

Kommentar: Das selbstfahrende Auto allein ist keine Mobilitätsrevolution

von bb - Freitag, 27. Januar 2017

https://www.pd-f.de/2017/01/27/kommentar-das-selbstfahrende-auto-allein-ist-keine-mobilitaetsrevolution_11146



[pd-f/tg] Der Weg in die „automobile Zukunft“ scheint frei. Die Bundesregierung hat am 25. Januar 2017 erstmals ein Gesetz für die Regelung von selbstfahrenden Autos auf den Weg gebracht. Kern ist die rechtliche Gleichstellung von menschlichem Fahrer und Computer. Der Bundesverkehrsminister jubiliert und spricht von der „größten Mobilitätsrevolution seit der Erfindung des Automobils“. Die Euphorie des Herrn Dobrindt in allen Ehren, aber hier argumentiert der Minister sehr einseitig. Auch wenn Blicke in die USA aufgrund des neuen Präsidenten momentan eher angsterfüllt sind, lohnt sich in diesem Punkt doch einmal eine Betrachtung über Entwicklungen im Land der „unbegrenzten Möglichkeiten“.

Auto-Mobil zu gefährlich für Radfahrer

Dem Taxiunternehmen Uber, bekanntlich ein Vorreiter und Verfechter des autonomen Fahrens, werden seit Dezember 2016 Testfahrten selbststeuernder Fahrzeuge in San Francisco behördlich verboten und die Autos als „nicht verkehrstauglich“ bezeichnet. Begründung: Die selbstfahrenden Mobile überqueren beim Abbiegen illegal die extra angelegten Fahrradspuren, was Radfahrer gefährdet und zu schweren oder gar tödlichen Unfällen führen kann. Bereits im Vorfeld der Testfahrten wurden von amerikanischen Fahrradlobbyisten Stimmen laut, dass selbstfahrende Autos bei Dunkelheit noch keine Radfahrer erkennen können. Die unterschiedlichen Farben und Formen von Rädern und Fahrern erschweren zusätzlich eine richtige Erfassung und Einordnung durch die Sensorik. Hinzu kommt, dass Radfahrer bekanntlich Spur- und Richtungswechsel per Handzeichen visualisieren – für manch sensorengesteuertes System ein nicht nachvollziehbarer Vorgang.

Google stellt Autoprojekt ein

Eine Lösung kam von Google, das in sein selbstfahrendes Auto eine 360-Grad-Kamera einbaute. Diese erfasse Bewegungen von Radfahrern und Fußgängern, was zu einem sicheren Miteinander führen sollte. Alle Tests verliefen reibungslos. Jedoch stellte Google das eigene Autoprojekt im Dezember 2016 nach sieben Jahren kostenintensiver Entwicklung ein. Die Forschung wurde in das neu gegründete Unternehmen Waymo verlagert. Fast zeitgleich kündigte Apple an, sich stärker für autonomes Fahren zu engagieren – ohne sich dabei konkret zu einem selbstfahrenden Auto zu bekennen. Wie US-amerikanische Medien berichten, seien die „herkömmlichen“ Autobauer deshalb zurückhaltend, sich dem kostenintensiven Thema stärker zu widmen. Auch weil viele Autofahrer skeptisch gegenüber den Fahrzeugen bleiben. Branchenkenner gehen eh davon aus, dass selbstfahrende Fahrzeuge in wenigen Jahren nur auf Autobahnen unterwegs sind. Da gibt es zumindest keine störenden Radfahrer.

Eine Mobilitätsrevolution findet deshalb nicht irgendwann durch selbstfahrende Autos statt, sondern ist bereits jetzt in allen Städten zu beobachten. Noch nie hatten Menschen so viele Möglichkeiten bei der Wahl ihres Verkehrsmittels. Auto, Zug, U-Bahn, Straßenbahn, Bus und das schnellste auf Kurzstrecken: das Fahrrad. Herr Dobrindt, jetzt ist die Zeit gekommen, sinnvolle Verkehrskonzepte unter Berücksichtigung ALLER dieser Verkehrsteilnehmer zu beschließen. Dann haben wir eine wirkliche Mobilitätsrevolution.

Thomas Geisler

[Express-Bildauswahl \(3 Bilder\)](#)

[Bildauswahl zum Thema \(19 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Ein Plädoyer fürs Thema Fahrrad](#)

[200 Jahre Fahrrad: Karl Drais – der Beschleuniger des Individualverkehrs](#)

[Boxenstopp: Wer hat's gesagt – Fahrrad- oder Autofahrer?](#)

[200 Jahre Fahrrad: Radinfrastruktur hängt in Deutschland hinterher](#)

[Infrastruktur: „Einfach nur ein paar Radwege helfen nicht weiter“](#)

[Der Radfahrer als Wähler: Stimmen fürs Fahrrad](#)

Passendes Bildmaterial

