

Übersicht über abgeschlossene Pilotversuche Intelligente Mobilität in der Schweiz

- Stand 18.06.2026

Organisation	Ort	Art	Dauer	Bemerkungen
Swisscom AG	Zürich	Personenwagen	24.04.2015 bis 31.12.2015	Effektive Versuchsdauer ca. 14 Tage
Post AG	BE / SO	Lieferroboter	17.08.2016 bis 31.12.2016	Erste Lieferroboter in der Schweiz
Post AG	Schweiz	Lieferroboter	12.05.2017 bis 31.12.2018	Bewilligung für Lieferroboter-Versuche in der ganzen Schweiz
PostAuto AG	Sion	Shuttle-Bus	20.06.2016 bis 31.12.2017	Sion 1.0: Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in der Stadt Sion
Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)	Neuhausen am Rheinfall	Shuttle-Bus	02.02.2018 bis 31.01.2020	Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in Neuhausen am Rheinfall. Ab Februar 2019 mit einem Shuttlebus auf Strecke mit 15% Gefälle und bi-direktionalem Einsatz.
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Zug	Shuttle-Bus	14.12.2018 bis 31.12.2019	Ein Shuttlebus auf öffentlichen Strassen in der Stadt Zug / mehrheitlich 50 km/h Zone
transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Shuttle-Bus	21.09.2017 bis 31.03.2020	Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in Fribourg-Marly
PostAuto AG	Sion	Shuttle-Bus	03.10.2017 bis 31.12.2020	Sion 2.0: Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in der Stadt Sion. Anbindung zu Bahnhof Sion.
transports publics genevois (tpg)	Meyrin	Shuttle-Bus	01.06.2018 bis 31.01.2021	Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in Genf-Meyrin
BERNMOBIL	Bern	Shuttle-Bus	19.06.2019 bis 31.12.2021	Zwei Shuttlebusse im «on demand»-Betrieb auf öffentlichen Strassen in der Stadt Bern / Shuttlebus auf Strecke mit 15% Gefälle und Kopfsteinpflaster
PostAuto AG	Sion-Uvrier	Shuttle-Bus	15.01.2021 bis 29.10.2021	Zwei Shuttlebusse im «on demand»-Betrieb auf öffentlichen Strassen in peri-urbanem Wohnquartier Uvrier (Gemeinde Sion) / Vernetzung von Wohnsiedlung – Bahnhof – Schule – Seminarhotel – Einkaufszentrum
transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Shuttle-Bus	24.04.2020 bis 31.12.2021	Marly 2.0: Zwei Shuttlebusse auf öffentlichen Strassen in Fribourg-Marly. Erhöhte Frequenzen in Spitzenzeiten / Ergänzung mit Simulationen / Analyse zu Parallelitäten zu automatisierten Zügen
PostAuto AG	Saas Fee	Gepäckroboter	01.12.2021 bis 31.10.2022	Gepäckroboter transportiert Gepäck (max. 100kg) von Touristen zwischen Busbahnhof und Hotels in «Follow-me-Mode». Fahrt auf öffentlicher, verkehrsberuhigter Strasse (nur E-Fahrzeuge, max. 20 km/h). In Phase 1 mit physischer Begleitung durch Sicherheitsbegleiter, in Phase 2 erfolgt Rückfahrt mit Teleoperation, in Phase 3 erfolgt Rückfahrt «automatisiert» mit Teleüberwachung.

transports publics genevois (tpg)	Thônex	Shuttle-Bus	03.06.2020 bis 30.11.2023	Drei Shuttlebusse im «on demand»-Betrieb auf halböffentlichen Strassen eines Spitalklinikareals / Kein fester Fahrplan und Wahl der Routen gemäss Transportbedürfnis der Kunden / Keine markierten Haltestellen.
LOXO AG	Ebikon	Lieferfahrzeug	21.12.2022 bis 30.09.2023	Das LOXO ALPHA Lieferfahrzeug (in CH produziert) transportiert Ware vom Lieferanten zu den bestellenden Kunden (hub-to-hub). Fahrt auf öffentlicher, verkehrsberuhigter Strasse (max. 50km/h) / In Phase 1 wird das Fahrzeug ferngelenkt, mit physischer Begleitung durch Sicherheitsbegleiter. In Phase 2 fällt der Sicherheitsbegleiter weg, erste Streckenabschnitte fährt das Fahrzeug automatisiert und wird hierbei fernüberwacht. In Phase 3 fährt das Fahrzeug die ganze Strecke automatisiert mit Teleüberwachung. / Das Fahrzeug ist auf Vmax 30km/h zugelassen.
Swiss Transit Lab (STL) Schaffhausen	Schaffhausen	Dual-Mode-Bus	03.02.2023 bis 28.02.2025	Ein zur Dual-Mode-Fähigkeit umgebauter, EU-genehmigter Toyota Proace EV-Bus der Klasse M1 transportiert Personen auf einer ÖV-Linie auf öffentlicher Strasse (max. 50km/h) / Das Fahrzeug fährt automatisiert (max. 30km/h), der Sicherheitsfahrer kann jederzeit eingreifen. Das Fahrzeug kann auch konventionell gefahren und eingesetzt werden / Der Pilotbetrieb ist auf 7/24/365 bewilligt. Es gibt keine Einschränkungen, z.B. wegen Schneefall oder Starkregen.

Übersicht über laufende Pilotversuche Intelligente Mobilität in der Schweiz

- Stand 18.06.2026

Organisation	Ort	Art	Dauer	Bemerkungen
LOXO AG	Bern	Dual-Mode Lieferfahrzeug	02.09.2024 bis 31.10.2026	Der automatisiert fahrende «LOXO BUZZ Cargo» (ein umgebauter EU-genehmigter VW ID.BUZZ Cargo, Dual-Mode fähig) transportiert Waren vom Hub des Transportunternehmens PLANZER an 14 Umladepunkte in der Stadt Bern. Dort wird die Ware auf Elektrokleinfahrzeuge geladen und zum Endkunden feinverteilt. Fahrt auf 67Km öffentlicher Strasse, teilweise mit viel und komplexem Mischverkehr (max. 50km/h) / In Phase 1a wird das Fahrzeug von einem Sicherheitsfahrer auf dem Fahrersitz überwacht. In Phase 1b

				übernimmt ein Operator die primäre Überwachung, der Sicherheitsfahrer bleibt auf Fahrersitz als Rückfallposition. In Phase 2 liegt die volle Überwachung beim Operator, der Sicherheitsfahrer wechselt als Rückfallposition auf den Beifahrersitz. In der Phase 3 fährt das Fahrzeug ohne Sicherheitsfahrer an Bord die ganzen Strecken automatisiert mit voller Überwachung durch einen Operator / Das Fahrzeug ist auf Vmax 60km/h zugelassen.
Technische Gesellschaft Arbon (TGA)	Arbon	Dual-Mode Bus	29.07.2025 bis 31.07.2028	Ein EU-genehmigter grosser Bus von «Karsan» (ca. 11.5t schwer, 8.3m lang, 2.5m breit und 3.3m hoch) wurde mit Technologie von «Adastec» zum Dual-Mode fähigen, automatisiert fahrenden ÖV-Bus umgebaut. Er verfügt über 20 Sitzplätze und ist Rollstuhl gängig. Der Bus fährt im Pilotversuch in der engen Altstadt von Arbon im Linienverkehr, die 9 Haltestellen sind barrierefrei. Automatisiert darf der Bus maximal 30 km/h fahren. Manuell gelenkt darf der Bus in der ganzen Schweiz mit 80 km/h gefahren werden. Der Pilotversuch durchläuft drei Schritte. In Schritt 1 ist ein Sicherheitsfahrer permanent hinter dem Lenkrad und überwacht den automatisiert fahrenden Bus. Nach erbrachtem Nachweis ausreichender Reife und Verkehrssicherheit wechselt in Schritt 2 der Sicherheitsfahrer auf den Beifahrersitz. Der automatisiert fahrende Bus wird nun aus der Ferne von einem Operator überwacht und betreut. Der Sicherheitsfahrer ist noch Rückfallposition, er verfügt lediglich noch über eine Notstopp-Möglichkeit. In Schritt 3 fährt der Bus selbstständig/automatisiert und wird ausschliesslich aus der Ferne von einem Operator überwacht und unterstützt. Im Bus befindet sich – zu Informations- und Passagierbetreuungs Zwecken – ein Fahrgastbetreuer.
Swiss Transit Lab (STL) mit Kantonen Zürich, Aargau und mit SBB	Furttal (Kt. ZH & Kt. AG)	Robo-Taxi Flotte	05.11.2025 bis 30.11.2029	Anfänglich zwei EU-genehmigte Nissan Ariya Personenwagen, die mit Technologie von «WeRide» zu Dual-Mode fähigen, automatisiert fahrenden Robo-Taxis umgebaut wurden. Im Versuchsverlauf kommen zwei weitere identische Versuchsfahrzeuge hinzu, womit eine kleine Flotte von 4 Versuchsfahrzeugen im Furttal betrieben wird. Der Versuch ist für 48 Monate bewilligt. Unter Gewährleistung sicherer Rahmenbedingungen sollen die automatisierten Robo-Taxis

				auf einer Gesamtstrecke von 221km im peri-urbanen Gebiet des Furttal fahren und rund 460 Haltestellen in insgesamt 9 Gemeinden in den Kantonen Zürich und Aargau bedienen. Automatisiert dürfen die Robo-Taxis maximal 80 km/h fahren. Manuell gelenkt sind 60 km/h (trockene Witterung) bzw. 45 km/h (Regen) erlaubt innerhalb des bewilligten Betriebsbereichs. Der Pilotversuch durchläuft 4 Phasen: In Phase 1 ist ein Sicherheitsfahrer permanent hinter dem Lenkrad und überwacht das automatisiert fahrende Robo-Taxi. Am Ende der Phase 1 muss der Nachweis erbracht sein, dass die Versuchsfahrzeuge die Dynamic Driving Task (DDT) ohne menschliche Unterstützung sicher erbringen können. Nach diesem Nachweis ausreichender Reife und Verkehrssicherheit werden die Versuchsfahrzeuge in der Phase 2 von je einem Operator ausschliesslich und permanent aus der Ferne überwacht und unterstützt (1:1 Operatorenbetreuung). Nach entsprechendem Nachweis der Technologiereife und Verkehrssicherheit werden in Phase 3 die vier Versuchsfahrzeuge von 2 Operatoren betreut und überwacht (2:4 Operatorenbetreuung). Die Versuchsorganisation muss für den Betrieb entsprechend aufgestellt sein. In Phase 4 letztlich soll eine 2:n Operatorenbetreuung folgen, womit ein Operator bis zu 4 Versuchsfahrzeuge betreuen können soll. Die Versuchsorganisation muss auch hierfür entsprechend aufgestellt sein. Ab der Phase 2 werden Passagiere in den Robo-Taxis mitfahren und den on-Demand Service beanspruchen. Ab Phase 2 wird der Operator somit nötigenfalls die Betreuung der Passagiere übernehmen. Für den Fall, dass ein Versuchsfahrzeug blockiert ist, kann ein Fernlenker das Versuchsfahrzeug von der Strasse weg (mit Vmax 5 km/h) und auf kürzestem Weg in einen sicheren Halt lenken.
Swiss Post Move AG	Ostschweiz (Kt. SG, AI & AR)	Robo-Taxi Flotte	28.05.2026 bis 30.06.2029	Anfänglich 5 einzelgenehmigte Robo-Taxis (Personenwagen) Apollo RT6 mit Automatisierungstechnologie von Baidu/Apollo. Im Versuchsverlauf kommen 20 weitere identische Versuchsfahrzeuge (ebenfalls einzelgenehmigt) hinzu, womit eine Flotte von 25 Versuchsfahrzeugen im Gebiet der Ostschweiz betrieben wird. Der

				Versuch ist für 36 Monate bewilligt. Unter Gewährleistung sicherer Rahmenbedingungen sollen die automatisierten Robo-Taxis auf einer Gesamtstrecke von 610km im ländlichen Gebiet fahren und definierte Haltestellen in insgesamt 16 Gemeinden in den Kantonen St. Gallen, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden bedienen. Automatisiert dürfen die Robo-Taxis maximal 80 km/h im bewilligten Betriebsbereich fahren. Manuell gelenkt dürfen die Fahrzeuge im Rahmen des geltenden Strassenverkehrsrechts innerhalb der Schweiz ohne Einschränkungen fahren. Der Pilotversuch durchläuft 4 Phasen: In Phase 1 ist ein Sicherheitsfahrer permanent hinter dem Lenkrad und überwacht das automatisiert fahrende Robo-Taxi. Am Ende der Phase 1 muss der Nachweis erbracht sein, dass die Versuchsfahrzeuge die Dynamic Driving Task (DDT) ohne menschliche Unterstützung sicher erbringen können. Nach diesem Nachweis ausreichender Reife und Verkehrssicherheit werden die Versuchsfahrzeuge in der Phase 2 von je einem Remote Assistance Officer (RAO) ausschliesslich und permanent aus der Ferne überwacht und unterstützt (1:1 RAO-Betreuung). Nach entsprechendem Nachweis der Technologiereife und Verkehrssicherheit werden in Phase 3 die Versuchsfahrzeuge im Verhältnis 2:4 betreut und überwacht (2:4 RAO-Betreuung). Die Versuchsorganisation muss für den Betrieb entsprechend aufgestellt sein. In Phase 4 letztlich soll eine n:m RAO-Betreuung folgen. Die Versuchsorganisation muss auch hierfür entsprechend aufgestellt sein. Ab der Phase 2 werden Passagiere in den Robo-Taxis mitfahren und den on-Demand Service beanspruchen. Ab Phase 2 wird eine Leitstelle nötigenfalls die Betreuung der Passagiere übernehmen. Für den Fall, dass ein Versuchsfahrzeug blockiert ist, kann ein Fernlenker das Versuchsfahrzeug von der Strasse weg in 50cm Schritten (mit V_{max} 5 km/h) und auf kürzestem Weg in einen sicheren Halt lenken.
--	--	--	--	--