



Wer fährt die Zukunft?

*Assistiertes und autonomes Fahren zwischen
Innovation, Sicherheit und Verantwortung*

Helmut Geil
Wien, 9. Juni 2026

Über DEKRA

Gegründet

1925

um die **Verkehrssicherheit** der sich rasant entwickelnden Mobilität zu gewährleisten.

Heute steht DEKRA mit einem breiten Dienstleistungsportfolio sowie qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen für Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause in 60 Ländern.



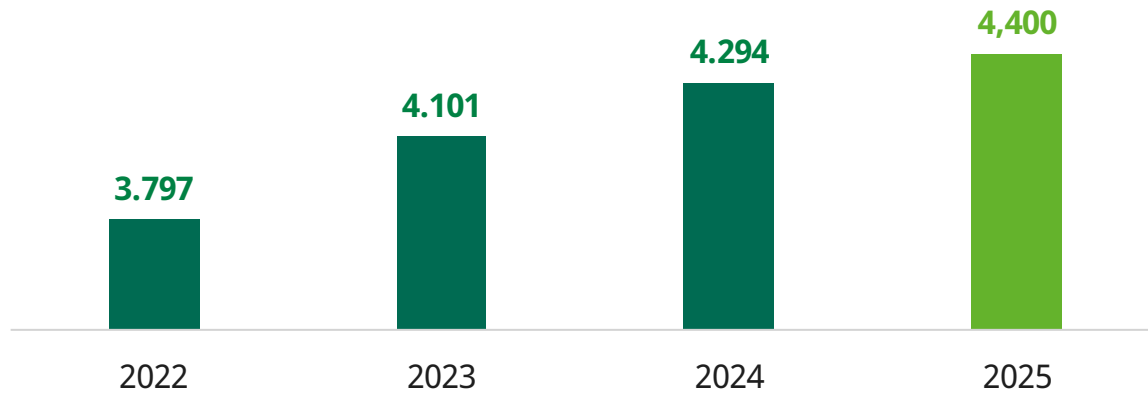
100.
YEARS
SECURING THE
FUTURE
1925 - 2025



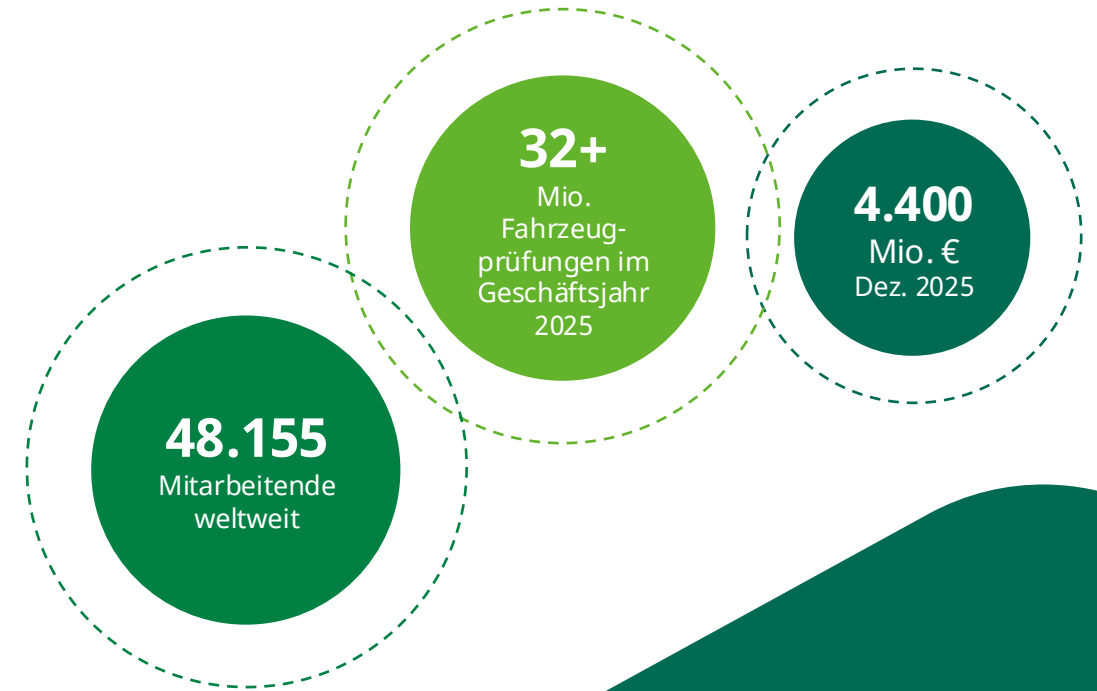
Unser wachsendes Fundament



Gesamt – **Umsatz**
in Mio. Euro











 **Mitarbeitende**
zum 31.12. auf allen Kontinenten in 60 Ländern

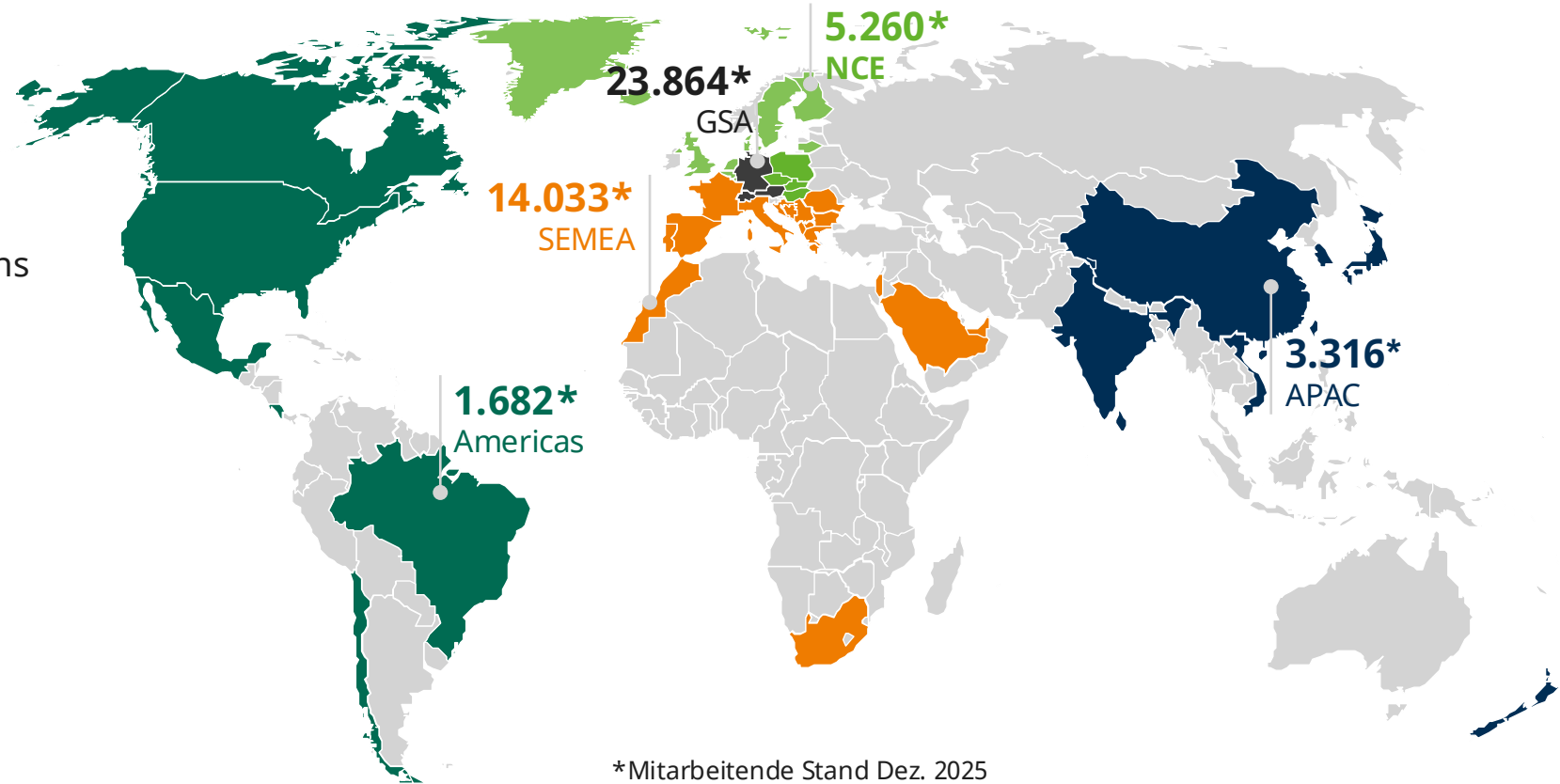


Sicherheitskompetenz in 5 Regionen



Services

-  Vehicle Inspection
-  Claims & Expertise
-  Digital & Product Solutions
-  Industrial Inspection
-  Audit
-  Advisory Services
-  Training
-  Personnel Services



Das letzte Jahrzehnt:
WOMIT fahren wir?



Das nächste Jahrzehnt:
WER fährt?



Elektrifizierung
verändert den Antrieb.



Autonomes Fahren
verändert das ganze
Mobilitätskonzept.





Londoner Taxifahrer haben besondere Gehirne

Eine Studie über Navigation, Lernen und Neuroplastizität



Londoner Taxifahrer müssen die berühmte Prüfung „The Knowledge“ bestehen: Sie lernen rund 25.000 Straßen und tausende Sehenswürdigkeiten auswendig und kennen die schnellsten Routen durch London.



Eleanor Maguire (UCL) fragte sich: Verändert dieses intensive Navigationstraining das Gehirn?



Mittels MRT verglich ihr Team die Gehirne von Taxifahrern mit Kontrollpersonen.

DIE STUDIE IM ÜBERBLICK

Teilnehmer

16 Londoner Taxifahrer

50 Kontrollpersonen



MRT-Scans und strukturelle Volumenanalyse der Hippocampi



DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

✓ Hinterer Hippocampus bei Taxifahrern größer



Bereich verantwortlich für räumliche Navigation und Orientierung.

✓ Vorderer Hippocampus bei Taxifahrern kleiner



Bereich eher beteiligt an emotionalen Prozessen und Stressregulation.

✓ Je länger die Erfahrung als Taxifahrer, desto größer der hintere Hippocampus.





1 ORIENTIERUNG

Die Frage: Wo bin ich? Wo muss ich hin?
Welche Route ist die beste?

FRÜHER



Straßenkarte



Ortskenntnis



Londoner Taxifahrer

HEUTE



Google Maps



Navigation
im Fahrzeug



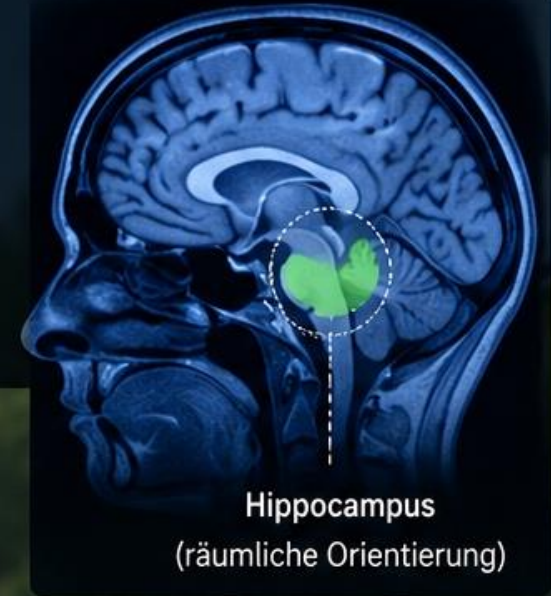
THE KNOWLEDGE

25.000 Straßen • Tausende Ziele • Jahre Ausbildung



Studie der UCL:

Londoner Taxifahrer haben einen größeren hinteren Hippocampus – den Bereich für räumliche Orientierung. Je länger sie fahren, desto stärker ist dieser Gehirnbereich ausgeprägt.



MENSCH



MASCHINE



ORIENTIERUNG



AUFMERKSAMKEIT



ENTSCHEIDUNG



VERANTWORTUNG



Welche
Aufgaben geben
wir künftig an
das Fahrzeug ab?



SENSORIK



KI



AUTOMATISIERUNG















ASSISTENZ



DIE 5 LEVELS DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS

Vom assistierten Fahren bis zur vollständigen Autonomie



| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|--|---|--|---|
| KEINE AUTOMATISIERUNG | ASSISTIERT | TEIL-AUTOMATISIERT | HOCH-AUTOMATISIERT | VOLL-AUTOMATISIERT | AUTONOM |
|  |  |  |  |  |  |
| Der Mensch fährt dauerhaft. Das Fahrzeug unterstützt nicht. | Das Fahrzeug unterstützt bei einer Fahraufgabe. Der Mensch bleibt verantwortlich. | Das Fahrzeug übernimmt Längs- und Querführung. Der Mensch bleibt verantwortlich. | Das System übernimmt die Fahraufgabe zeitweise. Der Mensch muss bei Aufforderung eingreifen können. | Das System übernimmt die Fahraufgabe vollständig – innerhalb eines definierten Einsatzgebiets. | Das System fährt immer und überall. Kein Mensch muss eingreifen. |
| BEISPIEL Klassisches Auto | BEISPIEL Abstandstempomat | BEISPIEL BMW Highway Assistant Tesla Autopilot | BEISPIEL Mercedes Drive Pilot | BEISPIEL Waymo Robotaxi | BEISPIEL Noch nicht verfügbar |
|  |  |  |  |  |  |



LEVEL 0-2

Der Mensch fährt.
Das Fahrzeug unterstützt.



LEVEL 3

Das System fährt zeitweise.



LEVEL 4

Das System fährt im definierten Bereich.



LEVEL 5

Das System fährt immer und überall.



Ein Blick nach China

XPENG

BYD



AI DRIVING THE FUTURE





USA

INNOVATION VOR REGULIERUNG



ZOOX



CHINA

SKALIERUNG VOR PERFEKTION



EUROPA

SICHERHEIT VOR GESCHWINDIGKEIT



Mercedes-Benz
DRIVE PILOT



BMW
Highway Assistant

DEKRA Lausitzring Citykurs



- 80.000 m² Asphaltfläche
- Über 30.000 m² multifunktionale Testflächen
- Urbane Verkehrsinfrastruktur auf einer Teststrecke
- Prüfungen für ADAS, automatisiertes und autonomes Fahren
- Realitätsnahe urbane Verkehrsumgebung
- Kreuzungen, Kreisverkehre und Einfädelungen
- Reproduzierbare Testszenarien
- Entwicklung und Validierung von ADAS- und autonomen Fahrfunktionen



Die Zukunft auf der Straße: Autonome LKW im Test heute

Gütertransport ist einer der ersten Bereiche,
in denen autonomes Fahren echten Nutzen stiftet.



Mercedes-Benz Trucks

Autonomous Driving
Testfahrzeug



MAN Truck & Bus

Autonomer LKW im
Testbetrieb



Hoher Nutzen

durch lange Strecken
und planbare Routen



Lösung für den

Fahrermangel und
steigende Kosten



Mehr Sicherheit

durch präzise Sensorik
und vernetzte Systeme



Effizienter und

nachhaltiger Transport
für morgen

Autonom unterwegs – Beispiele für autonomen ÖPNV in Deutschland und Österreich



DEUTSCHLAND



Hamburg – HEAT



Bad Birnbach – Rottal AutoBus



Monheim am Rhein – autonobus



Berlin – EasyMile EZ10



ÖSTERREICH



Zell am See – Schmittenhöhebahn



Wien – Seestadt Aspern



Klagenfurt / Wörthersee

Die Zukunft des autonomen Fahrens entsteht überall – gleichzeitig, vernetzt, sinnvoll.



Güterverkehr



Öffentlicher Verkehr



Individuelle Mobilität



Die Frage ist nicht mehr, ob autonomes Fahren kommt.

Sondern: Wo wird es zuerst zum Alltag?



Vielen Dank