



Sessionsanlass «Umverkehr»
Referat, 4. Dezember 2018
Renate Amstutz
Direktorin, Schweizerischer Städteverband

Automatisiertes Fahren: Es besteht Koordinationsbedarf!

FOLIE 1

- Automatisierte Fahrzeuge sind auf unseren Strassen und Schienen längst eine Realität. Im öffentlichen Verkehr gibt es die vollautomatische Metro in Lausanne oder autonome Kleinbusse in Sion, Marly und Schaffhausen, bei vielen neuen Autos sind Fahrassistenten Standard.
- Einige Automobilhersteller haben hochautomatisierte Autobahn-Chauffeure entwickelt und tüfteln nun an Autobahn- und Park-Piloten, die in einem bestimmten Umfeld vollautomatisiert fahren können. Es ist absehbar, dass sich Lenkerinnen und Lenker in Zukunft stufenweise aus der operativen Verantwortung für ihre Fahrzeuge zurückziehen können.
- Von dieser Entwicklung gehen auch die Autoren der Studie «Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz» und ihre sieben Vertiefungsberichte aus. Die Arbeiten waren Bestandteil einer zweijährigen Zusammenarbeit des Schweizerischen Städteverbandes mit dem Planungsbüro EBP und weiteren Partnern.
- Die Erkenntnisse, die wir dabei gewinnen konnten, sind umfassend:
- Im Schienenverkehr ((,von dem heute nicht/weniger die Rede war,)) ist die Automatisierung mit weniger Hürden verbunden als im Strassenverkehr. Die Fahrzeuge verkehren dort in einer vorgegebenen Spur, sie sind in übergeordnete Steuerungen eingebunden und gehören in der Regel Flotten an, die in grossen Stückzahlen beschafft, aber auch ersetzt werden.
- Grundsätzlich ist von einem schärferen Wettbewerb zwischen dem klassischen öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr auszugehen, der durch Automatisierung und Vernetzung teilweise zu einem «öffentlichem Individualverkehr» werden kann.
- Strassenseitig sind viele technische und rechtliche Schritte umzusetzen, damit der Chauffeur seine steuernde Rolle abgeben kann.
- Die erste Anwendung einer teilweisen Vollautomatisierung auf der Strasse ist ((auch)) gemäss unseren Erkenntnissen auf Autobahnen zu erwarten. Da der Verkehr dort richtungstrennt ist und die Anschlüsse niveaufrei sind, ist die Automatisierung vergleichsweise einfach umzusetzen.
- Dank optimierten und harmonisierten Fahrgeschwindigkeiten sowie reduzierten Abständen zwischen den Autos darf auf Autobahnen eine Leistungssteigerung erwartet werden, wenn die Verantwortung für das Fahren den Systemen der Fahrzeuge und einer damit korrespondierenden Verkehrssteuerung übertragen wird.
- Demgegenüber ist es fraglich, ob die Automatisierung die Leistung von Haupt- und Nebenstrassen zu steigern vermag. Namentlich in Städten hat die Automatisierung sogar das Potenzial, die Verkehrsmenge noch weiter zu vergrössern – unter anderem weil Fahrzeuge auch leer verkehren können.

- Eine weitere grosse Herausforderung, welche die Städte in höchstem Masse betrifft, ist der Mischverkehr.
- Es wird nicht mehr nur zwischen Fussgängern, Velofahrerinnen, Trams, Bussen und Autos zu unterscheiden sein, sondern zunehmend auch zwischen Fahrzeugen verschiedener Automatisierungsgrade. Die lange Übergangsphase von Fahrzeugen unterschiedlicher Automatisierungsstufen ist deshalb proaktiv zu planen.

FOLIE 2

- Unsere Erkenntnisse führen zu folgendem Schluss:
- Ohne angemessene Regulierungen drohen Konflikte zwischen Mensch und Maschine sowie mehr Stau.
- Der Städteverband und die übrigen Träger des Studienpakets mahnen deshalb eine breite gesellschaftliche und politische Diskussion darüber an, wie die Automatisierung des Verkehrs gesteuert werden soll.
- In dieser Debatte sind auch Fragen eines sinnvollen künftigen Flächenmanagements von Parkplätzen, Halteketten oder Orten des Güterumschlags sowie der Umgang mit Daten, die Datenhoheit, der Datenzugriff, die Datennutzung und das Datenmanagement zu regeln.
- Um Mehrverkehr zu vermeiden, sind verschiedene Steuerungselemente denkbar, die politisch aber sehr kontrovers diskutiert werden.
- Die Automatisierung kann dazu beitragen, städtische Strassennetze zu entlasten, indem Warenströme gebündelt werden und Fahrzeuge auf der Hin- und Rückfahrt ausgelastet sind. Ein weiterer Schlüssel, um unerwünschte Effekte zu vermeiden, kann die Kombination der Automatisierung des Autoverkehrs mit dem Teilen von Fahrten sein.
- Um die Chancen der neuen technischen Möglichkeiten zu maximieren und ihre Risiken minimieren, fordern die Träger des Studienpakets eine gemeinsame Testagenda und regulatorische Rahmenbedingungen, die eine Balance zwischen einer nachhaltigen Mobilität, der Attraktivitätssteigerung der städtischen Verkehrsräume und Entfaltungsmöglichkeiten für verkehrstechnische Innovationen ermöglichen.
- Um einen Überblick über gegenwärtige und geplante Pilotprojekte zu erhalten, streben sie zudem nach einer nationalen Austauschplattform, an der sich neben der öffentlichen Hand involvierte Unternehmen, Fachleute und Hochschulen beteiligen.
- Darauf aufbauend können Bund, Kantone, Städte und Gemeinden eine Testagenda Schweiz formulieren und Grundsätze für einen systematischen Erfahrungsaustausch vereinbaren.
- Wie alles hat auch das automatisierte Fahren zwei Seiten: Setzen wir alles daran, dass seine Vorteile zum Tragen kommen und sich seine Nachteile vermeiden lassen!