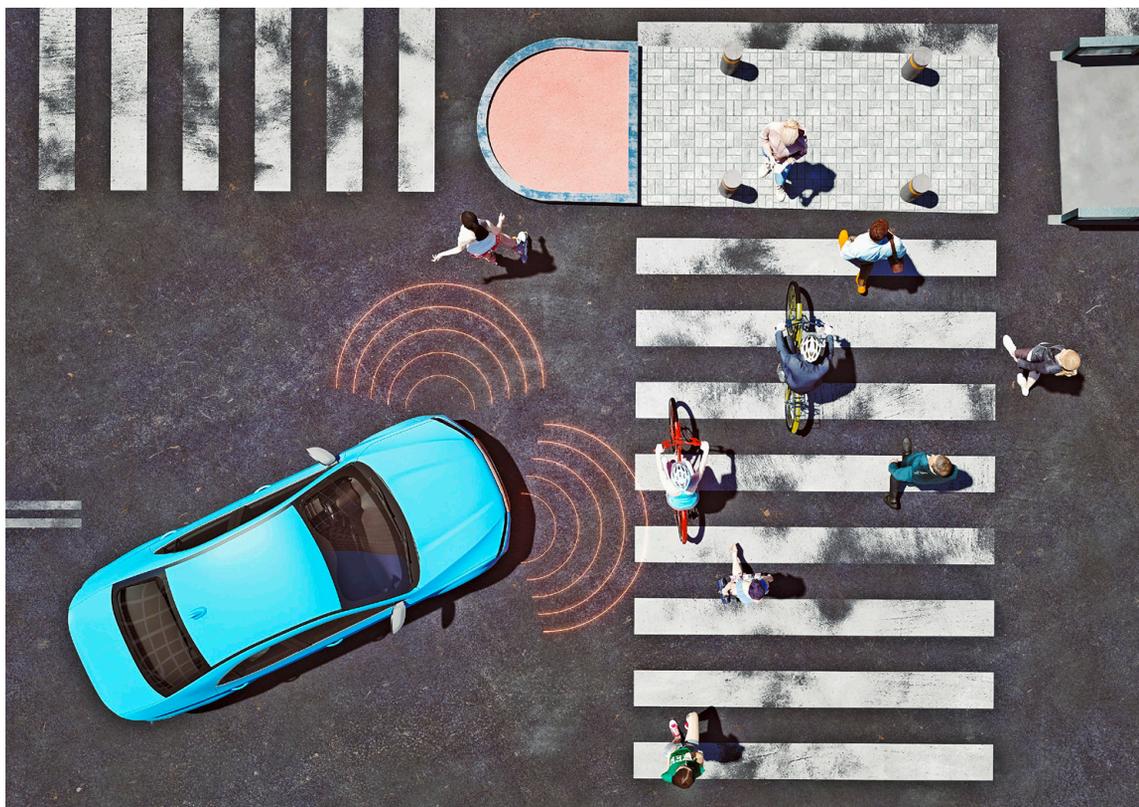


# Dürfen Autos bei uns bald allein fahren?



*Der Bundesrat prüft die Modalitäten zur Zulassung des vollautomatisierten Fahrens auf Schweizer Strassen. Das Vorhaben wirft neben rechtlichen auch moralische Fragen auf.*

**Text:** Thomas Piffaretti

Ein klassisches Beispiel: Ein fahrerloses Auto rast auf eine Kreuzung mit vielen Fussgängern zu und kann nicht mehr bremsen. Es hat drei Möglichkeiten: in die Gruppe links fahren, in der vor allem Kinder sind, oder in die Gruppe rechts, in der sich vor allem ältere Menschen befinden. Oder sollte es gegen die Wand fahren und seine Insassen töten?

Das Massachusetts Institute of Technology (MIT), die renommierteste amerikanische Tech-Uni, hat diese Frage über eine Onlineplattform Millionen von Menschen auf der ganzen Welt gestellt. Das Fazit: Es ist unmöglich, einen Konsens zu finden. In den asiatischen Ländern, allen voran in Japan, will man vor allem die Älteren schützen. Im Gegensatz etwa zu den Franzo-

sen. Die Schweizer hingegen können sich nicht entscheiden. Der kulturelle Einfluss scheint zu stark zu sein, um eine in allen Ländern akzeptierte Lösung finden zu können.

## **Weichen stellen für 2025**

In der Schweiz ist vollständig automatisiertes Fahren heute (noch) verboten. Die Bestrebungen zur Zulassung sind jedoch aktueller denn je. Derzeit sind verschiedene Tests am Laufen (siehe Box Seite 53), und im Frühjahr wurde vom Parlament ein entsprechender Gesetzesentwurf verabschiedet. Gegenwärtig wird an der Umsetzung des Gesetzestexts gearbeitet. Es ist gut möglich, dass fahrerlose Autos ab 2025 auf Strassen fahren dürfen. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden unter anderem die vom MIT aufgeworfenen moralischen Fragen untersucht.

«Im Strassenverkehr gilt die Regel, dass vor allem Todesopfer und Schwerverletzte zu vermeiden sind. Zu bestimmen, wer bei einem unvermeidbaren Zusammenstoss getötet oder schwer verletzt werden sollte, ist mit diesem Prinzip unvereinbar, macht Lorenzo Quolantoni, Kommunikationschef beim Bundesamt für Strassen (Astra) klar. Zu diesem Schluss gelangte bereits der Deutsche Ethikrat. «Und die Schweiz schliesst sich dieser Schlussfolgerung an», so Quolantoni weiter.

## **Juristischer Kampf**

Während es kompliziert ist, sich zu diesen ethischen Überlegungen definitiv zu positionieren, scheint der Entscheid bezüglich der Haftung bei Unfällen einfacher zu sein. «Grundsätzlich haftet der Halter eines Motorfahrzeugs für die von ihm verursach-



Diese Tests laufen derzeit

#### Fahrerlose Lieferungen

Seit Anfang 2023 testet die Migros Migronomous, den ersten vollautomatischen Lieferservice der Schweiz. Auf dem Gelände der Migros Mall of Switzerland in Ebikon LU fährt das von der Firma Loxo entwickelte Elektrofahrzeug mit 30 km/h allein auf einer Strecke von 500 Metern. Ein Pionierprojekt, das künftig ermöglichen soll, effizient auf die weitere Zunahme von Lieferungen auf Abruf zu reagieren.

#### Selbstfahrender Bus

Seit Ende April hat das Swiss Transit Lab (STL) in Schaffhausen einen auto-

matisierten Kleinbus in Betrieb genommen. Die «STL Linie 13» verbindet den Bahnhof Schaffhausen mit dem neu entwickelten Quartier Stahlgießerei. Die Linie ist kostenlos, das Fahrzeug stammt vom japanischen Autobauer Toyota. Das Fahrzeug fährt automatisiert (maximal mit 30km/h), ein Sicherheitsfahrer kann jederzeit eingreifen. Der Bus kann auch konventionell gefahren und eingesetzt werden. Bereits früher haben Post, Postauto, SBB, die Berner, Freiburger und Genfer Verkehrsbetriebe selbstfahrende Fahrzeuge getestet.



Bilder: Marco Zanoni, Getty/Images

## «Theoretisch besteht die Möglichkeit, die Haftung des Fahrzeughalters zu begrenzen.»

Maëlle Roulet  
Rechtsanwältin

ten Schäden», sagt der Astrasprecher. Dieser Grundsatz gelte auch für automatisierte Fahrzeuge. Das bedeutet: «Wie bereits heute üblich, prüft die Versicherung im Rahmen eines Rekurses, ob der Unfall auf einen Mangel am Fahrzeug oder auf Fehlverhalten des Fahrers zurückzuführen ist.»

Heisst das nun, dass die Hersteller und die Entwickler der entsprechenden Software zur Verantwortung gezogen werden? «Die Technologie ist nicht fehlerfrei», meint dazu die Genfer Anwältin Maëlle Roulet, die sich auf Haftungsfragen im Strassenverkehr spezialisiert hat. Theoretisch bestehe also «die Mög-

Das Kreuz mit der Kreuzung: Wie sicher sind die von künstlicher Intelligenz gesteuerten Sensoren? Und wer haftet bei einem Unfall?

lichkeit, die Haftung des Fahrzeughalters zu begrenzen».

Die Hersteller von selbstfahrenden Autos lassen sich aber nicht auf die Äste hinaus. Sie beziehen die Insassen weiterhin in das Fahren von autonomen Fahrzeugen ein und lassen sie beispielsweise punktuell das Lenkrad berühren. Das ermöglicht ihnen laut Roulet, bei einem Unfall nicht die volle Verantwortung übernehmen zu müssen. «So oder so scheint es für einen Schweizer Bürger sehr schwierig zu sein, einen derartigen Machtkampf gegen einen Automobilriesen zu gewinnen», erklärt die Anwältin. Sollte das automatisierte Fahren erlaubt werden, müsse man hier genauer hinschauen.

#### Vorteile der Automatisierung

Unbestritten bleibt trotz dieser technischen Fragen: Die Einführung autonomer Fahrzeuge hat auch zahlreiche positive Aspekte. Wenn Autos miteinander kommunizieren, nutzen sie den Raum optimal aus und beugen so einer Staubbildung vor. Zudem ermöglichen sie Menschen, die nicht in der Lage sind, sich ans Steuer zu setzen, sich freier zu bewegen. Ausserdem könnten die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel so Randregionen kostengünstiger bedienen. Und das Beste: «Vernetzte Fahrzeuge und die kurzen Reaktionszeiten eines Computers erhöhen die Verkehrssicherheit», lässt das Astra verlauten. **MM**