Autonom fahrende Tesla-Shuttles als attraktiver Service oder große Gefahr?

Kürzlich wurde beschlossen, dass "Full Self Driving (Supervised)" in Europa künftig unter dem Namen "Tesla Assisted Driving" vermarktet wird. Im anschließenden Beitrag wird ausschließlich „FSD“ verwendet, weil es auch um Vorgänge in der Vergangenheit und in den USA geht.

Selbstfahrende Teslas sollen Lehrerinnen und Lehrer sowie weitere Beschäftigte zwischen den beiden Grundschulstandorten der Gemeinde Grünheide befördern. Darüber informierte Grünheides Bürgermeister Christiani auf der Sitzung der Gemeindevertretung am 15.10.2026. Eine entsprechende Vereinbarung wurde am 13.10.2026 unterzeichnet. Die Kosten für den Shuttleservice werden von Tesla getragen.

In der Eifel fahren seit einigen Monaten Teslas mit aktivierten FSD (Full Self-Driving supervised), um speziell Azubis zwischen Berufsschule und Ausbildungszentrum oder Senioren zum Einkaufen oder zum Friseur zu transportieren. Aus rechtlichen Gründen sitzt ein Tesla-Mitarbeiter stets auf dem Fahrersitz. Tesla hat dort mehrere Standorte des Tochterunternehmens Tesla Automation, einem Maschinenbauer für die Produktionslinien in den sogenannten „Gigafactories“.

Die Fahrten Zwischen Löcknitz-Campus und der Grundschulfiliale in Hangelsberg können erst starten, wenn die Überführung der L 23 über die Bahngleise am ehemaligen Bahnhof Fangschleuse für den Verkehr freigegeben wird. Das soll nach Aussage von Christiani nun etwas früher, im November 2026, passieren.

Zur besseren Einordnung können, zwar etwas veraltete, Daten aus den Zählstellen des Landesbetriebs Straßenwesen herhalten. An der Schule in Grünheide wurden durchschnittlich 5300 Fahrzeuge pro Tag gezählt, in Hangelsberg auf der L 38 waren es im Schnitt 6500 Fahrzeuge am Tag. In diesem Umfeld müssen sich die Fahrzeuge bewähren. Die Grundschulfiliale Hangelsberg liegt unmittelbar hinter einem beschrankten Bahnübergang. Bei Bahnübergängen gab es in den vergangenen Monaten mehrfach Zwischenfälle mit Teslafahrzeugen mit aktivierten FSD. Die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) untersucht seit Herbst 2025 Zwischenfälle mit FSD in den USA. Dabei werden ausdrücklich Vorfälle an Bahnübergängen mit einbezogen. Weitere untersuchte Vorfälle sind Missachtung von roten Ampeln, Wechsel in Gegenfahrbahnen oder trotz Warnschildern Abbiegen in die falsche Richtung.

Tesla selbst ist diesbezüglich vorsichtig geworden. Die in Austin (Texas) versuchsweise fahrenden Cybercabs meiden Autobahnen und ebenerdige Bahnübergänge. Sie fahren stattdessen Umwege. Mitte September berichteten mehrere Medien, dass ein Nutzer für eine eigentlich 10-minütige Fahrt ganze 70 Minuten unterwegs war und dafür 20 Dollar bezahlen musste.

Was bedeutet das für die Praxis in Hangelsberg? Übernimmt der Begleitfahrer vorsichtshalber im Bereich des Bahnübergangs das Steuer oder endet die Fahrt schon vor dem Bahnübergang? Ist die Nutzung des Tesla-Shuttle-Service für die Mitarbeitenden verpflichtend, weil es sich um einen Dienstweg handelt? Müssen die Mitarbeitenden die Fahrtkosten selbst tragen, wenn sie den kostenlosen Service nicht nutzen möchten? Angesichts der bekannten Vorfälle wäre es sehr gut nachvollziehbar, wenn Personen nicht in einen Tesla mit aktivierten FSD einsteigen wollen, auch wenn ein Begleitfahrer im Fahrzeug sitzt. Relevant könnte diesbezüglich auch die gesetzlich verankerte Fürsorgepflicht des Arbeitgebers sein. Nach § 618 des BGB muss das Arbeitsumfeld so ausgerichtet

V.i.S.d.P. Heiko Baschin; Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V., Große Dorfstr. 2, 15537 Grünheide (Mark)

sein, dass Gefährdungen jeglicher Art auf ein Minimum reduziert werden. Ist ein autonom fahrender Tesla so sicher wie ein Linienbus?

Mit Freigabe der Straßenüberführung der L 23 und dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2026 wird das Nahverkehrsangebot im Umfeld des Bahnhofs Fangschleuse deutlich verbessert. Buslinien werden verstärkt und so wäre zu prüfen, ob es nicht schon passende Busverbindungen gibt, bevor man einen separaten Shuttleservice einrichtet.

Die in der Eiffel und demnächst in Grünheide laufenden Tests werden von Tesla finanziert. Grundsätzlich ist das Gegenteil geplant. Tesla möchte nicht nur mit dem Verkauf seiner Fahrzeuge Geld verdienen, sondern durch die spätere Nutzung. Full Self-Driving muss man im Abo erwerben und dafür derzeit 99 Euro pro Monat zahlen. Das Cybercab soll es dem Besitzer ermöglichen, damit Geld zu verdienen. Wenn er es nicht persönlich benötigt, kann es andere Personen befördern. An diesen Einnahmen muss Tesla beteiligt werden. Gut vorstellbar ist auch, dass es umgedreht wird. Tesla verlangt einen Mindestumsatz, das Vermieten des Fahrzeugs ist keine Option, sondern eine Verpflichtung. Im Jahr 2022 verkündete Elon Musk bereits, dass Tesla bei voll funktionsfähigen FSD seine Fahrzeuge nur noch zum Leasing und nicht mehr zum Verkauf anbieten wird.

Wenn autonome Fahrzeuge von Tesla flächendeckend fehlenden ÖPNV ergänzen sollen, wer wird das finanzieren? Das der ÖPNV diese Lücken hat, liegt in erster Linie an fehlenden Finanzen. Einzig der Fachkräftemangel, den es unbestritten auch im Bereich von Busfahrerinnen und Busfahrern gibt, könnte durch autonome Fahrzeuge entlastet werden. Die in der Eiffel derzeit vorrangig beförderten Azubis und Senioren gehören eben nicht zum finanziell gut aufgestellten Personenkreis. Einen klassischen Taxitarif können sie sich nicht leisten. Die jährlichen Preiserhöhungen beim Deutschlandticket beweisen, dass die öffentliche Hand ebenfalls nicht höhere Kosten übernehmen will. Tesla will und muss seinen Aktionären Gewinne liefern. Da wird es keine Sozialtarife geben.

Selbst wenn die Technik eines Tages zuverlässig funktioniert, ist Stand heute nicht absehbar, wie dieses Angebot finanziert werden kann.

V.i.S.d.P. Heiko Baschin; Verein für Natur und Landschaft in Brandenburg e.V., Große Dorfstr. 2, 15537 Grünheide (Mark)