

Autonoblog

Autonomes Fahren zwischen Hype und Wirklichkeit

Mythen des autonomen Fahrens IV

Kommentar / Von David Knollmann



Der Hype um das autonome Auto scheint ungebrochen. Warum ist das so? Mit der Technik werden zahlreiche Versprechen verknüpft, die die Mobilität auf den Kopf stellen sollen. Das selbstfahrende Automobil verspricht Sicherheit, neue Freiräume und nicht weniger als die „Demokratisierung des Fahrens“. Aber was ist wirklich dran an diesen Verheißungen? Und wo gibt es das autonome Auto überhaupt schon? Eine kritische Aufklärung, die wir in fünf separaten Teilen unternehmen wollen.

Mythos IV: Das autonome Auto „demokratisiert“ Mobilität und löst alle Verkehrsprobleme

Heutzutage kaufen Menschen für mehrere 10.000 Euro Fahrzeuge, die 90 Prozent ihrer Lebenszeit darauf warten, genutzt zu werden. Die individuelle Mobilität mit dem Auto ist so gesehen eine riesige ineffiziente

Ressourcenverschwendung: Die meiste Zeit liegt ungenutztes Potential brach und verkleinert gerade in Städten den nutzbaren Lebensraum deutlich, während die zeitintensive Parkplatzsuche zum Alltag gehört. Das autonome Auto ([Level 4-5](#)) verspricht, jene Ressourcenverschwendung zu beenden.

Die Vision von „[mobility as a service](#)“, also Mobilität als allzeit schnell verfügbare, via Smartphone zu bestellende Dienstleistung, rechnet mit allerlei Verheißungen: Niemand muss mehr ein Auto besitzen, die [Mobilitätskosten je gefahrenem Kilometer](#) nehmen rapide ab¹, Staus sind ein Ding der Vergangenheit, Städte gewinnen ungenutzte Parkplätze zurück.

Welchen Einfluss das autonome Fahrzeug auf den Verkehr haben wird, ist unter Experten jedoch höchst [umstritten](#). So gibt es Studien, die davon ausgehen, dass mit der Verbreitung von autonomen Autos in einem „mobility as a service“-Kontext [die Verkehrsbelastung sogar zunimmt](#): Wenn der Service preiswerter und komfortabler ist als das eigene Auto, wird er womöglich häufiger genutzt. Menschen, für die zuvor individuelle Mobilität nur begrenzt nutzbar war – Kranke, Blinde, Alte, Kinder und Jugendliche ohne Führerschein – können plötzlich auf autonome Autos zurückgreifen. Das Pendeln mit dem Auto in die Städte hinein wird komfortabler, während die Attraktivität des ÖPNV weiter abnimmt. Gleichzeitig belasten „Leerfahrten“ den Verkehr: Wo jetzt bereits häufig nur eine Person ein Auto nutzt, das für vier Personen gebaut ist, bleiben zukünftig alle Sitze frei, wenn Autos ihre Passagiere erst abholen.

Was stimmt aber nun? Werden mehr oder weniger Autos unterwegs sein? Warum sind solche Schätzungen so offensichtlich schwierig? Sie müssen [allerlei Annahmen treffen](#), die nicht sicher zu bestimmen sind. Denn entscheidend ist, wie das autonome Fahren reguliert wird und wie daneben andere Formen der Mobilität behandelt werden. Werden [Leerfahrten besteuert](#), der ÖPNV subventioniert oder ausgebaut, wie sieht es mit dem Radverkehr in den Städten aus? Sollte das autonome Auto Wirklichkeit werden, werden ganz neue Verkehrskonzepte nötig, die verschiedene Verkehrsmittel integrieren und nicht nur die positiven, sondern auch die negativen Effekte autonomer Autos beachten.

1. Die [Boston Consulting Group](#) hat etwa ausgerechnet, dass die Kosten für den Besitz und Gebrauch eines privaten Fahrzeuges im urbanen Raum gegenüber der Nutzung eines Mobilitätsservices mit autonomen Fahrzeugen pro gefahrener Meile rund [doppelt so hoch ausfallen](#) könnten. ↩

Über

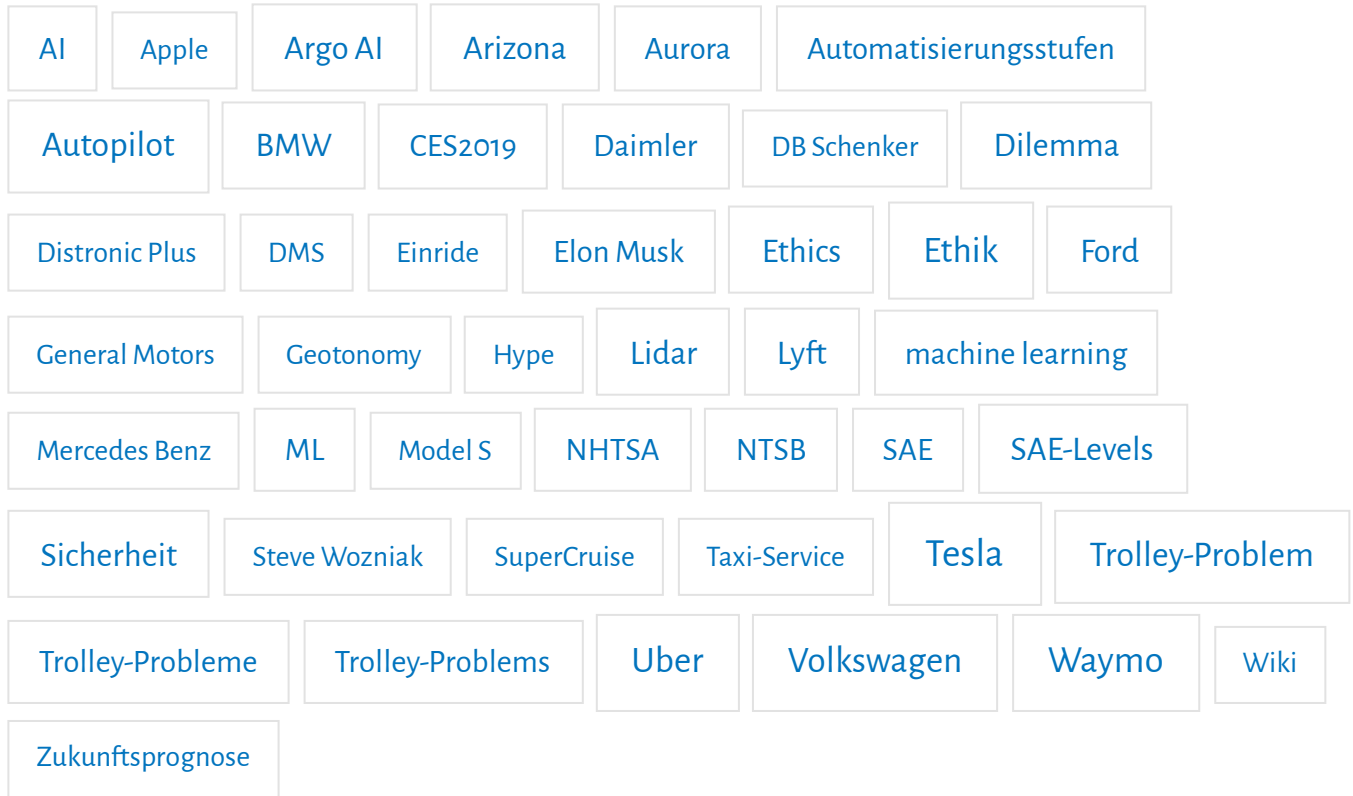
Auf dem Autonoblog schreiben Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen über sozialwissenschaftliche, ethische wie rechtliche Aspekte des autonomen Fahrens. Unter Leitung von Dr. David Knollmann und Prof. Volker Lüdemann informiert das Autoren-Team regelmäßig über neueste Entwicklungen rund um das autonome Fahren. Der Autonoblog ist eine Publikation des [Niedersächsischen Datenschutzzentrums \(NDZ\)](#), einer wissenschaftlichen Einrichtung der [Hochschule Osnabrück](#), und des vom [Europäischen Fonds für regionale Entwicklung](#) geförderten Forschungsprojekts „[Demokratie des Fahrens – Sollen Autos moralische Entscheidungen treffen?](#)“ (DeFrAmE).



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Tags



Kategorien

[Analyse](#)

[Ethik & autonomes Fahren](#)

[Kommentar](#)

[Longform](#)

[News](#)

[Wiki](#)

Neueste Beiträge

[News zum autonomen Fahren {KW16/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren IV:](#)

[Wie autonome Fahrzeuge wirklich entscheiden](#)

[Ethik & autonomes Fahren III:](#)

[Das Problem mit dem Trolley-Problem](#)

[News zum autonomen Fahren {KW13/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren II: Trolley-Probleme](#)

Archive

[April 2019](#)

[März 2019](#)

[Februar 2019](#)

[Januar 2019](#)

[Dezember 2018](#)

[November 2018](#)

Copyright © 2020 Autonoblog

[Über](#) [Datenschutzerklärung](#) [Impressum](#)