

Wir schaffen das, wir Autonomen

Guido Bellberg

Die blinde Technikgläubigkeit (auch von technikfeindlichen Menschen), wenn es um das autonome Fahren geht, ist erstaunlich. Dabei funktionieren unsere heutigen Autos noch nicht einmal fehlerfrei.



Foto: Diane Collins und Jordan Hollender/Gettyimages Können bei autonomen Autos bald auch Hunde hintern Steuer sitzen?

Ein Argument, das angeblich für das autonome Fahren spricht, ist, dass durch die heiß ersehnten Roboterautos am Ende die allgemeine Geschwindigkeit auf unseren Straßen nicht etwa auf die Fahrstufe "Benebelte Valiumschnecke" herabsinken wird, sondern – ganz im Gegenteil – sogar ansteigt.

Die Gleichung dazu ist in etwa so naiv wie ein japanisches Einhorn und geht ungefähr so: Autonomes Fahren ist zügiger, weil die Roboterautos immer die bestmögliche Geschwindigkeit fahren, den perfekten Abstand einhalten und unnötiges Bremsen vermeiden.

Dadurch gehören Staus und Unfälle der Vergangenheit an. Außerdem sinkt der Benzinverbrauch, es gibt endlich wieder Eisbären im Ruhrgebiet, und die Welt blickt mit feuchten Augen auf uns deutsche Musterschüler.

Aber natürlich ist das "Argument" auch deswegen so lustig, weil es am leidenschaftlichsten von Menschen vorgetragen wird, die ansonsten doch eher, sagen wir, wenig technikaffin sind, und sich lieber mit Homöopathie und Verschwörungstheorien beschäftigen.



Kurz erklärt

Wie funktioniert das autonome Fahren?

Nur wenn es um die sonst so bösen und auf keinen Fall vertrauenswürdigen Roboter und Computer im Auto geht, da machen sie gerne eine Ausnahme. Warum? Nun, weil Autofahrer in ihren Augen noch schlimmer sind als Terminatoren oder Hollywood.

Die automobilen Seligmachung soll also ausgerechnet von der Industrie erfolgen, deren Vertreter man ansonsten am liebsten auf den Mond schießen

würde, wenn man denn wüsste, wie eine Rakete funktioniert.

Dabei ist jedem, der älter als acht Jahre ist, eines meist klar: Nichts funktioniert so, wie es einem versprochen wird. Und schon gar nicht so, wie es in Werbebroschüre, Polit-Talk oder Powerpoint-Präsentation angepriesen wird.

Im echten Leben sind sogar simpelste Techniken fast nie vollkommen zufriedenstellend, und selbst einfachste Prozesse sind in der späteren Umsetzung kaum durchdacht.

Das fängt bei Rückwärtspiepern an, die immer und ohne Ausnahme vier Kilometer zu früh piepen oder erst einen Millimeter vor der Betonmauer, und hört beim digitalen Radio während der Fahrt und dauerleuchtenden Abstandswarnern in den Außenspiegel noch lange nicht auf.

Bevormundende Logik

Ich folge also lieber einer ganz einfachen Logik: Wenn Ingenieure und Industrie es im Jahre 2016 nicht einmal schaffen, simpelste Funktionen zufriedenstellend zu implementieren, werden sie an dem vergleichsweise komplexen autonomen Fahrzeugen schneller scheitern, als man "heiße Kartoffel" sagen kann.

Lassen Sie mich als Beispiel einen Blick auf ein gerade mal zwei oder drei Jahre altes deutsches Auto werfen, das mir privat zur Verfügung gestellt wurde. Vertreter dieses Modells sieht man täglich mehrmals auf der Straße, und es hat sich offensichtlich sehr gut verkauft. Der Hersteller wirbt mit technischer Kompetenz, aber schon nach 20 Sekunden fragt man sich, warum eigentlich?

So gibt es zum Beispiel eine Heckklappe, die automatisch öffnet und schließt – in irgendeiner Feenwelt jedenfalls. Hier unten auf der Erde stellt sich aber schnell die Frage, warum man die Heckklappe zwar mit der Fernbedienung öffnen, aber nicht wieder schließen kann. Dazu ist dann ein Knopf in der Heckklappe selbst vorgesehen. Verstehe.



Autonomes Fahren

Der Bus der Zukunft fährt (fast) alleine

Beispiel zwei: Schalte ich das Radio aus, weil mir die Musik zu gut und die Moderatoren zu witzig sind, so schaltet es sich zu Beginn der nächsten Fahrt einfach wieder an. Leise zwar, aber hörbar.

Offensichtlich hat der zuständige Mensch entweder nicht verstanden, was ein Ausschaltknopf ist, oder aber er hat besserwisserisch irgendeine bevormundende Logik eingebaut, die meinen Wunsch nach

Stille einfach nicht respektiert.

Die Sitze sind ebenso inkonsequent: Die Lordosenstütze funktioniert zwar elektrisch, aber nicht etwa das Einstellen der Sitzhöhe. Dazu muss man den Sitz manuell hinauf- oder eben herunterkurbeln, wozu man an einem großen Plastikhebel herumwürgt. Wenn man, wie ich, beim Einsteigen diverse Schalter an der Seite des Sitzes erspäht hat, wird einem das natürlich erst klar, wenn man schon sitzt.

Alles nicht wirklich schlimm, aber ich denke, die generelle Richtung ist klar: Selbst bei Fahrzeugen eines deutschen, durchaus gut angesehenen Herstellers sucht man Logik, Konsequenz und Durchdachtheit oft vergebens.

Es stellt sich also die Frage, ob wir denselben Menschen, die heute unsere nicht immer konsequenten Autos bauen, wirklich zutrauen, unsere Welt mit noch mehr Komplexität, Computern und Manpower zu einem besseren Ort zu machen.

Ich jedenfalls glaube keine Sekunde daran, dass der Verkehr in 40 Jahren besser fließt als heute, Roboter hin oder her.