Bitte mit Personal

Wer steigt schon gerne in einen Bus ohne Busfahrer ein? Die Psyche der Passagiere ist ein Problem beim autonomen Fahren, aber nicht das einzige

(1) Die gebügelte Uniform, das Auftreten, die betont professionelle Stimme aus dem Bordlautsprecher: Die Crew eines Flugzeugs trägt wesentlich zum Sicherheitsempfinden der Passagiere bei. Alles soll den Eindruck vermitteln: Wir haben es im Griff, liebe Fluggäste, Sie können entspannen. Und falls dennoch ein Hauch von Flugangst aufkeimt, verschafft zumindest dieser Gedanke eine gewisse Beruhigung: Vorne im Cockpit sitzen Menschen, und die wollen genauso wenig abstürzen wie man selbst.

(2) Der Glaube an die Kompetenz anderer Menschen ist, rein technisch gesehen, nicht immer gerechtfertigt: Menschen machen nun mal Fehler. Dennoch ist es Menschen lieber, von anderen Menschen transportiert zu werden als von einer Maschine ohne Überlebensinstinkt. Was über den Wolken gilt, stimmt auch im öffentlichen Nahverkehr. Das hat eine Akzeptanzbefragung der TU Berlin bestätigt. Demnach sinkt das Vertrauen in selbstfahrende Vehikel rapide, wenn kein Personal an Bord ist. Interessanterweise ging es den Passagieren nicht so sehr darum, ob ein Fahrer aus Fleisch und Blut den Bus tatsächlich steuert – solange jemand da ist, der eingreifen kann.

(3) Befragt wurden Fahrgäste im Sommer in Berlin-Tegel, wo einige „hochautomatisierte“ Kleinbusse getestet wurden. Die Zubringer pendelten alle 20 Minuten zwischen Wohngebieten und den örtlichen U- und S-Bahn-Stationen. Ein „Fahrer“ im herkömmlichen Sinne war nicht an Bord, wohl aber ein *ÖPNV*[1)]-Angestellter, der mit tragbarem Joystick im Notfall eingreifen konnte. 96 Prozent der knapp 250 befragten Fahrgäste gaben an, sich sicher zu fühlen, solange das professionelle Personal mit an Bord war. Bei der Vorstellung, in einem Bus ganz ohne Personal unterwegs zu sein – Techniker sprechen vom „vollautomatischen“ Fahren – sank die Akzeptanzrate rapide. Nur knapp die Hälfte der Befragten erklärte, sich auch in einem solchen Szenario sicher zu fühlen.

(4) „**__26__** zeigt, welche technischen und psychologischen Hürden noch genommen werden müssen, bevor die Technologie des komplett autonomen Fahrens von den Menschen angenommen wird“, sagt Wulf-Holger Arndt vom *Zentrum Technik und Gesellschaft* der TU Berlin, der das Projekt leitete. „Es zeigte sich, dass vor allem ältere Menschen noch skeptisch sind.“ 39 Prozent der über 65jährigen Passagiere erklärten, ihr Sicherheitsgefühl sei in diesem Fall „schlecht“ oder „sehr schlecht“.

(5) Immerhin: Diese Akzeptanzwerte liegen höher als bei Befragungen zu autonom fahrenden Privatautos. Doch bis selbstfahrende Busse im *ÖPNV* zur Normalität werden, ist es noch ein weiter Weg – psychologisch wie auch technisch. Die Testfahrzeuge in Berlin-Tegel waren nur mit 15 Kilometer pro Stunde unterwegs. Das anwesende Begleitpersonal mit Joystick musste immer wieder eingreifen. Allerdings nicht wegen einer Gefahrensituation, sondern weil die Busse „übervorsichtig“ reagierten, wie Projektleiter Arndt es nennt: Bei starkem Regen und verringerter Sicht verweigerte der autonome Bus die Weiterfahrt.

Süddeutsche Zeitung, 11/12 februari 2023

noot 1 *ÖPNV*: Öffentlicher Personennahverkehr (in het Nederlands: OV)