



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen
Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 24. Januar 2024

Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV): Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die Entwicklungen der Digitalisierung und Technologie im Bereich Verkehr sind dermassen fortgeschritten, dass die Einführung des automatisierten Fahrens (auch autonomes Fahren genannt) nur eine Frage der Zeit ist. In diesem Sinn hat die Bundesversammlung die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im März 2023 gutgeheissen, die dem Bundesrat die Kompetenz einräumt, bestimmte Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens zu regeln. Darauf hat das UVEK die Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) und die Verordnung über die Finanzhilfen zur Förderung neuartiger Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen (ÖStFV) ausgearbeitet.

Die AFV soll die Zulassung und die Verwendung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem sowie die damit verbundenen Aspekte des Datenschutzes regeln. Erfasst werden einerseits Fahrzeuge, die nach wie vor eine fahrzeugführende Person benötigen,

aber gewisse Streckenabschnitte selbstständig zurücklegen können, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht werden zu müssen. Andererseits werden Fahrzeuge erfasst, die so konzipiert sind, dass sie ganz ohne fahrzeugführende Person verkehren können. Bei solchen Fahrzeugen muss die Strecke, auf der sie verkehren dürfen, vorgängig festgelegt und durch die zuständige Behörde freigegeben werden. Zudem müssen solche Fahrzeuge durch einen sogenannten Operator oder eine Operatorin beaufsichtigt werden. Ebenfalls geregelt werden soll das automatisierte Parkieren. Dabei soll das Manövrieren der Fahrzeuge innerhalb von Parkierungsflächen, die vom übrigen Verkehr abgegrenzt sind, ermöglicht werden, ohne dass sich eine Person im Fahrzeug befindet. Die Parkierungsflächen, innerhalb denen dies möglich sein soll, müssen durch die zuständigen Behörden bewilligt werden.

Mit der ÖStFV soll die Möglichkeit der Einreichung eines Finanzierungsgesuches für ein bestimmtes Vorhaben geschaffen und das Verfahren zur Einreichung und Beurteilung eines Finanzierungsgesuches geregelt werden. Möchte das ASTRA besondere Innovationen fördern, für die es mögliche Pilot- und Demonstrationsanlagen oder Projekte zur Erprobung neuer technologischer Entwicklungen geben könnte, so kann es Themenschwerpunkte vorschlagen, zu denen Gesuche besonders erwünscht sind.

Grundsätzlich begrüsst die SP Schweiz die Absicht des UVEKs, die Regelung des automatisierten Fahrens frühzeitig aufzunehmen. Gleichzeitig bedauern wir, dass weder flankierenden Massnahmen der Verkehrslenkung noch obligatorische Ausbildungen für Fahrer.innen oder eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen sind. Zudem können wir der AFV nur zustimmen, wenn weder die Verkehrssicherheit geschwächt noch der Langsamverkehr gestört oder verhindert wird. Das automatisierte Fahren muss zwingend einen Beitrag zur Verkehrsreduktion, weniger Strasseninfrastruktur, lückenloser Verkehrssicherheit und einem ungestörten Langsamverkehr leisten. Ist dies nicht der Fall, ist das automatisierte Fahren abzulehnen. Untenstehend finden Sie unsere Erläuterungen zu unseren wichtigsten Anliegen, Vorschläge und Argumente; für weitere Informationen verweisen wir Sie gerne auf den respektiven Fragebogen.

Bei der Einführung des automatisierten Fahrens sollten aus Sicht der SP Schweiz die Sicherheit und das umweltschonende Verkehren im Vordergrund stehen. Die umweltfreundlichste Art sich fortzubewegen, ist und bleibt der Langsamverkehr. Aus diesem Grund bestehen wir darauf, dass der Langsamverkehr nicht durch das automatisierte Fahren gestört werden darf. Wir lehnen somit die Genehmigung von führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und tiefen Geschwindigkeiten (sogenannte Lieferroboter) ab. Andererseits fordern wir, dass Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem ohne Anwesenheit einer fahrzeugführenden Person ausschliesslich auf Autobahnen, Autostrassen oder Nebenstrassen ohne Langsamverkehr fahren dürfen. Zudem dürften alle Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem weder auf Fahrradspuren noch auf Trottoirs oder Gehwege verkehren. Schliesslich muss in der AFV sichergestellt werden, dass die Einführung des automatisierten Fahrens nicht zu mehr Verkehr, Verkehrsfläche und Bodenverschleiss führt. Zudem scheint uns die vorliegende Einführung des automatisierten Fahrens ungenügend, um es umweltschonend auszugestalten. Daher beantragen wir, dass die ÖStFV so ergänzt werden soll, dass sie

neuartige, umweltschonende und verkehrsmindernde Lösungen für den Verkehr auf öffentlichen Strassen fördern soll. Denn ohne starke staatliche Lenkung führt das automatisierte Fahren unter anderem zu Mehrverkehr und Zersiedelung: durch die Möglichkeit andere Tätigkeiten während dem Autofahren auszuüben, werden längere Wege attraktiver. Auch das Problem der drohenden Leerfahrten mit vollautomatisierten Fahrzeugen muss mittels Massnahmen vorausschauend angegangen werden. So müssen regulative Leitplanken gesetzt werden, damit die Automatisierung zu einer stärker kollektiv geprägten Nutzung der Verkehrsmittel führt. Wird dies verpasst, wird das Autofahren mit automatisierten Systemen gegenüber dem kollektiven Verkehr deutlich attraktiver, was den Umwelt- und Verkehrszielen der Schweiz diametral entgegenstehen würde. Schliesslich soll die Automatisierung dazu genutzt werden, die Strassen- und Parkierungsinfrastruktur für Autos zu reduzieren und die Verkehrsplanung zu optimieren.

Unseres Erachtens müsste die AFV flankierende Massnahmen der Verkehrslenkung enthalten, um sicherzustellen, dass sie nicht zu mehr Verkehr führt. So müssten die Gemeinden ein Mitspracherecht bei der Bestimmung von Strecken haben, bei denen das automatisierte Fahren erlaubt werden soll. Dies mit dem Ziel, dass Wohnquartiere oder Ortsdurchfahrten vor verkehrsplanerisch unerwünschten Durchgangsverkehr geschützt werden kann.

Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass mit dem automatisierten Fahren nicht mehr die Fahrzeuglenkende Person, sondern das Fahrzeug sich selbst mit Hilfe von Navigationssystemen lenkt. Heute navigieren wir mit Hilfe von GPS oder Google Maps und weitere private, digitale Navigationsplattformen. Die lenkende Person hat aber die Verantwortung, um die Verkehrsregeln und dem entsprechenden Navigationssystem zu befolgen. In Zukunft werden autonome Fahrzeuge komplett auf Basis von Navigationssystemen fahren. Sensoren unterstützen dabei das Fahrzeug bei der Wahrnehmung des unmittelbaren Verkehrsumfeldes. Wenn die Datengrundlage für diese Navigationssysteme bei den privaten Anbietern liegt, werden Daten von Signalisationsänderungen nur langsam implementiert. Private Anbieter beziehen diese Daten teils schon beim Staat (Open Data), die Implementierung dauert aber lange. Wären solche Datenkataloge verbindlich durch den Staat organisiert (Astra / BAV via Swisstopo), könnten die Implementierungen planbarer geschehen. Private Navigationssystem hätten verbindlich diese Daten in einem von der Verwaltung definierten Zeitraum in ihre Systeme anzupassen. Dadurch könnten temporäre Sperrungen oder Signalisationsänderungen aufgrund von Unfällen, Baustellen oder Veranstaltungen vereinfacht umgesetzt werden und der Verkehr besser gelenkt werden. Denn Signalisationsänderungen könnten zeitgleich von der bewilligenden Behörde in der realen Welt wie auch digital umgesetzt werden. Wenn staatliche Daten unmittelbar von den Navigationssystemen übernommen werden, wäre eine Verkehrslenkung durch eine staatliche oder kantonale Stelle – sozusagen eine Verkehrsleitstelle – denkbar. Dadurch könnte der Verkehrsfluss verbessert, Städte von Verkehr entlastet und Stau verhindert werden, ohne dass ein weiterer, teurer Infrastrukturausbau nötig wäre (siehe spezifische Anträge im Fragebogen).

Des Weiteren ist es für uns unverständlich, dass auf obligatorische Aus- oder Weiterbildungen für Fahrer:innen von Fahrzeugen mit Automatisierungssystem verzichtet wird. Dies scheint uns

eine unabdingbare Voraussetzung, um die Sicherheit des automatisierten Fahrens garantieren zu können. Aus diesem Grund fordern wir, dass jede Person, die in Besitz eines Führerausweises aber ohne Ausbildung zum automatisierten Fahren ist, eine solche Ausbildung machen muss, bevor sie ein Fahrzeug mit Automatisierungssystem lenken darf. In Zukunft sollte das automatisierte Fahren, wie vorgesehen, in die obligatorische Ausbildung für den Führerausweis integriert werden.

Sehr kritisch sehen wir auch den Anwendungsfall, bei welchem das Automatisierungssystem gewisse Streckenabschnitte selbständig zurücklegt, ohne dauernd von der fahrzeugführenden Person überwacht zu werden (vgl. 3. Kapitel im Erläuternden Bericht, Seite 28ff). Allgemein wird [in der Forschung](#) zwar angenommen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ab einem hohen Grad der Automation der Fahrzeuge, das Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sehr gross sein kann. Aber der angesprochene Anwendungsfall stellt eine (zu) hohe Herausforderung bei der Mensch-Fahrzeug-Interaktion dar, weshalb hier mit einer Zunahme der Unfälle gerechnet werden muss. Die Sicherheitsverluste kann in diesem Fall die Sicherheitsgewinne deutlich übersteigen. Wir fordern deshalb, dass der Anwendungsfall gemäss Artikel 25b, Absatz 1 des neuen Strassenverkehrsgesetzes aus der Vorlage 1 gestrichen wird.

Zusätzlich hegen wir beachtliche sozial-politische Bedenken bei dieser Einführung des automatisierten Fahrens. Nicht nur wird dies in einem ersten Schritt eine Technologie der Reichen sein, aber sie birgt auch die Gefahr, auf Dauer sämtliche Arbeitsstellen im Chauffeur-Bereich zu ersetzen. Wir verlangen somit flankierende, sozial-politische Massnahmen, die die Umschulung von Fahrern unterstützen und die Entwicklungen in diesem Bereich so begleiten, dass Massenentlassungen und Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen verhindert werden. Gleichzeitig soll das automatisierte Fahren der Stärkung des öffentlichen Verkehrs dienen. Als Beitrag der Automatisierung für unsere Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität stehen die kollektiven Transporte an erster Stelle. Das automatisierte Fahren führt zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Verkehrs – zum Beispiel bei wenig frequentierten Strecken – und nicht zu Konkurrenz oder gar einem Abbau des konventionellen öffentlichen Verkehrs-Angebotes. Eine einseitige Ausrichtung auf individuelle und den öffentlichen Verkehr konkurrierende Mobilität muss unbedingt vermieden werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin