

Ernüchterung statt Euphorie

Autohersteller und Zulieferer dehnen die Zeitpläne fürs autonome Fahren und dämpfen die Erwartungen. Denn die Umsetzung in der Praxis ist weit kniffliger, als die Theorie erwarten lässt.

THOMAS GEIGER
AUTOMOBILWOCHE, 7.1.2020

LAS VEGAS. Die Busse auf dem Strip kommen ohne Fahrer aus und für die Nachtschwärmer gibt es statt schmutziger Uber-Autos saubere Robo-Shuttles. Im Jahr 2020 ist das autonome Fahren zumindest in Las Vegas alltäglich. Die Autobosse und ihre führenden Zulieferer hatten vor einigen Jahren viel mehr versprochen.

Doch offenbar haben sie dabei den Mund zu voll genommen. Zwar laufen all diese Fahrzeugkonzepte in Las Vegas und andernorts tatsächlich längst, und im Silicon Valley haben Mercedes und Bosch gerade einen neuen Fahrdienst mit automatisierten S-Klassen gestartet. Doch über den Prototypenstatus ist der Autopilot noch nicht hinausgekommen.

Die Euphorie weicht zum Beginn des neuen Jahrzehnts der Ernüchterung. Vor dem Jahr 2040 dürften sich computergesteuerte Fahrzeuge auf dem Markt nicht durchsetzen, lautet das Ergebnis einer aktuellen Studie der Deutschen Bank.

Die Industrie gibt sich kleinlaut: „Wir waren ein bisschen blauäugig“, sagt Aaron Jefferson, der ZF-Strategiechef für Elektronik. Er schiebt das autonome Fahren nach den Levels 4 und 5, das den Menschen vollends überflüssig macht, in die entfernte Zukunft. Das liege nicht nur an den hohen technischen Herausforderungen, sondern auch an den

Behörden und ihren Schwierigkeiten bei Genehmigungsverfahren.

Für den Pkw sieht Jefferson für die nächsten Jahre deshalb nur Systeme für das Level 2+, die dem Fahrer mehr Komfort und mehr Sicherheit geben, ihn aber nicht aus der Verantwortung entlassen. „Die werden allerdings immer billiger und finden so mehr Verbreitung“, sagt der ZF-Manager. Er sieht darin zwei Vorteile: „Je mehr Autos ausgestattet sind, desto schneller wächst die Akzeptanz für solche Systeme und desto mehr Daten können wir generieren, mit denen wir lernen und die Technik weiterentwickeln können.“

Ganz aufgeben will Jefferson die Hoffnung fürs völlig autonome Fahren aber trotzdem nicht:

„Während der Weg zum Autopiloten im Pkw länger und verwinkelter ist als erwartet, könnte die Technik in PeopleMovern und Transportern für eng definierte Gebiete deutlich schneller kommen.“

Autonome Lkw

Auch Daimler-Chef Ola Källenius räumte im Gespräch mit der *Automobilwoche* ein, dass die Branche etwas zu optimistisch gewesen ist. Er hat für Mercedes die Prioritäten deshalb bereits geändert: Weil Daimler mehr denn je auf die Rendite schielt und



Autonomer Prototyp im Feldversuch: Die Industrie war zu optimistisch.

die Technologie Milliarden verschlingt, will der neue Chef mit dem autonomen Fahren dort beginnen, wo damit irgendwann auch Geld zu verdienen ist: bei den Nutzfahrzeugen. Actros vor S-Klasse lautet die Devise, selbst wenn die für kommenden Sommer angekündigte Neuaufgabe der S-Klasse natürlich auch auf dem Weg zum autonomen Fahren Benchmark sein und die Grenzen wieder etwas weiter verschieben soll.

Die Hersteller haben allesamt überzogene Erwartungen geschürt und müssen die Kunden nun vertrösten. Wer zum Beispiel vor zwei Jahren in der Hoffnung auf eine baldige Freischaltung den neuen Audi A8 bereits mit seinem Level-3-Assistenten bestellt hat, darf das System noch immer nicht nutzen und dürfte entsprechend enttäuscht sein. Doch Experten wie Matthias Kempf können der Situation sogar etwas Gutes abgewinnen: „Die technischen Her-

ausforderungen können von den Automobilherstellern heute wesentlich besser eingeschätzt werden“, sagt der Berylls-Berater. Außerdem hätten mittlerweile alle namhaften Autohersteller eine Partnerschaft mit einem Technologieunternehmen geschlossen, das die Entwicklung für sie übernimmt. Kempf: „Ab jetzt kann es deshalb mit dem autonomen Fahren wieder nur noch aufwärts gehen. Allerdings mit deutlich mehr Bedacht.“