



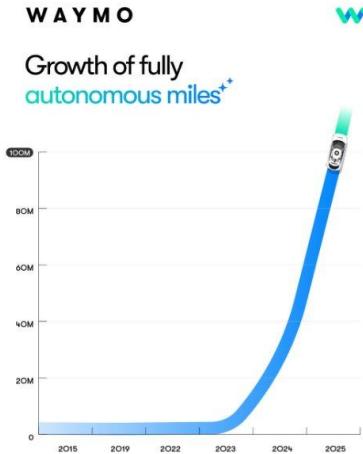
**Kanton Zürich**  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
**Amt für Mobilität**

# Automatisiertes Fahren. Was läuft?

**Pascal Kern, Leiter neue Mobilität**



# Was läuft in der Welt: der Markt ist in Bewegung



**Uber**



# Was läuft in der Schweiz: Pilotprojekte



## Bern

In Bern fährt ein ID-Bus mit Loxo-Technik Kleinboxen von Planzer vom Logistikzentrum an Umschlagplätze in der Innenstadt



## Genf

Im Projekt Ultimo plant TPG (Transports Publics Genevois) mit ca. 15 Shuttles von WeRide auf einem relativ grossen Gebiet mit bis zu 70 km/h zu operieren



## Furttal

SBB, Kt. ZH und AG fahren im Projekt iamo von STL ab 2026 mit Robotaxis und danach mit Shuttlebussen von WeRide On Demand und auf Linie ohne Sicherheitsfahrer



## Arbon

In Arbon fährt ab Herbst 2025 ein L4 Bus für 20 Passagiere. Jedoch immer mit Sicherheits-Fahrer:in und 30km/h auf einer 2.5km Route durch die Altstadt.



## Flughafen Zürich

Shuttle-Bus von WeRide ist im Einsatz auf dem Flughafengelände zum Transport von Personal



## Zug Alliance

Kanton Zug macht mit amag und Verkehrsbetriebe Zugerland eine Machbarkeitsstudie für automatisiertes Ridepooling



## Ostschweiz

Medienberichte, dass Baidu mit Postauto einen Robotaxiservice im ländlichen Raum beabsichtigt



# Verordnung über das automatisierte Fahren

Verordnung  
über das automatisierte Fahren  
(VAF)

vom 13. Dezember 2024 (Stand am 1. März 2025)

Der Schweizerische Bundesrat,  
gestützt auf die Artikel 12 Absatz 4, 25a–25g, 103 Absatz 1 und 106 Absatz 2<sup>bis</sup>  
des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>1</sup> (SVG),  
verordnet:

## 1. Kapitel: Gegenstand und Begriffe

### Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für die Zulassung und die Verwendung von Motorfahrzeugen mit einem Automatisierungssystem sowie die Bearbeitung von Daten, die mit solchen Fahrzeugen zusammenhängen.

## Geregelte Anwendungsfälle

- Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung (Level 3)
- Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren
- **Führerlose Fahrzeuge (Level 4)**
  - definiertes Gebiet/Strassennetz, fernüberwacht

Seit 1. März 2025 Bewilligung durch Kantone unter Einbezug der betroffenen Gemeinden (Übergangsfrist von 3 Jahren)

# Kantone und Städte sind gefordert



Die technologische Reife erlaubt operative Anwendungen



Der gesetzlicher Rahmen in der Schweiz ist demnächst geschaffen



Anwendungsfälle (Use-Cases) sind in der aktiven Vorbereitung



Handlungsdruck auf Kantone und Städte steigt um:

- Die Aufgaben wahrnehmen zu können
- Proaktiv die Chancen zu nutzen
- Risiken zu verstehen und zu minimieren

# Wichtige Artikel der Verordnung

## Artikel 44, Absatz 3

- Die von den beantragten Einsatzbereichen betroffenen Gemeinden sind anzuhören.

## Artikel 45:

- Absatz 1 regelt die technischen Voraussetzungen, die für die Bewilligung erfüllt sein müssen (von Bund vorgegeben)
- Absatz 2 bezieht sich bewusst auf die planerischen Voraussetzungen, die je nach Einsatzort (Region, Kanton) berücksichtigt sein müssen

*Das Gesuch wird gutgeheissen, wenn die Anforderungen nach Absatz 1 erfüllt sind und keine in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe wie die Verkehrsplanung, der Verkehrsablauf oder die Sicherstellung der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs oder der Aufenthaltsqualität insbesondere in Wohnquartieren entgegenstehen.*

# Wie rüstet sich der Kanton Zürich

kantonsintern



kantonsübergreifend



ALAUF:  
Allianz  
automatisiertes  
Fahren



Pilotprojekt  
automatisiertes Fahren  
im Furttal

# Kantonsinterne Prozesse

- Die Kantone erhalten mit der Verordnung neue Aufgaben
- Offene Fragen in fachlicher und organisatorischer Hinsicht sind zu klären
- Ressourcen und neue Prozesse werden nötig sein

## Was haben wir gemacht:

- Mögliche Use-Cases definiert und exemplarische Gesuche erarbeitet
- Durchgespielt mit allen potentiellen Stakeholdern, auch einzelne Gemeinden

### Gesuch 1 AF (Shuttle AG)

- Führerloses Fahrzeug
- Raum Stadt Zürich + Agglo
- Privatwirtschaftlich organisiert

### Gesuch 2 AF (Bus AG)

- Führerloses Fahrzeug
- Raum Eulachthal (Elgg)
- ÖV-Transportunternehmung

### Gesuch 1 AP (Parking AG)

- Automatisiertes Parkieren
- Raum Zürich Nord
- Privatwirtschaftlich organisiert

# Kantonsinterne Prozesse: Erkenntnisse

- Vieles hängt von der zukünftigen europäischen Typengenehmigung ab:  
was wird diese zukünftig beinhalten?
- Es braucht vertiefte Überlegungen zur Organisation und Zuständigkeiten in  
den einzelnen Organisationen
- Fragestellung: welche Angebote will man fördern, welche eher verhindern?

# ALAUF - Allianz für automatisiertes Fahren

Ausgangslage für alle Kantone und Städte gleich

→ Voneinander lernen, Erfahrungen austauschen, Synergien nutzen



## Zielsetzung ALAUF

- Koordinierte **Zusammenarbeit** der Kantone und Städte
- **Wissens- und Erfahrungsaustausch**
- Gemeinsam **Themen aus Kantons- und Stadtsicht** ausarbeiten
- **Strukturierter Entwicklungsprozess**
- Gemeinsame Nutzung von **Ressourcen**
- **Unterstützungsangebot für Kantone und Städte** in der Kantons- resp. Stadtinternen Themenausarbeitung



## Dienstleistung ALAUF

- **Organisation / Koordination** Zusammenarbeit mittels Workshops/Plattformen
- **Fachwissen** aufbereiten und bereitstellen
- Organisation & Führung der **Arbeitsgruppen**
- **Workshops** und **Erfahrungsaustausch** mit Experten gestalten, **Delegationsreisen**
- Gemeinsame **Beauftragung** von **Fachaufträgen/ Expertisen**

# ALAU - Stand

Geschäftsstelle wird in Kürze bekannt gegeben: Restart im Herbst

Initiative  
ASTRA

Kanton ZH bereitet Grundlagen  
für Verstetigung vor  
→ Vorstoss KIK  
→ Simap Ausschreibung für  
Geschäftsstelle (läuft)



*BE, GE, ZH:  
Organisation von zwei  
Workshops mit  
Kantonen  
→ Wertvoller Austausch*

*Geschäftsstelle ALAU:*  

- Organisation/ Vorbereitung  
regelmässiger  
Austauschtreffen
- Erarbeiten von Grundlagen

# iamo im Furttal: Projektziele



Den Mehrwert automatisierter Mobilität im ÖV aufzeigen



Das Geschäftsmodell verstehen (Angebot, Kosten, Betrieb, Rollen, ...)



Die schweizweite Entwicklung fördern



Prozesse und Anforderungen für Bewilligung lernen

# Fazit

- Als Kanton Zürich wollen wir die Chancen des automatisierten Fahrens nutzen und die Risiken minimieren:  
Bund, Kantone und Städte müssen dazu den entsprechenden Rahmen setzen!
  - Wir verstehen automatisiertes Fahren nicht als Selbstzweck, sondern als Katalysator für nachhaltigere, effizientere und auch komfortablere Mobilitätsservices  
(Verbesserung der Multimodalität, On-Demand-Services, Ridepooling, attraktiver Sharingeinsatz, etc.)
- Trends zu setzen und zu gestalten ist besser als ihnen hinterher zu rennen



Fragen?

# Amt für Mobilität

**Bleiben Sie auf  
dem Laufenden**

