

FahrSchulPraxis Januar 2015 - Ausgewählte Artikel dieser Ausgabe im WWW > mehr ...



[Durch Auswahl eines Links wird unterhalb dieser Auflistung der vollständigen Artikel bzw. weitere Informationen dazu angezeigt:](#)

[02 Inhalt](#)

[03 EDITORIAL: Wer eine Vision hat, der soll zum Arzt gehen ...](#)

[06 Aktuelle News: Modellflut / Mit dem Motorrad auf DU](#)

[08 65 Jahre - der Blick geht nach vorn: Die 200ste Sitzung des Beirats](#)

[10 Mitgliederversammlung: Vorschau – 65. ordentliche Mitgliederversammlung / Referat "Erfolg beginnt im Kopf - die eigenen Potenziale nutzen" - Thomas Baschab](#)

[15 Workshop für angestellte Fahrlehrer](#)

[16 FahrFitnessCheck: Weitere Fahrlehrer gesucht](#)

[18 ASF und FES – Neue Regelungen der Überwachung](#)

[33 Istrien Total 2015 – Kroatien mit Rennstrecke](#)

[34 Alkoholverstöße – Nach jeder Trunkenheitsfahrt MPU?](#)

[52 Gebhard L. Heiler: Fahrlehrer im Jahr 2030 – Die Zukunft wird anders, aber nicht düster sein](#)

[61 Gerichtsurteile: \(2284\) Absicherung der Unfallstelle / \(2283\) Zweifelhafte Führerscheineignung /](#)

[\(2282\) Telefonieren bei automatisch abgeschaltetem Motor / \(2281\) Pkw-Verschleiß bei Leasingfahrzeug /](#)

[\(2280\) Pkw-Betriebsausgaben im Steuerrecht](#)

[Mitglieder des FLVBW finden die FPX als PDF-Datei im Downloadbereich des internen InternetForums...](#)

Gebhard L. Heiler: Fahrlehrer im Jahr 2030 – Die Zukunft wird anders, aber nicht düster sein

© FahrSchulPraxis - Entnommen aus Ausgabe Januar/2015, Seite 6

Ob Fahrlehrer anno 2030 noch gebraucht werden? Diese Frage gewinnt in letzter Zeit – gerade bei jüngeren Kolleginnen und Kollegen – immer mehr an Gewicht.

Das ist angesichts dieser Ende September letzten Jahres durch die Medien gegangenen Nachricht verständlich:

„Googles autonome Autos haben inzwischen eine Million Kilometer zurückgelegt und dürfen ab sofort auf jeder öffentlichen Straße in Kalifornien fahren. Die Fahrzeugbehörde DMV vergab 29 Lizenzen – eine Lizenz gilt für ein Auto. Google erhielt 25 von den 29 Lizenzen. Je zwei Lizenzen gingen an Mercedes und Audi.“

Milliardeninvestition für das Roboterauto

Wenn ein digitaler Gigant wie Google Milliarden Dollar in die Entwicklung des autonomen Automobils investiert, steckt eine wohlerwogene Marktstrategie dahinter. Doch es ist eher unwahrscheinlich, dass Google in Zukunft als Autohersteller auftritt. Google wird vielmehr sein schon weit vorangekommenes System umfassend autonomer Steuerung von Kraftfahrzeugen den herkömmlichen Automobilherstellern andienen wollen. Damit könnte Google aus dem riesigen Volumen der motorisierten Mobilität – vom kleinsten Pkw bis zum dicksten Laster und Omnibus – ungemein wertvolle Daten abgreifen. Ganz nach dem Motto der Company: „Das Ziel von Google ist es, die Informationen der Welt zu organisieren und für alle zu jeder Zeit zugänglich und nutzbar zu machen.“ Unter „alle“ versteht Google nicht zuletzt auch den eigenen Nutzen.

Das autonome Auto kommt!

Daran zweifelt heute kaum noch einer. Die Vorstellung indes, an einem bestimmten Tag dürfe jeder Mensch ohne vorangegangene Ausbildung, Prüfung und Führerschein ein autonomes Auto inbetriebsetzen und losfahren, weil nach der Zieleingabe alles andere ohne menschliches Zutun ablaufe, ist Utopie. Auch die Inbetriebsetzung eines autonomen Autos wird einer vorausgehenden Schulung, Prüfung und Erlaubnis bedürfen.

Rechtliche und ethische Fragen

Bevor sich eine Flotte autonomer Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen tummeln darf, muss eine ganze Reihe rechtlicher Klärungen erfolgen: Wer darf autonome Autos nach welchen Sicherheits-Algorithmen programmieren? Wer ist letztlich verantwortlich, wenn es zum Unfall kommt?

„Autonome Autos entscheiden schnell, aber gewissenlos!“

Vor diesem Hintergrund konstruierten unlängst Roboter-Ethiker folgenden Fall, über den FOCUS und andere Medien berichteten:

„Ein autonom fahrendes Auto mit einem Passagier – in diesem Fall der Befragte – fährt über eine kurvige Bergstraße und nähert sich einem Tunnel. Kurz bevor es in diesen einfährt, springt ein kleines Mädchen auf die Straße. Nun steht die Maschine vor der Wahl: Soll sie das Kind überfahren und so den Passagier

retten? Oder weicht es dem Mädchen aus und stürzt mit seinem Insassen in die Tiefe?“

Die an einer Umfrage zu diesem makabren Szenario Beteiligten antworteten so: „64 Prozent waren für die Weiterfahrt und das Überrollen des Kindes. 36 Prozent würden ein Ausweichen und den eigenen Tod vorziehen. Die Antwort fiel den Teilnehmern offenbar überwiegend leicht. Sowohl die Vertreter der ersten als auch die der zweiten Option mussten zu jeweils rund 50 Prozent nach eigener Aussage nicht lange über ihre Wahl nachdenken. Ernsthafte moralische Schwierigkeiten bereitete sie nur rund einem Viertel der Befragten.“

Fahrlehrer müssen Schritt halten können

Wie man sieht, ruft die ethische Fragestellung nach einem geradezu übermenschlichen Entscheidungs-Algorithmus. Darauf und auf bisher etwa nicht gelöste technische Probleme will ich hier nicht eingehen. Auch nicht darauf, ob die meisten künftigen Autokäufer die „Entmündigung“ durch das autonome Auto einfach hinnehmen werden. Was wir heute in Kalifornien und auch anderswo sehen, ist zweifellos die Zukunft des Automobils, die jedoch nicht wie ein Sturm über uns hereinbricht. Fahrlehrer/innen müssen mit den neuen Entwicklungen Schritt halten können, darauf kommt es jetzt besonders an.

Tiefgreifender Wandel steht bevor

Die fortschreitende digitale Aufrüstung des Autos verlangt einen anwendungsorientierten Lehrer, der sich in der elektronischen Technik auskennt. Er ist es, der den Nutzen, die Pros und Kontras der Fahrerassistenzsysteme dank hohen pädagogischen Geschicks nachhaltig überbringen kann. Er wird dereinst auch der Begleiter zum autonomen Auto sein. Ob man ihn dann noch Fahrlehrer nennen wird, sei dahingestellt. Jedenfalls werden sich seine Aufgaben im Laufe der nächsten 20 Jahre grundlegend ändern. Der Wandel wird rigoros sein, viel tiefgreifender als der vom Kutschen-Fahrlehrer des vorletzten Jahrhunderts zum „Kraftfahrlehrer“ des frühen 20. Jahrhunderts.

Die Weichen für diesen neuen Typus eines „Autolehrers“ müssen jetzt gestellt werden. Das hat Priorität! Dem ist alles andere unterzuordnen, namentlich gewerbepolitische Kopfgeburten.