



Bestseller



WAS TUN, WENN NICHTS ZU TUN IST? (1/4)

BestsellerAusgabe 05/2018 | Seite 28, 29, 30, 32 | 31. Oktober 2018
Auflage: 11.250 | Reichweite: 32.625

Tunnel23



WORK

VOLLAUTONOMES AUTOFAHREN WAS TUN, WENN NICHTS ZU TUN IST?

Irgendwann werden die Menschen viel Zeit haben, wenn sie im Auto sitzen, weil der Computer alles macht. Womit sich dann aber beschäftigen, wenn unterwegs? Die Content- und Werbeindustrie könnte helfen, hat das Thema jedoch noch nicht so recht auf der Agenda.

Story: Klaus Puchleitner

Früher war es eigentlich ganz leicht, und wir alle kennen das noch: Eine lange Autofahrt mit den Eltern steht an, die Kinder auf den Rücksitzen quengeln nach kurzer Zeit, wollen unterhalten werden. Es bleibt – je nachdem, wer Beifahrer ist – Vater oder Mutter überlassen, mit mehr oder weniger kreativen Ideen Kurzweil zu erzeugen. Heute lösen iPads oder überhaupt gleich in Sitzlehnen eingebaute Bildschirme das Problem und bieten Videos, Spiele oder das Internet als Unterhaltungsangebot für die Kids. Morgen – oder höchstwahrscheinlich eher erst überüberübermorgen – stellt sich die Unterhaltungsfrage auf langen Autofahrten dann aber wieder neu: Denn wenn einmal nicht mehr der Fahrer denkt und lenkt, sondern der Computer, wollen plötzlich auch die erwachsenen Passagiere unterhalten werden.

Streng genommen eröffnet die Frage „Was tun, wenn der Computer fährt?“ einen Blick in eine noch relativ weit entfernte Zukunft. Vollautonomes Fahren – die Industrie teilt den Automatisierungsgrad beim Lenken eines Autos in sechs Stufen ein, von der alleinigen Verantwortung des Fahrers bis zur alleinigen Verantwortung des Computers – wird zumindest in Österreich noch lange, lange nicht kommen. „Möglicherweise sogar nie“, sagt Dirk Wisselmann, bei BMW in München als strategischer Experte für das Thema autonomes Fahren zuständig, „aber das ist derzeit noch schwer zu sagen.“ Das Problem hierzulande: Vollautonomes Fahren, so wird es allein schon der Gesetzgeber verlangen, wenn es einmal so weit ist, dürfte bedeuten: Der Computer muss nach der Aktivierung durch einen Menschen garantieren, dass das

METAMORPHOSIS/STOCK.ADOBE.COM, WOLFGANG POHN, SISSI FÜRGLER FOTOGRAFIE

WAS TUN, WENN NICHTS ZU TUN IST? (2/4)

BestsellerAusgabe 05/2018 | Seite 28, 29, 30, 32 | 31. Oktober 2018
 Auflage: 11.250 | Reichweite: 32.625

Tunnel23

Auto unter allen Bedingungen auf allen Straßen mit allen Situationen fertig wird, gänzlich ohne Eingreifen einer Person. Das mag in einer Großstadt in einer flachen Ebene schon kompliziert genug sein. In einem Alpenland wie Österreich jedoch, wo es vereiste, enge Bergstraßen und Schneestürme genauso gibt wie Sonnenschein und breite Asphaltbänder, die schon einmal durch überraschend überflutete Unterführungen verlaufen können, sieht die Sache anders aus. Vollautomatisches Fahren nach Level fünf (siehe Kasten) ist hierzulande also mit Sicherheit noch Zukunftsmusik – und zwar eine Melodie, die in einer weit entfernten Zukunft spielt.

Level drei als nächste Stufe

Dementsprechend setzt sich in Mitteleuropa auch noch kaum jemand ernsthaft mit der Frage auseinander, was die Menschen in ihren Autos einmal tun sollen, wenn sie nichts mehr zu tun haben, weil das Auto von allein fährt. Interessant ist das Thema zwar allemal, aber eben noch einigermaßen distanziert. „So gerne ich mich damit beschäftigen würde“, sagt zum Beispiel Michael Katzlberger von der Digitalwerbeagentur Tunnel23, „wir lassen im Moment doch lieber die Finger davon, weil das einerseits sehr zeit- und kostenintensiv ist und andererseits sehr, sehr weit weg.“ Die Autohersteller beschäftigt die Frage, was ihre Kunden im Fahrzeug einmal tun sollen, wenn sie dank Computersystem nichts mehr zu tun haben, im Moment ebenfalls nur peripher. „Selbstverständlich denken wir darüber nach“, sagt Wisselmann, „aber es gibt vorderhand durchaus andere brennende Fragen zu beantworten.“ Im Moment ist die Industrie vollauf damit beschäftigt, das autonome Fahren in einen tatsächlich autonom funktionierenden Status zu bringen. Stufe zwei ist bereits Alltag und kann bei praktisch allen Herstellern unter zumeist beachtlichen Zusatzkosten als Extra geordert werden. Level drei kommt. BMW zum Beispiel bringt mit dem Modell iNext im Jahr 2021 zum ersten Mal ein Fahrzeug, das auf bestimmten Strecken – etwa Autobahnen – tatsächlich völlig autonom fahren kann. Daimler hat mit seiner E-Klasse derzeit Fahrzeuge, die streckenweise und auf einfachen Routen auch schon allein fahren können, wenn der Mensch über sie wacht. Manche Audis können das, und so gut wie alle namhaften Premiumhersteller sind am Thema dran. Echte Level-drei-Fahrzeuge wird es in den kommenden Jahren einige geben.



„BESCHÄFTIGUNG MIT DEM THEMA IST EXTREM AUFWENDIG.“

MICHAEL KATZLBERGER, TUNNEL23

Dann wird es aber kompliziert. Denn nicht nur technische Herausforderungen warten in einem alpinen Land wie Österreich mit teils komplizierten Fahrbedingungen, auch logistische Voraussetzungen fehlen derzeit noch völlig. Wer hat Schuld, wenn ein autonom fahrendes Auto einen Unfall baut? Kann der Mensch in heiklen Situationen wirklich vom Computer übernehmen, und zwar rechtzeitig? Wenn Computersysteme den Menschen nicht einschränkungslos ersetzen können, ohne Wenn und Aber, kann ein System nicht zum Verkehr zugelassen werden – und damit erübrigt sich auch die Frage, wie die nicht mehr benötigten



„IST AUTONOMES FAHREN WIRKLICH DAS, WAS MAN HABEN WILL?“
 CAROLA STROBL-UNTERWEGER, VERKEHRSPSYCHOLOGIN

Fahrer während der Fahrt unterhalten werden sollen.

Neuer Widescreen: die Windschutzscheibe

Ein wenig anders sieht die Situation in den USA aus, wo vollautonomes Fahren wegen der vielen schnurgeraden und eintönigen Überlandstrecken ein wenig leichter zu realisieren ist als im dicht bevölkerten und vergleichsweise verwinkelten Europa. Dort gibt es zum Beispiel ein Start-up namens Grabb-It, das sich damit beschäftigt, Windschutzscheiben in Widescreens umzufunktionieren, die dann für alles Mögliche genutzt werden können. Fahrzeug-

passagiere könnten dann vor sich statt der Straße einen Film sehen oder Mails abrufen, ein Game spielen oder videotelefonieren.

Für die Werbe- und Content-Industrie eröffnet sich damit ein weites und völlig neues Feld, wenn vollautonomes Fahren funktioniert. Dann gibt es nichts, was nicht denkbar ist. Vor allem der Werbung bieten sich dann komplett neue Möglichkeiten, denn in kaum einem anderen Bereich wird man so genau über den jeweiligen einzelnen Rezipienten der Werbebotschaften Bescheid wissen wie beim Autofahren. Schließlich kennen die Hersteller ihre Kunden genau, und wenn sie deren Daten an die Werbeindustrie weitergeben, kann diese zum ersten Mal wirklich punktgenau werben, weil sie mit nur geringen Unschärfen wissen wird, wer im Fahrzeug sitzt. Und nicht nur das: Dank GPS wird man auch über die Situation, in der sich der zuwerbende befindet, halbwegs Bescheid wissen. Fährt das Auto etwa gerade über eine hochalpine Bergstraße, könnte man Werbung für Bergausrüstung einspielen. Parkt sich das Auto an einem Seeparkplatz ein: Werbung für Schlauchboote. Der Fantasie sind da kaum Grenzen gesetzt. „Kameras, die sich dann sicher in den Fahrzeugen befinden werden, könnten den Gesichtsausdruck des Fahrers auslesen, übermitteln, und dahinterstehende Algorithmen daraus auf dessen Gefühlslage schließen“, vermutet Digitalexperte Katzlberger. „So ließe sich punktgenau passend und zielgerichtet auf den einzelnen Menschen und die Situation, in der er sich befindet, werben.“

Corporate Publishing, neu gemacht

Ein ganz anderes Feld, das sich eröffnet, ist die Chance, User mit Content zu versorgen, während sie im Auto sitzen und keine Chance auf alternative Zerstreuung haben. Was Bahnkunden mit den Magazinen heute schon längst zur Verfügung steht, mit denen sie die Bahnbetreiber europaweit versorgen, oder Fluggästen mit Bordmagazinen, ließe sich auf elektronischem Weg im Auto völlig neu denken. Corporate Publishing neu gedacht und neu gemacht, sozusagen. Wie wäre es zum Beispiel, wenn auf der zum Screen umfunktionierten Windschutzscheibe plötzlich eine Story über Kaffeegenuss aufpoppt, weil ein Algorithmus über GPS-Daten entdeckt hat, dass das Auto demnächst an einer Raststation oder einem Dorfhauptplatz mit mehreren Cafés vorbeifahren wird? Oder mit einer Reportage über Elektrobootfahren, weil die Route in den kommenden 50 Kilometern an einem See mit Marina vorbeiführt, an der es einen Elektroboot-Verleih gibt, und weil der Algorithmus aus den Fahrdaten errechnet hat, dass ohnehin bald eine Pause ansteht? Und so weiter. ▶



WAS TUN, WENN NICHTS ZU TUN IST? (3/4)

BestsellerAusgabe 05/2018 | Seite 28, 29, 30, 32 | 31. Oktober 2018
Auflage: 11.250 | Reichweite: 32.625

Tunnel23



Neuer iNext: kommt 2021 auf den Markt, wird autonomes Level-drei-Fahren serienmäßig intus haben.



„Wir selbst werden das nicht mit Inhalten befüllen“, sagt BMW-Experte Wisselmann, hält jedoch das Thema grundsätzlich für tauglich, um den Passagieren beim vollautonomen Fahren die Zeit zu vertreiben. Das ist eine Content-Frage, und da gibt es genügend Spezialunternehmen, die das herstellen und liefern können. Sicher ist: Verlage, die sich heute noch auf Firmen- oder Stakeholder-Magazine spezialisiert haben, werden umdenken und in Richtung Content-Generierung für autonomes Fahren gehen müssen. Fragt man unter infrage kommenden österreichischen Unternehmen nach, zeigt sich: Noch niemand hat das so richtig am Radar, und selbst europaweit denken Agenturen, Verlage und Medienberater noch kaum ernsthaft daran, wie man diesen Weg gehen könnte. Ein wenig liegt das auch daran, dass keiner der namhaften Hersteller von BMW über Daimler bis Volvo das momentan ernsthaft anfragt. Doch der Marsch wird einmal anstehen, so viel ist sicher. Er könnte beschwerlich sein, dafür aber in lichte Höhen auf den Gipfel einer strahlenden, derzeit noch unbekanntem Werbezukunft führen.

Abwarten, was wirklich kommt

Ob all das eine schöne, neue und vielversprechende Welt projiziert, in der es werblich keine Grenzen mehr gibt, oder eher ein dystopisches Bild der Zukunft zeichnet, in der das Individuum von der

Zukunft heute, Vergangenheit morgen:
Wie hier im soeben kommenden neuen 3er-BMW werden Screens in vollautonom fahrenden Autos dann eher nicht mehr aussehen.

VOM FAHREN IN STUFEN

Autonomes Fahren wird von Fachleuten derzeit in sechs Stufen unterteilt – von der vollen Kontrolle des Fahrers bis zur vollen Kontrolle des Autos. Die Industrie befindet sich gegenwärtig im Zustand des weit fortgeschrittenen Herantastens an Stufe drei. Die Endausbaustufe, Level fünf, ist noch echte Zukunftsmusik, wird aber wohl kommen – jedenfalls irgendwo, irgendwie und irgendwann.

LEVEL 0: DER FAHRER FÄHRT

Das kennen wir, seit Autos auf der Welt sind: Es gibt einen Fahrer, und der ist für alles verantwortlich, fährt, lenkt und denkt selbst. Höchstens Beifahrer oder Beifahrerinnen mischen über mehr oder weniger gescheite Kommentare oder Assistenzversuche mit.

LEVEL 1: DIE ASSISTENZ MISCHT SICH EIN

Seit einigen Jahren en vogue, bei vielen Lenkern jedoch alles andere als beliebt: Bestimmte Assistenzsysteme unterstützen bei der Bedienung des Fahrzeugs, beispielsweise der Abstandsregeltempomat, der Spurhalteassistent, die Verkehrszeichenerkennung, die Rückfahrkamera und so weiter. Nicht wenige dieser Hilfssysteme, die mittlerweile bei vielen Fahrzeugen an Bord sind, werden von ihren Besitzern aber nach Inbetriebnahme des Autos postwendend auch schon wieder deaktiviert, weil sie nerven.

LEVEL 2: DIE AUTOMATIK REDET ERNSTHAFT MIT

Das ist bereits Realität: Funktionen wie automatisches Einparken, Spurhalten, allgemeine Längsführung, Beschleunigen oder Abbremsen werden von den Assistenzsystemen übernommen. Einen Stauassistenten hat zum Beispiel heutzutage bereits eine ganze Reihe von – zumeist teureren – Autos mit an Bord.

LEVEL 3: DAS FAHRZEUG FÄHRT FREI

Keine echte Zukunftsmusik mehr: Das Auto fährt von alleine, der Fahrer muss sein System nicht dauernd überwachen, sondern kann sich auf passenden Strecken und für einen gewissen Zeitraum tatsächlich als Passagier fühlen: Bremsen, Beschleunigen, Blinken, Spurwechsel oder Spurhalten, das macht alles der Computer. Auf Autobahnen ist das technisch machbar, und Level-drei-Fahrzeuge

werden in absehbarer Zeit zum Verkehr zugelassen werden. Die große Frage bleibt: In kritischen Situationen muss immer noch der Mensch übernehmen. Verkehrspsychologen bezweifeln, ob der das dann kann. Die Autoindustrie schwört Stein und Bein, dass es geht.

LEVEL 4: DAS SYSTEM ÜBERNIMMT

Das Lenken des Autos wird auf dieser Stufe bereits dauerhaft vom System übernommen, auch denken muss der Mensch nicht mehr. Wird es für den Computer jedoch zu kompliziert, braucht es doch immer noch einen Fahrer, der sich einklinken und übernehmen kann. Das wirft viele technische, aber vor allem auch rechtliche Fragen auf, die noch völlig ungeklärt und unter Umständen auch gar nicht befriedigend lösbar sind. Könnte gut sein, dass Stufe vier nie kommt, sondern dass die Gesellschaft und die Industrie gleich direkt von Level drei auf Level fünf springen, sollte das technisch einmal möglich sein.

LEVEL 5: DIE LANGEWEILE REGIERT

Echte Vollautomatisierung heißt, es braucht keinen Fahrer mehr. Die Menschen im Auto langweilen sich, weil außer dem Festlegen des Ziels und dem Starten des Systems kein Eingreifen erforderlich ist. Level fünf bedeutet, das Auto macht nach dem Systemstart bis zum Ziel alles völlig allein – auf allen Straßen, unter allen Bedingungen und unter allen Umständen. Gerade in einem Land wie Österreich mit zum Teil schnee- und eisreichen Wintern, engen und kurvigem Straßen sowie vielen Bergen – also mit schwierigem Terrain und komplizierten Umständen – ist das alles andere als einfach. Während zum Beispiel in Singapur vollautonomes Fahren heute schon theoretisch möglich wäre, kann es durchaus sein, dass es in Österreich auch in 50 Jahren noch nicht kommt.

BMW



WAS TUN, WENN NICHTS ZU TUN IST? (4/4)

BestsellerAusgabe 05/2018 | Seite 28, 29, 30, 32 | 31. Oktober 2018
 Auflage: 11.250 | Reichweite: 32.625

Tunnel23

WORK

Industrie gnadenlos entmündigt und ausspioniert wird, muss jeder für sich entscheiden. Fest steht derzeit nur: Es wird wirklich noch lange dauern, bis das in so einer endgültigen Form tatsächlich zu uns kommt. Verkehrspsychologin Carola Strobl-Unterweger ist ohnehin skeptisch, was das teil- oder vollautonome Autofahren betrifft. „Ich fürchte, es würde nicht unbedingt dazu führen, dass man dann mehr Muße und Zeit hat“, sagt sie, wenngleich sie

überzeugt ist, „dass die Werbewirtschaft das sicher nützt, wenn es einmal technisch möglich ist“. Aber sie hält es auch für denkbar, dass sich vollautonomes Autofahren ohnehin nie durchsetzt, weil es womöglich gar nicht den Bedürfnissen der Konsumenten entspricht. „Fahren ist für viele eine lustvolle Tätigkeit“, weiß sie und stellt sich die Frage, wenn der Computer einmal übernimmt: „Ist das wirklich etwas, das die Menschen wollen?“ ■

„DAS IST NOCH NICHT ABSEHBAR“

BMW-Österreich-Geschäftsführer Christian Morawa über das autonome Fahren der Zukunft und darüber, was die Menschen mit der freien Zeit im Auto dann anfangen sollen. **Interview: Klaus Puchleitner**



Wann wird man denn in einen vollautonom fahrenden BMW steigen und sich chauffieren lassen können?

Das wird noch etwas dauern. Unser nächster großer Meilenstein wird 2021 der Launch des BMW iNext. Der wird das erste Fahrzeug, in dem wir hochautomatisiertes Fahren nach Level drei auf Autobahnen anbieten. Das heißt, der Fahrer kann die Fahraufgabe über einen längeren Zeitraum an das Fahrzeug übergeben.

Wenn man im Auto wirklich nichts mehr zu tun haben wird – was sollen die Menschen denn dann machen?

Die Level-vier- und die Level-für-Funktionalität, die Sie ansprechen, ist noch ein gutes Stück entfernt. Unser Versprechen lautet heute und in Zukunft: Freude am Fahren. Das bedeutet, beim hoch- und vollautomatisierten Fahren kann der Fahrer die Fahraufgabe abgeben, er muss aber nicht. Er wird das in Situationen nutzen können, in denen das Fahren wenig Spaß macht, etwa im Stop-and-go-Verkehr.

Wie werden die Entertainmentssysteme der Zukunft in Autos aussehen, was werden sie bieten und was werden sie können?

Schon heute kann nahezu jeder Content ins Fahrzeug gebracht werden. Die Systeme werden sich dahingehend entwickeln, dass immer die optimale Stimmung für die jeweilige Situation erzeugt wird. Zum Beispiel eine besonders entspannte Atmosphäre für die Nutzung der Level-drei-Funktion auf Autobahnen.

Gibt es schon Ideen oder sogar Gespräche mit der Werbewirtschaft, in Zukunft für den nicht selbst fahrenden Autofahrer Werbung in welcher Form auch immer anzubieten – analog zur Werbung in Zügen, Bussen oder im Flugzeug?

Das können wir derzeit noch nicht absehen.

Denkt BMW daran, in Zukunft selbst generierten medialen Content in vollautonom fahrenden Autos zu anbieten – ähnlich wie zum Beispiel Fluglinien das in ihren Flugzeugen mit Bordmagazinen oder dem Unterhaltungsprogramm auf Langstreckenflügen tun?

Für solche Überlegungen ist es zu früh.

Forscht, entwickelt und plant die Autoindustrie mit dem Thema autonomes Fahren in Wahrheit nicht völlig an den Bedürfnissen der Konsumenten vorbei? Verkehrspsychologen sagen, dass es das eigentlich gar nicht braucht.

Der Kunde entscheidet sich bewusst für einen BMW, weil er die Fahrfreude schätzt, die unsere Fahrzeuge vermitteln. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Unsere Systeme zum hoch- und vollautomatisierten Fahren sind ein Angebot an den Kunden, ihn zu entlasten, wenn er das möchte. Er kann aber jederzeit das Steuer selbst in die Hand nehmen.

Kennen Sie – nicht von der Autoindustrie in Auftrag gegebene – Studien, die zu einem Ergebnis kommen, dass die Konsumenten autonomes Fahren sehr wohl haben wollen?

Wir können nur festhalten, dass sich die Level-zwei-Systeme, die wir bereits heute anbieten, steigender Beliebtheit bei den Kunden erfreuen.

Ganz ehrlich: Wann haben Sie persönlich sich das letzte Mal von Ihrem Dienst-BMW einparken lassen?

Ich nutze den Parkassistenten im Alltag tatsächlich eher selten. Aber immer, wenn es eng wird, bin ich sehr froh, ihn zu haben – das letzte Mal vor zwei Wochen im Parkhaus. Hier ist uns die Technik mittlerweile überlegen.