Autonom

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Thema automatisiertes Fahren ist auch in der hohen Politik angekommen. In seiner letzten Regierungserklärung ging sogar Barack Obama darauf ein. Der US-Präsident sieht im autonomen Fahren die Zukunft für unser Jahrhundert. „Wir werden ein Transportsystem aufbauen“, erklärte er, „das den Anforderungen des 21. Jahrhundert entspricht“, wie Ampnet berichtete. Genaueres überließ Obama seinem Verkehrsminister ein paar Tage später auf der Automesse Naia: Anthony Foxx verkündete in Detroit mit Ford, Delphi und Google, dass mit der US-Sicherheitsbehörde NHTSA innerhalb der nächsten sechs Monate ein Entwurf stehen soll, der den Betrieb von autonom fahrenden Autos regelt.

Kernpunkt ist die Auslegung der funktionalen Sicherheit. Automobilhersteller können nun bei der NHTSA Anfragen zu Auslegungsregeln einreichen, etwa für automatische Einparksysteme, wie es gerade BMW gemacht hat. Das Assistenzsystem der Münchener stimmte bisher nicht mit allen Sicherheitsstandards in jedem einzelnen US-Bundesstaat überein, sodass sie nach einer Ausnahmeregelung fragten, die Foxx nun genehmigte. Diese Vereinheitlichungsfragen werden immer wichtiger, denn die Tests sind aufwendig und teuer. Es muss eine offene und direkte Kommunikation zwischen den OEMs, Zulieferern und Entwicklungsdienstleistern, aber auch mit den Behörden wie der NHTSA geschaffen werden.

Um den Gedankenaustausch geht es auch den Zulieferern. So hat Continental eine Internetplattform gegründet und lädt auf www.2025AD.com zum weltweiten Zukunftsdialog über das automatisierte Fahren ein.

Doch möchte der Fahrer überhaupt autonom unterwegs sein? Eine Arbeitsgruppe

von Arthur D. Little beleuchtete die Frage, wem die Endkunden letztlich zutrauen, ein verlässliches autonomes Fahrzeug zur Serienreife zu bringen. Google und Apple erzielten überraschend die höchsten Werte – außer in Deutschland, wo lediglich 14 beziehungsweise 10 % der Befragten ihnen zutrauen, ein autonomes Fahrzeug auf den Markt zu bringen. Die Deutschen vertrauen eher den heimischen Premiumherstellern. So würden 38 % autonome Fahrzeuge von Audi und Volkswagen favorisieren, 37 % die Modelle von Mercedes-Benz und BMW. Hier müssen Google und Co., aber auch die OEMs noch viel Überzeugungsarbeit leisten.

Rechtliche, Versicherungs- und technische Fragen gilt es noch zu beantworten, wofür die zweite ATZ-Fachtagung Fahrerassistenzsysteme am 13. und 14. April in Frankfurt/Main die richtige Plattform bietet, damit Experten von der Assistenzfunktion zum automatisierten Fahren gelangen. Wäre doch schön, wenn die Entwickler im Jahr 2025 mit ihrem fertigen Serienprodukt wie Obama schon 2008 sagen können: „Yes, we can“.

Michael Reichenbach

Dipl.-Ing. Michael Reichenbach
Stellvertretender Chefredakteur