

Computer am Steuer, ungeheuer

[...] Die Geisterhand sitzt oben auf dem Autodach, eingezwängt in eine Büchse aus Metall. Das Konstrukt sieht seltsam aus – wie eine fahrende Kaffeemühle. Tatsächlich aber handelt es sich um ein Hightech-System, das den Straßenverkehr revolutionieren könnte: Die Metallbüchse soll Autos ohne Fahrer ans Ziel bringen, vorbei an Staus und Unfallstellen, sicher, pünktlich, spritsparend. Wie von Geisterhand geführt. Das „autonome Auto“, wie es in Fachkreisen genannt wird, klingt nach Science Fiction, doch auf den Straßen von Nevada ist es schon Realität. Seit ein paar Wochen dürfen die Bordcomputer dort das Steuer übernehmen, nicht nur auf einer Teststrecke, sondern im normalen Berufsverkehr. Der Führerschein für die Geisterhand ist ein Novum in der amerikanischen Verkehrsgeschichte. Einzige Bedingung der Behörden Nevadas ist die Präsenz eines menschlichen Beifahrers, der einspringen soll, falls die Systeme verrückt spielen. Ein Tritt auf die Bremse oder die Bewegung des Lenkrads genügen, um den Autopiloten auszuscha-

alten. Hinter dem Projekt stehen Ingenieure aus dem Hause Google, allen voran der deutsche Computerwissenschaftler Sebastian Thrun. Als 18-Jähriger verlor Thrun seinen besten Freund bei einem Autounfall. Er entschloss sich, den Rest seines Lebens darauf zu verwenden, gegen den tödlichen Alltag auf den Straßen anzukämpfen. Thrun studierte in Hildesheim und Bonn, dann wanderte er nach Kalifornien aus. Dort lehrt er an der Universität Stanford und widmet sich als Google-Fellow den Forschungsarbeiten am autonomen Auto. Acht Prototypen aus den Laboratorien des Technologiekonzerns haben nun in Nevada eine Zulassung erhalten. Sechs Toyota Prius, ein Audi TT und ein Lexus RX 450h. In allen Fahrzeugen übernehmen Lasersysteme und GPS Ortung die Rolle der menschlichen Sinnesorgane. Computerprogramme verarbeiten die Datenströme und lenken die Google-Mobile durch den Wüstenstaat. [...]

Sogar ein eigenes Kennzeichen für die autonomen Autos gibt es in Nevada schon. Eine liegende Acht, das Symbol für Unendlichkeit, auf einem roten Hintergrund, dazu der Schriftzug: „Autonomous Vehicle“. Bruce Breslow, der Chef von Nevadas Zulassungsbehörde, findet das Unendlichkeitssymbol würde am besten passen zum „Auto der Zukunft“. Aber macht sie wirklich das Auto der Zukunft aus, die auf dem Dach aufmontierte Geisterhand? Es ist kaum vorstellbar, dass Autokäufer in ein paar Jahren bereit wären, auf computergesteuerte Autos umzusteigen. Viele Menschen beschleicht ein

ungutes Gefühl, wenn die eigene Möglichkeit zur Kontrolle der versprochenen Sicherheit eines IT-Systems geopfert wird. Und selbstverständlich verlöre Autofahren die emotionale Qualität, auf die Konzerne in ihrer aufwendig
40 produzierten Werbung so gerne abheben.

Solche Fragen beschäftigen Thrun nicht. Für ihn geht es vor allem um eines: die Sicherheit. Im Autoland Amerika sterben jedes Jahr 30 000 Menschen im Straßenverkehr. Und menschliches Versagen ist mit großem Abstand die
45 Unfallursache Nummer eins. [...] Die Akzeptanzprobleme sind [jedoch]

gewaltig. Menschen vertrauen eben lieber ihren eigenen Fähigkeiten; das Gefühl, sich einem Computersystem auszuliefern, schürt hingegen Angst. [...] Eine vielleicht noch wichtigere Hürde für die Einführung der neuen Technologie als die psychologischen Vorbehalte gegen Computer ist der Einwand, dass führerlose Fahrzeuge im Straßenverkehr enorme Verwirrung
50 stiften würden. Beispielsweise an Kreuzungen, an denen Menschen ihr Fahrverhalten oftmals nach Zeichen anderer Fahrer richten.

Sie geben einander Signale, eine Handbewegung, ein Blick in die Augen reicht zur Verständigung. Menschen wissen, wie sich andere Menschen orientieren. Was in einem Computer vor sich geht, wissen sie nicht. Dieses Problem ließe
55 sich nur lösen, wenn alle Autos auf Autopilot umstellen würden – was einstweilen noch vollkommen unrealistisch erscheint. Doch vielleicht werden die Vorteile autonomer Verkehrsmittel die Skeptiker irgendwann überzeugen, schließlich gehen sie über den Sicherheitsaspekt hinaus. Computersysteme im Auto dienen schließlich auch dem Umweltschutz. Die Programme lassen
60 sich so einstellen, dass sie den Spritverbrauch minimieren. Anders als mancher menschlicher Fahrer haben die Bordcomputer keine Freude an heulenden Motoren und quietschenden Reifen. Und auch darum geht es: um verlorene Zeit. Staus sind eine massive Produktivitätsbremse in modernen Volkswirtschaften. Stunden, die für die Arbeit genutzt werden können,
65 verstreichen mit stumpfsinnigem Warten, wenn mal wieder eine Unfallstelle die Autobahn blockiert.

[...] Zwar sind die Aussichten gering, dass das autonome Google-Mobil demnächst in Serienproduktion ginge. Der Computerkonzern kann aber darauf hoffen, Technologien und Patente an Autohersteller zu verkaufen.

70

From: Moritz Koch, „Computer am Steuer, ungeheuer“, in: Süddeutsche Zeitung, 11.06.2012, p. 41 (abridged)