

Wer selbst fahren will, muss auf die Kantonstrasse

Autor(en): **Fumagalli, Antonio**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **44 (2017)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911001>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wer selbst fahren will, muss auf die Kantonsstrasse

Eine brisante Vision des Bundesamts für Strassen: Ab 2040 sollen auf gewissen Autobahnabschnitten nur noch vollautomatisierte Fahrzeuge erlaubt sein.

ANTONIO FUMAGALLI

Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts die ersten Automobile auf Schweizer Strassen verkehrten, stiess dies längst nicht überall auf Begeisterung. Gross waren die Bedenken, dass die neuen Verkehrsmittel nicht nur die Fussgänger, sondern auch das traditionelle Fuhr- und Kutschergewerbe gefährden könnten. Am vehementesten reagierte der Kanton Graubünden: Er ordnete im Jahr 1900 kurzerhand ein allgemeines Automobilfahrverbot an. Erst 1925 – und zehn Volksabstimmungen später – wurde es aufgehoben.

Nun steht die Welt wiederum vor einer technologischen Entwicklung, welche das Verkehrssystem tiefgreifend verändern wird. Zentrales Stichwort: selbstfahrende Autos. Und damit die Bevölkerung und die Gesetzgebung nicht ähnlich überrumpelt werden wie anno dazumal, bereitet das Bundesamt für Strassen (Astra) schon mal das Terrain vor. Wie präzise dessen Vorstellungen bereits gereift sind, zeigt die kürzlich aktualisierte «Strategische Ausrichtung» fürs Jahr 2040: «Während auf gewissen Strassenabschnitten und zu gewissen Zeiten nur vollautomatisierte Fahrzeuge erlaubt sind, verkehren auf anderen Fahrzeuge mit und ohne Steuerrad», heisst es darin.

Noch kein Gesetzesprojekt

Aber wie stellt man sich das beim Bundesamt genau vor? Und muss der Autofahrer, der sein angealtertes Fahrzeug bevorzugt, schon in gut 20 Jahren über die Kantonsstrassen tuckern, wenn er von Zürich nach Bern fahren will? Das Astra betont, dass es sich beim Papier um eine Vision und keine konkrete Ausgestaltung eines Vorhabens handle. Ein Gesetzesprojekt, das Streckenabschnitte für nicht-autonome Autos sperren würde, liege noch nicht vor. «Wir konzentrieren uns derzeit auf die Erteilung von Sonderbewilligungen für selbstfahrende Fahrzeuge», sagt Mediensprecher Thomas Rohrbach und verweist auf Projekte wie den führerlosen Bus «Olli» in Zug oder das autonome Postauto in Sion.

Gegenüber der *Schweiz am Sonntag* regte Verkehrsministerin Doris Leuthard bereits vor zwei Jahren Teststrecken für autonome Fahrten an. Astra-Direktor Jürg Röthlisberger wiederum stellte kürzlich in Aussicht, dass solche in zwei bis drei Jahren möglich sein könnten. Ein Regelbetrieb sei in acht Jahren denkbar. Grund für die langen Zeitspannen sind vor allem einige Fragen rechtlicher Natur – insbesondere die Haftpflicht im Falle eines Unfalls. Eine Motion von Nationalrat Thierry Burkart (FDP/AG), die angesichts der technologischen Entwicklungen mehr gesetzgeberische Flexibilität fordert, wurde im Juni an den Zweitrat überwiesen.

Die «exklusiven» Strassenabschnitte, wie sie in der Vision 2040 des Astra skizziert werden, gehen aber noch einen Schritt weiter. Das Bundesamt rechnet damit, dass es sich um «richtungsgetrennte

Hochleistungsstrassen ohne Anhalteverkehr und Kreuzungen» handeln würde. Sprich: um Nationalstrassen mit verhältnismässig wenigen Zufahrten. «Die A1 zwischen Estavayer und Yverdon wäre etwa denkbar oder auch die A9 im Wallis. Und warum nicht ein langer Autotunnel wie der Gotthard?», sagt Rohrbach.

«Man teilt das Auto»

Wer diese Strecken dannzumal mit seinem noch manuell gesteuerten «Oldtimer» befahren möchte, hätte tatsächlich das Nachsehen. Das Astra gibt aber zu bedenken, dass 2040 ein grosser Teil des Fahrzeugparks die nötige Autonomie haben dürfte und niemand gezwungen sein wird, auf eine schnelle Fahrt zu verzichten – weil gegen eine entsprechende Gebühr mehrere Personen ein autonomes Fahrzeug gemeinsam nutzen können. «Faktisch muss dann niemand mehr ein Auto besitzen – man teilt es», sagt Rohrbach.



Vollautomatisierte Autos auf Schweizer Strassen – Zukunftsmodell oder Hirn-geispinst? (Im Bild: ein selbstfahrendes Auto von Google.)

Foto Keystone

Nicht überall stossen die Absichten des Bundesamts für Strassen auf Begeisterung. «Vorerst ist das nicht viel mehr als ein Hirn-geispinst von Beamten», sagt François Launaz, Präsident von Auto Schweiz. Es dürfe nicht sein, dass gewisse Verkehrsteilnehmer diskriminiert werden. Zudem sei unklar, wie man solch ein «Zwei-Klassen-System» kontrollieren würde. Manfred Wellauer vom Auto-Gewerbe-Verband Schweiz seinerseits hält den Fahrplan für zu optimistisch: «Beim durchschnittlichen Alter unseres Fahrzeugparks von acht bis zehn Jahren würde das bedeuten, dass ab 2030 hauptsächlich vollautomatisierte Fahrzeuge verkauft würden – das halte ich nicht für realistisch.»

Für das Autogewerbe sind autonome Fahrzeuge ohnehin Segen und Fluch zugleich: Während die Mechatroniker vermehrt elektronische Bestandteile warten werden, sind Carrosseriespengler gar in ihrer Existenz bedroht – weil es eines Tages kaum mehr Unfälle geben wird.

ANTONIO FUMAGALLI IST INLANDREDAKTOR BEI DER AARGAUER ZEITUNG