

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 44 (2017)
Heft: 6

Artikel: Wer selbst fahren will, muss auf die Kantonsstrasse
Autor: Fumagalli, Antonio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911001>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wer selbst fahren will, muss auf die Kantonsstrasse

Einebrisante 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 «richtungsgesetzte

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 Hirngespinst? (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 Hirngespinst 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