von Strasse und Verkehr noch wahrnehmbar sind, beispielsweise, wenn das Fahrzeug abrupte und deutlich spürbare Brems- und Lenkmanöver vollzieht, welche einer sicheren Fahrt und einem ordentlichen Fahrverhalten entgegenstehen oder aber wenn unvermittelt heftiger Niederschlag einsetzt.

4.3 Fragen zur Übernahmeaufforderung

Was ist eine Übernahmeaufforderung?

Wenn das Automatisierungssystem an seine Grenzen stösst, muss eine Übernahmeaufforderung an die fahrzeugführende Person erfolgen. Durch die Übernahmeaufforderung (optisches, akustisches und/oder haptisches Warnsignal) weiss die fahrzeuglenkende Person, dass sie sofort die Fahrzeugbedienung wieder selber übernehmen muss und das Automatisierungssystem diese nicht mehr wahrnimmt.

Was bedeutet Übernahmefähigkeit?

Übernahmefähigkeit heisst, dass die fahrzeuglenkende Person bei aktiviertem Automatisierungssystem jederzeit rechtzeitig und angemessen auf eine Übernahmeaufforderung reagieren, d. h. die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen können muss. Dasselbe gilt auch, wenn offensichtliche Umstände eine Fahrzeugübernahme durch die fahrzeugführende Person nötig machen. Dies ist der Fall, wenn das Automatisierungssystem nicht mehr sicher und verkehrsregelkonform angewendet werden kann.

Was sind offensichtliche Umstände, die eine Übernahme des Fahrzeugs erfordern?

In den Erläuterungen werden als offensichtliche Umstände abrupte und deutlich spürbare Brems- und Lenkmanöver genannt, die einer sicheren Fahrt und einem ordentlichen Fahrverhalten entgegenstehen. Ebenfalls wird unvermittelter heftiger Niederschlag genannt. Es müssen Umstände sein, die auch dann wahrnehmbar sind, wenn die Aufmerksamkeit von der Strasse und dem Verkehr abgewendet wird.

III. Haftung bei einem Unfall mit einem Fahrzeug mit Automatisierungssystem

1. Die Haftung des Halters (Halterhaftung)

Momentan steht bei Unfällen mit Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen die Halterhaftung nach Art. 58 SVG (verschuldensunabhängige Kausalhaftung) im Vordergrund. Das heisst, dass die Halterin bzw. der Halter des Fahrzeugs für die Betriebsgefahr des Autos haftet. Es spielt dabei keine Rolle, ob es wegen eines Fahrzeugdefekts, eines Fehlers der fahrzeugführenden Person oder wegen eines Fehlers des Fahrsystems zum Unfall gekommen ist. In allen Fällen haftet die Fahrzeughalterin/der Fahrzeughalter bzw. die Haftpflichtversicherung der Halterin/des Halters.

Die Halterin bzw. der Halter kann nach einem Unfall strafrechtlich bestraft werden, wenn ihr bzw. ihm eine Sorgfaltspflichtenverletzung nachgewiesen werden kann. Beispiele für eine Sorgfaltspflichtenverletzung sind, wenn die Halterin bzw. der Halter die regelmässige Wartung nicht durchführen lässt, Updates nicht installiert oder die fahrzeugführende Person nicht über ein fehlerhaftes System informiert, wenn die Halterin bzw. der Halter weiss, dass das System nicht korrekt funktioniert.

2. Die Haftung der fahrzeugführenden Person

Als fahrzeugführende Person gilt die Person, welche das Automatisierungssystem eines Fahrzeugs mit Übernahmeaufforderung aktiviert. Diese kann zivil- und strafrechtlich belangt werden, wenn ihr eine Sorgfaltspflichtenverletzung vorgeworfen werden kann. Eine Sorgfaltspflichtenverletzung liegt vor, wenn die fahrzeugführende Person:

- die Anweisungen des Herstellers nicht beachtet,
- das Automatisierungssystem nicht bestimmungsgemäss verwendet,
- sich nicht vergewissert, dass das Automatisierungssystem korrekt funktioniert und es die Fahraufgabe wirklich übernommen hat,
- die Fahrzeugbedienung nicht wieder übernimmt, wenn das System sie dazu auffordert oder sie aufgrund der Umstände die Fahraufgabe hätte übernehmen müssen.

Strafrechtlich bedeutet die Sorgfaltspflichtenverletzung, dass die fahrzeugführende Person die Beherrschungspflichten nach Art. 31 Abs. 1 SVG verletzt hat. Das führt zu einer Bestrafung gemäss Art. 90 SVG.

Zivilrechtlich bedeutet die Sorgfaltspflichtenverletzung, dass die fahrzeugführende Person für entstandene Personen- und Sachschäden einstehen muss. Für solche Fälle sollte sich die fahrzeugführende Person an ihre Privathaftpflichtversicherung wenden.

Wenn die fahrzeugführende Person alle Pflichten eingehalten hat und es dann zu einem Unfall kommt, dann haftet sie nicht. In diesem Fall kann unter Umständen die Herstellerin bzw. der Hersteller zur Verantwortung gezogen werden.

3. Die Haftung der Herstellerin bzw. des Herstellers

Zivilrechtlich haftet die Herstellerin bzw. der Hersteller für fehlerhafte Produkte, wenn diese zu einem Schaden an Personen oder Sachen führen. Ein Produkt muss die Sicherheit bieten, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt ist. Andernfalls ist es fehlerhaft. Aus diesem Grund hat die Herstellerin bzw. der Hersteller gewisse Sorgfaltspflichten zu beachten (z. B. Instruktions-, Dokumentations-, Warn- und Beobachtungspflichten). Wenn diese verletzt werden, kann dies zu einer zivilrechtlichen Verantwortung führen.

Für die geschädigte Person ist der Nachweis eines Produktfehlers schwierig. Daher ist es für die geschädigte Person besser, gegen die Haftpflichtversicherung der Halterin bzw. des Halters vorzugehen.

Damit die Herstellerin bzw. der Hersteller strafrechtlich verantwortlich ist, muss auch hier eine Sorgfaltspflichtsverletzung nachweisbar sein. Dies ist insbesondere der Fall, wenn ein Unfall durch ein fehlerhaftes Automatisierungssystem verursacht wird und die Herstellerin bzw. der Hersteller den Mangel vorausgesehen hat bzw. diesen hätte voraussehen können und nicht rechtzeitig darauf reagiert hat.

4. Fragen zur Haftung

Wer haftet nach einem Unfall mit einem Fahrzeug mit Automatisierungssystem?

Haftbar können sein: die Halterin bzw. der Halter des Fahrzeugs, die fahrzeugführende Person und die Herstellerin bzw. der Hersteller.

Es gibt einerseits die zivilrechtliche Haftung. Dort geht es darum, wer für die entstandenen Schäden einzustehen hat. Dabei gibt es Sachschäden (z. B. Schaden an einem anderen Fahrzeug oder an der Leitplanke) und Personenschäden (z. B. Lenkerin und Lenker eines anderen Fahrzeugs, MitfahrerIn und Mitfahrer).

Andererseits gibt es die strafrechtliche Verantwortung. Dabei geht es darum, ein begangenes Unrecht zu bestrafen. Hier wird die für den Unfall verantwortliche Person individuell bestraft. Die Strafen sind Busse, Geldstrafe oder Freiheitsstrafe. Die Form der Strafe hängt von der Schwere des begangenen Delikts ab.

Wer muss nach einem Unfall mit einem Fahrzeug mit Automatisierungssystem bezahlen (zivilrechtliche Haftung)?

In erster Linie greift die Halterhaftung gemäss Art. 58 SVG. Die Schäden werden durch die Haftpflichtversicherung der Halterin bzw. des Halters beglichen. Es besteht die Möglichkeit, dass die Versicherung Rückgriff auf die Versicherung der Herstellerin bzw. des Herstellers oder die Versicherung der fahrzeugführenden Person nimmt, d. h. diese Versicherungen müssten der Haftpflichtversicherung der Halterin bzw. des Halters das Geld zurückzahlen, sofern alle Voraussetzungen für einen Rückgriff erfüllt sind.

Die fahrzeugführende Person kann unter gewissen Voraussetzungen zivilrechtlich haftbar sein. Dies ist der Fall, wenn ihr eine Sorgfaltspflichtsverletzung vorgeworfen werden kann. Beispiele dafür sind, wenn sie das Automatisierungssystem nicht bestimmungsgemäss verwendet, wenn das Automatisierungssystem nicht ordnungsgemäss funktioniert, wenn sie auf die Übernahmearrangement nicht reagiert oder wenn sie die Fahrzeugbedienung nicht selber übernimmt, wenn die Umstände es erfordern und dies erkennbar war. Für solche Fälle sollte sich die fahrzeugführende Person an ihre Privathaftpflichtversicherung wenden.

Aber auch die Herstellerin bzw. der Hersteller kann zivilrechtlich haftbar sein. Auch hier muss der Herstellerin bzw. dem Hersteller eine Sorgfaltspflichtsverletzung vorgeworfen werden können. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn das Automatisierungssystem nicht sicher bzw. fehlerhaft ist und die Herstellerin bzw. der Hersteller das wusste oder hätte wissen können.

Wird die Halterin bzw. der Halter für einen Unfall bestraft (strafrechtliche Verantwortung)?

Die Halterin bzw. der Halter ist strafrechtlich verantwortlich, wenn ihr bzw. ihm eine Sorgfaltspflichtsverletzung nachgewiesen werden kann. Das kann beispielsweise der Fall sein, wenn das Fahrzeug nicht ordnungsgemäss gewartet wurde oder die Halterin bzw. der Halter wusste, dass

das Automatisierungssystem fehlerhaft ist und sie bzw. er dies der fahrzeugführenden Person nicht mitgeteilt hat. Die Strafen sind Freiheitsstrafe, Geldstrafe oder Busse, je nachdem, wie schwer die Sorgfaltspflicht verletzt wurde.

Kann ich bestraft werden, wenn ich einen Unfall verursache, während das Automatisierungssystem aktiviert war?

Als fahrzeugführende Person sind Sie immer dann für einen Unfall strafrechtlich verantwortlich, wenn Sie:

- das Automatisierungssystem nicht bestimmungsgemäss verwenden,
- nicht überprüfen, ob das Automatisierungssystem die Fahraufgabe übernommen hat,
- nicht erkannt haben, dass das Automatisierungssystem nicht ordnungsgemäss funktioniert und Sie das hätten erkennen können,
- der Übernahmeaufforderung nicht nachkommen,
- hätten erkennen müssen, dass Sie aufgrund der Umstände die Fahrzeugbedienung wieder hätten übernehmen müssen und das nicht gemacht haben.

Wenn eine der genannten Voraussetzungen erfüllt ist, sind Sie nicht von der Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflicht befreit und Sie sind als fahrzeugführende Person strafrechtlich verantwortlich, d. h., Sie können bestraft werden. Die Strafen sind Freiheitsstrafe, Geldstrafe oder Busse, je nach Schwere der Pflichtverletzung.

Spielt es für die Bestrafung eine Rolle, ob der Unfall mit einem Fahrzeug mit Assistenzsystem oder mit Automatisierungssystem verursacht wurde?

Ja, dies spielt eine Rolle.

- Bei Fahrerassistenzsystemen der Stufe 2 ist die fahrzeugführende Person für die korrekte Fahrzeugsteuerung verantwortlich. Das Assistenzsystem unterstützt nur, fährt aber nicht selber. Die fahrzeugführende Person ist daher nicht von ihren Überwachungs- und Beherrschungspflichten befreit und kann für einen Unfall strafrechtlich belangt werden, d. h. bestraft werden.
- Bei Automatisierungssystemen der Stufen 3 und 4 kann die fahrzeugführende Person von ihrer Pflicht, das Fahrzeug jederzeit zu beherrschen, befreit werden, sofern die nötigen Voraussetzungen erfüllt sind (bestimmungs- und ordnungsgemässe Aktivierung sowie Kontrolle, dass das System funktioniert). Wenn dann ein Unfall passiert, ist die fahrzeugführende Person nicht strafbar, d. h., sie kann nicht bestraft werden.
- Die fahrzeugführende Person muss bei Fahrzeugen der Stufen 3 und 4 die Fahrzeugsteuerung jederzeit wieder übernehmen können, wenn das System sie dazu auffordert oder Umstände vorliegen, die eine Übernahme nötig machen. Wenn sie die Fahrzeugbedienung nicht wieder übernimmt und es zu einem Unfall kommt, dann kann sie bestraft werden.

Kann die Herstellerin bzw. der Hersteller für Unfälle bestraft werden (strafrechtliche Verantwortung)?

Damit die Herstellerin bzw. der Hersteller strafrechtlich verantwortlich ist, muss ihr bzw. ihm eine Sorgfaltspflichtverletzung nachgewiesen werden können. Das heisst, dass sie bzw. er vorausgesehen hat bzw. hätte voraussehen können, dass das Automatisierungssystem fehlerhaft ist und sie bzw. er diesen Fehler nicht rechtzeitig behoben hat und es dann zu einem Unfall gekommen ist.

IV. Verantwortung und Pflichten der Fahrerin und des Fahrers

1. Verantwortung bzw. Pflichten der Fahrerin bzw. des Fahrers betreffend Automatisierungssystemen

Wer ein Automatisierungssystem im Fahrzeug aktiviert, muss die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers zur Kenntnis genommen haben und mit den Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut sein (Art. 10 Abs. 2 VAF).

Die fahrzeugführende Person muss die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen. Sie muss auch wissen, wie das Automatisierungssystem funktioniert und wie es verwendet wird, d. h., sie muss sich mit dem System vertraut machen. Dabei ist sie selber verantwortlich dafür, dass sie das kann. Sie muss beispielsweise die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung lesen und sich die Funktionen erklären lassen.

Der Zweck von Art. 10 Abs. 2 VAF ist, dass sich die fahrzeugführende Person nicht aus der Verantwortung ziehen kann, wenn etwas passiert. Man kann dann nicht sagen, dass man nicht gewusst hat, wie man sich verhalten muss.

2. Frage zur Verantwortung und den Pflichten als Fahrerin bzw. Fahrer

Was muss ich beachten, bevor ich ein Automatisierungssystem verwende?

Wenn Sie ein Automatisierungssystem verwenden wollen, müssen Sie die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung kennen. Sie müssen auch wissen, wie das Automatisierungssystem funktioniert und wie es verwendet wird, d. h., Sie müssen sich mit dem System vertraut machen. Dabei sind Sie selber verantwortlich dafür, dass Sie das können. Sie müssen beispielsweise die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung lesen und sich die Funktionen erklären lassen.

Die fahrzeugführende Person soll sich nicht aus der Verantwortung ziehen können, wenn etwas passiert. Wenn aufgrund eines Fahrfehlers ein Unfall passiert, kann man dann nicht sagen, dass man nicht gewusst habe, wie man sich verhalten muss bzw. wie das System funktioniert.

V. Aus- und Weiterbildung betreffend Automatisierungssystemen

1. Ausbildung

Die Fahrausbildung und Führerprüfung werden per 1. Juli 2025 angepasst. In der theoretischen und praktischen Führerprüfung werden die Kenntnisse betreffend Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft. Inhalt der Prüfung sind unter anderem die Kenntnisse über die Differenzierung zwischen Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen und über die unterschiedlichen Wirkweisen (informierend und warnend, kontinuierlich unterstützend, temporär eingreifend) sowie über die wichtigsten Funktionen der Systeme, deren Grenzen und Risiken sowie die Bedeutung der Aufrechterhaltung der Aufmerksamkeit und der Übernahmbereitschaft.

2. Weiterbildung

Eine spezielle Weiterbildung oder das Ablegen einer zusätzlichen Prüfung betreffend das Führen eines Fahrzeugs mit Automatisierungssystemen ist nicht erforderlich. Die fahrzeugführende Person ist dafür verantwortlich, dass sie sich mit den Funktionen und Anforderungen der entsprechenden Automatisierungssystemen vertraut macht. Macht sie dies nicht, liegt eine Pflichtverletzung vor.

3. Wer ist verantwortlich dafür, die Systeme zu erklären bzw. zu erlernen?

Es sind verschiedene Personen zuständig, das System zu erklären bzw. zu erlernen.

1. Fahrzeugführende Person

Die fahrzeugführende Person muss sich mit den Funktionen und Anforderungen der entsprechenden Automatisierungssysteme vertraut machen. Zudem hat sie sich an die Anweisungen und Sicherheitshinweise der Herstellerin bzw. des Herstellers zu halten. Das sind Pflichten, die die fahrzeugführende Person einhalten muss. Die fahrzeugführende Person kann aber auch eine freiwillige Weiterbildung machen, damit sie sich mit den Funktionen des Automatisierungssystems vertieft vertraut machen kann.

2. Herstellerinnen bzw. Hersteller

Die Herstellerin bzw. der Hersteller hat eine Instruktionspflicht, welche z. B. durch Bedienungsanleitungen, Video-Tutorials, Informationen oder freiwillige Kurse wahrgenommen werden kann. In der Gebrauchs- und Bedienungsanleitung muss die Herstellerin bzw. der Hersteller darlegen, wie das System funktioniert, welche Anforderungen an das Zusammenspiel zwischen dem System und der fahrzeugführenden Person gestellt werden und wie der bauartbedingte Einsatzbereich festgelegt wurde.

3. Halterin bzw. Halter

Wenn die Halterin bzw. der Halter das Fahrzeug jemandem überlässt, muss sie bzw. er diese Person über das Automatisierungssystem informieren und der Person die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung aushändigen.

4. Gewerbsmässiges Überlassen

Wer gewerbsmässig Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder zum Leasing anbietet, muss die Vertragspartei über die bestimmungsgemässe Bedienung des Automatisierungssystems aufklären. Durch die Aufklärung soll die Vertragspartei sich mit der Funktionalität und den Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems vertraut machen. Die Vertragspartei muss bestätigen, dass sie aufgeklärt wurde und dass sie die Funktionalitäten und Verwendungsbedingungen des Automatisierungssystems verstanden hat.

Trotz der Aufklärungspflicht bleibt die Person, welche das Automatisierungssystem aktiviert, dafür verantwortlich, dass sie sich mit dem Automatisierungssystem vertraut macht. Die Aufklärungspflicht des Verkäufers, Vermieters oder Leasinggebers dient dazu, die Wahrnehmung der Selbstverantwortung zu unterstützen.

4. Fragen zur Aus- und Weiterbildung

Wird die Führerprüfung angepasst?

Sowohl in der theoretischen als auch in der praktischen Führerprüfung werden die Kenntnisse zu den Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen geprüft.

Was wird an der Prüfung geprüft?

In der **theoretischen Prüfung** können unter anderem folgende Punkte geprüft werden:

- Differenzierung zwischen Fahrerassistenz- und Automatisierungssystem
- Kenntnisse über die Automatisierungsstufen nach SAE
- Kenntnisse über die unterschiedlichen Wirkweisen der FAS (v. a. Wirkweise «kontinuierlich unterstützend»)
- Kenntnisse der Wechselwirkungen der verschiedenen Assistenzsysteme, wie sie zusammenarbeiten
- Kenntnis sämtlicher Systemzustände und des Übernahmeprozesses
- Wichtigste Funktionen von Fahrerassistenz- und Automatisierungssystemen sowie deren Systemgrenzen und Risiken
- Einsatz der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme
- Bedeutung der Aufrechterhaltung permanenter Aufmerksamkeit und Einsatz- beziehungsweise Übernahmbereitschaft

Für die **praktische Prüfung** muss man die unterschiedlichen Wirkweisen, Grenzen und Risiken der Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme und deren Folgen für die Bewältigung der Fahraufgabe kennen und die Systeme anwenden können. Inhalt der Prüfung kann unter anderem sein:

- Die im Prüfungsfahrzeug verbauten Fahrerassistenzsysteme kennen und korrekt benennen
- Aktivierung und Deaktivierung sowie damit verbundene Konsequenzen für die Bewältigung der Fahraufgabe
- Verständnis der Systemgrenzen und Risiken sowie (warnender) Informationen
- Erkennen, wenn Fahrerassistenzsysteme ihre Funktion nicht wahrnehmen, und die betreffende Fahraufgabe sofort übernehmen
- Aufrechterhaltung der permanenten Aufmerksamkeit und Einsatzbereitschaft auch während der bestimmungsgemässen Anwendung der Fahrerassistenzsysteme
- Richtiges Verhalten während der Verwendung von Automatisierungssystemen, insbesondere bei Übergabesituationen und Aufforderungen des Automatisierungssystems
- Für Motorräder werden zusätzlich prüfungsrelevante Fahrerassistenzsysteme definiert. Dabei handelt es sich um jene Systeme, die einen nachweislichen Einfluss auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss haben.

Grundsätzlich sollte man alle im Prüfungsfahrzeug verbauten Fahrerassistenzsysteme kennen und anwenden können. Es wird bewertet, ob die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer die FAS und Automatisierungssysteme bestimmungsgemäss und sicher anwenden, mit ihnen situativ zweckmässig umgehen und ob sich die Prüflinge richtig verhalten, wenn die Systeme aktiviert sind.

Muss ich eine Weiterbildung oder zusätzliche Prüfung machen, wenn ich den Führerausweis bereits besitze?

Es gibt keine spezifische Weiterbildung, die gemacht werden muss. Es muss auch keine Zusatzprüfung absolviert werden. Jedoch müssen Sie sich mit dem Automatisierungssystem vertraut machen, d. h., Sie müssen sich selbst weiterbilden, indem Sie beispielsweise die Bedienungsanleitung lesen, sich die Systeme erklären lassen oder Tutorials schauen.

Muss die Herstellerin bzw. der Hersteller mir die Automatisierungssysteme erklären?

Die Herstellerin bzw. der Hersteller muss erklären, wie die Systeme funktionieren und welche Anforderungen an die fahrzeugführende Person und das Auto gestellt werden. Es ist eine sogenannte Instruktionspflicht. Die Herstellerin bzw. der Hersteller kann beispielsweise eine Gebrauchs- und Bedienungsanleitung zur Verfügung stellen oder Schulungsvideos erstellen.

Muss die Händlerin bzw. der Händler mir die Automatisierungssysteme erklären?

Wer gewerbsmässig Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung verkauft, vermietet oder zum Leasing anbietet, muss über die bestimmungsgemässe Bedienung des Automatisierungssystems aufklären. Händlerinnen bzw. Händler, Vermieterinnen bzw. Vermieter und Leasinggeberinnen bzw. Leasinggeber müssen ihre Kundschaft daher über die Automatisierungssysteme aufklären und ihnen diese erklären.

Habe ich eine Aufklärungspflicht, wenn ich mein Fahrzeug an eine Kollegin oder einen Kollegen ausleihe?

Wenn Sie als Halterin oder der Halter das Fahrzeug jemandem überlassen, müssen Sie diese Person über das Automatisierungssystem informieren, d. h., Sie müssen der Person sagen, dass das Fahrzeug ein Automatisierungssystem hat und welches es hat. Zudem müssen Sie der Person die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung überlassen.

Muss ich mich mit Automatisierungssystemen selber vertraut machen?

Obwohl andere Personen eine Aufklärungspflicht haben, bleiben Sie als fahrzeugführende Person letztlich verantwortlich dafür, dass Sie sich mit den Automatisierungssystemen vertraut machen. Sie können beispielweise die Gebrauchs- und Bedienungsanleitung lesen, eine Person um Erklärung bitten oder Erklärvideos schauen. Zudem müssen Sie sich an die Anweisungen und Sicherheitshinweise der Herstellerin bzw. des Herstellers halten.

VI. Datenschutz

1. Zweck des Fahrmodusspeichers

Der Fahrmodusspeicher bzw. die Aufzeichnungen des Fahrmodusspeichers dienen der nachträglichen Nachvollziehbarkeit. Um festzustellen, wer für ein Fehlverhalten verantwortlich ist – die fahrzeugführende Person oder das Automatisierungssystem –, muss festgehalten werden, wie die Interaktion zwischen der fahrzeugführenden Person und dem Automatisierungssystem stattgefunden hat. Daher werden Daten über technische Störungen, das Auslösen von speziellen Manövern durch das Automatisierungssystem und die Interaktion zwischen dem Automatisierungssystem und der fahrzeugführenden Person aufgezeichnet.

2. Gewährleistung des Datenschutzes

Automatisierungssysteme und Fahrmodusspeicher müssen so gut wie möglich gegen unbefugtes Eindringen geschützt werden, sodass Daten nicht unbefugt beschafft, verändert, gelöscht oder unbrauchbar gemacht werden können. Der Schutz muss dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen.

Im Fahrmodusspeicher werden nur bestimmte Ereignisse aufgezeichnet. Es handelt sich um Zustandsinformationen des Fahrzeugs oder des Fahrbetriebs. Biometrische Daten werden weder erhoben noch abgespeichert. Das Erstellen von Persönlichkeitsprofilen ist nicht erlaubt.

3. Wer darf auf die Daten zugreifen und zu welchem Zweck?

1. Zugriff durch die Fahrzeughalterin bzw. den Fahrzeughalter

Auf Daten von Fahrten der Halterin bzw. des Halters kann diese bzw. dieser jederzeit zugreifen. Auf Daten von Fahrten von Dritten kann die Halterin bzw. der Halter zugreifen, wenn die Zustimmung des Dritten vorliegt oder wenn ein berechtigtes Interesse im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz besteht.

2. Zugriff durch Behörden zur Aufklärung von Unfällen und zur Beurteilung von Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften

Die Polizei sowie die Justiz- und Administrativbehörden sollen Zugriff auf Daten erhalten, die in Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Verkehrswiderhandlung stehen. Durch den Zugriff auf die Daten soll geklärt werden, ob die fahrzeugführende Person oder das Automatisierungssystem für das Fehlverhalten verantwortlich ist. Die Daten des Fahrmodusspeichers dürfen nur zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems sowie zur Feststellung der straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit bearbeitet werden.

3. Zugriff durch Behörden im Rahmen des Vollzugs

Zulassungsbehörden sollen im Rahmen von Nachkontrollen der Fahrzeuge auf die Daten zugreifen können. Dabei sollen nur Rückschlüsse auf die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems und die Betriebssicherheit gezogen werden, weshalb die Bearbeitung von Personendaten nicht zulässig ist. Bei den im Fahrmodusspeicher aufgezeichneten Ereignissen handelt es sich nur um Zustandsinformationen des Fahrzeugs oder des Fahrbetriebs.

4. Aufbewahrung und Vernichtung der Daten

Gemäss Art. 25g Abs. 3 letzter Satz SVG muss die Behörde die Daten löschen, sobald die ausgelesenen Daten für ein allfälliges Straf- oder Administrativverfahren nicht mehr erforderlich sind, spätestens aber sechs Monate nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens.

Die Fahrzeugbesitzerin bzw. der Fahrzeugbesitzer darf die Vernichtung der Daten verlangen, wenn das Fahrzeug verschrottet wird. Es ist aber verboten, durch die Verschrottung Beweismittel zu vernichten.

Die Aufbewahrungsdauer der Daten im Fahrmodusspeicher richtet sich nach der Speichergösse, da die älteren Daten des Fahrmodusspeichers überschrieben werden, wenn die Speicherkapazität erreicht ist. Es gibt keine maximale Aufbewahrungsdauer.

5. Fragen zum Datenschutz

Warum braucht es einen Fahrmodusspeicher?

Der Fahrmodusspeicher zeichnet Daten über technische Störungen, das Auslösen von speziellen Manövern durch das Automatisierungssystem und die Interaktion zwischen dem Automatisierungssystem und der fahrzeugführenden Person auf. So kann nach einem Unfall festgestellt werden, wer für das Fehlverhalten verantwortlich ist – die fahrzeugführende Person oder das Automatisierungssystem.

Ist der Datenschutz gewährleistet?

Gemäss Art. 25a Abs. 3 SVG müssen Automatisierungssysteme und Fahrmodusspeicher gegen unbefugten Zugriff geschützt sein, d. h., es müssen Schutzvorkehrungen getroffen werden, damit die Daten nicht unbefugt beschafft, verändert, gelöscht oder unbrauchbar gemacht werden können. Weiter wird in der VAF geregelt, welche Daten zu welchem Zweck und durch welche Personen bearbeitet werden dürfen, sodass der Datenschutz gewährleistet ist.

Hat die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter Zugriff auf die Daten?

Auf Daten von Fahrten der Halterin bzw. des Halters kann die Halterin bzw. der Halter jederzeit vollumfänglich zugreifen. Auf Daten von Fahrten einer Drittperson kann die Halterin bzw. der Halter nicht ohne Weiteres zugreifen. Voraussetzung für den Zugriff ist entweder die Einwilligung der Drittperson oder ein berechtigtes Interesse. Dieses kann sich im Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften ergeben.

Haben Behörden Zugriff auf die Daten?

Damit die straf- und zivilrechtliche Verantwortung für ein Fehlverhalten geklärt werden kann, dürfen die Polizei sowie die Justiz- und Administrativbehörden auf Daten zugreifen. Der Zugriff ist begrenzt auf Daten, die in Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Verkehrswiderhandlung stehen.

Zulassungsbehörden dürfen im Rahmen von Nachkontrollen der Fahrzeuge auf die Daten zugreifen. Es ist klar geregelt, welche Behörden auf welche Daten und zu welchem Zweck Zugriff haben. Durch die Daten sollen nur Rückschlüsse auf die Funktionsfähigkeit des Automatisierungssystems und die Betriebssicherheit gezogen werden können. Die Bearbeitung von Personendaten oder das Erstellen eines Persönlichkeitsprofils ist nicht erlaubt.

Wie lange dürfen die Behörden die Daten aufbewahren?

Die Behörden müssen die Daten löschen, sobald die ausgelesenen Daten für ein allfälliges Straf- oder Administrativverfahren nicht mehr erforderlich sind, spätestens aber sechs Monate nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens.

Kann die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter die Daten vernichten lassen?

Wenn die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter das Auto verschrotten lässt, kann sie bzw. er verlangen, dass die Daten vernichtet werden. Es ist aber nicht erlaubt, durch die Verschrottung des Fahrzeugs Beweismittel zu vernichten.

Wie lange werden die Daten im Fahrmoduspeicher gespeichert?

Die älteren Daten des Fahrmoduspeichers werden überschrieben, wenn die Speicherkapazität erreicht ist. Daher richtet sich die Aufbewahrungsdauer der Daten nach der Speichergösse des Fahrmoduspeichers. Es gibt keine maximale Aufbewahrungsdauer.

VII. Führerlose Fahrzeuge

Fragen zu führerlosen Fahrzeugen

Wird es führerlose Fahrzeuge geben bzw. wann wird es führerlose Fahrzeuge geben?

Es wurde die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass Versuche mit führerlosen Fahrzeugen durchgeführt werden können. Das ist aber nur unter strengen Voraussetzungen erlaubt. Es muss ein Gesuch eingereicht werden, die Strecke wird festgelegt und die Fahrzeuge müssen durch einen Operator oder eine Operatorin überwacht werden. Es wird noch viel Zeit vergehen, bis führerlose Fahrzeuge überall und jederzeit unterwegs sind. Wie lange es dauert, kann heute nicht gesagt werden.

Was ist die Aufgabe eines Operators oder einer Operatorin bei führerlosen Fahrzeugen?

Gemäss Art. 34 Abs. 1 VAF muss ein führerloses Fahrzeug während dem Betrieb von einer natürlichen Person (Operatorin oder Operator) beaufsichtigt werden. Operatorinnen und Operatoren beaufsichtigen das führerlose Fahrzeug. Weiter interagieren sie mit allfälligen Fahrzeuginsassinnen und Fahrzeuginsassen. Wenn es vom Automatisierungssystem verlangt wird, erteilt die Operatorin bzw. der Operator dem Fahrzeug Anweisungen für bestimmte Fahrmanöver.

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch
bfu.ch/bestellen, Art.-Nr. 1.2.1.1.1554

Autorin

Kim Lüthi, wissenschaftliche Mitarbeiterin Recht, BFU

Redaktion

Regula Stöcklin, Leiterin Recht, BFU

© BFU 2025

Alle Rechte vorbehalten. Verwendung unter Quellenangabe (siehe Zitationsvorschlag) erlaubt. Kommerzielle Nutzung ausgeschlossen.

Zitationsvorschlag

Lüthi Kim. *Automatisiertes Fahren: Rechtliche FAQ*.
Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2025.

Haftungsausschluss

Diese FAQ wurden sorgfältig und nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Es kann jedoch keine Garantie dafür übernommen werden, dass die zur Verfügung gestellten Informationen vollständig sind. Die Informationen sind allgemeiner Art und nicht auf die besonderen Bedürfnisse des Einzelfalls abgestimmt. Die BFU und die Autorin haften in keinem Fall für allfällige direkte oder indirekte Schäden und Folgeschäden, die aufgrund des Gebrauchs dieser Informationen entstehen.

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.