

Pressekonferenz

Dr. Hermann Rodler, Mitglied des Bitkom-Präsidiums Vortrag zur Pressekonferenz „Zukunft der Mobilität“

16. September 2015, Frankfurt/Main

Es gilt das gesprochene Wort!

Seite 1

Sehr geehrte Damen und Herren, auch von mir ein herzliches Willkommen zu unserer heutigen Pressekonferenz auf der IAA. Wir sind als Digitalverband zum zweiten Mal hier in Frankfurt und es ist sicher nicht das letzte Mal, wenn man sich die aktuellen Entwicklungen in der Automobilbranche ansieht. Es wird hier in den nächsten zehn Tagen nicht allein um leistungsfähigere Motoren, bessere Fahreigenschaften oder schnittigere Karossen gehen. Es geht um ein ganz neues Konzept der Mobilität: das vernetzte und hochautomatisierte beziehungsweise autonome Fahren. Wie nahezu alle Branchen wird auch die Automobilbranche von der digitalen Revolution erfasst und von Grund auf verändert. Aus Fahrzeugen werden rollende Rechenzentren. Das Auto von morgen wird per Smartphone-App aufgeschlossen, es erkennt seinen Fahrer und stellt automatisch die optimale Sitzposition für ihn ein, es kommuniziert mit dessen Terminkalender und dem vernetzten Zuhause. Vor allem aber sind der Pkw und der Lkw von morgen so intelligent, dass sie mit Hilfe der Technik selbstständig Gas geben, lenken und bremsen können. Dadurch wird das Autofahren so sicher, so effizient und so ressourcenschonend wie nie zuvor. Zugleich verändert sich die Rolle des Menschen fundamental: Er wird mehr und mehr zum Passagier, der einen Teil der Kontrolle an die Technik abgibt und zugleich Zeit, Komfort und Sicherheit gewinnt.

Der Erfolg dieser neuen Mobilität steht und fällt mit der Akzeptanz in der Bevölkerung. Deshalb haben wir eine repräsentative Befragung zu diesem Thema unter 1010 Bundesbürgern ab 18 Jahren in Deutschland durchgeführt. Welche Erwartungen, Hoffnungen und Befürchtungen verbinden die Menschen mit dem vernetzten und autonomen Fahren? Hierauf wollen wir Ihnen heute ein paar Antworten liefern.

Chart: Status quo autonomes Fahren:

Politik hinkt der technologischen Entwicklung hinterher

Lassen Sie uns erst einmal einen Blick auf den Status quo zum vernetzten und autonomen Fahren werfen. Das Interesse der Bevölkerung ist bereits in diesem frühen Stadium groß. Vier von zehn Befragten wünschen sich, dass selbstfahrende Autos in Deutschland bald zugelassen werden. Das ist ein sehr hoher Wert, wenn man bedenkt, dass es derzeit noch keine Fahrzeuge dieser Art zu kaufen gibt und dass es zweifellos sehr viel Vertrauen in die Technik erfordert, die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Dazu kommt, dass es auch noch viele ungeklärte rechtliche Fragen gibt, wie wir noch sehen werden.

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 Zukunft der Mobilität

Seite 2|6

Rein technologisch spricht nichts dagegen, dass schon bald selbstfahrende Autos auf deutschen Straßen unterwegs sind. Schon heute werden viele Neuwagen serienmäßig mit IT-basierten Assistenzsystemen ausgeliefert, die beispielsweise beim Bremsen und Spurhalten helfen. Die großen Kfz-Hersteller und mehrere Internetkonzerne forschen zurzeit zum hochautomatisierten Fahren und entwickeln selbstfahrende Autos. Und diese sind technisch schon weit gediehen, wie wir zum Beispiel Anfang des Jahres auf der CES ins Las Vegas sehen konnten. Nun geht es darum, die Systeme für alle Eventualitäten, zum Beispiel extreme Wetterlagen, zu perfektionieren. Aber auch das ist nur eine Frage der Zeit.

Was die rechtlichen Rahmenbedingungen angeht, hinken wir noch etwas hinterher. Hier gibt es noch viele offene Fragen: Wann und unter welchen Bedingungen werden selbstfahrende Autos für den Straßenverkehr zugelassen? Wie gehen wir mit den Daten aus dem vernetzten Fahrzeug um? Wie verändern sich Risikomodelle bei der Versicherung? Und, sicherlich eine der brisantesten Fragen: Wer haftet im Falle eines Unfalls mit dem selbstfahrenden Auto? Wir werden sehen, dass diese Themen auch die Verbraucher umtreiben.

Chart: Gut ein Drittel würde ein selbstfahrendes Auto kaufen

Dessen ungeachtet sagt schon heute gut jeder Dritte, dass er ein selbstfahrendes Auto kaufen würde. Die meisten, nämlich 30 Prozent, würden das aber nur tun, wenn es etwa genauso viel kostet wie ein herkömmliches Auto. Nur 7 Prozent wären bereit, deutlich mehr zu zahlen als für ein herkömmliches Auto. Wir denken aber, dass die Akzeptanz gegenüber eventuellen Mehrkosten steigt, wenn die Verbraucher erst einmal hautnah erfahren, welchen Mehrwert das autonome Fahren auch bringt.

Chart: Besserer Verkehrsfluss ist wichtigstes Argument

Welche Vorteile sehen die Verbraucher schon heute? 36 Prozent versprechen sich von selbstfahrenden bzw. hochautomatisierten Autos einen besseren Verkehrsfluss. Inwieweit können intelligente Fahrzeuge den Verkehrsfluss verbessern? Das Auto von morgen ist eingebunden in intelligente Verkehrsnetze. Es kommuniziert mit der Infrastruktur und mit anderen Autos. So können zum Beispiel weitaus mehr Fahrzeuge als bisher in einer Grünphase eine Ampel passieren. Und das hilft, Staus zu vermeiden. Damit geht auch ein geringerer Kraftstoffverbrauch einher. 30 Prozent der Befragten sagen, dass dieser Punkt für selbstfahrende Autos spricht. Zudem versprechen sich 28 Prozent von selbstfahrenden Autos mehr Sicherheit – zu Recht. Wir haben gegenwärtig mehr als 3000 Verkehrstote im Jahr. Ein Großteil der Unfälle geht auf menschliche Fehler zurück. Das muss sich ändern. Und das wird sich mit dem vernetzten und hochautomatisierten Fahren ändern. Das selbstfahrende Auto hat anders als der Mensch keine Schrecksekunde. Es lässt sich auch nicht von den Kindern auf der Rückbank ablenken. Und es steht garantiert nie unter Alkoholeinfluss. Dadurch dass es eingebunden ist in intelligente Verkehrsnetze, wird

Pressekonferenz Zukunft der Mobilität

Seite 3|6

es zudem in Echtzeit vor Gefahren gewarnt, ob nun Glatteis oder ein Auffahrunfall weiter vorne auf der Autobahn. Nicht zuletzt bringt das selbstfahrende Auto ein Mehr an Zeit und ein Mehr an Fahrkomfort, meinen die Befragten.

Chart: Staat soll intelligente Verkehrssysteme ausbauen

Das Auto von morgen kann also eine Menge – aber dazu ist es auch angewiesen auf die entsprechende digitale Infrastruktur. Ampeln, Verkehrsschilder und Fahrbahnen müssen fit gemacht werden für die digitale Mobilität. Es muss investiert werden in Signalanlagen, Sensortechnologie und Car-2-Infrastructure-Komponenten. Das sehen auch die Befragten so. 84 Prozent sind dafür, dass Bund, Länder und Kommunen stärker in intelligente Verkehrssysteme investieren. Dabei sagen 55 Prozent, dass das Geld aus Lkw-Mautgebühren kommen soll. 47 Prozent können sich auch vorstellen, dass dafür Steuermittel bereitgestellt werden. 22 Prozent sprechen sich dafür aus, dass das Geld aus der Pkw-Maut kommt. Nur 11 Prozent sind gegen Investitionen in intelligente Verkehrssysteme. Die Deutschen haben erkannt, dass sich diese Investitionen lohnen. Tatsächlich zeigen Prognosen, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren weiter steigen wird. Die Antwort darauf kann nicht „immer mehr und immer breitere Straßen“ heißen. Wir müssen lernen, den Verkehr klüger zu managen. Und dabei helfen intelligente Verkehrssysteme.

Chart: Jeder Siebte würde auf der Autobahn die Kontrolle abgeben

Wir wollten auch wissen, in welchen Situationen die Autofahrer unter den Befragten grundsätzlich bereit wären, die Kontrolle über ihr Fahrzeug abzugeben. Am größten ist die Bereitschaft erwartungsgemäß in Situationen, die relativ ungefährlich sind. Fast zwei Drittel der Autofahrer können sich vorstellen, ihr Auto automatisch in die Parklücke manövrieren zu lassen. Dieser hohe Zustimmungswert hat natürlich auch damit zu tun, dass die Verbraucher schon Erfahrungen mit Einparkhilfen haben. Fast jeder Zweite würde zudem im Autobahnstau, also im lästigen Stop-and-Go-Verkehr, das Kommando abgeben. 15 Prozent würden im fließenden Verkehr auf der Autobahn auf Autopilot schalten, 9 Prozent würden das auch im Stadtverkehr tun. Es ist absehbar, dass diese Werte schnell steigen, wenn die Autofahrer wie schon mit Einparkhilfen die ersten eigenen Erfahrungen mit autonomen Fahrzeugen machen und feststellen, dass sie der Technik vertrauen können.

Chart: Elektronik verstärkt Sicherheitsempfinden

Weil es manchmal heißt, die Deutschen seien Technikmuffel, haben wir auch explizit nachgefragt, wie sie zu Elektronik im Auto stehen. 29 Prozent sagen, dass sie sich dadurch überfordert fühlen. Das muss der Digitalbranche wie auch der Automobilbranche ein Ansporn sein, die Hightech-Anwendungen im Auto noch bedienungsfreundlicher zu machen. Zugleich sagen 64 Prozent, dass sie sich dank der Elektronik im Auto sicherer fühlen als früher. Früher ist ein Wagen oft ohne jegliche Vorwarnung liegengeblieben. Moderne Fahrzeuge kommunizieren dagegen mit

Pressekonferenz Zukunft der Mobilität

Seite 4|6

ihrem Fahrer und sagen ihm schon frühzeitig, dass er eine Werkstatt aufsuchen sollte, um eine unliebsame Überraschung zu vermeiden. Künftig werden sie noch viele weitere Informationen geben, etwa per Smartphone-App daran erinnern, dass der Tank fast leer ist, oder die Werkstatt über benötigte Ersatzteile informieren, noch bevor man überhaupt dorthin fährt.

Chart: Das Auto muss zum Smartphone passen

Der Trend hin zu mehr Hightech im Wagen hat natürlich auch Einfluss auf die Kriterien, die beim Autokauf angelegt werden. Klare Botschaft der Verbraucher: Die Smartphone-Integration ist ein Muss. 85 Prozent sagen, dass sie künftig verstärkt darauf achten werden, ob die Benutzeroberfläche im Cockpit mit den gängigen Smartphone-Betriebssystemen kompatibel ist. Es sollte selbstverständlich werden, dass man Apps über das Auto bedienen kann. Oder dass die Routenplanung, die man zu Hause am Smartphone gemacht hat, beim Einsteigen gleich übernommen wird. 82 Prozent sagen, dass Umwelteigenschaften wichtiger werden, also zum Beispiel Verbrauch und Abgaswerte. 81 Prozent werden in Zukunft stärker darauf achten, dass das Auto neue Fahrerassistenzsysteme wie die Einparkhilfe oder den Stauassistenten hat. 77 Prozent werden den Faktor Sicherheit verstärkt in ihre Kaufentscheidung miteinbeziehen. Und für 75 Prozent werden alternative Antriebe zum Verbrennungsmotor bedeutsamer.

Chart: Haftungsfragen müssen dringend geklärt werden

Wie eingangs schon erwähnt, gibt es rechtlich noch viele offene Punkte, was das vernetzte Fahren angeht. Die Frage nach der Haftung ist vermutlich die brisanteste. Wer haftet im Falle eines Unfalls mit dem selbstfahrenden Auto? Wo beginnt und wo endet die Haftung des Automobilherstellers? Inwieweit können Netzbetreiber, die die Kommunikation zwischen Autos und Infrastruktur sicherstellen, belangt werden? Welche Verantwortung trägt der Softwarehersteller, der Anwendungen und Betriebssysteme für das hochautomatisierte Auto liefert? Welche Verantwortung verbleibt beim Fahrer, wenn er doch mehr und mehr zum Passagier wird? 86 Prozent der von uns Befragten sagen: Die Politik muss diese Fragen nun dringend klären.

Chart: Gefahrensituationen: Wissenschaft oder Gesetzgeber sollen entscheiden, wie autonomes Fahrzeug agiert

Damit einhergehend stellt sich auch die Frage, wie Autos in brenzligen Situationen reagieren. Heute treffen Menschen solche Entscheidungen jeden Tag – mal mehr, mal weniger bewusst. Künftig werden Algorithmen über den Unfallhergang bestimmen. Das heißt, wir müssen Computer auf diese Situationen vorbereiten und entsprechend programmieren. Doch wer entscheidet, wie sie programmiert werden? Die Meinungen hierüber gehen auseinander. 38 Prozent sind dafür, dass das Forschungseinrichtungen tun. Das heißt, viele Deutsche setzen in diesen wichtigen Fragen auf wissenschaftliche Expertise. 31 Prozent sehen dagegen vor allem den

Pressekonferenz Zukunft der Mobilität

Seite 5|6

Gesetzgeber in der Pflicht und 19 Prozent die Automobilhersteller. 7 Prozent sehen die Verantwortung bei einem Ethikrat oder einer ähnlich unabhängigen Instanz.

Chart: Große Zustimmung zu zweckgebundener Speicherung und Verarbeitung von Fahrzeugdaten

Weitgehend offen ist auch noch, wie mit den Daten aus dem vernetzten Auto umgegangen wird. Fakt ist: Daten sind der Treibstoff der vernetzten Mobilität. Sie machen es erst möglich, dass ein Fahrer beim Einsteigen vom Auto erkannt wird, dass ein Auto andere Fahrzeuge vor einer Karambolage warnt oder dass ein Stau automatisch umfahren wird. Nur mit Daten können wir die Chancen der vernetzten Mobilität nutzen. Und offenbar sehen das auch viele Verbraucher so. Ein Drittel wäre grundsätzlich damit einverstanden, dass Daten zu Fahrzeug, Fahrverhalten und Standort gesammelt und weiterverarbeitet werden. Darüber hinaus können diese Daten bei der Aufklärung von Verbrechen und Unfallabläufen helfen. Wir haben gefragt, inwieweit die Verbraucher damit einverstanden wären, dass Daten zu Fahrzeug, Fahrverhalten und Standort temporär gespeichert und auf richterlichen Beschluss bereitgestellt werden, wenn damit Verbrechen oder Unfälle aufgeklärt werden können. Und die Zustimmungswerte liegen bei 83 beziehungsweise 80 Prozent. Die Bereitschaft für diese zweckgebundene Speicherung und Verarbeitung von Daten ist also sehr groß.

Chart: Verbraucher wollen Transparenz und Kontrolle im Umgang mit Fahrzeugdaten

Wichtig ist den Verbrauchern aber, dass sie die Kontrolle über ihre Daten behalten. 98 Prozent sagen, dass sie jederzeit die Möglichkeit haben wollen, all ihre Daten einzusehen. 97 Prozent wollen die Datenweitergabe in ihrem Fahrzeug jederzeit stoppen können. 89 Prozent fordern, dass Autohersteller und Mobilitätsanbieter offen legen, wie sie mit den gesammelten Daten ihrer Kunden umgehen wollen. Das ist ein klares Votum.

Abschlusschart

Meine Damen und Herren, unsere Umfrage zeigt: Der Verbraucher hat schon heute großes Interesse am vernetzten Fahren. Und er setzt große Hoffnungen in die Mobilität von morgen – weniger Staus, weniger Verbrauch, mehr Sicherheit, mehr Komfort. Das sind hohe Ansprüche. Aber wir können diesen Ansprüchen gerecht werden.

Voraussetzung ist die entsprechende politische Flankierung: Die Politik muss jetzt einen Gang hochschalten, Gas geben und die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen. Das gilt für all die offenen Fragen zum Datenschutz und zur Datensicherheit, zur Haftung und zur Zulassung. Das ist wichtig für die Verbraucher,

Pressekonferenz Zukunft der Mobilität

Seite 6|6

damit sie noch mehr Vertrauen in die neuen Technologien fassen. Aber auch für die Unternehmen, damit sie Planungssicherheit haben.

Aber ich will nicht nur mahnen und fordern, sondern der Politik an dieser Stelle auch einmal ein Lob aussprechen: Vor knapp zwei Wochen hat der Bitkom gemeinsam mit dem BMVI, dem Freistaat Bayern und dem VDA die Innovationscharta für das Digitale Testfeld A9 zwischen Nürnberg und München unterschrieben. Dort werden bald selbstfahrende Autos unter Realbedingungen erprobt. Das heißt: Wir müssen jetzt nicht mehr nach Nevada, sondern können hier bei uns unsere Innovationen testen. Das ist ein Meilenstein für die vernetzte Mobilität, ein tolles Aushängeschild für den Automobilstandort Deutschland und der Beweis, wie viel wir erreichen können, wenn wir gut zusammenarbeiten.

Die deutschen Autobauer haben von jeher weltweit das Tempo in der Mobilität angegeben und das können sie auch im Zeitalter der Digitalisierung, davon bin ich überzeugt. Die großen Unternehmen wie auch die aufstrebenden Start-ups aus der Digitalbranche stehen als Partner an ihrer Seite. Sie liefern Produkte und Dienstleistungen für die vernetzte Mobilität wie Smartphone-Apps oder Sensoren. Sie liefern das Know-how und das Equipment für die intelligenten Verkehrsnetze. Und nicht zuletzt arbeiten sie natürlich auch an selbstfahrenden Autos und machen den Autokonzernen dadurch ein bisschen Konkurrenz, was ja bekanntlich das Geschäft belebt.

Wer sich ein Bild von den Beiträgen der Digital- und Telekommunikationsunternehmen machen möchte, möge in der New Mobility World hier auf der IAA vorbeischaun, dort sind auch viele Mitgliedunternehmen des Bitkom vertreten.

Damit will ich erst einmal schließen, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.