



NEW MOBILITY WORLD

IMPRESSIONEN VOM 2. PRESSETAG (16.9.)

Executive Forum auf der New Mobility World:

„Selbst fahrende Autos können Tausende Menschenleben pro Jahr retten“

Chris Urmson, Vater des Google Car, erläuterte die enormen Herausforderungen bei der Entwicklung von selbstfahrenden Autos +++
Carlos Tavares, CEO von Peugeot Citroen: „Automobilhersteller werden zu Mobilitätsdienstleistern“

Am 16. September 2015, dem zweiten Pressetag der IAA, fand in der New Mobility World, dem neuen Ausstellungsbereich rund um die Mobilitätsthemen der Zukunft in Halle 3.1, ein hochkarätig besetztes Executive Forum statt. Unter dem Titel „Innovation, Transformation, Disruption – The New Mobility World“ begrüßte Prof. Dr. Robert Wolcott, Professor of Innovation Management and Corporate Entrepreneurship an der Kellogg School of Management, die Teilnehmer mit den Worten: „Wir stehen vor einer neuen industriellen Revolution, die mit der Entwicklung der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vergleichbar ist.“ Thilo Koslowski, Branchenanalyst bei Gartner, bestätigte diese Einschätzung und erklärte, dass schon in fünf Jahren rund 150 Millionen vernetzte Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein werden. Dies werde eine neue Wertschöpfungskette, zahlreiche Unternehmensübernahmen und eine Veränderung der klassischen OEMs mit sich bringen. Vor dem Hintergrund, dass allein in den USA jedes Jahr rund 871 Milliarden Dollar – das entspricht zwei Prozent des BIP der USA – an Schäden durch Unfälle verursacht werden, sieht er ein enormes Marktpotential für selbst fahrende Autos. Seine Prognose: Bis 2025 wird es 30 Prozent selbst fahrende Autos geben und 20 Prozent der Fahrzeuge werden geteilt anstatt von Autobesitzern gehalten werden.

Carlos Tavares, Vorstandsvorsitzender von PSA Peugeot Citroen betonte in seinem Vortrag, dass die Automobilhersteller die Zeichen der Zeit erkannt haben und sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln müssen. „Zeit ist eine knappe Ressource. Das vernetzte und selbstfah-



NEW MOBILITY WORLD

rende Auto wird die Mobilität des Einzelnen trotz weiter zunehmender Verkehrsströme beschleunigen.“ Er betonte auch den gesellschaftlichen Effekt, den selbst fahrende Autos haben werden: „Automatisiertes Fahren wird die Sicherheit dramatisch erhöhen.“ Allerdings müsse die Politik für die technischen Veränderungen den regulatorischen Rahmen setzen.

Chris Urmson, der bei Google das Programm des fahrerlosen Autos verantwortet, betonte ebenfalls den Aspekt der Sicherheit, der für das IT-Unternehmen ein ausschlaggebender Grund sei, sich dieser Herausforderung zu stellen. Die Zahl von fast 36.000 Verkehrstoten pro Jahr allein in den USA sei nicht hinnehmbar. „Das ist so, als ob an fünf Tagen in der Woche jeweils eine Boeing 737 abstürzt“, so Urmson. Er erläuterte die größten Herausforderungen, vor denen Google zu Beginn der Entwicklung eines selbst fahrenden Autos stand: „Unsere erste Aufgabe bestand darin, ein 3D-Lasersystem zu entwickeln, das die exakte Positionsbestimmung des Autos ermöglicht. Herkömmliche GPS-Navigationssysteme haben eine Fehlertoleranz von zwei oder drei Metern, was für die Navigation ausreicht, nicht aber für ein selbst fahrendes Auto.“ Nach dem dieses Problem gelöst war, ging es vor rund zweieinhalb Jahren an den nächsten Schritt. „Das selbstfahrende Auto muss wissen, wo die anderen sind. Und es muss antizipieren können, was sie tun werden und darauf angemessen reagieren.“ So müsse ein selbst fahrendes Auto beispielsweise einen Radfahrer erkennen können, der per Armzeichen das Links- oder Rechtsabbiegen anzeigt und richtig darauf reagieren. Chris Urmson betonte, dass das Google Car als Prototyp entwickelt wurde, um die Technik zu studieren, nicht um selbst Autos zu bauen. Mit Continental und Robert Bosch gehören auch zwei führende deutsche Automobilzulieferer zu den Partnern des IT-Konzerns. Aktuell bewältigt das Google Auto rund 10.000 Meilen an Testfahrten pro Woche. Wann das erste selbst fahrende Auto auf den Markt kommen werde, darauf wollte sich aber auch Urmson nicht genau festlegen. Er betonte aber, warum er diese Entwicklung für sinnvoll hält: „Selbst fahrende Autos können Gefahrensituationen frühzeitig erkennen, angemessen darauf reagieren und auf diese Weise Tausende Menschenleben pro Jahr retten.“

In der anschließenden Diskussionsrunde erläuterte Chris Urmson zudem, dass für ein selbst fahrendes Auto die größte Menge an Daten in Echtzeit verarbeitet werden müsse, die je verarbeitet wurde. „Das



NEW MOBILITY WORLD

Zusammenwachsen von Auto und IT ist die spannendste Entwicklung unserer Zeit“, so Urmson. Carlos Tavares unterstrich, dass die Automobilhersteller den Trend klar erkannt haben. Er betonte zudem, dass er aufgrund der hohen Markteintrittshürden Google nicht als Bedrohung, sondern Partner für die klassischen Automobilhersteller betrachtet. „Die Automobilindustrie erfordert enormes Kapital, erwirtschaftet wenig Rendite und birgt ein hohes Risiko. Google wird Partner suchen, aber nicht selbst Hersteller werden“, so seine Einschätzung. „Mobilitätsdienstleistungen erfordern zuverlässige Fahrzeuge. Darin hat die Automobilindustrie die größte Erfahrung“, gab er sich selbstsicher.

In einer zweiten Diskussionsrunde unterstrich Rutt Bridges, Autor des Buchs „Driverless Car Revolution – Buy Mobility, Not Metal“, die Möglichkeit, dass durch Carsharing und Mitfahrgelegenheiten in Zukunft sechs von sieben Autos überflüssig werden könnten. Henrik Wenders, Vice President Product Management der BMWi-Serie bei der BMW AG räumte zwar ein, dass Elektrofahrzeuge bei BMW aktuell nur ein Prozent der Verkaufszahlen ausmachen, betonte aber: „Die Zukunft wird elektrisch und dafür reicht es nicht, hier ein bisschen Konnektivität zu integrieren und eine Batterie in den Kofferraum zu packen.“ Zusammen mit Prof. Robert Wolcott war er sich einig, dass die deutsche Automobilindustrie dank ihrer mittelständischen Struktur mit zahlreichen familiengeführten Unternehmen, die eher langfristig denken, gut aufgestellt ist.

Mike McNamara, CEO bei flex, betonte die Bedeutung des Zusammenspiels von Hardware, Software und Datenverarbeitung in Echtzeit für die weitere Entwicklung der vernetzten Mobilität. Er geht davon aus, dass bis 2020 rund 50 Milliarden vernetzte Geräte auf dem Markt sein werden – vom Smartphone bis zum vernetzten Auto. Dr. Joseph „Yossi“ Vardi, Pate der israelischen Startup Szene, mahnte die Automobilhersteller an, den Trend der Digitalisierung aufzugreifen, andernfalls werden sie vom Markt verschwinden.

„Das Auto von 2020 wird im Vergleich zu dem von heute das sein, was das Smartphone von heute im Vergleich zu dem Mobiltelefon von 2005 ist“, unterstrich er die rasante Entwicklung, die das vernetzte Auto technisch nehmen werde. Zum Abschluss verdeutlichte Nick Sampson,



NEW MOBILITY WORLD

Chief Product Architect bei Faraday Future den enormen technischen und gesellschaftlichen Wandel, der aktuell stattfindet: „Die Jugendlichen von heute werden vielleicht nie selbst ein Auto fahren oder besitzen.“ Robert Wolcott griff die einhellige Meinung aller Diskussionsteilnehmer, dass der Wandel höchst spannend sei, bei seinem Fazit des Executive Forum auf: „Wenn Sie diese IAA nicht begeistert verlassen, dann sind sie im falschen Business.“

Bilder vom 2. Pressetag zum Download finden Sie unter http://newmobilityworld.com/nmw_files/Pressebilder/NMW_Pressebilder_2015-09-16.zip

Bilder vom Executive Forum finden Sie hier: <http://newmobilityworld.com/kontakt-impressum/downloads/pressediens/>