

Ab 2020 sollen Roboter-Taxis rollen

Der Senat plant in Zusammenarbeit mit der VW-Tochter Moia den selbstfahrenden öffentlichen Verkehr. Für Kritikerinnen und Kritiker bleiben viele Fragen offen



In Kenia gang und gebe: Sammeltaxi
Foto: Stephen Morrison/dpa

Leif Gütschow

Dem Science-Fiction-Film „Total Recall“ von 1990 will der Regisseur Arnold Schwarzenegger den Held Douglas Quaid durch einen selbstfahrenden Taxi von seinen Verfolgern flüchten. In dem vermeintlich einfachen Beauftrag, endlich loszufahren, verweigert das Fahrzeug nicht und verfährt nach dem Ziel der Fahrt. Der selbstsüchtige Quaid muss die steuernden Androiden herbeirufen, um die Kontrolle des Fahrzeug zu gewinnen. In knapp 30 Jahre später ist das selbstfahrende Fahrzeug nicht mehr reine Fiktion: Die Tochter Moia will in Kooperation mit der Hochbahn den öffentlichen Verkehr in Hamburg über Pilotprojekte angehen. Noch dieses Jahr soll es die ersten Testläufe für Elektro-Taxis geben, die auf sechs Fahrgästen ausgelegt sind. Zunächst sollen die Busse noch ohne Passagiere und mit einem Fahrer, im Notfall eingreifen können.

folgt Hamburg das Ziel, autonomes Fahren bis 2030 „großflächig, und mindestens auf dem Hauptverkehrsstraßennetz zu ermöglichen“. Sicherer, effizienter und sauberer solle der Verkehr durch die autonomen Fahrzeuge werden. Ab 2020 sollen die ersten Busse vollständig autonom fahren. Das vom Bund und der Hochbahn getragene Projekt „Heat“ (Hamburg Electric Autonomous Transportation) stößt jedoch auf Kritik. Helke Sudmann von den Linken spricht mit Blick auf den 2021 in Hamburg stattfindenden ITS-Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme von „vermeintlichen Leuchttürmen“. Sudmann befürchtet einen Parallelverkehr, der mit vielen Autos nur wenigen Fahrgästen Raum biete. „Es sollte endlich eine breite öffentliche Diskussion über Sinn und Unsinn dieser Maßnahme geben“, findet sie. Auch der Hamburger ADAC-Sprecher Christian Hieff hält die Pläne für nicht ausgereift: „Da werden noch Jahrzehnte

etabliert ist“, sagt Hieff. Dass ab 2020 die ersten Busse vollständig autonom fahren, ist für Hieff schlichtweg „unmöglich“. Schon die Frage der Haftung nach einem Unfall der selbstfahrenden Autos sei noch ungeklärt. Darüber hinaus, warnt Hieff, seien ethisch-moralische Grundprobleme nicht gelöst. Ein Mensch handle im Gegensatz zur Maschine am Steuer intuitiv. Damit zusammen hänge die Frage, wann der Mensch sich selbst oder doch andere in einer brenzligen Verkehrssituation in Gefahr bringe: „Welcher Algorithmus entscheidet das?“ Hier würden nicht weniger als „die Kernfragen des Menschseins“ berührt. Christoph Ziegenmeyer, Sprecher der VW-Tochter Moia, hält sich hier bedeckt. Welche Fragen vor dem autonomen Verkehr geklärt werden müssten, könne er derzeit noch nicht beantworten. Sicher aber sei, dass das Projekt in Hamburg ausschließlich mit ausgebildeten Fahrern gestartet werde. Diese „bilden einen wichtigen Teil unseres Serviceversprechens“, sagt Ziegenmeyer. Entsprechend werde viel Wert auf Auswahl und Schulung der Fahrer gelegt, denn diese würden im Konzept „noch längere Zeit eine zentrale Rolle“ spielen. Behördensprecherin Meinecke erwartet, dass die Akzeptanz für den autonomen Verkehr mit der Erfahrung der Bürgerinnen und Bürger wachsen wird. Dafür müsse man transparent, „und nicht mit Angst arbeiten“. Deshalb werde es schon bald Informationsveranstaltungen zu den Planungen geben, kündigt Me-

Die Selbstfahrer
Ab Herbst 2018 sollen die ersten Elektro-Busse noch mit Fahrer und ohne Passagiere getestet werden.
Die erste vollständig autonome Fahrt ist ab 2020 geplant
Bis 2030 soll das automatisierte Fahren im Stadtgebiet etabliert sein.

heute in hamburg

„Ich empfinde mich als Kosmopolit“

Interview Liyang Zhao

Dialogreihe „Bridging the Gap“: 20 bis 22 Uhr, Bucerius Kunst Forum, Rathausmarkt 2

taz: Herr Friedman, sind Sie ein Weltbürger?
Michel Friedman: Ich empfinde mich als Kosmopolit. Ich bin weltoffen. In meiner Biografie sind unterschiedlichste Kulturen verankert. Meine Eltern kamen aus Polen, ich bin in Paris geboren und lebe in Deutschland. Ich kann mich nicht nur mit einem Land identifizieren. Ich empfinde das Leben in Grenzen als eine wertvolle Lebenschance.
Was macht den Weltbürger aus?
Es ist Zufall, an welchem Ort ein Mensch geboren ist. Und der Mensch ist ein wanderndes Lebewesen. Grenzen sind auf dünnstem Eis konstruiert. Der Weltbürger dekonstruiert sie. Er steht der Welt offen gegenüber.
Warum entstehen Gegenbewegungen wie national-populistische Parteien und Proteste?
Hinter der ursprünglichen Idee der Nationen steckte eine Hoffnung auf bessere Lebensbedingungen, dass man sich besser gegen Feinde wehren kann und Dinge leichter in einer Gemeinschaft zu organisieren sind. Allerdings war die Idee der Nation schon immer auch auf Abgrenzung ausgelegt. In manchen EU-Mitgliedsstaaten wie Polen oder Ungarn sind Rassismus und Nationalismus sogar in der Regierung verankert.
Widerspricht das der europäischen Idee?
Ja, die reine Betrachtung der Nation ist kontraproduktiv, sie bringt keine Lösungsansätze. Einbeziehung statt Ausgrenzung, Kooperation statt Konfrontation, das ist die Lösung. Wenn wir diesen Zivilisationsprung nicht schaffen, werden die Kriege, die Armut und das Elend auf der Welt nicht weniger. Wir müssen über den Tellerrand hinaus schauen.
Ist der Brexit ein Zeichen für ein stärkeres Nationalgefühl?
Nein, er zeigt bloß eine Momentaufnahme, die durch Emotionen und die aktuelle Politik beeinflusst war. Das hat allerdings dramatische Konsequenzen. Sich nur als Nation zu identifizieren, bedeutet Isolation. Als Mitglied der EU gibt man keine Identität auf, sondern es kommt eine hinzu. Der Brexit will sagen, dass nichts dominanter ist als Großbritannien. Das ist ein Fehler. Konfrontation statt Kooperation ist ein Rückschritt.
Was soll die Gesprächsreihe „Bridging the Gap“ erreichen?
Brücken bauen, man muss keine Identität aufgeben. Staaten sollten sich mit ihren Interessen nicht isolieren. Mehr Austausch und Permeabilität bilden die Zukunft. Das zu schaffen ist unsere Aufgabe.



Foto: privat

Michel Friedman, 62, Jurist, CDU-Politiker, Publizist, Fernsehmoderator und Direktor des Centers for Applied European Studies.