

Stuttgarter Nachrichten – 08. Mai 2007

Mehr als nur Orientierungssinn dank künstlicher Intelligenz – Der persönliche Assistent

Seit es Navigationssysteme gibt, geht es im Auto friedlicher zu. Was der Beifahrer vielleicht an Orientierungssinn fehlte, bringt mittlerweile die KI vom Armaturenbrett mit. Und es soll noch besser werden.

Mit neuen Techniken will man auf Herstellerseite noch mehr Komfort bieten und die Navigationsgeräte dialogfähig machen. Ein möglicher Weg, dem Navigationsgeräte direkt zu sagen, wohin man fahren will, liegt laut Luis Arévalo von der „Car Multimedia Driver Information Systems“ darin, im Gerät per Software die Spracherkennung zu realisieren. Damit das umständliche Klicken durch die Menüs entfällt und der Fahrer einfach nur noch sagt, wohin er möchte – oder dass er jetzt eine neue Route braucht, weil Baustelle, ein Abstecher oder eine Unaufmerksamkeit es einfach erforderlich machen.

Die Sprachsteuerung diene nicht nur dem Komfort, sondern auch der Sicherheit, kann doch die komplizierte Bedienung dann nicht mehr vom Geschehen auf der Straße ablenken. „Die Systeme sind zwar noch nicht ausgereift, doch Spracherkennung befindet sich auf dem Siegeszug, weil sie den Menschen das Leben einfacher und sicherer macht“, ist Bernhard Steimel, Sprecher der Brancheninitiative Voice Business (www.voicedays.de), überzeugt.

Nach Erkenntnissen von Professor Engelbert Westkämper, Institutsleiter des Fraunhofer-Instituts für Produktionstechnik und Automatisierungstechnik (www.ipa.fraunhofer.de), werden die bisherigen Mängel wie Sprecherabhängigkeit oder fehlende Feedback-Möglichkeiten („da gibt es aber keine Wendemöglichkeit“) bei den Navigations-Geräten beseitigt: „Die Systeme können heute schon eine natürlichsprachliche Erkennung von Worten und Sätzen bieten, sind plattformübergreifend und nutzen moderne Standardtechnologien.“

Ein Sprachdialog müsse vom Benutzer aktiv gesteuert werden können, fordert auch Lupo Pape, Geschäftsführer des Berliner Unternehmens SemanticEdge (www.semanticedge.de): „Fahrer sollten in ganzen Sätzen ihren Servicewunsch äußern und auch in der Folge möglichst frei agieren können. Moderne Dialogsysteme müssen sich dem Nutzer anpassen und auf mehrere Äußerungen reagieren können.“

Systematische Offenheit

Technisch nehmen die Entwickler auch die Navi-Schnittstellen zu anderen Systemen ins Visier. Die EU als treibende Kraft fordert zum Beispiel, dass die bei Lkws zu Mauterhebung benutzte On-Board-Unit eine offene Schnittstelle besitzt – zu andren Geräten, zu einer Zentrale, zum Fahrzeug und zu Diensten von Telematik-Services. Grundsätzlich wird so aus dem Bordcomputer wesentlich mehr als eine mitgeführter Kassenautomat. Und das wiederum könne auch den digitalen Wegfindern zugute kommen.

Für Navigationsgeräte gibt es auch schon erste Ansätze. So verfügt der Travelpilot Pro von Blaupunkt bereits eine offene Schnittstelle: Sie sorgt für eine durchgehende Verbindung etwa zwischen Pannensäule und dem Einsatzfahrzeug per Funk, Telefon, dem Internet-Protokoll TCP/IP oder drahtlosen Funknetzen wie WLAN. So könne das Gerät zum persönlichen Assistenten avancieren, der in jeder verkehrlichen (Not-) Situation zur Stelle sei – und immer den Kontakt zur „Heimbasis“ halte.