

Der Bund will Autopiloten bei Stau und auf Autobahnen legalisieren

Bern will automatisiertes Fahren schrittweise einführen. Die Branche warnt vor Umsetzungsproblemen.

Andreas Flütsch

Warum dauert das so lange, ist man versucht zu sagen? Seit Jahren sind Tausende Oberklasseautos unterwegs, die dank Radar, Kameras und Ultraschallsensoren ganz allein auf der Autobahn fahren, überholen oder in Staus ohne Zutun des Fahrers im Verkehr mithalten. «Die Autoindustrie ist die treibende Kraft, die Politik hinkt hinterher», sagt dazu Daniel Menzi, Geschäftsführer des Schweizer Fahrlehrerverbandes. Der Bundesrat wollte 2017 eine Vorlage präsentieren. «Unser Ziel ist, innert zwölf Monaten einen Gesetzesentwurf in die Vernehmlassung zu geben», sagt Thomas Rohrbach vom Bundesamt für Strassen (Astra). «Wir rechnen, dass die Parlamentsdebatte 2019 startet.» Die Revision verzögere sich, da die Bewilligung und die Überwachung von Versuchen mit Roboterautos - wie etwa die Shuttles von Postauto - zeitaufwendig gewesen sei.

Technischen Fortschritt in geregelte Bahnen zu lenken, ist nicht ganz einfach. Der Bund setzt daher auf eine «schrittweise Automatisierung» des Fahrens. «In einem ersten Schritt sollen Lenker in Staus das Fahren an die Fahrzeugtechnik delegieren dürfen», sagt der Astra-Vertreter Rohrbach. «Lenker von Autos, die über geeignete Assistenzsysteme verfügen, sollen in Staus bis Tempo 60 die Hände vom Steuer nehmen dürfen, ohne gebüsst zu werden.» In einer zweiten Etappe sollen Lenker «auf Autobahnen, die relativ leicht zu beherrschen sind, das Fahren an den Autobahnpiлотen des Fahrzeugs delegieren dürfen», so Rohrbach. Grünes Licht für den Staupilot ist «nicht vor 2020» zu erwarten. Der Autobahnpiлот kommt laut dem Bundesamt für Strassen «später, eher erst in fünf Jahren ab heute».

Steuer und Pedale loslassen

Das heisst: Bis etwa 2023 legalisiert der Bund nun beim Fahren im Stau und auf Autobahnen all die elektronischen Fahrerassistenzsysteme, die längst im Einsatz sind. «Lenker dürfen schon heute kleine Helferlein ihrer Autos wie Spurhaltesystem oder adaptive Geschwindigkeitsregler nutzen», sagt Andreas Burger, Direktor der Branchenorganisation Auto-Schweiz. «Sie müssen dabei aber die Hände am Steuer lassen, den Verkehr im Auge behalten und bei auftauchenden Problemen sofort eingreifen können.»

Was also bringt die Gesetzesänderung? «Es ist ähnlich wie bei Autopiloten von Flugzeugen», sagt Rohrbach, «ist der Autopilot aktiv, darf der Fahrer die Hände vom Steuer und die Füße von den Pedalen nehmen, muss aber stets die Technik und den Verkehr im Auge behalten.» Es sieht also derzeit nicht danach aus, als wollte die Schweiz den Automobilisten nach der Gesetzesänderung erlauben, bei eingeschaltetem

«Der Staupilot kommt nicht vor 2020; der Autobahnpiлот später, eher erst in fünf Jahren.»

Thomas Rohrbach, Bundesamt für Strassen

Stau- oder Autobahnpiilot im Internet zu surfen oder E-Mails zu checken. In Deutschland wurde letztes Jahr genau das diskutiert.

Die Hände vom Steuer nehmen zu dürfen, wenn der Autopilot arbeitet, tönt nicht nach viel. Speziell älteren Fahrern dürfte dies jedoch schwerfallen. «Ich bin kürzlich in einem vollständig selbstfahrenden Auto auf einer Teststrecke gefahren», sagt Thomas Hurter,

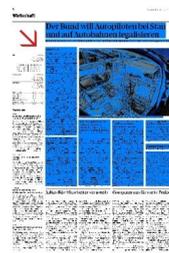
Zentralpräsident des ACS. «Es fühlte sich seltsam an, sehr ungewohnt, aber es funktionierte.»

Der Übergang zum Auto ohne Lenker dauere Jahrzehnte, glaubt Hurter. Auf dem Weg dahin dürfe man die Autofahrer nicht allein lassen. «Nicht nur der Fahrer, auch die Hersteller und Verkäufer stehen in der Verantwortung, damit Lenker immer komplexere Assistenzsysteme kennen und beherrschen.» Der Umgang mit Autopiloten müsse «Teil der Aus- und Weiterbildung von Automobilisten werden», fordert Hurter. Der ACS prüft, «wie wir das Thema vertieft in bestehende Kurse integrieren».

Haftungsfrage ungeklärt

Derzeit ist erst in groben Zügen klar, was die Gesetzesrevision bringt. «Erste Sitzungen haben letztes Jahr ab Herbst stattgefunden», sagt Auto-Schweiz-Direktor Burgener, die nächste Sitzung sei noch nicht terminiert. Ungeklärt ist etwa die Haftungsfrage bei korrekt eingesetztem Stau- oder Autobahnpiilot. «Auch wenn der Bund in Zukunft ein automatisiertes Fahren erlauben wird, bleibt nach der heutigen Rechtslage der Halter für Drittschäden verantwortlich», sagt Sylvia Gäumann von Axa Schweiz. ACS-Zentralpräsident Hurter ist da skeptisch und fragt: «Darf es sein, dass nur der Automobilist haftet, wenn der Autopilot korrekt genutzt wird?» Immerhin soll es den Haftpflichtversicherungen laut Axa «erleichtert werden, auf die Hersteller von mangelhaft funktionierenden Fahrzeugen Rückgriff zu nehmen».

Noch zu reden geben die Autopiloten. «Geregelt werden müssen auch die Anforderungen an die Assistenzsysteme, die erfüllt sein müssen, damit Routineaufgaben wie im Stau oder auf Autobahnen fahren an die Fahrzeugtechnik delegiert werden dürfen», sagt Astra-Mann



Rohrbach. Die Schweiz mache bei Autopiloten «keinen Alleingang». Vorher müsse eine technische EU-Richtlinie zu Assistenzsystemen, die in Arbeit sei, erlassen werden. Wann diese in Kraft gesetzt werde, sei offen. Besagte EU-Richtlinie wird also regeln, welche Assistenzsysteme den Anforderungen genügen und welche nicht. «Was ist dann mit Autos ohne Assistenzsysteme oder mit einer älteren Version derselben», fragt Hurter. «Dürfen die irgendwann nicht mehr fahren?»

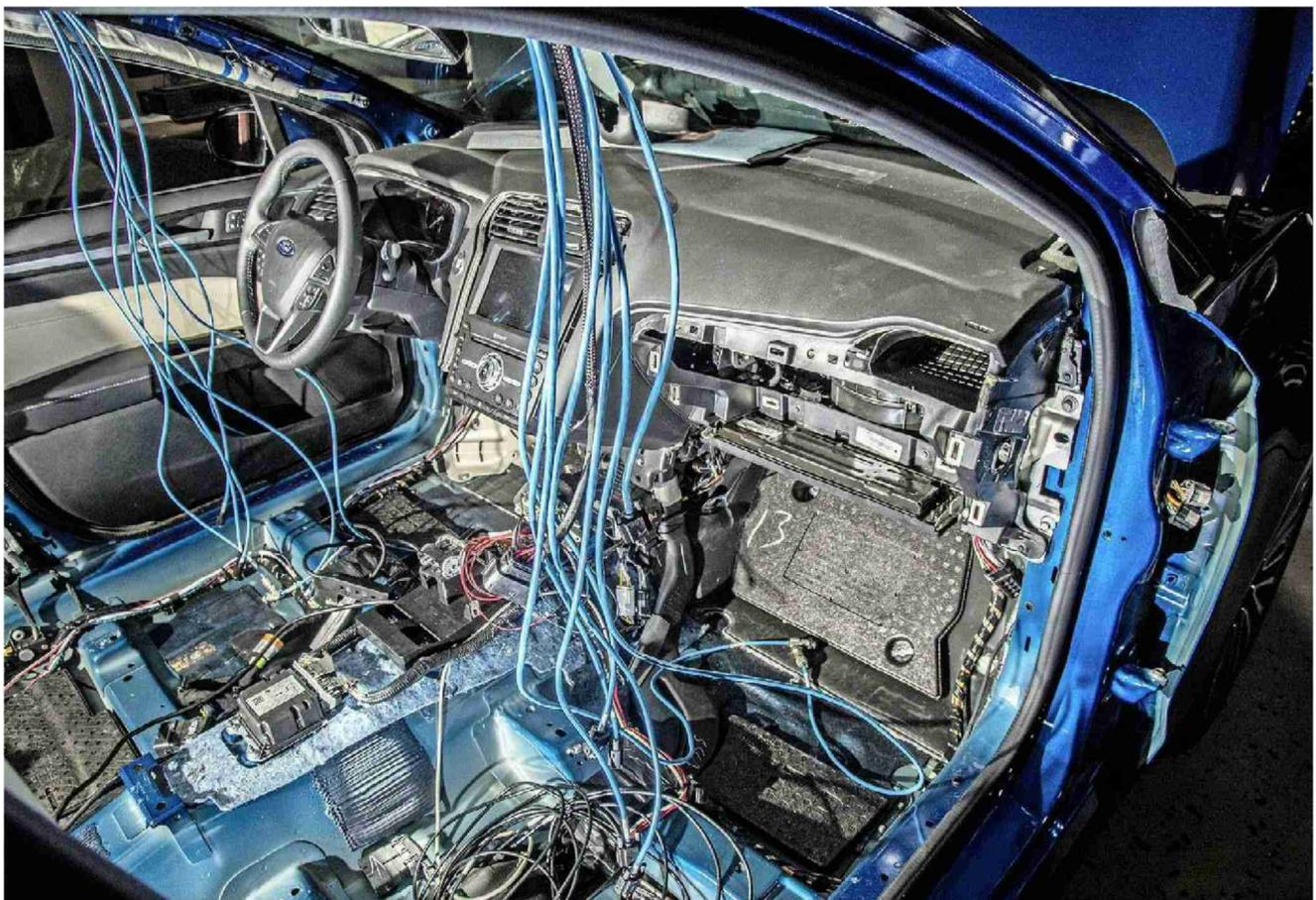
Umgang mit dem Autopiloten

Tipps von Unfallexperten

Jeder zweite schwere Unfall lasse sich mit Fahrassistenten vermeiden, schätzt die

Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU): «Diese intelligenten Systeme erkennen frühzeitig Risiken, warnen vor Gefahren und nehmen bei Bedarf Korrekturen vor.» Die BfU hat ein paar Tipps für Automobilisten:

- Investieren Sie beim Fahrzeugkauf in Sicherheitssysteme.
- Informieren Sie sich über die Wirkung der Systeme. Informationen zu Fahrassistenten der meistverkauften Autos und Erläuterungen zur Technik finden Sie auf der Website www.sicheres-auto.ch.
- Fahrassistenten haben auch Grenzen: Sie müssen damit rechnen, dass Systeme nicht funktionieren. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass Sie jederzeit eingreifen können.



Kabelsalat bei der Produktion eines selbstfahrenden Ford in der Fabrik in Michigan. Foto: Mark Peterson (Redux, Laif)