Ralph Wuttke,
Chefredakteur
Flottenmanagement

Schleichende Revolution

In den nächsten zwanzig Jahren wird sich das Autofahren vermutlich mehr verändern, als uns derzeit bewusst ist. Dabei meine ich nicht das medial herrschende Thema Elektromobilität: Es geht um das autonome Fahren.

Einen kleinen Vorgeschmack auf selbst denkende und lenkende Autos haben wir bereits: Der Spurassistent merkt, wenn wir über eine Linie fahren und piept, vibriert – oder lenkt auch gerne mal dezent gegen. Der Totwinkel-Warner beobachtet den rückwärtigen Verkehr viel besser als wir selbst. Der Notbremsassistent vermeidet Auffahrunfälle, wenn wir selbst einmal unaufmerksam sind, zumindest mindert er die Folgen dramatisch. Und der Parkassistent lenkt uns auf der Ideallinie auch in enge Parklücken. Eine Nummer weiter ist der Stauassistent, welcher mittels Radar und Kamerasystemen das Auto im fließenden Verkehr selbständig abbremst und beschleunigt. Laut der derzeitigen Rechtslage muss der Fahrer allerdings noch lenken.

Es ist jedoch nur noch eine Frage der Zeit, und vor allem der rechtlichen Übereinkunft, bis Kraftfahrzeuge völlig selbstständig auf der Straße fahren (dürfen). Zunächst wohl noch mit einem Fahrer an Bord, der zur Not – oder wenn die Lage für den Computer zu komplex wird – eingreifen kann, später sicher auch ganz alleine.

Ich vermute, die Autobahnen sind zuerst „dran“: Denn hier gibt es lange, eintönige Strecken und wenig Irritationen wie Gegenverkehr oder querende Fußgänger. Geht es nach Mercedes-Benz, die auf der jüngsten IAA Nutzfahrzeuge mit dem „Future Truck“ einen auf der Autobahn komplett autonom fahrenden Lkw vorgestellt haben, wird wohl zunächst der Lieferverkehr automatisiert. Denn der Computer wird niemals müde oder unkonzentriert – viele tödliche Unfälle auf der Autobahn würden sich so vermeiden lassen. Eine Frage bleibt: Wer Schuld ist und bezahlt, wenn es zu einem computergesteuerten Unfall kommt. Ein Fonds, in den die Industrie einzahlt, wäre hier vielleicht eine Idee – oder eine entsprechende gesonderte Pflichtversicherung für autonome Fahrzeuge.

Funktioniert das alles mit Lkw, dürften Pkw – zunächst geschwindigkeitsreguliert für den Stau, später mit höheren Limits – auf der Autobahn folgen, bevor dann der Stadtverkehr an der Reihe ist. Hier warte ich insbesondere auf die automatisierte Parkplatzsuche ohne Fahrer: Dann könnte man einfach am Ort des Termins aussteigen, das Auto sucht sich ganz alleine seinen Parkplatz – und holt den Fahrer später am gewünschten Ort autonom wieder ab. Eine unglaubliche Zeitersparnis für alle Außendienstler.

Wer wird zuerst starten? Die traditionellen Autohersteller, die diese Technologie teilweise schon jetzt beherrschen, Softwarefirmen wie Google oder Logistiker wie Amazon, die die „Hardware Auto“ einfach zukaufen?

Autonom zum Kunden fahrende Autos könnten auch den Carsharern zum Durchbruch verhelfen, weil die Suche nach dem nächstgelegenen Auto sowie der Weg dorthin entfällt. Mobilität auf Abruf ab der Haustür gibt es dann vielleicht sogar gratis, weil während der Fahrt Werbung gezeigt oder ein Umweg über eine Shoppingmall genommen wird. Autonomes Fahren ist vor allem auch die ideale Lösung für eine alternde Gesellschaft, die auf individuelle Mobilität nicht verzichten will.

Ralph Wuttke
Chefredakteur

P.S. *Dieser Ausgabe liegt ein Poster von Ford bei. Dieses kann bei uns unter* ***post@flotte.de*** *kostenfrei nachbestellt werden (solange der Vorrat reicht).*