

# Ohne Fahrer unterwegs

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-681788>

## **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.

# OHNE FAHRER UNTERWEGS

Künstliche Intelligenz am Steuer ist auf dem Vormarsch, das Auto der Zukunft wird selbstständig fahren. Für den Mobilitätsbereich ist dies eine grosse Herausforderung.

Immer mehr Fahrzeughersteller und Neulinge in der Autobranche entwickeln fahrerlose Fahrzeuge. Im Mai 2014 hat etwa Google sein erstes selbstfahrendes Auto vorgestellt, das ohne einen menschlichen Fahrer auskommt. Auch in der Schweiz steht eine Premiere bevor: PostAuto testet in Sitten gegenwärtig einen voll automatisierten Shuttledienst. Das Unternehmen sucht damit nach Lösungen, um sein Angebot an die Mobilität der Zukunft anzupassen. In einer ersten Phase werden zwei Elektrobusse auf einem Privatreal getestet. Nach dieser Testphase werden die Behörden über einen Einsatz im öffentlichen Raum entscheiden. Da mehrere Gesetze und Verordnungen betroffen sind, ist dies ein anspruchsvolles Unterfangen. In einer zweiten Phase, die bis im Frühsommer beginnen soll, werden die neunplätzigigen Fahrzeuge in der Fussgänger- und Begegnungszone der Altstadt von Sitten verkehren. «Wie es danach weitergeht, ist noch offen. Möglich wären Einsätze auf grossen Firmen- sowie Hochschulgeländen oder etwa in autofreien Ferienorten», sagt PostAuto-Sprecher Urs Bloch. Die ETH Lausanne hat die Shuttles im vergangenen Jahr bereits während zwei Monaten auf ihrem Campus getestet, im Rahmen eines vom BFE unterstützten Projekts. Swisscom hat zudem 2015 in der Stadt Zürich Tests mit zwei selbstfahrenden Autos durchgeführt.

## Wandel der Gewohnheiten?

Im Zusammenhang mit diesem neuen Verkehrsmittel stellt sich auch die Frage nach der künftigen Ökobilanz des Fahrzeugparks. «Uns interessiert, wie diese neuen Technologien die Nutzung der Fahrzeuge beeinflussen werden», sagt Thomas Weiss, Fachspezialist Mobilität beim BFE. Werden diese Fahrzeuge beispielsweise intensiver verwendet und

legen von selbst zahlreiche zusätzliche Leerfahrten zurück? Weiss sieht aber auch Chancen: Durch Carsharing sowie Fahrgemeinschaften – und somit eine bessere Auslastung der Fahrzeuge – liesse sich das Verkehrsvolumen langfristig reduzieren. «Zudem dürfte das voll automatisierte Fahren in der Regel die Verkehrssicherheit erhöhen, da menschliches Versagen ausgeschlossen wäre.»

## Offene Punkte klären

Das Bundesamt für Strassen will im laufenden Jahr verschiedene Aspekte rund um das voll automatisierte Fahren evaluieren. Trotz ersten Tests sind fahrerlose Fahrzeuge auf den Schweizer Strassen noch Zukunftsmusik. Bis die ersten Fahrzeuge auf den Markt kommen, bleibt noch vieles zu definieren: «Zahlreiche

rechtliche Punkte sind zu klären und anzupassen, aber eines Tages werden auch in der Schweiz solche Fahrzeuge verkehren. Ihre Integration in den nicht fahrerlosen Verkehr wird nicht einfach sein», sagt Markus Riederer, Innovationsspezialist beim Bundesamt für Strassen. Zudem werden umfassende Gesetzesanpassungen erforderlich sein. Vor allem die Frage der Haftung bei fahrerlosen Fahrzeugen müsse definiert werden. In diesem Bereich gibt es noch Grauzonen. Eine Lösung wäre laut Riederer ein gemeinsam organisierter Datenverbund aller Akteure der Branche, möglichst nach Open-Data-Prinzipien. So könnten Daten, wie Aktualisierungen von Karten oder Ereignisse, ausgetauscht werden. Diese Frage löst allerdings eine Debatte über den Datenschutz und den Schutz der Privatsphäre aus. (luf)



Voll automatisierter Shuttle von PostAuto in Sitten (Quelle: PostAuto Schweiz AG)