

WARUM DIE REVOLUTION IM AUTONOMEN FAHREN VOM WARENVERKEHR AUSGEHT:

Logistik in der Vorreiterrolle

Träume von unbemannten und völlig autonom agierenden Fahrzeugen sind so alt wie der Straßenverkehr selbst. Science-Fiction-Autoren zeichneten schon früh Visionen von in Gänze automatisierten Städten und unbegrenzter Mobilität. Seit sich die Realität immer mehr an die zuvor rein fiktionalen Wunschvorstellungen anpaßt, mischt sich zwischen eine weiter aufbrandende Euphorie auch eine gewisse Skepsis. Wir haben dazu einen Fachmann befragt ...

Als wie sinnvoll stellt sich eine Entwicklung auf diesem Gebiet unter dem Strich überhaupt heraus? „Momentan sehen wir die größten Fortschritte bei der Entwicklung autonomen Fahrens innerhalb der Logistik“, erklärt Alexander Heine, Fachmann für Warenverkehr. „Es läßt sich eindeutig prognostizieren, daß Lkws hier den nächsten Entwicklungsschritt vorantreiben und nicht Pkws.“ Dies geschieht aus dem einfachen Grund der Rentabilität: Im Logistik-Sektor lohnen sich die innovativen Sprünge auch in finanzieller Hinsicht immens.

Definitionssache: Bei der langen Entwicklung hin zum autonomen Fahren ließen sich im wirtschaftlichen wie privaten Sektor bereits einige Etappensiege verzeichnen. „Den Grad der Automatisierung bemessen Automobilindustrie und anhängende Branchen in Leveln von eins bis fünf“, erläutert Heine. So beginnt die Klassifizierung bereits bei der Verwendung von Tempomaten, Spurhalte- oder Abstandsassistenten – Technologien, die bei Fahrzeugen mittlerweile serienmäßig vorkommen. Doch selbst bei den nachfolgenden Leveln zwei und drei dürfen Personen niemals den Fahrersitz verlassen und die Augen bestenfalls auf den Verkehr gerichtet halten. „Erst ab Stufe vier, dem vollautomatisierten Fahren, übernimmt das System die komplette Fahrzeugführung“, so Heine. „Damit ausgestattete Vehikel können gesamte Strecken von der Autobahn bis zum Parkhaus auch ohne Passagier zurücklegen. Ein 2021 verabschiedetes Gesetz verlangt in Deutschland allerdings eine durchgehende technische Aufsicht durch den Menschen.“

Von der Theorie in die Praxis: Auf humane Kontrollinstanzen soll Level fünf letztendlich in Gänze verzichten – das komplett autonome Fahren wäre erreicht. Zurzeit existiert noch kein marktreifes Modell auf Level vier, doch: „Da positive Effekte dieser Technologien vor allem Benefits für Logistikunternehmen bereithalten, ist zu erwarten, daß der nächste Innovationssprung auch aus diesem Bereich kommt.“ Angesprochene Vorteile beziehen sich vorrangig auf die Verkehrssicherheit. Menschliches Fehlverhalten wie falsche Wahrnehmung, Emotionen oder schlechte Tagesform und Übermüdung läßt sich schon von Level-4-Systemen vollständig ausmerzen. Einmal zur Einsatzreife entwickelt,



wird die Technik immer eine gleichbleibend hohe Leistung zeigen. „Eine Eigenschaft, die autonomes Fahren insbesondere für die Logistik enorm interessant macht“, so Heine. „Hinter der Technologie steckt ein enormes Effizienzpotential. Beispielsweise resultiert alleine aus dem Wegfall von Lenk- und Ruhezeiten und der Möglichkeit genauerer Koordination von Flotten eine enorme Optimierung aller Prozesse entlang der gesamten Wertschöpfungskette.“

Dystopische Vorstellung, utopische Wahrheit: Intelligente Systeme kommen wie jede andere Innovation auch mit ethischen und moralischen Bedenken im Gepäck. Rufe nach einem Abbau der Belegschaft in Logistikunternehmen läßt Heine allerdings schnell verstummen: „Wir sehen uns in Deutschland einem extremen Fachkräfte- und – speziell im Güterverkehr – horrenden Fahrermangel gegenüber. Momentan existiert in vielen Betrieben gar kein Personal, das überhaupt durch Technologie ersetzt werden könnte.“ Vielmehr ließe sich in Aussicht stellen, daß zum Teil mit Level-4-System ausgestattete Flotten mehr transportieren und dadurch für einen noch stabileren Warenfluß sorgen können. Gleichzeitig geht die Branche davon aus, daß sich die Anzahl der Fachkräfte in Logistikunternehmen nicht verringert, sondern sich lediglich ihr Fokus ändert. „In einer technisierten Welt bleibt sich der Güterverkehr weiterhin seiner Vorreiterrolle bewußt“, faßt Heine zusammen. „Mit autonomem Fahren sichert die Logistik nicht nur den Weg für die sichere Wertschöpfungskette, sondern leistet auch Pionierarbeit für die private Fortbewegung der Zukunft.“



Alexander Heine, Geschäftsführer der CM Logistik Gruppe: „Erst ab Stufe vier, dem vollautomatisierten Fahren, übernimmt das System die komplette Fahrzeugführung.“

„In einer technisierten Welt bleibt sich der Güterverkehr weiterhin seiner Vorreiterrolle bewußt“, faßt Heine zusammen. „Mit autonomem Fahren sichert die Logistik nicht nur den Weg für die sichere Wertschöpfungskette, sondern leistet auch Pionierarbeit für die private Fortbewegung der Zukunft.“

Noch Fragen? www.cm-log.eu