

Noch ist autonomes Fahren „Pionierarbeit“

Auswertung von erster Fahrt: Arbeitskreis sieht viel Potenzial und Nachholbedarf · Weitere Fahrt im öffentlichen Raum geplant

Von Begeisterung bis Skepsis: Nach dem Testlauf eines autonom fahrenden Elektrobusses zieht der zuständige Arbeitskreis ein durchwachses Fazit.

Fortsetzung von Seite 1
von Ina Tannert

Marburg. Im Dezember fuhr der Test-Bus samt Begleitperson eine Woche lang auf dem Betriebsgelände der Pharmaserv GmbH – eine Premiere für das autonome Fahren in Marburg.

Während der einwöchigen Testphase auf der rund einen Kilometer langen Teststrecke führte eine Gruppe von Studenten und Mitarbeitern der Philipps Universität, rund um Dozent Dr. Thomas Clauß, eine groß angelegte Befragung der freiwilligen Fahrgäste durch. Ziel war, die Akzeptanz des autonomen Fahrens auszuloten. Insgesamt wurden 143 Fahrgäste innerhalb von fünf Tagen per Fragebogen zu ihren Eindrücken, Bedenken und Emotionen während der Fahrt befragt. Priorität hatten dabei persönliche Aussagen über den Grad der Entspannung, Spaß oder Angst während der Fahrt.

Das Ergebnis stellte Doktorand Sebastian Döppe dem Arbeitskreis anhand zahlreicher Grafiken vor. Sein Fazit: „Die Fahrt wurde sehr positiv angenommen, Angst war kein Thema, die Probanden hatten Spaß, die wenigsten fanden es öde oder monoton“, so Döppe. Betrachtet man den emotionalen Teil der Erhebung, zeige sich jedoch „ein differenziertes Bild“. Einerseits zeigten sich so gut wie alle Fahrgäste stolz und „absolut begeistert“, dass Marburg als ein „Pilotstandort“ für die neue Technik ausgewählt wurde. „Man sieht hier eine deutliche Akzeptanz“, so der Referent.

Andererseits äußerten sich manche Probanden kritisch darüber, ob das Autonome Fahren bereits in der Praxis, generell im öffentlichen Verkehr, vorstellbar wäre. Da waren viele „nicht überzeugt“.

Gerade dieser Unterschied von Pro und Contra steche deutlich hervor, in der Praxis sehen die Tester noch „deutliche Hindernisse, es gibt eine gehörige Skepsis – da fehlt vielleicht noch das Vertrauen der Leute in die Technik“, merkte Clauß an. Soll heißen: Autonomes Fahren in Marburg auf beschränktem Raum erhielt eine hohe Zustimmung, eine bundesweite technische Umsetzung dagegen nicht.

Noch nicht, schätzt der Arbeitskreis. Denn eine dermaßen tiefgreifende Umstellung der Mobilität sei kaum von einem auf den anderen Tag umsetzbar. Nicht nur aufgrund der Ablehnung der Öffentlichkeit, sondern auch von technischer Seite her.

Technische Hürden sollen in Zukunft kleiner werden

Über den Stand der Technik und noch bestehende Hürden im Straßenverkehr informierte Stefan Häfner vom „Innovation Lab Mo 14“ der R+V Versicherungen. Er berichtete über andere Feldversuche des autonomen Fahrens, unter anderem am Flughafen Frankfurt. Laut Häfner sei man von einer flächendeckenden Versorgung selbstfahrender Fahrzeuge noch weit entfernt. Dazu seien die technischen Grenzen noch zu groß, „wir müssen da nachbessern, das ist alles noch Pionierarbeit.“ Die Suche nach neuen Erkenntnissen und Erfahrungen liefe dabei auf Hochtouren. Weitere Testfahrten seitens der R+V mit wechselnden Zielgruppen sind bereits geplant. Mittlerweile konnte auch die Zulassung für den öffentlichen Raum erwirkt werden. Auf diesem Level



Oscar Edelmann von der IHK (von links), Stefan Häfner und Verena Reuber von „Mo 14“, Doktorand Sebastian Döppe und Dozent Dr. Thomas Clauß stellten die ersten Auswertungen der Testfahrt vor.

Foto: Ina Tannert

sei Marburg indes noch nicht, auch wenn die Planung und Auswertung des ersten Testlaufs weitergeht.

Generell sei die erste Datenerhebung bereits ziemlich aussagekräftig, jedoch müsse die stets vor einem recht einseitigen Hintergrund bewertet werden: Das Ganze sei „nur eine Momentaufnahme“ in einem recht kurzen Zeitraum und mit einer homogenen Gruppe von Fahrgästen, die zudem freiwillig teilnahmen, relativierte Döppe. Und jene, die von vornherein bereits eine höhere Angst vor der automatisierten Fahrt hatten, trotz Begleitperson, nahmen gar nicht erst teil. Auch das sei bei der Studie zu berücksichtigen, „manche wollten die Kontrolle von vornherein nicht aufgeben“, gab Cornelia Lentge von Pharmaserv zu bedenken.

Diesbezüglich hatte die Forschungsgruppe vorgesorgt und auch jene Mitarbeiter zu ihren

Gründen befragt, die nicht an dem Testlauf teilnehmen wollten. Diese Ergebnisse warten noch auf Auswertung.

Dennoch sei gerade der Standort von allen Teilnehmern als positiv bewertet worden, „von allen Gruppen wird Marburg als Pilotstandort für das autonome Fahren akzeptiert – bei der konkreten Umsetzung gibt es dagegen auch eine ablehnende Haltung“, so Döppes Fazit.

„Wir wünschen uns weitere Testfahrten“

Die IHK möchte das Autonome Fahren in der Universitätsstadt etablieren, arbeitet gemeinsam mit dem Arbeitskreis an einem modernen Mobilitätskonzept für Marburg. Im nächsten Projektschritt möchten die Koordinatoren das autonome Fahren vom Privatgrund in den öffentlichen Verkehrsraum verlagern. „Wir wünschen uns wei-

tere Testfahrten, idealerweise noch dieses Jahr im öffentlichen Raum – aber das ist wohl eher noch utopisch“, schätzte IHK-Referent Thomas Madry.

Wahrscheinlicher sei, dass die nächste Testfahrt erst im kommenden Jahr realisiert werden kann. Wo und in welchem öffentlichen Rahmen stehe noch nicht fest.

Grundsätzlich müsse man das Thema langsam, aber stetig voranbringen. Mit den ersten Erkenntnissen könne man gut arbeiten, „ich finde die Ergebnisse gar nicht so niedrig, sondern sehe sehr positive Zahlen – vor allem bei so einer neuen Technik“, lobte Oscar Edelmann, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Kassel-Marburg. Darauf könne man nun aufbauen, „wir müssen das öffentlich kommunizieren und den nächsten Schritt machen, um uns erst einmal öffentlich zu profilieren.“

HINTERGRUND

In der Befragung der Fahrgäste spielten weitere Kriterien wie Alter, Beruf, Verkehrsgewohnheiten oder Anlass der Fahrt eine Rolle. Daraus ermittelte die Forschungsgruppe weitere Details.

Unter anderem konnte sie die Teilnehmer in drei Gruppen einordnen: die „Enthusiasten“, die „Komfort-Orientierten“ und die „Zweifler“.

Letztere machten nur einen Anteil von 15 Prozent aus, die Enthusiasten waren mit 44 Prozent die größte Gruppe. Daher sei es nicht überraschend, dass hauptsächlich eher neugierige und generell offene Menschen an der ersten Testfahrt teilnahmen. Das müsse im Ergebnis berücksichtigt werden, erklärte Döppe.