

SONNTAG, 14. JUNI 2026

SPEZIAL FIRMENWAGEN UND FLOTTENMANAGEMENT

Das ROLLENDE Büro nähert sich der Zielgeraden

Fahren ohne Fahrer ist in den USA und China längst mehr als nur eine Vision. In Deutschland wird es noch einige Jahre dauern, bis das Arbeiten im autonomen Dienstwagen für eine Revolution sorgen wird



Unterwegs im „Caroffice“: Autonom fahrende Dienstwagen werden in naher Zukunft auf den Markt kommen

GENERATIVE ILLUSTRATION/JAQUES BAGIOS

Stellen Sie sich mal folgendes Szenario vor“, beginnt Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer seine Ausführungen. „Ich stelle morgens meinen persönlichen Dienstwagen am Hamburger Flughafen ab, um nach München zu fliegen. Abends komme ich zurück und steige wieder in mein Fahrzeug – nur tagsüber hat das jemand anderes genutzt. Denn der Wagen ist eigenständig, ohne Fahrer, in die Hamburger Innenstadt zurückgekehrt, um dort einen Passagier aufzunehmen.“

KATRIN STARKE

Dudenhöffer, der emeritierte Betriebswirtschafts-Professor, ist überzeugt, dass dieses Modell insbesondere für Leasinggesellschaften attraktiv sein müsse. Derzeit stünden sich Dienstwagen „viel zu oft die Reifen platt“. Eine Voraussetzung dafür, dass seine Vorstellung Wirklichkeit werden kann: hochautomatisierte Fahrzeuge, die zumindest feste Routen komplett selbstständig bewältigen. In China sei man auf diesem Weg ziemlich weit, sagt Dudenhöffer und verweist auf die Robotaxis, die in Städten wie Peking oder Shanghai im Einsatz sind. Bis hierzulande autonom fahrende Dienstwagen, in denen die Fahrzeuginsassen nur noch Passagiere sind, unterwegs seien, werde es noch Jahre dauern. 2045 nennt der Wirtschaftswissenschaftler als denkbaren Zeithorizont.

Die Vision des „rollenden Büros“ sei attraktiv, werde aber nicht sprunghaft, sondern stufenweise Realität, schätzt Frank Hägele ein. „Schon heute können Fahrerinnen und Fahrer bei bestimmten Level-3-Systemen unter engen Voraussetzungen die Fahraufgabe zeitweise abgeben“, erklärt der Vorstandsvorsitzende des Verbandes markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften (VMF). Das sei ein erster Baustein für produktiv nutzbare Reisezeit. „Aber ein Dienstwagen, in dem man sich auf beliebigen Strecken dauerhaft der Arbeit widmen kann, ist aus meiner Sicht noch keine kurzfristige Flottenrealität.“

Doch nicht die Technologie sei das Problem, sagt der Automotive-Analyst Philipp Raasch. „Da setzen wir 2030 einen Haken dran“, ist sich der Autopreneur sicher – wobei er davon ausgeht, dass deutsche Fahrzeughersteller die Technologie für vollautomatisiertes Fahren nicht selbst entwickeln, sondern einkaufen werden, in den USA oder in China. Für die Entwicklung brauche es viel Kapital, und das sei „in Europa für solche Ideen nicht im nötigen Maß verfügbar“.

Timo Woopen, Leiter des Forschungsbereichs Fahrzeugintelligenz & Automatisiertes Fahren am Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen, sieht die Abhängigkeit von ausländischer Software kritisch. Eine Schlüsselrolle könne die Kollaboration von Produzenten sein, sagt der Ingenieur. Da gebe es bereits gute Ansätze,

betont er und nennt die Initiative Ecosystem Mobility 4.0, die die Zusammenarbeit von Industrie, Wissenschaft und öffentlicher Hand bei der Entwicklung technischer Blaupausen fördert (siehe Kasten). Woopen beschäftigt sich in seinem Fachbereich mit Fragen rund um ein Gesamtmobilitätssystem der Zukunft. Etwa wie eine „kollektive Verhaltensplanung“ aussehen müsste, wenn sich mehrere Autos ohne menschlichen Fahrer einem bestimmten Knotenpunkt nähern. Für einen optimalen Verkehrsfluss notwendig sei eine zentral steuernde Infrastruktur außerhalb des einzelnen Fahrzeugs.

Massiven Bedarf an autonom verkehrenden Fahrzeugen sieht Woopen in der Logistik. Der Einsatz auf festen Routen von Hub zu Hub könne sehr effizient sein, die Branche leide extrem unter Fachkräftemangel. Vom Flottenbetrieb zum selbstfahrenden privaten Fahrzeug oder Dienstwagen sei es aber noch weit.

Beim Stichwort Mobilität der Zukunft hat Torsten Bertram, Leiter des Lehrstuhls für Regelungssystemtechnik an der Technischen Universität Dortmund, vornehmlich den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) im Blick. „Wenn wir in Deutschland unsere Klimaziele erreichen wollen, muss sich unser Mobilitätsverhalten ändern, müssen wir wegkommen vom Individualverkehr“, fordert der Professor. Mit vollkommen selbstständig fahrenden Fahrzeugen könne „der ÖPNV viel individueller gestaltet werden“. Er denkt beispielsweise an Shuttles mit zehn Sitzplätzen. In denen könne man ebenso gut seine E-Mails bearbeiten wie in einem autonom fahrenden Dienstwagen.

„Telefonate verlege ich dann eben auf die Zeiten, wenn ich nicht unterwegs bin“, sagt Bertram, der selbst dienstlich nur mit der Bahn fährt. „Also mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug mit Chauffeur“, fügt er mit einem Schmunzeln hinzu. Wichtig sei, bei autonom fahrenden Fahrzeugen Lösungen für sogenannte fahrfremde Tätigkeiten zu finden – wie sich der Wagen zum Beispiel bei einem medizinischen Notfall verhalte. „Das ist einfacher in einem Shuttle

als in einem individuellen Geschäftswagen zu realisieren“, sagt Bertram. Auch müsse in den Blick genommen werden, wie fehlende Kontrolle über das Fahrzeug das persönliche Sicherheitsgefühl beeinflusse. „Wir haben bei Untersuchungen festgestellt, dass sich Fahrgäste stärker begleitet – und eben nicht kontrolliert – fühlen, wenn Überwachungssysteme für sie erkennbar sind“, erklärt der Lehrstuhlinhaber.

Genauso sieht auch Steven Peters, Leiter des Fachgebiets Fahrzeugtechnik an der TU Darmstadt, autonom verkehrende Fahrzeuge in Deutschland eher im Lkw-Bereich und im ÖPNV als beim individuell genutzten Dienstwagen. „Der Druck gerade in der Logistik ist enorm“, sagt der Ingenieur. „Aber was wir dringend brauchen, ist eine Vereinheitlichung von Verkehrsregeln innerhalb Europas.“ Als nur ein Beispiel nennt er die unterschiedlichen Blinkregeln im Kreisverkehr. „Die Lkw-Branche lebt vom Transitverkehr, da dürfen beim automatisierten Fahren keine Missverständnisse auf den Straßen entstehen.“ Peters gehört zu den Mitstreitern im Netzwerk Uni-DAS. Der Thinktank ist ein Zusammenschluss aus acht Universitätsprofessoren mit Forschungsschwerpunkt im Bereich des automatisierten Fahrens. Uni-DAS habe sich bereits vor rund 20 Jahren gegründet, um dem autonomen Fahren „zwischen Fahrzeugtechnik und KI-Forschung in der Wissenschaft eine Heimat zu geben“.

Das Netzwerk, das sich unter anderem die Nachwuchsförderung auf die Fahnen geschrieben hat, richtet regelmäßig Workshops zu Themen rund um Fahrerassistenz und automatisiertes Fahren aus. Die nächste Tagung findet am 29. und 30. September im Kloster Irsee in Bayern statt. Dann geht es unter anderem um die Absicherung von KI, die Mensch-Maschine-Interaktion, das Driver Monitoring und die Akzeptanz automatisierter Funktionen.

Besonders freut sich Peters auf den Vortrag des Ehrengasts Chris Gerdes, Sicherheitsexperte beim US-amerikanischen Fahrzeugtechnologie-Entwickler Waymo. „Die fahrerlosen Robotaxis von

Waymo sind in den USA bereits seit 2023 in mehreren Städten im Regelbetrieb im Einsatz“, weiß Autopreneur Philipp Raasch. Dort habe man einen Punkt erreicht, „an dem mit der Technologie Geld verdient wird“. Langsam kämen die Robotaxis auch nach Europa. In der Schweiz und in Luxemburg seien

es „offiziell noch Testfälle“, in der kroatischen Hauptstadt Zagreb gebe es einen ersten kommerziellen Service.

In Deutschland sei autonomes Fahren zwar keine reine Zukunftsmusik mehr, aber auch noch kein Massenphänomen im Firmenwagenmarkt, so der Befund von VMF-Chef Hägele. Der nächste

Schritt werde nicht der vollständig selbstfahrende Dienstwagen für alle sein, sondern die Professionalisierung klar definierter Anwendungen. „Erst wenn Technik, Recht, Haftung und Wirtschaftlichkeit zusammenpassen, wird daraus ein relevantes Flottenthema in der Breite.“

Netzwerk für die Mobilität der Zukunft

Ecosystem Mobility 4.0 Die wegweisende deutsche Initiative will zur Schaffung einer Grundlage für die vernetzte, automatisierte Mobilität der Zukunft beitragen. Der Fokus liegt auf der Entwicklung eines offenen, von Herstellern unabhängigen **Datenökosystems**. Autonom fahrende Shuttles und On-Demand-Angebote sollen so reibungslos in den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) integriert werden.

Grenzüberschreitend Akteure aus Industrie, Wissenschaft und öffentlicher Hand arbeiten an Referenz-

architekturen, Standards und technischen Bausteinen bedarfsorientierter Angebote.

Ziele Eine universelle Steuerungsebene hilft Herstellern, sich nahtlos mit den Systemen für Flottenmanagement der Verkehrsbetriebe zu verbinden. Vor allem in Stadtrandgebieten und im **ländlichen Raum** kann so der ÖPNV ergänzt werden. Angestrebt sind Sicherheitssysteme, die den gesetzlichen Anforderungen in Deutschland entsprechen. Durch Transparenz sollen Monopole verhindert werden.
ecosystemmobility40.de