

11.01.2018 - 13:46 Uhr

Automobilindustrie - Vollautomatisierte Fahrzeuge: Gesetzliche Rahmenbedingungen entscheiden das Rennen der Autohersteller

Zürich/München/Aachen (ots) -

Beim Thema autonomes Fahren sind amerikanische und deutsche Hersteller nach wie vor weltweit führend. Für die Zukunft wird allerdings entscheidend sein, wie die Regierungen der Länder die Rahmenbedingungen für Testflotten und die Serienzulassung von autonomen Fahrzeugen gestalten. Denn bei der Weiterentwicklung der Technologie geht es vor allem um den Fahrzeugtest unter realen Bedingungen. Damit wird dieser Aspekt zu einem wichtigen Kriterium für die Attraktivität eines Standorts. Zu diesem Schluss kommt die neue Ausgabe des "Index Automatisierte Fahrzeuge", für den Roland Berger und die Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen Aachen (fka) regelmässig die Wettbewerbspositionen der relevanten Automobilnationen analysieren.

"Im vergangenen Jahr haben sich die Aktivitäten rund um das Thema automatisiertes Fahren nochmal deutlich verstärkt", erklärt Wolfgang Bernhart, Partner von Roland Berger. "Jetzt liefern sich OEMs, Zulieferer und Technologieunternehmen ein Rennen, wer die ersten hochautomatisierten Fahrzeuge für den Stadtverkehr auf den Markt bringt." Das Angebot an Fahrerassistenz-Funktionen ist seit der letzten Ausgabe des "Index Automatisiertes Fahren" bei fast allen Herstellern gewachsen. Dabei behalten die deutschen OEMs ihre Führungsposition bei: Sie bieten mittlerweile in fast allen Fahrzeugklassen entsprechende Systeme an, während die meisten anderen Hersteller ihr Angebot auf bestimmte Klassen oder spezifische Funktionen beschränken.

"Die Schweiz ist dabei eng involviert, da viele hiesige Technologieunternehmen als Zulieferer wichtige Komponenten beisteuern oder Technologien für die notwendige Ladeinfrastruktur bereitstellen", sagt Sven Siepen, Automotive-Experte und Managing Partner von Roland Berger in Zürich.

Doch entscheidend für den Vorsprung im Rennen um das vollautonome Fahren ist die Entwicklung und Erprobung der Technologie im realen Strassenverkehr. "Die Algorithmen der Fahrzeuge müssen trainiert werden", erläutert Christian Burkard von der fka. "Das kann zwar zu mehr als 95 Prozent in virtuellen Umgebungen erfolgen, doch reale Testflotten sind weiterhin notwendig." Und: "Je früher die Systeme kommerziell in Flotten eingesetzt werden, desto schneller können sie weiterentwickelt werden. Dann entsteht ein sich selbst verstärkender Effekt, der genutzt werden kann, um eine dominierende Marktposition aufzubauen."

Gesetzgebung in den USA unterstützt Führungsrolle des Landes

Besonders erfolgreich in dieser Hinsicht sind die amerikanischen Hersteller, unterstützt durch die regulatorischen Rahmenbedingungen: "Im Gegensatz zu Deutschland und Europa erlauben die gesetzlichen Vorgaben in den USA bereits heute einen kommerziellen Einsatz des hochautomatisierten Fahrens", sagt Bernhart. "Durch unkomplizierte Zulassungsverfahren werden Testflotten möglich, die mehrere hundert Fahrzeuge umfassen - ein Vielfaches gegenüber dem, was in Europa angedacht ist." Daher dürfte ein Grossteil der bereits laufenden oder geplanten Tests in den USA stattfinden, wodurch die dortigen Hersteller ihre führende Position in diesem Technologiefeld weiter ausbauen und die Ansiedlung von Hightech-Unternehmen gefördert werden dürften.

Deutschland werde seine Vorreiterrolle als Technologie- und Wissensträger vorerst weiterhin behalten, prognostizieren die Studienautoren. Das sei jedoch keine Garantie dafür, dass das Land auch bei der hochautomatisierten Mobilität vorne mitspielen werde. "Die Gesetzgebung muss mit der Entwicklung Schritt halten, wenn Deutschland beim Thema automatisiertes Fahren mit den USA auf Augenhöhe bleiben will", warnt fka-Experte Burkard. "Die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes im Frühjahr 2017 weist schon in die richtige Richtung, allerdings erlaubt sie bei weitem noch keinen Durchbruch zur vollständigen Automatisierung auf öffentlichen Strassen."

Dazu kommt: China verbietet zwar derzeit noch das Testen automatisierter Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen. Doch es ist bereits ein Gesetz in Arbeit, das die Rahmenbedingungen und Anforderungen dafür definieren soll. "Wenn es in China zu einer Lockerung kommt, kann sich das Rennen um die Führungsrolle beim automatisierten Fahren sehr schnell verschärfen", warnt Wolfgang Bernhart. Sein Fazit lautet daher: "Im Moment ist trotz der rasanten Entwicklung bei der Technologie für automatisierte Fahrzeuge noch alles offen. Wichtig ist aber, jetzt die Weichen richtig zu stellen - das gilt auch für den Gesetzgeber."

Die Studie können Sie herunterladen unter www.rolandberger.de/pressemitteilungen

Roland Berger

Roland Berger, 1967 gegründet, ist die einzige der weltweit führenden Unternehmensberatungen mit deutscher Herkunft und europäischen Wurzeln. Mit rund 2.400 Mitarbeitern in 34 Ländern ist das Unternehmen in allen global wichtigen Märkten erfolgreich aktiv. Die 50 Büros von Roland Berger befinden sich an zentralen Wirtschaftsstandorten weltweit. Das Beratungsunternehmen ist eine unabhängige Partnerschaft im ausschliesslichen Eigentum von rund 220 Partnern.

Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen (fka)

Die Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen (fka) bietet als Partner der Automobilindustrie innovative

fahrzeugtechnische Lösungen und strategische Beratung. Ausgehend vom Gesamtfahrzeug entwickelt fka dabei Konzepte und Strategien zu den Leitthemen Energieeffizienz, Sicherheit und Fahrerlebnis.

Kontakt:

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Roland Berger AG:
Yvonne Brunner
Senior Specialist - Marketing & Communications
Tel.: +41 79 542 46 78
E-Mail: yvonne.brunner@rolandberger.com
www.rolandberger.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100058682/100811105> abgerufen werden.