



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 17. Mai 2022
Kantonsratspräsident Bossart Rolf

A 684 Anfrage Bucher Markus und Mit. über den Kanton Luzern als Pionier im Bereich «autonomes Fahren» von Fahrzeugen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i. V. mit Justiz- und Sicherheitsdepartement

Die Anfrage A 684 und die Anfrage A 686 von Mario Cozzio über Chancen und Risiken von (voll-)autonomen Fahrzeugen werden als Paket behandelt.

Markus Bucher ist mit der Antwort des Regierungsrates zur Anfrage A 684 teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Mario Cozzio ist mit der Antwort des Regierungsrates zur Anfrage 686 teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Markus Bucher: Ich bedanke mich bei der Regierung für die Antworten auf meine Fragen zum autonomen Fahren. Ich habe festgestellt, dass man den Istzustand detailliert festhält, aber leider keine Aussagen zu den Fragen über mögliche Chancen macht. Ich finde es schade, dass der Kanton Luzern bei neuen Trends sehr defensiv und mutlos unterwegs ist. Wer in diesem Rat glaubt, dass in 100 Jahren noch ein Mensch hinter einem Lenkrad sitzt und ein Auto selbst steuert? Die meisten sehen wohl ein, dass das schon in 50 Jahren nicht mehr der Fall sein wird. Experten ziehen noch einen kürzeren Zeithorizont von etwa 20 Jahren. Das heisst auch klar, dass schon bald in der Schweiz ein selbstfahrendes Testauto auf einer normalen Strasse unterwegs sein wird, um Erfahrungen zu sammeln. Ich persönlich fände es interessant, wenn das bei uns im Kanton Luzern geschehen würde. Mit unserem Verkehrssystem können wir alles abdecken: von der Autobahn von Reiden bis zur Passstrasse in Sörenberg, vom Überlandverkehr im Seetal über die Agglomeration in Emmen bis zum Stadtverkehr. Ein idealeres Testumfeld auf so engem Raum als im Kanton Luzern findet man fast nicht. Wichtig ist, dass sich beim autonomen Fahren nicht nur Fragen zum Verkehr stellen, es stellen sich auch Fragen zur Justiz, zur Ethik, zur Informatik und zu Weiterem. Das sind alles sehr interessante, zukunftsgerichtete Fachbereiche. Wir hätten jetzt eine riesige Chance, in einer neuen Technologie federführend zu werden, indem wir ein Kompetenzzentrum aufbauen würden, eine Investition in unseren Kanton. Es ist schon klar, dass im Moment alles noch ungewiss ist, das steht auch in der Antwort. Aber genau dann ist der richtige Zeitpunkt, etwas zu gestalten, um bereit zu sein, wenn es losgeht. Wie heute Zug für Kryptowährungen bekannt ist, könnte Luzern einmal weltweit für autonomes Fahren bekannt sein. Individuelle Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis der Menschen. Darum wird die Thematik des autonomen Fahrens in naher Zukunft eine zentrale Frage in unserer Gesellschaft sein. Das Thema kommt schnell auf uns zu, und wir können entscheiden, ob wir es aktiv gestalten oder passiv über unser ergehen lassen wollen. Ich werde das Thema auf dem Radar behalten. Es wird nicht das letzte Mal sein, dass wir hier im Kantonsrat darüber gesprochen haben.

Mario Cozzio: Vorab möchte ich der Regierung für die Antwort danken. Ich gehe mit Ihnen

einig, dass die Thematik eher Zukunftsmusik ist. Ich denke, dass in den nächsten 20 bis 30 Jahren diesbezüglich schon sehr viel passieren wird, vor allem wenn man die aktuellen Entwicklungen der Automobilbranche anschaut, Stichworte «vollelektrische Fahrzeuge» oder «weitere alternative Antriebe». Es ging relativ schnell vorwärts, das hätte man vorher nicht gedacht. Genau darum bietet das Feld für unseren Kanton eine Chance, Pionierarbeit zu leisten und sich strategisch schon jetzt darauf vorzubereiten. Einfach abzuwarten und zuzuschauen, wie Google oder Uber das Business an sich reißen, wäre schade. In der Antwort steht: «Es sind Umsteigeeffekte vom kollektiven Verkehr und vom flächeneffizienten Verkehrsmittel auf den motorisierten Individualverkehr zu erwarten.» Das kann unter Umständen schon stimmen, vorausgesetzt man macht politisch nichts dagegen. Für das Politische sind wir aber hier am richtigen Ort. Man könnte sich einen Weg überlegen, um Leerfahrten zu Stosszeiten zu reduzieren. Es steht weiter: «Autonome (Sammel-)Taxis sind zumindest in hochbelasteten Räumen kein adäquater Ersatz für den Linien-öV, da damit in der gleichen Zeit beziehungsweise auf gleicher Fläche nicht dieselbe Anzahl Personen befördert werden kann und so letztlich mehr Verkehr entsteht.» Als Anregung dazu könnte man sich beispielsweise autonome, elektrische Kleinbusse vorstellen, natürlich von der VBL betrieben. Diese könnte man via App buchen. Sie sind wendiger als die grossen Busse, können diverse Zwischenstopps einlegen, sind flächeneffizient und erreichen eine bessere Auslastung. Eine Milchbüchleinrechnung dazu: Ein Bus mit 50 Personen und 20 Autos mit je einer Person ergeben 21 Fahrzeuge mit 70 transportierten Personen. Wenn man aber 11 autonome kleine Busse mit jeweils Platz für 6 Personen und 4 Autos mit je einer Person nähme, kämen wir bei 70 Personen auf 15 Fahrzeuge. Es gäbe also 6 Fahrzeuge weniger, und viel besser wird es nicht, ausser man nimmt das Velo. Ich weiss, dass das alles sehr theoretisch und auch etwas futuristisch ist, aber genau in der jetzigen Situation sollte man sich solche Gedanken machen (dürfen). Ich erhoffe mir deshalb ein wenig Mut, Kreativität und fortschrittlichen Tatendrang. Dementsprechend werden auch wir uns vorbehalten, weitere Vorstösse zu diesem Thema einzureichen.

Thomas Meier: Das klingt für mich alles wirklich noch sehr futuristisch. Ich bin der Letzte, der sich gegen solche Zukunftspläne wehren würde. Wirklich autonomes Fahren kommt aber noch einige Jahre zu früh und ist abhängig von der Entwicklung und Forschung der internationalen Autokonzerne. Mario Cozzio hat Google erwähnt. Die Tochterfirma Waymo von Google forscht seit 2005 an diesem Thema. Die Postauto AG hat während fünf Jahren einen Test im Wallis gefahren. Der Test wurde im 2021 wieder beendet, weil es immer wieder zu Störungen kam und man manuell eingreifen musste. Der Fahrspass hat sich auch eher in Grenzen gehalten, war doch die maximal zulässige Geschwindigkeit nur 20 Stundenkilometer. Sicherlich helfen die Fahrassistenten – die heute beispielsweise bei den neusten Teslafahrzeugen eingebaut sind –, auf Autobahnen sicherer und weniger gestresst unterwegs zu sein. Es wird aber noch Jahre dauern und es müssen noch Milliarden von Testkilometern gefahren werden, welche den Nachweis erbringen, dass vollautonomes Fahren zuverlässiger und sicherer ist als die menschlichen Fahrkünste. Auch bezüglich Cybersecurity und Datenschutz gibt es noch viele Fragen zu klären. Das muss international erfolgen, und der Kanton Luzern kann nicht als Pionier fungieren. Die Antworten des Regierungsrates sind aus unserer Sicht gut.

Judith Schmutz: Ob es jetzt noch 10 oder 20 Jahre geht, kann ich nicht beantworten, aber für mich ist es auf jeden Fall auch eine grosse technische Herausforderung und übersteigt mein Vorstellungsvermögen. Mit dem autonomen Fahren kommen grosse Herausforderungen auf die Verkehrspolitik für die ganze Welt, die Schweiz und für den Kanton Luzern zu. Auch wenn die Digitalisierung durch Fortschritt beispielsweise als Hilfsmittel für verkehrstechnische Lösungen einen wichtigen Schritt für den Klimaschutz sein kann, ist für die Grünen und Jungen Grünen klar, dass autonomes Fahren nicht dazu führen darf, dass der Verkehr zunimmt. Auf der anderen Seite braucht es Regulierungen, damit der klassische öV nicht durch Staus behindert wird. Der öV muss so attraktiv gestaltet werden, dass Pendlerinnen und Pendler nicht vom öV auf das autonome Fahren umsteigen. Das Prinzip der flächeneffizienten Verkehrsmittel wird auch bei der Einführung des autonomen

Fahrens weiterhin gelten müssen, und ein Bus kann nicht noch mehr Passagiere transportieren als selbstfahrende Autos, ausser man nimmt die Idee von Mario Cozzio mit den selbstfahrenden Bussen. Im gleichen Zug müssen die sozialen Auswirkungen, wie in der Antwort beschrieben, an den entsprechenden Stellen abgefedert und allfällige Alternativen für Jobs und Ausbildungen bereitgestellt werden. Über eine Aussage bin ich aber doch noch gestolpert: «Versuche und Testfahrten mit selbstfahrenden Autos sollen vollständig von Unternehmen durchgeführt werden.» So wie ich es verstehe, sollen die Testplanung und die Entwicklung völlig Privaten überlassen werden. Wenn das wirklich so ist, bin ich der Meinung, dass früher oder später der Kanton wirklich mit der Zeit gehen muss und mögliche Testplanungen mindestens unterstützt, damit diesem technologischen Schritt nicht im Weg gestanden wird und der Kanton Luzern nicht hinterherhinkt.

Hasan Candan: Beim Lesen der Anfragen kam mir das alles futuristisch vor. Früher hätte man gesagt, Sie seien Fantasten, aber weil es in absehbarer Zeit wirklich so kommen könnte, muss man Sie als Visionäre bezeichnen. Ich liebe Visionäre, ich bin selber auch ein Visionär. Die Technologie ist genial, aber wir müssen sie intelligent nutzen. Für mich ist die Frage, was denn die Rolle der Politik ist. Hier müssen wir auf den Boden der Realität zurückkommen. Es ist gut, wenn wir in der Politik an die nächsten 50 oder 100 Jahre denken, aber wir müssen auch schauen, was wir in den nächsten fünf bis zehn Jahren in der Mobilitätspolitik tun sollten. Da hätte ich andere Wünsche wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, einen flächendeckenden öV in diesem Kanton, einen flächendeckenden Breitbandzugang oder Glasfasernetz oder Elektroladestationen. Man muss sich immer bewusst sein, was die Aufgabe des Kantons ist. Die Regierung stiehlt sich aus der Verantwortung. Ich sehe die Regierung oder uns als verantwortlich bezüglich des Preises. Wenn wir das so intelligent gestalten, wie es Mario Cozzio vorschlägt, haben wir einen Gewinn. Aber was ist, wenn jede Person ihr Auto schickt, um eine Pizza abzuholen? Wir haben die Technologien von Uber und AirBnB nicht antizipiert. Diese Unternehmen haben die externen Kosten auf die Allgemeinheit abgewälzt. Man muss schauen, welche potenziellen Kosten mit der neuen Technologie für Umwelt, Gesellschaft und Weitere entstehen könnten. Das muss jetzt abgeklärt und die gesetzlichen Grundlagen müssen dafür geschaffen werden. Ich weiss aber nicht, ob Sie das wollen, denn gesetzliche Grundlagen bedeuten immer auch Einschränkungen. Deshalb sollten wir schauen, dass wir die Aufgaben erledigen, die wir jetzt machen können, und die Folgen dieser Technologie antizipieren. Ich bin der gleichen Meinung wie die Vorstösser, dass wir uns jetzt schon Gedanken darüber machen sollten.

Willi Knecht: Es werden hier interessante Fragen gestellt zu künftig möglicher Mobilität. Autonome Fahrzeuge sind vom Rasenmäher bis zum Tesla grundsätzlich schon heute Realität, wenn auch beschränkt. Sie werden meist in überschaubarem Rahmen und nur im privaten Umfeld angewendet. Sicher ist auch, dass es noch eine lange Entwicklungsphase braucht, bis autonome Fahrzeuge überhaupt annähernd flächendeckend einsatz-, sicherheits- und marktfähig eingesetzt werden können. Weiter muss die Gesetzgebung auf Stufe Bund und international angepasst werden. Fazit: Für die SVP sind die Antworten der Regierung zu den beiden Anfragen schlüssig und nachvollziehbar. Zudem wird das Schicksal der autonomen Fahrzeuge sicher nicht hier in Luzern entschieden, sondern bestimmt auf Stufe Bund oder international.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Das autonome Fahren von Fahrzeugen ist aus mehreren Gründen spannend. Unsere Fachleute beobachten die Entwicklungen. Dazu haben wir im öV-Bericht in einem Kapitel Ausführungen gemacht. Wir werden auch nach der Vernehmlassung verstärkt im Bericht über die Zukunft Mobilität im Kanton Luzern die digitale Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur behandeln, damit wir hier entsprechend Klarheit schaffen können. Trotzdem sind wir der Meinung, dass es nicht Aufgabe des Kantons Luzern ist, in diesem Bereich eine Pionierrolle einzunehmen. Wir haben und wollen weiterhin attraktive und gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft. Firmen wie Google und Tesla, die im Bereich autonomes Fahren forschen, sind im Kanton Luzern herzlich willkommen. Wenn sie sich bei

uns ansiedeln, einen Test machen wollen und wir sie unterstützen können und gesetzliche Grundlagen nötig wären, um hier als Pionierkanton vorwärtszumachen, würden wir das sicher prüfen. Ohne Firmen, die das Know-how besitzen, ist es nicht Aufgabe des Staates, hier eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Wenn es darum geht, gesetzliche Rahmenbedingungen für den Einsatz der autonomen Fahrzeuge auszuarbeiten, wäre es nicht sehr praktisch, wenn auf der Autobahn an den Kantons Grenzen die Regulierungen ändern. Darum macht es klar Sinn, dass der Bund hier in den Lead geht. Auch bei mir ist eine gewisse Euphorie da und ein grosse Interesse vorhanden, was hier alles passiert und was es für Möglichkeiten gibt. Wir haben auch von möglichen negativen Auswirkungen gehört, es gibt aber sicher auch positive. Wir wissen das noch nicht so genau. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir das Schritt für Schritt angehen und beobachten. Es ist aber nicht Aufgabe des Kantons, hier in den Lead zu gehen. Wenn sich jedoch Firmen hier ansiedeln, die in diesem Bereich vorwärts machen wollen, unterstützen wir diese gerne und prüfen, was dafür nötig ist.