



Bernhard Mattes ist seit März 2018 Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Er ist seit 1. Januar 2017 Mitglied des Aufsichtsrats der Ford-Werke GmbH und des Präsidialrats der DEKRA e.V. Der Wirtschaftswissenschaftler begann seine Karriere im Vertrieb der BMW AG und wechselte 1999 in den Vorstand der Ford-Werke AG. 2002 wurde er Vorsitzender der Geschäftsführung der Ford-Werke GmbH und zudem 2006 Vice President der europäischen Ford Customer Service Division.

„Wir haben die Transformation angestoßen“

Automobilindustrie: Die Digitalisierung verändert Technologien, Unternehmen und das Kundenverhalten / Ein Interview mit Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie

U Herr Mattes, welche wichtigen Entwicklungen werden die Mobilität der Zukunft prägen?

Aktuell wird die Zukunft der Mobilität neu definiert. Die Menschen verändern ihr Mobilitätsverhalten. Die deutsche Automobilindustrie gestaltet diesen Wandel der Mobilität mit großem Engagement mit. Unsere Branche hat einen Transformationsprozess angestoßen, der Produkte, Technologien und Dienstleistungen grundlegend verändert. Die Gesellschaft erwartet von uns Lösungen für eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität. Dabei sind zwei Innovationsfelder von herausragender Bedeutung: Elektromobilität und alternative Antriebe einerseits, Digitalisierung, vernetztes und automatisiertes sowie autonomes Fahren andererseits.

U Wie können Umwelt und Mobilität besser in ein Gleichgewicht gebracht werden?

Neue Verkehrskonzepte müssen den Wünschen der Gesellschaft nach Nachhaltigkeit, Flexibilität und Sicherheit entsprechen. Hier bietet die Digitalisierung große Chancen. Die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechnologie eröffnen neue Lösungsansätze für den Verkehr. Die Automobilindustrie arbeitet des-

halb gemeinsam mit verschiedenen Partnern intensiv an der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte. Durch die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit der Infrastruktur kann der Verkehr der Zukunft effizienter werden. Ein Anwendungsbeispiel für solche kooperativen Systeme in der Stadt ist der Ampelphasenassistent, der es ermöglicht, durch die Kommunikation zwischen Ampel und Fahrzeug die jeweilige optimale Geschwindigkeit für eine stetige grüne Welle zu ermitteln. Doch es geht nicht nur um die Vernetzung von Autos untereinander. Es geht auch um die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. So ermöglichen Mobilitäts-Apps eine situationsabhängige Verkehrsmittel- und Routenwahl und somit eine bessere und einfachere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger. Auf diese Weise kann das Verkehrssystem insgesamt effizienter werden.

U Welche Instrumente könnten genutzt werden, um die Luftqualität in Großstädten zu verbessern?

In den vergangenen Monaten hat die deutsche Automobilindustrie ein ganzes Bündel an Maßnahmen ergriffen, um die Luftquali-

tät in den Städten rasch zu verbessern. Dazu zählen Softwareupdates, Kooperationsprojekte mit betroffenen Städten, die finanzielle Beteiligung am Förderprogramm der Bundesregierung sowie umfangreiche Angebote zur raschen Erneuerung des Pkw-Bestands durch Neuwagen und junge Gebrauchte. All diese konkreten Ansätze sind so konzipiert, dass sie den Städten rasch helfen. Darüber hinaus haben deutsche Hersteller jeweils spezifische Angebote für die Zeit nach 2020 zugesagt, damit bisherige Dieselnutzer mobil bleiben können. Eines sollten wir aber nicht ausblenden: Offensichtlich geht es nicht allen Kritikern der Branche im Kern um bessere Luftqualität. Einigen geht es vielmehr um einen pauschalen Frontalangriff auf die individuelle Mobilität.

U Welche Rolle wird das autonome Fahren künftig spielen?

Die Anzahl der Fahrerassistenzsysteme, die den Fahrer bei der Fahraufgabe unterstützen können, hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Dadurch ist der Eindruck entstanden, dass autonome Fahrzeuge schon bald technisch machbar sein könnten. Doch diese Entwicklung wird eher evolutionär verlaufen. Automatisierte Funktionen werden



auf der Grundlage etablierter Fahrerassistenzsysteme sukzessive weiterentwickelt und in mehr und mehr Neuwagen eingebaut. Autofahrer werden so Schritt für Schritt an die Automatisierung herangeführt. Dabei wird automatisiertes Fahren voraussichtlich zuerst auf der Autobahn sowie in Park-

ter-Sharing, Mobilitätsplattformen und Mobilitäts-Apps sind nur der Anfang dieser Entwicklung. Das Mobilitätsverhalten ändert sich: Autos zu nutzen statt zu besitzen ist ein Trend, den wir mitgestalten. Allerdings wird die „shared economy“ nicht alle Autofahrer umfassen. Denn auch das Bedürfnis nach einem eigenen Auto steigt – der globale Pkw-Absatz wird in den nächsten Jahren weiter wachsen.

U *Werden Autos künftig fliegen?*

Es gibt ja die Vision vom fliegenden Auto als einem modularen Fortbewegungsmittel der Zukunft. Einige unserer Mitgliedsunternehmen forschen und entwickeln sehr engagiert in diese Richtung. Es ist gar nicht mehr so unrealistisch, dass künftig solche Verkehrsmittel den Stadtverkehr entlasten könnten. Es gibt Studien über Hybride, die aus einem selbstfahrenden Auto und einer Drohne bestehen. So eine multimodulare Fortbewegung könnte innerhalb des nächsten Jahrzehnts vorstellbar werden, allerdings müssen dafür auch die rechtlichen Rahmenbedingungen passen.

U *Wird die Innovationskraft der deutschen Automobilindustrie ausreichen, um international mithalten?*

Ob alternative Antriebe, Digitalisierung oder neue Mobilitätsdienstleistungen: Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie sind bei den Innovationen für diese Bereiche führend. Bei der Elektromobilität beispielsweise haben die deutschen Hersteller in Europa die Nase vorn – 49 Prozent der Neuzulassungen von E-Fahrzeugen in der EU sind Pkw deutscher Hersteller, in Deutschland sind es sogar 65 Prozent. Auch beim vernetzten und automatisierten Fahren sind unsere Hersteller und Zulieferer top: Sie melden weltweit rund die Hälfte der Patente in diesem Bereich an. Die deutsche Automobilindustrie steigert ihre Ausgaben für Forschung und Entwicklung stetig. Deutsche Hersteller und Zulieferer stemmen mehr als ein Drittel der gesamten weltweiten Forschungs- und Entwicklungsausgaben der

Automobilbranche. Das ist die Spitzenposition – noch vor japanischen und US-amerikanischen Unternehmen. Nach Angaben der Europäischen Kommission sind die weltweiten Aufwendungen auf 40,2 Milliarden Euro gestiegen – ein nochmaliger Zuwachs von sieben Prozent. Unter den Top-10-Investoren in der weltweiten Automobilindustrie sind vier deutsche Unternehmen. Neben der Optimierung der Verbrennungsmotoren und den Investitionen in das vernetzte und automatisierte Fahren stellt vor allem die Entwicklung alternativer Antriebe einen großen Schwerpunkt in Forschung und Entwicklung dar.

U *Wie kann die Branche Vertrauen und Glaubwürdigkeit zurückgewinnen?*

Die Branche unternimmt große Anstrengungen, um verlorengegangenes Vertrauen zurückzugewinnen. Das geht nicht von heute auf morgen. Aber wir packen es an. Dazu gehört, dass wir tun, was wir sagen, dass Verlässlichkeit und Transparenz unser Handeln bestimmen. Wir müssen „liefern“, was wir versprochen haben. Deshalb haben die deutschen Hersteller zusätzliche Maßnahmen für saubere Luft zugesagt und setzen diese mit Nachdruck um. Gleichzeitig führen wir immer mehr neue Produkte mit alternativen Antrieben ein, ein Großteil sind elektrifizierte Fahrzeuge. Zudem sind neue Mobilitätskonzepte in der Praxiserprobung. Wir reden nicht nur über die Zukunft, wir machen sie erlebbar.

Die Fragen stellte Gabriele Kalt.

häusern praktisch angewendet werden. Auf Bundesautobahnen ist das Verkehrsgeschehen weniger komplex, da es keinen Gegen- oder Querverkehr gibt. In Parkhäusern wird mit geringer Geschwindigkeit gefahren, das macht die Situation trotz hoher Komplexität beherrschbar. In beiden Fällen kann ein Auto sein Umfeld mit den eigenen Sensoren erfassen.

U *Die Ansprüche an die individuelle Mobilität werden sich in der Zukunft ändern. Können Sie uns Ihre These „Erlebnis geht vor Besitz“ näher erläutern?*

Mit der Digitalisierung verändern sich nicht nur die Technologien, sondern auch die Unternehmen und das Kundenverhalten. Hersteller und Zulieferer werden zu Dienstleistern, die intelligente Mobilitätslösungen anbieten. Carsharing, Ride-Pooling, E-Scoo-