THE HANSEN REPORT ON AUTOMOTIVE ELECTRONICS

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

Adam Millard-Ball, Associate Professor für Stadtplanung an der UCLA, mag Städte, in denen man sicher zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren kann, und in denen die Luft gut ist. Er mag auch autonome Fahrzeuge, „insoweit, als sie Städte ein Stück mehr zu guten Orten für Fußgänger und Radfahrer machen“. Ein von ihm bereits im Oktober 2016 veröffentlichter Forschungsartikel hat in letzter Zeit Aufmerksamkeit erregt – nicht in der Automobilindustrie, aber in der Öffentlichkeit und bei Stadtplanern. Im Abstract fasst er zusammen: „Ich habe Interaktionen zwischen Fußgängern und autonomen Fahrzeugen mithilfe der Spieltheorie analysiert, mit Fokus auf dem Vorrang an Fußgängerüberwegen. Da autonome Fahrzeuge risikoscheu sind, deutet das Modell darauf hin, dass Fußgänger ungestraft handeln können und dass autonome Fahrzeuge einen Wandel hin zu fußgängerorientierten Stadtvierteln erleichtern können.“

„Computer kuschen viel eher als Fußgänger“, sagte Millard-Ball neulich zu mir. Im Gegensatz zu menschlichen Fahrern, die wild, betrunken oder abgelenkt sein können, nehmen autonome Fahrzeuge stets Rücksicht auf Fußgänger. In Innenstadtbereichen mit vielen Fußgängern, wie Manhattan, werden autonome Fahrzeuge sehr oft zum Schleichen oder gar Stillstand kommen. Fußgänger und Radfahrer werden sicherlich die Straßen beherrschen.

Einige sind der Meinung, dass Technik das Machtungleichgewicht zwischen

Fußgängern und autonomen Fahrzeugen überwinden könne. Ein Entwickler schlug vor, störende Fußgänger zu verscheuchen, indem das AV „sicher“ auf den störenden Fußgänger zufährt. Das könnte ein paar Mal funktionieren, aber Fußgänger werden bald lernen, dass die Drohung leer ist.

Entwickler von autonomen Fahrzeugen werden den erwarteten Markt für Robotaxis nachjustieren müssen. Robotaxis funktionieren vielleicht gut in Vorstädten oder in Städten mit wenigen Fußgängern und wo sie gut mit Fahrrädern koexistieren können. Aber wenn sie mit Fußgängern um die Vorfahrt kämpfen müssen, funktioniert es nicht mehr. Diesen Kampf werden sie verlieren.

Herzlichst,

Paul Hansen
Redakteur

THE HANSEN REPORT

35 Editorial

36 AutoBrains' KI will Mobileyes Dominanz bei Bildverarbeitungssystemen herausfordern

37 Späte Wende zur Software-First-Mentalität

IMPRESSUM

THE HANSEN REPORT

on Automotive Electronics
9/2021, 34. Jahrgang
ISSN (Online) 2192-91143
Springer Vieweg | Springer
Fachmedien Wiesbaden GmbH
Postfach 15 46 · 65173 Wiesbaden
Abraham-Lincoln-Straße 46 ·
65189 Wiesbaden
www.springerprofessional.de/atzelektronik
Amtsgericht Wiesbaden, HRB 9754
USt-IdNr. DE81148419

Geschäftsführer: Stefanie Burgmaier,
Andreas Funk, Joachim Krieger
Gesamtleitung Produktion: Ulrike Drechsler
Leiter Media Sales: Volker Hesedenz
Chefredakteur: Dr. Alexander Heintzel
Redaktion: Paul Hansen, Robert Unseld
Leiter Vertrieb + Marketing: Jens Fischer

Produktion / Layout:
Kerstin Bröderlin, Heiko Köllner
Sonderdrucke: Martin Leopold,
Medien-Kontor Leopold, Kreuzstr. 1,
53489 Sinzig · tel +49 2642/90 75 96
leopold@medien-kontor.de

Verkaufsleiter Automotive:
Rouwen Bastian,
tel +49 611 7878-399 ·
fax +49 611 7878-78399
rouwen.bastian@springernature.com
Anzeigendisposition:
Carmen Calvo-Zeller,
tel +49 611 7878-616 ·
fax +49 611 7878-78616
carmen.calvo-zeller@springernature.com