



Nur ein Beispiel für voll autonome Pkw: Mercedes' Vision Urbanetic (l.). Oben: Echo Auto, also Alexa für Fahrzeuge.

BILDER: SN/AP/AMAZON

Ein Smartphone auf vier Rädern

Wenn es nach IT-Riesen und Automobilkonzernen geht, werden unsere Fahrzeuge immer stärker vernetzt. Bis unsere Pkw autonom fahren, kann es aber noch dauern. Derweil gibt es Alexa fürs Auto. Und Parkhäuser, die unsere Wagen parken.

RALF HILLEBRAND

LAS VEGAS, WIEN. Ein Autofahrer auf dem Weg zu einem Geschäftsessen. Im Wagen schmeißt er nicht etwa das Navi an. Vielmehr spricht er mit seinem Auto: „Alexa, sag mir den schnellsten Weg zum Restaurant.“ Auf der Fahrt bittet er noch um Musik und die Info zu einer gut gelegenen Tankstelle. Und am Ziel angekommen, sucht er nicht selbst nach einer Parkmöglichkeit. Stattdessen bittet er Alexa, ihm den nächsten freien Parkplatz zu zeigen.

Amazon rollt dieser Tage Echo Auto aus: Die Sprachassistentin Alexa zieht über eine frei nachrüstbare Zusatzbox in Autos ein. Im zweiten Quartal 2019 soll das System auch in Europa verfügbar sein.

Echo Auto ist nur ein Beispiel dafür, dass die globalen IT-Riesen längst Fahrzeuge als Spielwiese für ihre Produkte entdeckt haben. Ein Großteil jener Produktpräsentationen, die dieser Tage auf der weltgrößten Elektronikmesse CES in Las Vegas über die Bühne gehen, dreht sich um das Auto. Audi stellte etwa eine Virtual-Reality-Plattform (VR) vor, die sich an Mitfahrer richtet: Die Spiele und Filme, die per VR-Brille konsumiert werden können, passen sich in Echtzeit an die Bewegungen des Fahrzeugs an. Die

Google-Tochter Waymo will indes ihre Roboterwagen-Technologie für Privat-Pkw aller Art nachrüstbar machen. Und Daimler kündigte an, 500 Millionen Euro in selbstfahrende Lkw zu investieren.

„Das, was vor 15 Jahren mit dem Handy passiert ist – die Transformation zum Smartphone –, passiert nun mit dem Auto“, sagt Christian Adelsberger. Adelsberger ist Gründer und Geschäftsführer des Wiener Start-ups Parkbob. Mit der



„Bei Schnee fährt kein Auto autonom.“

Thomas Stottan, Mobilitätsexperte

gleichnamigen Anwendung können Parkplätze gefunden werden: Der Nutzer bekommt angezeigt, wo er parken kann, wie lang er dort stehen darf und wie viel er dafür zahlen muss. Dafür wurden massenweise Daten digitalisiert und zusammengetragen – alte Straßenkarten ebenso wie Satellitenbilder. An ähnlichen Diensten basteln auch andere Anbieter, etwa Skidata. Doch Parkbob ist seit dieser Woche einen Schritt weiter: Just auf der CES verkündete Parkbob eine Ko-

operation mit Amazon. Künftig werden Nutzer von Echo Auto die Informationen zum nächstgelegenen Parkplatz über Parkbob ausgeworfen bekommen. Und das soll nur der erste Schritt sein: Bald wolle Parkbob auch die Möglichkeit anbieten, im Wagen per Sprachsteuerung ein Parkticket zu lösen. „Sprachsteuerung gehört die Zukunft – im Auto ganz speziell“, ist sich Adelsberger sicher. „Unsere Wahrnehmung ist beim Fahren beschränkt. Da kann Sprache helfen.“

Thomas Stottan sieht das etwas anders. Der Geschäftsführer der oberösterreichischen Audio Mobil Elektronik GmbH beschäftigt sich seit Jahrzehnten mit „Mobilität 3.0“, wie er die Entwicklung hin zum vernetzten Fahren selbst bezeichnet. In wenigen Tagen wird er beim Fachkongress „Vernetzte Mobilität“ im Zuge der Salzburger „AutoZUM“-Messe den Eröffnungsvortrag halten. „Wir Menschen sind Augentiere“, sagt Stottan. Primär nähmen wir die Welt mit den Augen wahr. Danach folge der Tastsinn – und erst auf Platz drei der Hörsinn, gleichauf mit dem Geruchssinn. „Ich halte es für bedenklich, sich nur auf eine Technologie zu stürzen.“ Zukunftsträchtig seien vielmehr Lösungen, die mehrere Sinne kombinierten. Stottan nennt ein

Beispiel: „Wenn ich beim Fahren dauernd auf die Temperaturanzeige auf dem Autodisplay schaue, kann die Anzeige durch das bloße Fixieren größer werden. Wieso brauche ich dafür einen Sprachbefehl?“ Vergleichbares sei bereits technologisch möglich, jedoch noch nicht breitenwirksam eingeführt.

Ähnliches gelte für autonomes Fahren. In einem Vorort von Phoenix, Arizona, bietet die Google-Tochter Waymo zwar seit Kurzem Robotertaxis an. Dennoch glaubt Stottan, dass es noch 20 bis 30 Jahre dauern werde, bis sich autonomes Fahren durchsetze: „Allein schon um den Fahrzeugbestand komplett zu ersetzen, bräuhete es 13 Jahre.“ Dazu kämen in Österreich Probleme, die man in Arizona nicht kenne. „Bei dichtem Schneetreiben fährt kein Auto autonom“, sagt Stottan. Und zu organisatorischen wie rechtlichen Problemen käme noch der Faktor Mensch: „Die beste Technologie nutzt nichts, wenn wir ihr nicht vertrauen.“

Dass es immer noch Vorbehalte gegen autonomes Fahren gibt, bestätigt auch eine Erhebung an der FH Salzburg. Für ihre Bachelorarbeit im Studiengang Design und Produktmanagement hat Raphaela Maria Mayr grob 200 Probanden nach ihrer Einstellung zu auto-

mem Fahren befragt – aufgeteilt in eine ältere und eine jüngere Generation. Selbst ein teils automatisiertes Auto würde sich keine der beiden Generationen mit „absoluter Sicherheit“ kaufen. Dazu werden zwar Vorteile erkannt – etwa der Zeitgewinn –, dennoch wird das größte Potenzial nicht im Privat-, sondern im Güterverkehr gesehen.

Weil Mobilitätsexperte Stottan solche Bedenken kennt, spricht er sich dafür aus, „nicht den Menschen zu technisieren, sondern die Technologie zu humanisieren“. So rät er der Politik, nicht hoch automatisiertes Fahren zu forcieren, sondern Digitalisierung und Verkehr Schritt für Schritt zu verknüpfen. Etwa durch Parkhäuser mit automatisiertem Einparkdienst – auch das sei schon möglich – oder Busse, die auf einer Art virtuellen Schiene unterwegs sind. In jedem Fall stehe eine kleine Revolution an. „Unser ganzes Mobilitätsverhalten wird sich ändern“, glaubt Stottan. Und er ergänzt: „Der Treibstoff der Zukunft wird die Informations- und Kommunikationstechnik sein.“

Veranstaltung: Der Fachkongress „Vernetzte Mobilität“ geht am 17. Jänner im Zuge der Salzburger „AutoZUM“-Messe über die Bühne. Anmeldung: WWW.VERNETZTE-MOBILITAET.EU

Frei nach Forrest Gump: Dumm ist der, der Dummes teilt

Ein Kettenbrief zeigt, was auf Facebook falsch läuft. Und er macht deutlich, dass nicht jeder Nutzer Social Media verstanden hat.

Facebook wird zu einer „öffentlichen Einrichtung“. Alles, wirklich alles, was Sie jemals gepostet haben, wird ab morgen öffentlich: die lasziven Aktfotos, die Sie dem Ex-Freund geschickt haben. Die eigentlich bereits gelöschten Hasspostings unter Gutmenschen-Beiträgen. Und selbst das vor Jahren gepostete Video, in dem zwei Katzen um eine Schale Milch streiten – obwohl Sie es ja inzwischen gar nicht mehr so witzig finden. Doch es gibt Hoffnung: Diese apokalyptische Katastrophe können Sie aufhalten, wenn Sie sofort einen Kettenbrief auf Ihrem Facebook-Profil posten.

Völliger Schwachsinn, klar. Und eigentlich mehr als deutlich als solcher erkennbar. Dennoch wird dieser Tage im Minutentakt ein Facebook-Kettenbrief geteilt, der ebendieses Blödsinn propagiert. Quelle der Insider-Info soll übrigens „ein Anwalt“ sein. Irgendeiner.

Der Kettenbrief macht seit Jahren die Runde. Facebook selbst hat bereits 2016 davor gewarnt, dem (unbekannten) Urheber zu glauben. Also bitte: Glauben Sie solchen Aufforderungen nicht. Sollte Facebook jemals seine Ausrichtung ändern, ist die Plattform schon aus konsumenten- und datenschutzrechtlichen Gründen verpflichtet, die Nutzer direkt zu informieren.

Dass der absurde Kettenbrief über Jahre hinweg geteilt wird, ist aber auch ein Sinnbild. Zum einen für die Leichtgläubigkeit von Teilen der Social-Web-Community. Fast jedes in halbwegs korrektem Deutsch formulierte Schreiben findet Abnehmer. Zum anderen für die Angst vieler, dass all das, was sie Tag für Tag im Netz preisgeben, öffentlich werden könnte. Dahinter steckt jedoch ein Denkfehler: Nichts, was wir auf Facebook, WhatsApp, Snapchat von uns

geben, ist komplett privat. Auch nicht „persönliche Nachrichten“. Zumindest die Plattformen haben Zugang zu den Informationen – selbst wenn sie gerne das Gegenteil behaupten. Und wie der Datenskanal in Deutschland zeigt, kann sogar ein durchschnittlich begabter Schüler Facebook-Passwörter knacken.

Um sich die Angst zu nehmen, dass sensible Online-Informationen komplett öffentlich werden, muss man keine Kettenbriefe teilen. Die Lösung ist viel simpler: Kein Nutzer sollte etwas ins Social Web stellen, was ihm um die Ohren fliegen könnte. Also weder laszive Aktfotos noch strafrechtlich relevante Hasspostings. Einzig bei den zwei milchsüchtigen Katzen muss man sich weniger Gedanken machen.

Anregungen um die **Digitalwelt?**
RALF.HILLEBRAND@SN.AT

KLICKFIT
Ralf Hillebrand

