

# SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDEN AUTOS GEHÖREN?

## AUFGABEN

### 1 Würdest du einsteigen?

Beantworte **kurz** und **spontan**, es gibt kein Richtig oder Falsch.

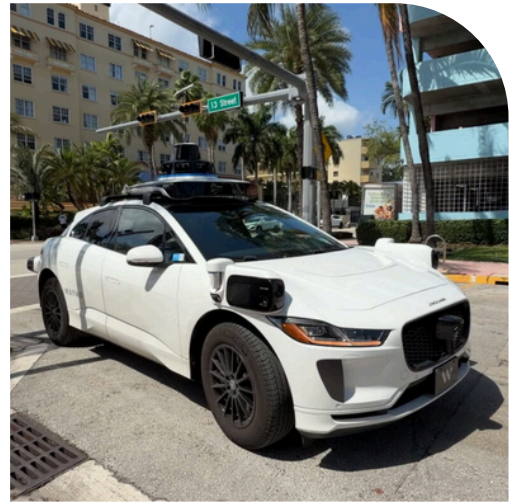
a) In der chinesischen Stadt Wuhan schaffen selbstfahrende Taxis pro Tag bis zu 20 Fahrten – das sind mehr als ein menschlicher Taxifahrer dort im Durchschnitt täglich macht (13,2).

Beschreibe kurz, was diese Zahl bei dir **auslöst** (z. B. Begeisterung, Sorge, Skepsis, Gleichgültigkeit).

b) **Kreuze an:** Würdest du heute in ein selbstfahrendes Auto **einsteigen**?

Ja  Nein  Kommt darauf an

Begründe deine Entscheidung in 2–3 Sätzen.



Bildquelle | Urheber: Takanobu Sawano via AFP | AFP | AFP-Lizenz

a)

---

---

---

b)

---

---

---

## AUFGABEN

### 2 Wie weit ist die Technik?

Scanne den **QR-Code**, lies den **Text** und bearbeite die folgenden Aufgaben.

a) **Nenne drei Städte** in denen selbstfahrende Autos **getestet** werden.

b) **Fasse zusammen**, welche **Faktoren** laut McKinsey darüber entscheiden, ob sich selbstfahrende Autos langfristig **durchsetzen**.

c) **Erkläre** in eigenen Worten, wie **selbstständig** selbstfahrende Autos aktuell bereits unterwegs sind.



**Hintergrund:**  
Was man zum  
Autonomen Fahren  
wissen muss  
(McKinsey &  
Company)

# SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDEN AUTOS GEHÖREN?

a)

---

---

b)

---

---

c)

---

---

---

---

## AUFGABEN

### 3 Vier Sichtweisen auf die Zukunft des Fahrens

Bildet **Vierergruppen** und teilt die vier **Pro-** und **Contra-Perspektiven** untereinander auf. Scanne deinen **QR-Code**, lies den **Text** und **fülle** deine **Tabellenzeile** mithilfe der folgenden Aufgaben aus.

- Fasse zwei bis drei **zentrale Argumente** stichpunktartig zusammen.
- Ordne zu: Worauf **stützt** sich der Autor / die Autorin vor allem? (Fakten/Zahlen, Studien, Werte, Erfahrungen, Vergleiche)
- Erklärt euch gegenseitig eure **Ergebnisse** und **vervollständigt** die **Tabelle**.



**Pro:**  
Letztlich sind Roboter  
bessere Fahrer als  
Menschen  
(Bryan Walsh, Vox)



**Contra:**  
Selbstfahrende Autos  
sind nicht so sicher, wie  
viele glauben  
(David Zipper, Australian  
Financial Review)



**Pro:**  
Selbstfahrende Autos  
können Städte zum  
Besseren verändern  
(Darrell West, Brookings  
Institutions)



**Contra:**  
Durch selbstfahrende  
Autos drohen Fußgänger  
komplett von der Straße  
gedrängt zu werden  
(Adam Tranter, The  
Guardian)

# SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDEN AUTOS GEHÖREN?

Perspektive	Argumente	Worauf stützt sich der Autor / die Autorin?
<p><b>Pro:</b> Letztlich sind Roboter bessere Fahrer als Menschen <i>(Bryan Walsh, Vox)</i></p>		
<p><b>Pro:</b> Selbstfahrende Autos können Städte zum Besseren verändern <i>(Darrell West, Brookings Institutions)</i></p>		
<p><b>Contra:</b> Selbstfahrende Autos sind nicht so sicher, wie viele glauben <i>(David Zipper, Australian Financial Review)</i></p>		
<p><b>Contra:</b> Durch selbstfahrende Autos drohen Fußgänger komplett von der Straße gedrängt zu werden <i>(Adam Tranter, The Guardian)</i></p>		

# SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDE AUTOZ GEHÖREN?

## AUFGABEN

### 4 Wer spricht hier eigentlich?

Lies die **Anmerkungen der Redaktion** zu Autor/ Autorin und zum Medium deiner Perspektive.

- a) *Beschreibe*, **wer** der Autor / die Autorin ist und welchen **beruflichen Hintergrund** er/sie hat.
- b) *Nenne* das **Medium** und seine **politische** oder **inhaltliche Ausrichtung**.
- c) *Überlege*: Welches **Interesse** oder welche **Sichtweise** könnte aufgrund von Beruf, Medium oder Hintergrund eine Rolle spielen?

a)

---

---

---

---

---

b)

---

---

---

---

---

c)

---

---

---

---

---

## AUFGABEN

### 4 Macht der Hintergrund einen Unterschied?

Stellt eure **Ergebnisse** der Aufgaben 4a) und b) in der **Gruppe** kurz vor. Bearbeitet die folgenden Aufgaben und haltet eure Ergebnisse stichpunktartig fest.

- d) *Beurteilt*: Bei welcher Perspektive ist der **Einfluss des Hintergrunds** besonders deutlich? *Begründet* eure Auswahl.
- e) *Diskutiert*: Bedeutet ein erkennbares Interesse automatisch, dass die **Argumente falsch** sind? *Begründet* eure Antwort.



## SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDE AUTOS GEHÖREN?

### LÖSUNG

#### 1 a) Spontane Reaktion

Individuelle Antworten.

- Begeisterung: Beeindruckend, wie effizient die Technik schon arbeitet
- Sorge: Wenn Roboter Menschen ersetzen, gehen Arbeitsplätze verloren
- Skepsis: Eine Stadt sagt noch nichts über den Stand insgesamt; in China gelten möglicherweise andere Standards
- Gleichgültigkeit: Findet weit weg statt, betrifft Deutschland nicht direkt

#### b) Würdest du einsteigen?

Individuelle Antworten

- Ja: Vertrauen in Technik, Neugier auf neue Mobilität, Sicherheitsstatistiken sprechen dafür
- Nein: Misstrauen gegenüber Software, Kontrollverlust, Sorge bei Unfällen

Kommt darauf an: Abhängig von Strecke (Stadt/Land), Tageszeit, Wetter, Erprobungsstand, Begleitperson

#### 2 a) 3 Städte

z.B.: Hamburg, München, Oslo

#### b) Faktoren für die langfristige Durchsetzung

Laut McKinsey entscheiden vor allem zwei Faktoren darüber, ob sich selbstfahrende Autos durchsetzen: Sicherheit und Kosten.

#### c) Wie selbstständig sind selbstfahrende Autos aktuell?

Aktuell werden vor allem Fahrzeuge der Stufe 4 getestet. Sie können in bestimmten Situationen die Fahraufgabe vollständig übernehmen und sich selbstständig in einen sicheren Zustand begeben (zum Beispiel am Straßenrand anhalten) – ein menschliches Eingreifen ist dafür nicht mehr nötig. Vollständig selbstständig in allen Situationen (Stufe 5) sind sie aber noch nicht. Laut McKinsey könnten selbstfahrende Autos der Stufe 4 bis 2030 in großem Umfang kommerziell verfügbar sein.

#### 3 Eine Übersicht der Perspektiven und ihrer Argumente finden Sie in der Tabelle

Perspektive	Argumente	Worauf stützt sich der Autor / die Autorin?
<p><b>Pro:</b> Letztlich sind Roboter bessere Fahrer als Menschen (Bryan Walsh, Vox)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menschen lassen sich ablenken oder fahren in einem Zustand, in dem sie das Auto stehenlassen sollten</li> <li>• Menschliche Gehirne sind der Geschwindigkeit und Komplexität des Fahrens oft nicht gewachsen</li> <li>• Studien deuten an, dass KI-gesteuerte Fahrzeuge zur Sicherheit beitragen</li> </ul>	<p>Vor allem auf Studien (Sicherheitsforschung) und Fakten zu menschlichem Fahrverhalten; ergänzt durch einen wertenden Vergleich ("nach 100 Jahren Mensch am Steuer jemand anderem eine Chance geben")</p>

## SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDEN AUTOS GEHÖREN?

### LÖSUNG

Perspektive	Argumente	Worauf stützt sich der Autor / die Autorin?
<p><b>Pro:</b> Selbstfahrende Autos können Städte zum Besseren verändern (Darrell West, Brookings Institutions)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Unfälle und weniger Autobesitz (vor allem bei jungen Stadtbewohner:innen)</li> <li>• Weniger Staus und geringere Umweltbelastung durch Pkw und Lkw</li> <li>• Frei werdende Flächen (Parkplätze, Tankstellen, Straßen) können für Parks, Rad- und Fußwege oder Freizeitzone genutzt werden</li> </ul>	<p>Vor allem auf Beobachtungen gesellschaftlicher Trends (junge Menschen besitzen weniger Autos) und auf Zukunftsszenarien; weniger auf konkrete Zahlen oder Studien</p>
<p><b>Contra:</b> Selbstfahrende Autos sind nicht so sicher, wie viele glauben (David Zipper, Australian Financial Review)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selbstfahrende Autos können Fehler machen, die Menschen nicht passieren (z. B. beim Stromausfall in San Francisco, als viele Robotaxis Kreuzungen blockierten)</li> <li>• Menschen reagieren in Ausnahmesituationen flexibler</li> <li>• Sicherheitsstudien stammen meist von den Herstellern selbst – die Datenlage ist deshalb nicht unabhängig überprüfbar</li> </ul>	<p>Auf ein konkretes Erfahrungsbeispiel (Stromausfall San Francisco) und auf eine Quellenkritik an bestehenden Studien</p>
<p><b>Contra:</b> Durch selbstfahrende Autos drohen Fußgänger komplett von der Straße gedrängt zu werden (Adam Tranter, The Guardian)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Auto hat Fußgänger:innen schon in der Vergangenheit zu "Bürgern zweiter Klasse" gemacht – das könnte sich mit selbstfahrenden Autos wiederholen</li> <li>• Der öffentliche Raum gehörte ursprünglich allen Menschen, bevor die Autos ihn eingenommen haben</li> <li>• Mit der Förderung autonomer Fahrzeuge lässt sich viel Geld verdienen – Unternehmen könnten versuchen, alles aus dem Weg zu räumen, was ihren Geschäften im Weg steht (z. B. Fußgängerverkehr)</li> </ul>	<p>Vor allem auf historische Vergleiche (öffentlicher Raum früher vs. heute) und auf Werte (Gerechtigkeit, gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums)</p>

#### 4 Pro: Bryan Walsh (Vox)

**a) Autor:** Bryan Walsh ist Senior Editorial Director bei Vox in New York. Dort verantwortet er u. a. die Rubrik "Future Perfect" und schreibt zu Themen wie Klimawandel, Künstliche Intelligenz und globalem Fortschritt. Zuvor war er rund 15 Jahre für das TIME MAGAZINE tätig, u. a. als Auslandskorrespondent. Er hat auch ein Buch über existenzielle Risiken (Klimawandel, Pandemien, KI) geschrieben.

**b) Medium:** Vox ist eine 2014 gegründete US-amerikanische Nachrichtenplattform mit dem Konzept des "erklärenden Journalismus". Laut US-Ratingplattformen wird Vox als politisch links bzw. demokratennah eingeordnet.

**c) Mögliche Interessen/Sichtweisen:** Walsh beschäftigt sich beruflich intensiv mit Zukunfts- und Fortschrittsthemen. Das kann eine grundsätzlich technikoptimistische Haltung begünstigen. Auch die Vox-Rubrik "Future Perfect" ist eher fortschrittsfreundlich ausgerichtet.

## SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDE AUTOS GEHÖREN?

### LÖSUNG

#### 4 Pro: Darrell West (Brookings Institution)

**a) Autor:** Darrell M. West ist Vizepräsident und Direktor des Programms "Governance Studies" an der Brookings Institution in Washington, D.C. Er forscht zu Politik, Technologie und öffentlicher Verwaltung und gilt als einflussreicher Politik- und Technologieforscher.

**b) Medium:** Die Brookings Institution ist eine 1916 gegründete US-amerikanische Denkfabrik (Thinktank) mit Sitz in Washington. Sie gilt als einer der renommiertesten Thinktanks. Allerdings berichtete die New York Times 2014 über größere Spenden aus Katar, die laut Bericht Einfluss auf die Berichterstattung der Brookings Institution genommen hätten.

**c) Mögliche Interessen/Sichtweisen:** Auch renommierte Thinktanks sind nicht automatisch "neutral" – sie werden durch Spenden finanziert, was ihre Schwerpunktsetzung beeinflussen kann. Das Beispiel zeigt, dass auch angesehene Quellen kritisch betrachtet werden sollten.

#### **Contra: David Zipper (Australian Financial Review)**

**a) Autor:** David Zipper ist Visiting Fellow an der Harvard Kennedy School und Senior Fellow bei der MIT Mobility Initiative. Er schreibt als freier Autor und Kolumnist über Verkehr, Städte und Technologie. Zuvor arbeitete er u. a. in der Stadtverwaltung von Washington und New York sowie als Smart-Cities- und Mobility-Manager bei einem Venture-Capital-Fonds.

**b) Medium:** Die Australian Financial Review (AFR) ist die meistgelesene australische Wirtschaftszeitung. Politisch wird sie als mittig-rechts eingeordnet. Herausgeber ist das Medienunternehmen Nine Entertainment.

**c) Mögliche Interessen/Sichtweisen:** Zipper ist Mobilitätsexperte mit Schwerpunkt auf städtischer Mobilität. Seine Skepsis gegenüber rein autobasierten Lösungen passt zu diesem beruflichen Fokus. Dass eine wirtschaftsnahe Zeitung wie die AFR seine kritische Stimme veröffentlicht, ist zudem bemerkenswert.

#### **Contra: Adam Tranter (The Guardian)**

**a) Autor:** Adam Tranter ist Gründer und CEO von Fusion Media Services und Co-Host des Podcasts "Streets Ahead". Besonders relevant: Er war Cycling & Walking Commissioner in den West Midlands und Mitglied eines Beratungsgremiums des britischen Verkehrsministeriums. Beruflich setzt er sich also für Rad- und Fußverkehr ein.

**b) Medium:** The Guardian ist eine traditionsreiche britische Tageszeitung, gegründet 1821, gehört zu den "Big Three" der britischen Zeitungen. Sie gilt als Labour-nah und beschreibt ihre politische Haltung selbst als "Mitte-links".

**c) Mögliche Interessen/Sichtweisen:** Tranters beruflicher Hintergrund macht ihn zu einem klaren Befürworter von Rad- und Fußverkehr. Es ist deshalb wenig überraschend, dass er die Verdrängung von Fußgänger:innen zum zentralen Argument macht. Sein Argument wird dadurch nicht falsch, ist aber erkennbar interessengeleitet.

#### **d) Bei welcher Perspektive ist der Einfluss des Hintergrunds besonders deutlich?**

*Mögliche Antworten:*

- Adam Tranter: Sein beruflicher Hintergrund als Cycling & Walking Commissioner macht direkt verständlich, warum er die Verdrängung von Fußgänger:innen zum Hauptthema macht. Hier ist der Zusammenhang zwischen Beruf und Argumentation am offensichtlichsten.
- Darrell West / Brookings Institution: Hier zeigt sich, dass auch eine als "renommiert" geltende Quelle nicht automatisch unabhängig ist – die Katar-Spenden-Kontroverse macht das deutlich.

#### **e) Bedeutet ein erkennbares Interesse automatisch, dass die Argumente falsch sind?**

Nein. Argumente werden nicht dadurch falsch, dass jemand einen bestimmten Hintergrund oder ein Interesse hat. Auch interessengeleitete Stimmen können sachlich richtige Argumente vorbringen.

Aber: Wenn man den Hintergrund kennt, kann man besser einschätzen,

- warum jemand genau diese Argumente betont und andere nicht,
- ob möglicherweise wichtige andere Aspekte ausgeblendet werden,
- und wie man die Aussagen mit anderen Stimmen abgleichen sollte.

## SOLLTE DIE ZUKUNFT SELBSTFAHRENDEN AUTOS GEHÖREN?

### LÖSUNG

#### 5 Urteil

*Individuelle Antworten*

##### **Beispielhafte Musterantwort Position Pro:**

Meiner Meinung nach sollte die Zukunft den selbstfahrenden Autos gehören, allerdings unter klaren Regeln. Bryan Walsh weist zu Recht darauf hin, dass menschliche Fahrer:innen oft abgelenkt sind oder unter schlechten Bedingungen fahren – Roboter können hier konzentrierter und gleichmäßiger agieren. Auch Darrell Wests Argument überzeugt mich, dass selbstfahrende Autos den öffentlichen Raum entlasten könnten: Wenn weniger Privatautos gebraucht werden, könnten Parkplätze zu Grünflächen oder Radwegen werden.

Das stärkste Gegenargument kommt für mich von David Zipper: Viele Sicherheitsstudien stammen von den Herstellern selbst, was die Datenlage unsicher macht. Das halte ich für berechtigt – aber es spricht meiner Meinung nach nicht gegen die Technik selbst, sondern für eine bessere unabhängige Kontrolle.

Mein Urteil hat sich gegenüber Aufgabe 1 verschoben. Ich war zuerst skeptisch und hätte nicht eingestiegen. Durch die Arbeit mit den Texten sehe ich nun, dass die Frage weniger ist, ob selbstfahrende Autos kommen, sondern unter welchen Bedingungen sie sinnvoll eingesetzt werden können.

##### **Beispielhafte Musterantwort Position Contra:**

Meiner Meinung nach sollte die Zukunft nicht selbstfahrenden Autos gehören – zumindest nicht in der Form, wie sie derzeit entwickelt werden. Adam Tranter macht deutlich, dass der öffentliche Raum nicht den Unternehmen gehören sollte, sondern allen Menschen. Wenn Fußgänger:innen schon durch normale Autos zu "Bürgern zweiter Klasse" geworden sind, droht sich dieses Problem durch selbstfahrende Autos zu verschärfen, weil Unternehmen mit viel Geld dafür sorgen werden, dass ihrer Technik nichts im Weg steht. Auch David Zipper überzeugt mich: Viele Sicherheitsstudien stammen von den Herstellern selbst – das macht die ganzen Versprechen, dass selbstfahrende Autos sicherer seien, fragwürdig.

Das stärkste Gegenargument kommt von Bryan Walsh: Menschen lassen sich ablenken und fahren oft unkonzentriert, weshalb Roboter angeblich sicherer wären. Das halte ich für nachvollziehbar, aber Zipper hat gezeigt, dass auch Maschinen Fehler machen, die Menschen nicht passieren – zum Beispiel beim Stromausfall in San Francisco, als Robotaxis Kreuzungen blockierten. Solange die Datenlage so unsicher ist, finde ich es zu früh, dem Auto das Steuer zu überlassen.

Mein Urteil hat sich gegenüber Aufgabe 1 verstärkt. Ich war schon vorher skeptisch, hätte aber nicht so klar begründen können, warum. Durch die Texte sehe ich jetzt, dass die Frage nicht nur eine Sicherheits-, sondern auch eine Gerechtigkeitsfrage ist: Wem soll der öffentliche Raum gehören?

## EHEGATTENSPLITTING: WEN FÖRDERT DER STAAT?

### LÖSUNG

#### 6 Zusatz

Position „Steuersystem soll Familienmodelle fördern“:

- Familien sind die Grundlage der Gesellschaft – wer Kinder erzieht oder Angehörige pflegt, leistet etwas Wichtiges, das auch steuerlich anerkannt werden sollte.
- Ohne staatliche Förderung bestimmter Lebensformen würden viele Menschen, die unbezahlte Sorgearbeit leisten, finanziell benachteiligt.
- Ehe und Familie haben einen besonderen Verfassungsschutz (Art. 6 GG).

Position „Steuersystem soll allen Lebensentwürfen gleich gerecht werden“:

- In einer pluralistischen Gesellschaft sollte der Staat nicht ein bestimmtes Lebensmodell prämiieren – das benachteiligt alle, die anders leben (Alleinerziehende, unverheiratete Paare, Singles).
- Steuern sollten sich an individueller Leistungsfähigkeit orientieren, nicht am Familienstand.
- Wenn der Staat Familien mit Kindern unterstützen will, sollte er das gezielt tun (Kindergeld, Betreuung) – nicht über den Umweg eines Ehevorteils, von dem auch kinderlose Paare profitieren.