

## AUTONOMES FAHREN

# Ist der Mensch bereit für seine neue Freiheit?

Von Marcos Lemaitre, Senior-Underwriter für das fakultative HUK-Geschäft bei der Deutschen Rück; die Interviews führten Stephanie Embach-Stein und Sven Klein, Redaktion marktreport

**Ob Spurhaltesystem oder Abstandsregeltempomat: Fahrassistenzsysteme haben inzwischen einen beachtlichen Reifegrad erreicht und steigern das Komfort- und Sicherheitsempfinden vieler Autofahrer. Und die Automobilindustrie arbeitet weiter daran, dass die Systeme eine immer größere Autonomie erhalten, um dann in der Endausbaustufe des autonomen Fahrens zu münden. Auch wenn bis dahin voraussichtlich noch viele Jahre vergehen werden: Das autonome Fahren ist zweifelsohne eine der zentralen Zukunftstechnologien, die unser Leben fundamental verändern soll. Gleichzeitig wird es die Anforderungen an die Versicherungsbranche von Grund auf neu definieren, denn eine Kraftfahrtversicherung aktueller Prägung würde damit zum Auslaufmodell. Doch ist der Einzelne überhaupt bereit, ein vollautomatisiertes Fahrzeug zu nutzen? Und ist die Gesellschaft reif, ein Verkehrssystem zu akzeptieren, in dem autonome Fahrzeuge das Straßenbild prägen?**





Zwar zeigt sich die Autoindustrie sehr selbstbewusst, doch ob sich in Deutschland autonomes Fahren in der Masse durchsetzen oder eher eine Nische besetzen wird, ist keineswegs ausgemacht. Denn der Fokus liegt bisher auf der Technologie. Den Menschen mit seiner persönlichen Prägung, seinen Wünschen und Sehnsüchten, aber auch seinen Ängsten und der Bereitschaft zu Veränderungen hat sie nicht gebührend im Blick. Um aber eine neue Technologie erfolgreich einführen zu können, ist die Akzeptanz der Bevölkerung von entscheidender Bedeutung.

### **Potenzial, an der Zustimmung zu scheitern**

„Starke Brüche mit bisher Gewohntem erschweren die Akzeptanz“, schreibt das Gabler Wirtschaftslexikon. Das vollautonome Fahren ohne Lenkrad und Pedale hat das Potenzial, an der Akzeptanz der breiten Mehrheit zu scheitern, wenn die Menschen auf dem Weg dahin nicht aktiv mitgenommen werden. Dazu ein Gedankenexperiment: Sie stehen am Straßenrand. Ein futuristisches Auto ohne Fahrer rollt leise summend heran und bleibt vor Ihnen stehen. Die Tür geht automatisch auf. Eine Computerstimme bittet Sie, einzusteigen und Ihr Reiseziel zu nennen. Im Prinzip gibt es nun drei unterschiedliche Reaktionen: strikte Ablehnung, Akzeptanz unter bestimmten Voraussetzungen oder das Einsteigen, ohne zu zögern. Gründe für eine strikte Ablehnung könnten Gefühle wie Kontrollverlust, Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Technik im Fahrbetrieb sowie Angst vor Technikversagen oder Hacker-Angriffen ►



“

In meinem Fall kann ich mir das nicht vorstellen. Dafür macht mir das Fahren, selber zu schalten und zu lenken, einfach zu viel Spaß.

Simon Börner (24)

- sein. Im zweiten Fall könnten Voraussetzungen wie Streckenprofil und Verkehrslage, aber auch Dringlichkeit und eigene Fahrtauglichkeit die Bereitschaft zur Akzeptanz beeinflussen. Wer ohne jeden Zweifel einsteigt, drückt damit volles Vertrauen in die Technik aus und übergibt ihr freiwillig die Kontrolle. Im Gegenzug erwartet diese Person Komfort- und Zeitgewinn sowie Unfallsicherheit und optimale Streckenführung zum Zielpunkt. Schon dieses kleine Szenario zeigt, wie groß und vor allem differenziert die emotionalen Herausforderungen sind, die das autonome Fahren an jeden ganz persönlich stellt.

#### Neue Freiheit wird auf Gefühlsebene bewertet

Handlungen und Reaktionen werden durch persönliche Erfahrungen und Überzeugungen konditioniert. Sie lassen sich nur langsam verändern. Das Bild des auf das Ausführen der komplexen Fahraufgabe konzentrierten, verantwortungsbewussten Autofahrers haben fast alle von frühester Kindheit an vor Augen. Daran hat sich nichts Grundlegendes verändert, außer, dass nach und nach gewisse Teilaspekte dieser Fahraufgabe durch Automatisierung erleichtert werden. Dem gegenüber ist autonomes Fahren etwas grundlegend anderes und nicht übertragbar auf unser tradiertes Konzept des Autofahrens. Die Technik übernimmt die Fahrzeugführung

komplett, und der Mensch soll sich anderen Aktivitäten zuwenden. Doch weil es bei dieser Zukunftstechnik noch keine Erfahrungswerte geben kann, wird diese neue Freiheit höchst unterschiedlich wahrgenommen und meist auf der Gefühlsebene bewertet.

Eine repräsentative Studie der Bertelsmann Stiftung aus dem Jahr 2017 ergab folgendes Bild: Zwei Drittel der Befragten standen der Technik des autonomen Fahrens grundsätzlich misstrauisch gegenüber, jeder Vierte signalisierte Begeisterung. 61 Prozent der Teilnehmer konnten sich nicht vorstellen, ein selbstfahrendes Auto zu nutzen. Häufigste Gründe dafür waren der Verlust der eigenen Kontrolle über das Auto, die Angst vor Hacker-Angriffen und die Angst vor Unfällen. Ein erstaunliches Ergebnis, wirbt die Autoindustrie doch massiv mit dem Argument, dass es durch autonomes Fahren zu weniger Unfällen kommen soll.

Das Meinungsforschungsinstitut forsa interviewte im Auftrag der CosmosDirekt im letzten Jahr 1.206 Bundesbürger ab 18 Jahren. Die Ergebnisse stimmen tendenziell mit der Bertelsmann-Studie überein, dabei sehen Frauen das autonome Fahren überwiegend skeptischer als Männer. Zudem nimmt die Akzeptanz mit dem Alter ab. Der Aussage „Autonom fahrende

Autos sind ganz besonders sinnvoll zur Unterstützung älterer Menschen“ stimmen 79 Prozent der 18- bis 29-Jährigen zu, aber nur 48 Prozent der Befragten, die 60 Jahre und älter sind.

Auch erste Forschungsergebnisse der Hochschule Kempten zur Frage, ob autonomes Fahren den Stress am Steuer reduzieren wird, liefern wertvolle Erkenntnisse. Allein ein Spurhalteassistent, mit dem in einem Simulator bis Tempo 160 gefahren werden sollte, führte bei allen 50 Probanden zu einem deutlich erhöhten Stress-Level. Als Hauptgründe dafür wurden die persönliche Überwindung zur Abgabe von Kontrolle und die Sorge vor einem Systemversagen genannt. Eine zentrale Erkenntnis aus der Versuchsreihe war dann auch, dass es noch ein langer Weg sei, bis komplett selbstfahrende Autos das nötige Sicherheitsgefühl vermitteln werden.

#### „Ja“, „Nein“, „Vielleicht“

Die Einstellungen zum autonomen Fahren sind letztlich stark mit persönlichen Motiven verwoben. Simon Börner (24) beispielsweise kann sich nicht vorstellen, das Steuer abzugeben. Er wohnt eher ländlich, fährt täglich mit dem Auto zur Arbeit und auch sonst viel und gerne: „Dafür macht mir das Fahren, selber zu schalten und zu lenken, einfach zu

viel Spaß.“ Anders sähe es für ihn aus, wenn er beruflich sehr viel unterwegs wäre. Dann würde er die gewonnene Zeit zur Verringerung des Termindrucks zum Arbeiten nutzen. Privat ist ihm Mobilität mit dem eigenen Auto auch in Zukunft sehr wichtig, und er denkt mit Sorge an ein mögliches Verbot, selber fahren zu dürfen.

Dagegen kann sich Christoph Hartmann (53) das autonome Fahren gut vorstellen. Er wohnt 70 Kilometer von seiner Arbeitsstelle entfernt und verbringt sehr viel Zeit auf der Autobahn. Bereits heute nutzt er eine Vielzahl von Assistenzsystemen im Alltag. Den Komfort genießt er. Er ist optimistisch, dass sich das autonome Fahren durchsetzt: „Wenn alle autonom fahren und sich dann auch alle an die Verkehrsregeln halten, wird das eine gute und entspannte Fahrweise werden – nicht nur im Sinne von Sicherheit, sondern auch, was den Verkehrsfluss angeht.“ Probleme sieht er aber noch im Stadtverkehr, da der viel komplexer sei, was Markierungen oder Schilder angeht, auch wegen des Gegenverkehrs und anderer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Fahrradfahrer. „Hier glaube ich, dass das autonome Fahren zunächst für die Personenbeförderung eine echte Option ist, da es da feste Strecken gibt und oft auch eigene Fahrbahnen für Busse oder Taxis.“



“

Prinzipiell finde ich die technische Entwicklung eher bedenklich, da sich weiterhin alles auf das Auto fokussiert. Das Ziel muss doch sein, weniger Autos auf der Straße zu haben, vor allem in den Innenstädten.

Dr. Maria Wulf-Hundeck (69)

- ▶ Auch Astrid (50) und Horst Schulzki (60) sehen beim autonomen Fahren gerade in der Personenbeförderung einen großen Anreiz, vor allem, was größere Distanzen angeht. „Selbstfahrende Fernbusse wären da ideal“, so Horst Schulzki. „Ich hätte nicht mehr so viel Stress und käme sicher ans Ziel.“ Zudem, findet Schulzki, sei das alles so neu ja gar nicht. Auch im Schienen- und Flugverkehr sei zumindest eine teilautomatisierte Beförderung bereits erprobt und akzeptiert. „Dennoch müsste ich mich mit dem technischen Wandel beim Auto erst einmal vertraut machen“, ergänzt seine Frau Astrid. Aber als Vielfahrerin begrüßt sie die Entwicklung ebenso – wenn auch mit der Einschränkung, nicht mehr spontan in das Führen des Fahrzeugs eingreifen zu wollen. „Dafür würde mir einfach die notwendige Aufmerksamkeit fehlen.“

Dr. Maria Wulf-Hundeck (69) steht autonom fahrenden Autos generell eher skeptisch gegenüber. Aus umweltpolitischen Gründen hinterfragt sie grundsätzlich die ungebrochene Fokussierung auf das Auto. Vor allem im Stadtverkehr sieht sie autonome Fahrzeuge nicht als Lösung, sondern eher als Teil des Problems. Gerade wenn individuelle Fahrten dadurch nahezu unbegrenzt verfügbar werden,

könnte dies zu einer Schwächung des öffentlichen Nahverkehrs und dadurch tendenziell zu noch volleren Straßen führen. „Das Ziel muss doch sein, weniger Autos auf der Straße zu haben, vor allem in den Innenstädten“, sagt Wulf-Hundeck. Die Technik selbst wird ihrer Meinung nach für den Menschen immer weniger beherrschbar: „Je höher die Technik entwickelt ist, desto mehr hinterfrage ich, ob der Mensch damit überhaupt noch kompatibel ist. Ist er dann noch in der Lage, einzugreifen, wenn er keine Übung bzw. Fahrpraxis mehr hat?“

#### Diskussion ist zu technikgetrieben

Aus technischer Sicht ist das autonome Fahren nicht eine Frage des Ob, sondern nur des Wann. Argumente wie maximale Sicherheit und Komfort, aber auch barrierefreie Mobilität für alle und eine produktivere Nutzung der Fahrzeit werden dazu immer wieder ins Feld geführt. Ohne Frage sind all diese Ziele gesellschaftlich und zumeist auch persönlich erstrebenswert, aber sie fordern einen hohen Preis. Ganz zu schweigen von den monetären Aufwendungen in Milliardenhöhe für die Entwicklung der Technik und die Bereitstellung der dafür notwendigen Infrastruktur muss die Bevölkerung als Ganzes doch den Transformationsprozess mittragen.



“

Wenn alle autonom fahren und sich dann auch alle an die Verkehrsregeln halten, wird das eine gute und entspannte Fahrweise werden – nicht nur im Sinne von Sicherheit, sondern auch, was den Verkehrsfluss angeht.

Christoph Hartmann (53)

“

Selbstfahrende Fernbusse wären ideal. Ich hätte nicht mehr so viel Stress und käme sicher ans Ziel.

**Horst Schulzki (60)**



Ungeklärte haftungsrechtliche Fragen müssen in Konformität mit unserem Rechtssystem beantwortet werden, und auch die Versicherer müssen neue Konzepte entwickeln. Gleichzeitig wird es durch den über viele Jahre unvermeidlichen Mischverkehr aller Automatisierungsstufen bis hin zum autonomen Fahren höchstwahrscheinlich Spannungen auf den Straßen geben. Die Versicherungsbranche wird ohne Zweifel mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Dennoch: Bis auf Weiteres wird die Kraftfahrtversicherung nicht obsolet werden.

Das autonome Fahren stellt einen Paradigmenwechsel dar, der fundamentale Veränderungen in den Rahmenbedingungen erfordert. Doch die Diskussion darüber ist aktuell zu technikgetrieben und räumt den Emotionen der Menschen bisher praktisch keinen Raum ein. Das könnte sich als fataler Fehler für die Akzeptanz der Technik erweisen. Denn auch wenn das Realisieren eines Straßenverkehrs mit vollautonomen Fahrzeugen derzeit noch nicht absehbar ist: Das Einbinden der Akzeptanz-Thematik in die Debatte ist zwingend notwendig. Und für die Akzeptanz des autonomen Fahrens wird zunächst die emotionale Ebene der Menschen gewonnen werden müssen, um im zweiten Schritt durch schlüssige Argumente auch die rationale Ebene zu erreichen. ■

“

Ich müsste mich mit dem technischen Wandel beim Auto erst einmal vertraut machen. Spontan eingreifen müssen in das Führen des Fahrzeugs möchte ich persönlich dann aber nicht. Dafür würde mir einfach die notwendige Aufmerksamkeit fehlen.

**Astrid Schulzki (50)**



Weitere Aspekte rund ums autonome Fahren finden Sie [hier](#).