

Fahrerlos durch Stadt und Land

Autonom betriebene Busse könnten öffentlichen Nahverkehr revolutionieren

Hamburg/Berlin – In China und Teilen der USA gehören sie längst zum Straßenbild: fahrerlose Kleinbusse und Robotaxen, die vollautonom durch die Straßen kreuzen. In Deutschland gibt es zwar mehr als ein Dutzend Pilotprojekte, die vor allem den Betrieb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erproben. Doch von einem großflächigen Einsatz mit echten Fahrgästen kann bisher keine Rede sein. Das soll sich nach dem Willen von VW bald ändern.

Sprung in die Zukunft

„Autonomes Fahren ist ein Sprung in die absolute Zukunft“, sagte Christian Senger, der im Vorstand von Volkswagen Nutzfahrzeuge für das autonome Fahren zuständig ist, im Vorfeld der Weltpremiere. Der nun präsentierte selbstfahrende ID Buzz sei hier ein „Gamechanger“, zeigte sich Sascha Meyer vom konzerneigenen Shuttledienst Moia überzeugt, der die Flotte in Hamburg betreiben wird.

Die aktuelle Bundesregierung will Deutschland „zum Leitmarkt für autonomes Fahren“ entwickeln, heißt es im Koalitionsvertrag. Insbesondere die Verkehrsunternehmen im ÖPNV treiben das Thema voran. Im nordrhein-westfälischen Monheim am Rhein sind dank einer Ausnahmegenehmigung schon seit 2020 selbstfahrende Kleinbusse im Regelbetrieb im Einsatz. Andere Projekte wie Alike in Hamburg, bei dem auch VW mitmacht, Ahoi im Hamburger Umland oder Kira in Darmstadt erproben derzeit den Einsatz autonomer Kleinbusse im Nahverkehr. Doch eine Typ-Genehmigung



Ein autonom fahrender ID Buzz AD des VW-eigenen Sammeltaxianbieters Moia ist in Hamburg unterwegs.

DPA

für sogenannte Level-4-Systeme, also für komplett autonom fahrende Fahrzeuge ohne Fahrer, gibt es hierzulande bisher nicht – auch wenn das rechtlich möglich wäre.

Stattdessen gibt es aus Sicht von Ricco Kämpfer, Experte für autonomes Fahren beim Beratungsunternehmen P3, einen Flickenteppich an Modellprojekten. „Wir haben in den letzten Jahren unglaublich viele Projekte gesehen, die vom Bund gefördert wurden“, sagt er. „Diese waren aber nie auf Nachhaltigkeit und Verstärkung ausgelegt.“ Wenn die Träger-Gemeinschaften, die sogenannten Konsortien, nicht weitergeführt wurden, war auch für die Projekte Schluss.

Der Bund sei nach dem Gieß-

kannenprinzip vorgegangen. „Jeder kriegt ein bisschen was.“ Doch um die Ziele zu erreichen, brauche es eine zentrale Steuerung der Leuchtturmprojekte, meint Kämpfer.

Ein grundsätzliches Problem ist demnach die Finanzierung. Die bisherigen Projektflotten bestehen in der Regel aus weniger als zehn Fahrzeugen. Die Technik und damit die Anschaffungskosten sind deutlich höher als bei einem herkömmlichen Kleinbus. Es brauche Anreize für die ÖPNV-Unternehmen, um die Fahrzeuge in großem Maßstab zu bestellen. Dann könnten auch die Hersteller aufspringen, sagt Kämpfer. Derzeit sei es ein Henne-Ei-Problem. Dieses Problem will VW nun lösen. Denn der ID

Buzz AD (für autonomous driving) soll in Hannover regulär in Serie gehen und dann zusammen mit den anderen ID-Buzz-Modellen vom Band rollen. Das Fahrzeug verfügt über 13 Kameras, neun sogenannte Lidare und fünf Radare, mit denen es die Umgebung in Echtzeit erfasst.

Zur Stückzahl macht VW noch keine Angaben. Der Hersteller lässt aber keinen Zweifel daran, dass sich die Investition in die neue Technik nur bei größeren Flotten rechnen kann. Allein in den USA sollen zusammen mit dem Fahrdienstleister Uber innerhalb von zehn Jahren mehrere Tausend Fahrzeuge auf die Straße kommen – nicht nur in Los Angeles, sondern später auch in anderen

Städten. Nach VW-Angaben ist es das erste voll autonom fahrende Serienfahrzeug aus europäischer Produktion. Aber mit Einschränkungen: Der Einsatz ist auf das jeweilige Fahrgelände begrenzt, das in Hamburg nicht einmal bis zur Stadtgrenze reicht. Auch Fahrgäste durften bisher in Hamburg nicht zusteigen. Als Testpassagiere dienen nur eigene Mitarbeiter. Das soll sich nun ändern: Noch in diesem Jahr will Moia früheren Angaben zufolge auch ausgewählte Probenutzer mitnehmen. 25 Testwagen sollen den Betrieb dann unter realen Bedingungen testen. Der Start des Regelbetriebs war ursprünglich bis Ende 2026 angekündigt. Jetzt soll es erst 2027 losgehen.

F. JOHANNSEN/M. ARNOLD