

Pressekonferenz

Bitkom-Präsident Thorsten Dirks Vortrag zur telefonischen Pressekonferenz „Intelligente Mobilität“

8. September 2015

Es gilt das gesprochene Wort!

Seite 1

Sehr geehrte Damen und Herren, auch von mir ein herzliches Willkommen zu unserer heutigen Pressekonferenz. Nächste Woche beginnt in Frankfurt die 66. Internationale Automobil Ausstellung, und ich bin mir sicher, dass die Digitalisierung auf der IAA in diesem Jahr eine größere Rolle als jemals zuvor spielen wird. Die digitale Revolution erreicht und verändert das Auto, und zwar grundlegend. Mobilität wird intelligent, vernetzt, autonom. Das Auto von morgen fährt mithilfe von Kameras, Sensoren und Prozessoren selbstständig, es kommuniziert mit Ampeln und Verkehrsschildern, warnt andere Autos automatisch vor glatten Straßen oder Unfällen und bietet die Chance, seine Insassen sicherer, bequemer und effizienter zum Ziel zu bringen als jemals ein Auto zuvor. Eine Vision, die vor einigen Jahren noch utopisch anmutete, aber jetzt schon greifbar nah ist und die Mobilität revolutionieren wird. Ich denke, es ist keine Übertreibung, wenn ich sage: Wir stehen an einem historischen Punkt in der Automobilgeschichte. An diesem Punkt möchten wir Ihnen heute ein Stimmungsbild aus der Branche präsentieren. Der Bitkom hat dazu 100 Vorstände und Geschäftsführer von Automobilunternehmen befragt.

Chart: Fast alle Unternehmen sehen die Digitalisierung als Chance

Zunächst einmal wollten wir ganz grundsätzlich wissen, welche Einstellung die Automobilbranche zur Digitalisierung hat. Und das Ergebnis ist eindeutig: 97 Prozent der Befragten betrachten die Digitalisierung als Chance, nur ein verschwindend geringer Teil als Risiko. Weniger als ein Prozent sagen, die Digitalisierung habe keinen Einfluss auf ihr Unternehmen. Das ist aus unserer Sicht ein sehr erfreuliches Ergebnis. Diese positive Einstellung gegenüber dem Wandel ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche digitale Transformation. Ähnlich wie in vielen anderen Branchen kann man davon ausgehen, dass auch Firmen der Automobilbranche in den nächsten Jahren ihre Organisation und Produktion mithilfe von IT und konsequenter Digitalisierung weiter verbessern werden, also zum Beispiel Big Data Anwendungen und Cloud Computing ausbauen, Social Media stärker einsetzen oder das IoT, das Internet of Things, und die Industrie 4.0 vorantreiben. Heute geht es uns allerdings um etwas anderes: Es geht uns um die Chancen der Digitalisierung für die Mobilität, den Straßenverkehr und die damit einhergehenden Veränderungen im Automobilmarkt.

Chart: Das Auto wird Teil der digitalen Welt

Das Auto wird Teil der digitalen Welt, das bestätigen die vom Bitkom befragten

Bundesverband
Informationswirtschaft,
Telekommunikation
und Neue Medien e.V.

Angelika Pentsi

Pressesprecherin

T +49 30 27576-111

a.pentsi@bitkom.org

Albrechtstraße 10
10117 Berlin

Präsident
Thorsten Dirks

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernhard Rohleder

Pressekonferenz Intelligente Mobilität

Seite 2|6

Experten. 92 Prozent sagen, dass Auto und Smartphone technisch miteinander verschmelzen. 91 Prozent sind zudem der Meinung, dass das Auto Teil des digitalen Lebensgefühls wird. Diese Entwicklung hat mit der Verbreitung von Navigationsgeräten ihren Anfang genommen und erreicht mit der Verschmelzung von Smartphone und Auto einen neuen Höhepunkt. Das Auto ist nicht mehr nur bloßes Fortbewegungsmittel und Statussymbol, es wird zum mobilen Rechenzentrum, das eine Reihe von Aufgaben für uns übernimmt oder erleichtert: Die Vernetzung mit dem Smartphone erlaubt es zum Beispiel, Türen aus der Ferne zu verriegeln oder Informationen zum Tankstand per App abzurufen. Das Auto registriert künftig auch, wer einsteigt, passt alle Einstellungen automatisch an den jeweiligen Fahrer an und wählt dessen Lieblingsmusik aus.

Chart: Autonomes Fahren: Politik hinkt der technologischen Entwicklung hinterher

Damit kommen wir auch schon zu dem derzeit wohl heißesten Thema, dem autonomen Fahren. Das Interesse der Bevölkerung ist jetzt schon enorm, obwohl man noch gar keine autonomen Fahrzeuge kaufen kann: Jeder Dritte kann sich vorstellen, ein selbstfahrendes Auto zu nutzen. Das ist ein sehr hoher Wert, wenn man bedenkt, dass es jeder Fahrgewohnheit widerspricht, die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Hinzu kommt, dass wichtige Fragen rund um das autonome Fahren noch nicht geklärt sind. Derzeit sind selbstfahrende Autos noch nicht für den Straßenverkehr zugelassen. Es gilt das Wiener Übereinkommen von 1968, wonach jeder Fahrer jederzeit die Kontrolle über sein Fahrzeug haben muss. Darüber hinaus gibt es auch viele offene Punkte rund um den Datenschutz, die Haftung und die Versicherung im selbstfahrenden Auto. Diese Hürden können, müssen und werden beseitigt werden. Es ist für mich keine Frage: Das autonome Fahren kommt. Die technologische Entwicklung ist schon weit fortgeschritten. Die großen KFZ-Hersteller und mehrere Internetkonzerne forschen derzeit zum autonomen Fahren oder entwickeln Prototypen selbstfahrender Autos. Und schon jetzt werden viele Neuwagen serienmäßig mit Assistenzsystemen ausgeliefert, etwa Brems- oder Spurhalteassistenten. Diese greifen automatisiert in die Steuerung des Fahrzeugs ein. Das autonome Fahren ist der nächste logische Schritt.

Chart: Die Hälfte erwartet bis 2030 Durchbruch für autonomes Fahren

Es geht also nicht um das Ob, es geht nur noch um das Wann. Darüber jedoch gehen die Ansichten weit auseinander. Die Hälfte der Befragten (48 Prozent) rechnet damit, dass sich selbstfahrende Autos bereits in 15 Jahren, also 2030, in der Breite durchgesetzt haben werden. 2 Prozent denken sogar, das wird schneller der Fall sein. 15 Prozent gehen von 20 Jahren aus und 29 Prozent von 25 oder mehr Jahren. Nur 6 Prozent sind der Auffassung, dass sich autonomes Fahren nie in der Breite durchsetzen wird.

Pressekonferenz Intelligente Mobilität

Seite 3|6

Natürlich kann niemand von uns eine präzise Prognose über den Zeithorizont abgeben, aber die Erfahrungen lehren uns: Digitale Disruptionen verlaufen meist schneller, als wir es uns vorstellen. Wer hätte im Jahr 2007 gedacht, als die ersten iPhones in die Geschäfte kamen, dass acht Jahre später schon 65 Prozent der Deutschen Smartphones nutzen würden? Aus meiner Sicht ist ganz und gar nicht ausgeschlossen, dass wir schon in fünf Jahren auf Autobahnen und vielleicht sogar auf gut ausgebauten Bundesstraßen selbstfahrende Lkw sehen werden.

Chart: Autofahren wird dank Vernetzung sicherer

Das selbstfahrende Auto ist eingebunden in intelligente Verkehrsnetze. Diese Verkehrsnetze ermöglichen die Kommunikation von Autos untereinander und von Autos mit der Infrastruktur, Leit- und Service-Zentren. Auf diese Weise können Verkehrsflüsse effizienter gestaltet werden. Prognosen zeigen, dass der Verkehr in Deutschland zunehmen wird, und dieser Trend kann nicht allein durch immer mehr Straßenbau aufgefangen werden. Wir müssen für einen intelligenteren Verkehrsfluss sorgen, der Staus vermeiden hilft.

Der zweite, aus unserer Sicht wichtigste Vorteil intelligenter Verkehrsnetze: Autofahren wird sicherer. So kann zum Beispiel bei einem Auffahrunfall ein vorausfahrendes Auto andere warnen, die dann automatisch bremsen.

Massenkarambolagen auf Autobahnen werden weitgehend der Vergangenheit angehören. Dieser Meinung sind auch die Befragten: 86 Prozent denken, dass es in zehn Jahren dank vernetzter Sicherheitssysteme deutlich weniger Verkehrsunfälle geben wird. Etwas mehr meinen, dass für Neufahrzeuge viele sicherheitsrelevante Funktionen, die auf vernetzten Systemen beruhen, gesetzlich verpflichtend sein werden. Ein Beispiel dafür ist das geplante E-Call-System in der EU. Ab 2018 sollen alle Neufahrzeuge mit einem Notrufsystem ausgerüstet werden. Sensoren im Wagen erkennen einen Unfall und melden Informationen wie den genauen Standort automatisch an eine Notrufzentrale. Zudem wird eine Sprachverbindung hergestellt. Ziel ist es, schneller an den Unfallort zu kommen und damit Leben zu retten.

Chart: Mehrheit will gesetzliche Pflicht zur Bereitstellung von Fahrzeugdaten

Voraussetzung für das Funktionieren intelligenter Verkehrsnetze ist, dass das Fahrzeug Daten sendet, etwa zu seiner Position, der Geschwindigkeit, der Fahrbahntemperatur oder der Feuchtigkeit. Laut unserer Umfrage ist eine große Mehrheit für eine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrzeugdaten für die intelligente Verkehrslenkung. Dabei wollen 55 Prozent diese Verpflichtung nur für anonymisierte Daten, 30 Prozent generell für alle Verkehrsdaten. Nur 15 Prozent sind gegen eine solche Regelung. Lassen Sie mich hier noch einmal ganz klar herausstellen: Die Bereitstellung von Daten kann den Verkehr sicherer, effizienter und damit ressourcenschonender machen. Es ist deshalb wichtig, dass wir jetzt eine sachliche und konstruktive Diskussion darüber führen, welche Daten für die

Pressekonferenz Intelligente Mobilität

Seite 4|6

intelligente Verkehrslenkung durch wen in welcher Form erhoben und verarbeitet werden können und wie sie zu schützen sind.

Chart: Digitales Testfeld A9

Ein entscheidender Schritt auf dem Weg zu diesen intelligenten Verkehrsnetzen ist die Einrichtung des Digitalen Testfelds durch das BMVI, das dabei mit dem Freistaat Bayern, dem Bitkom und dem VDA kooperiert. Das Testfeld wird auf der Autobahn A9 zwischen Nürnberg und München eingerichtet. Auf dieser Strecke bekommen Industrie und Wissenschaft die Gelegenheit, technische Innovationen im realen Verkehr zu erproben und zu optimieren. Es entsteht also das erste intelligente Verkehrsnetz Deutschlands. Schwerpunkte sind dabei das automatisierte Fahren, die Car-to-Car- und die Car-to-Infrastructure-Kommunikation. Für die Industrie ist dieses Projekt enorm wichtig. Die Unternehmen stehen schon eine ganze Weile in den Boxen, nun müssen sie nicht mehr nach Nevada, um die Praxis zu erproben, jetzt dürfen sie endlich auch bei uns losfahren.

Chart: Internetzugang wird als Kaufkriterium wichtiger

Das Autofahren, wie wir es bislang kennen, verändert sich derzeit fundamental. Entsprechend ändern sich auch die Kriterien, die Verbraucher beim Autokauf anlegen. Wir haben die Experten deshalb gefragt: Welche Kriterien werden Ihrer Meinung nach für Verbraucher in zehn Jahren, also 2025, wichtiger? Jeder der Befragten ist der Meinung, dass der Internetzugang als Kaufkriterium wichtiger wird. Fast alle sagen, dass Verbraucher künftig verstärkt darauf achten, dass die Benutzeroberfläche im Cockpit mit den gängigen Smartphone-Betriebssystemen kompatibel ist. 93 Prozent denken, dass ein vernetztes Entertainmentsystem als Kaufkriterium bedeutender wird. Wichtiger werden außerdem Fahrassistenzsysteme wie die Einparkhilfe, Umwelteigenschaften und neue Dienste, etwa für Verkehrshinweise auf der Grundlage von Car-to-Car-Kommunikation. Das sind fast ausschließlich Faktoren, die auf IT basieren. Um die künftige Nachfrage der Kunden zu befriedigen, entwickelt die Automobilbranche innovative IT-Lösungen für das Auto von morgen. Wie wird sich vor diesem Hintergrund die Wettbewerbssituation auf dem Automobilmarkt entwickeln?

Chart: Die Hälfte sieht Digitalunternehmen als ernste Konkurrenz

Die traditionellen Automobilunternehmen haben bereits diverse autonome oder teilautonome Fahrzeuge vorgestellt, denken Sie etwa an die Präsentationen von Daimler und Audi bei der CES Anfang 2015. Sie erwarten dennoch Wettbewerb von großen IT- und Internetunternehmen. Diese liefern die Produkte und Dienstleistungen für die vernetzte Mobilität von morgen – angefangen bei der Smartphone-App, die die Navigation erleichtert, über Sensoren, die beim Einparken helfen, bis hin zum Minicomputer, der das Auto komplett selbstständig steuert. Und manche arbeiten wohl nach dem, was man heute vermutet, auch an der Entwicklung

Pressekonferenz Intelligente Mobilität

Seite 5|6

eigener Fahrzeuge. Auf diese neuen Marktteilnehmer muss sich die Autobranche einstellen und das tut sie laut unserer Umfrage auch.

Kaum beachtet werden hingegen die neu in den Markt eintretenden Start-ups. Nur 13 Prozent der Automobilunternehmen sehen in ihnen eine sehr starke oder eher starke Konkurrenz im Wettbewerb um disruptive Neuerungen. Dahinter steckt sicher die Vermutung, dass kleine, neue Unternehmen in einer Branche mit einem hochkomplexen Produkt und langen Entwicklungszyklen, wenig ausrichten können. Autos zu bauen, ist nicht einfach, zweifellos. Aber was den wachsenden IT-Anteil in den Autos angeht, können Start-ups sicher mit ihrer Innovationskraft punkten. Wir alle sind gut beraten, diese Innovationskraft junger Unternehmen zu nutzen.

Chart: Offene Haftungsfragen hemmen Innovationen

Wir wollten auch wissen: Was verhindert unter Umständen derzeit Innovationen in der Automobilbranche? Das größte Hemmnis ist aus Sicht der Experten die derzeit noch fehlende Regelung von Haftungsfragen zum automatisierten bzw. autonomen Fahren. 83 Prozent sagen, dass dadurch Innovationen verhindert werden. Das ist tatsächlich einer der brisantesten derzeitigen Diskussionspunkte rund um das autonome Fahren. Wo beginnt und wo endet die Haftung des Automobilherstellers? Wo jene des Netzbetreibers, der die Kommunikation sicherstellt? Wo die des Softwarehauses, das Betriebssysteme und Anwendungen liefert? Wo jene des Smartphoneherstellers, über den einzelne Fahrzeugmodule gesteuert werden? Jene des Verkehrsleitsystems, das Steuerungsaufgaben übernimmt? Und, selbstredend: Welche Verantwortung verbleibt beim Fahrer? Welche Befähigung braucht man, um ein autonomes Fahrzeug bedienen zu dürfen? Ist es der Führerschein Klasse B? Oder braucht es für einen i-Car vielleicht einen Computerführerschein? Oder vielleicht auch gar keinen Führerschein, weil man eigentlich eher in eine Art selbständig fahrendes Taxi steigt? Die Technologien sind in absehbarer Zeit da, jetzt muss der Gesetzgeber Fahrt aufnehmen.

Die öffentliche Hand ist beispielsweise gefordert, wenn es um die digitale Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur geht. Wenn Straßen, Ampeln und Verkehrsschilder mit Autos kommunizieren sollen, müssen sie entsprechend aufgerüstet werden. Das wird angesichts der Mittel, die bereits die Instandhaltung der heutigen Verkehrsinfrastruktur benötigt, keine einfache Aufgabe. Man wird sowohl Brücken sanieren als auch eine digitale Infrastruktur errichten müssen – das geht nur in einem echten Kraftakt.

Sehr interessant ist im Übrigen, dass sich 65 Prozent der Befragten selbst in der Pflicht sehen, neue Wege zu gehen. Sie sagen selbstkritisch, dass die deutschen Autobauer zu stark an ihren traditionellen Geschäftsmodellen hängen.

Chart: Deutsche Autobauer sehen sich auch künftig in der Spitzengruppe

Trotz der aufkommenden neuen Konkurrenz aus der Digitalbranche und trotz der eben genannten Hemmnisse ist ein Großteil der von uns befragten Unternehmen optimistisch, was die Zukunft angeht. 64 Prozent gehen davon aus, dass die deutsche Automobilbranche in zehn Jahren im internationalen Vergleich beim Thema Digitalisierung in der Spitzengruppe liegen wird. 22 Prozent glauben sogar, dass sie weltweit führend sein wird. Also eine große Mehrheit, die den Automobilstandort Deutschland auch bei der digitalen Revolution weit vorne sieht. Die Skeptiker sind in der Minderheit.

Abschlusschart

Meine Damen und Herren, die Umfrage zeigt: Die Digitalisierung wird die Mobilität und damit die Automobilbranche radikal verändern. Es geht nicht nur darum, ein paar neue Features ins Auto zu integrieren. Das Auto wird im Zuge der Digitalisierung in weiten Teilen neu erfunden. Dieser Wandel birgt enorme Chancen: Das selbstfahrende Auto kann helfen, die Zahl der Verkehrsunfälle deutlich zu reduzieren, Staus zu vermeiden, die Umwelt zu schonen und den Fahrer zu entlasten. Für den Automobilstandort Deutschland ist dieser Wandel eine Herausforderung, und diese Herausforderung ist epochal. Ich sage das ganz ohne Pathos. Die Automobilindustrie ist ein Fundament der deutschen Wirtschaft mit einer exzellenten Ausgangsposition. Sie kann und sollte daher bei der Digitalisierung international Vorreiter sein. Es wird nicht ausreichen, die digitale Entwicklung schnell zu adaptieren oder gar nur Mitläufer zu sein. Es muss darum gehen, diese Entwicklung aus einer Führungsposition heraus zu gestalten. Mein Eindruck ist, dass das auch der Anspruch der großen deutschen Automobilhersteller und -zulieferer ist und dass sie hier mit hohem Tempo unterwegs sind. Allerdings braucht die Branche hierbei dringend weitere politische Flankierung. Die zentralen Fragen rund um die Haftung, den Umgang mit Daten, die Versicherung und natürlich die Zulässigkeit des autonomen Autos müssen schnellstmöglich geklärt werden. Hier müssen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft Hand in Hand arbeiten, wie es beispielsweise beim Digitalen Testfeld A9 schon geschieht. Dann gibt es eine gute Chance, dass die deutsche Automobilindustrie Vorreiter und Gewinner der digitalen Transformation wird. Mit diesem Appell will ich erst einmal schließen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.