

## Apple erweitert seine Intelligenz

Cupertino, USA. Apple baut seine Fähigkeiten im Bereich Künstliche Intelligenz (KI) aus. Nach Informationen des Dienstes Geek Wire hat der Internet-Konzern für vermutlich rund 200 Mio. US-Dollar das Start-up Turi gekauft. Turi (ehemals Dato) hat eine KI-basierte App-Entwicklungs-Plattform gebaut. Apps aus diesem Labor prognostizieren unter anderem Kunden-Verhalten, etwa um Kauf-Empfehlungen zu geben oder vor einer bevorstehenden Abwanderung zu warnen. *rod/lz 32-16*

## Alibaba hilft Technologieanbietern

Hangzhou, China. Der E-Commerce-Riese Alibaba will internationalen Technologieanbietern den Einstieg in den chinesischen Markt erleichtern. In einem am Dienstag dieser Woche unterzeichneten „Ali-Launch Programm“ wollen elf Unternehmen, darunter SAP, Hitachi Data Systems und App-Scale Systems, Joint-Ventures oder Partnerschaften eingehen. Assistent werden sie von Alibaba Cloud. Ziel sei es, Geschäftshürden zu überwinden und die zunehmenden staatlichen Hindernisse zu beseitigen. *we/lz 32-16*

## Mercadona baut neues Rechenzentrum

Valencia. Der spanische Supermarkt-Betreiber Mercadona plant den Bau eines zweiten Datenverarbeitungszentrums in León, in der Provinz Villadigos del Páramo. Dort ist auch der Logistik-Park angesiedelt. Das Rechenzentrum soll 2018 den Betrieb aufnehmen. Mercadona unterhält bereits ein älteres am Stammsitz in Valencia. In das neue Projekt investieren die Spanier 21 Mio. Euro. Davon gehen 15 Mio. Euro in das IT-Equipment, weitere 6 Mio. Euro sind für das Gebäude vorgesehen. *we/lz 32-16*

## Kuka und Swisslog gehören jetzt Midea

Augsburg. Der chinesische Elektrogeräte-Hersteller Midea hat den deutschen Roboter-Hersteller Kuka zu knapp 95 Prozent übernommen. Nach dem Ende der Übernahmefrist verbleiben etwas über 5 Prozent der Kuka-Anteile bei ihren bisherigen Eigentümern. Midea hält jetzt 94,6 Prozent. Kuka ist einer der führenden Hersteller von Industrierobotern weltweit. Zu Kuka gehört seit 2015 auch Swisslog, wichtiger Anbieter von Intralogistik-Technik unter anderem für Handelslager. *dpa/lz 32-16*

## Höhere Ausgaben für IT-Sicherheit

Sydney. Die weltweiten Ausgaben für IT-Sicherheit werden 2016 um 7,9 Prozent auf 81,6 Mrd. US-Dollar steigen. Wie das Beratungsunternehmen Gartner ermittelt hat, sind die Beratung und das IT-Outsourcing derzeit die größten Ausgabekategorien. Bis Ende 2020 wird erwartet, dass die Sicherheitsprüfung, IT-Outsourcing und Vermeidung von Datenverlust im Mittelpunkt stehen werden. Unternehmen konzentrieren sich zunehmend auf Maßnahmen der Früherkennung und Reaktion, da sich Präventionsansätze oft nicht erfolgreich auf die Vermeidung schädlicher Angriffe ausgewirkt hätten, heißt es. *we/lz 32-16*

## Infor auf Kundenfang

Softwarekonzern will SAP angreifen und deutsche Händler gewinnen

München. Infor, US-Anbieter von Geschäftssoftware, baut derzeit ein Team von Retail-Experten auf, um im europäischen Einzelhandel Fuß zu fassen. Im Zentrum steht ein Cloud-basiertes Warenwirtschaftssystem, das SAP sowie Oracle Paroli bieten soll und mit Whole Foods Market entwickelt wird.

Jason Berry, Retail-Verantwortlicher für EMEA bei Infor, will den europäischen Markt für ERP-Systeme (Enterprise Resource Planning) aufmischen. Erst seit wenigen Wochen leitet er als Vice President Retail EMEA das Retail-Geschäft des US-amerikanischen Anbieters von Unternehmenssoftware in Europa, dem Nahen Osten und Afrika.

Der Manager, der zuvor acht Jahre lang beim Konkurrenten Oracle beschäftigt war, hat eine klare Mission: hiesige Handelsunternehmen für die „beautiful business applications“, wie er die Produktpalette seines neuen Arbeitgebers nennt, zu überzeugen. „Deutschland ist für uns ein Kernmarkt“, sagt Berry. Er und sein Team seien bereits mit den größten Filialisten des Landes im Gespräch.

Im Zentrum steht das neue Warenwirtschaftssystem „Infor Cloud-Suite Retail“. Die Cloud-basierte Handelslösung soll etablierten ERP-Anbietern wie SAP und Oracle Kontra geben. Entwicklungspartner und Pilotanwender ist der US-Händler Whole Foods Market, weltweit größter Betreiber einer Biosupermarktkette.

Hierzulande dürfte es Infor schwer haben, sich gegen SAP als absoluten Platzhirsch im deutschen Einzelhandel durchzusetzen. Berry schreckt das nicht: Die Software von Infor zeichne sich zum einen durch ihre moderne, Cloud-basierte Architektur aus, zum anderen durch ihre intuitive Bedienbarkeit und Nutzerfreundlichkeit. Die selbsterklärende Gestaltung sei der Zusammenarbeit mit der firmeneigenen Design-Agentur Hook & Loop geschuldet. Als Cloud-Partner nutzt Infor Amazon Cloud-Computing-Sparte Amazon Web Services (AWS). Zudem will Infor sein neues Warenwirtschaftssystem mit den Datenanalyse- und Prognosefähigkeiten von Predictix tunen. Das Unternehmen hat den Big-Data-Spezialisten Ende Juni übernommen, nachdem es zuvor bereits 25 Mio. US-Dollar investiert hatte. *sf/lz 32-16*



Pilotnutzer: Die Bio-Kette Whole Foods.

zons Cloud-Computing-Sparte Amazon Web Services (AWS). Zudem will Infor sein neues Warenwirtschaftssystem mit den Datenanalyse- und Prognosefähigkeiten von Predictix tunen. Das Unternehmen hat den Big-Data-Spezialisten Ende Juni übernommen, nachdem es zuvor bereits 25 Mio. US-Dollar investiert hatte. *sf/lz 32-16*

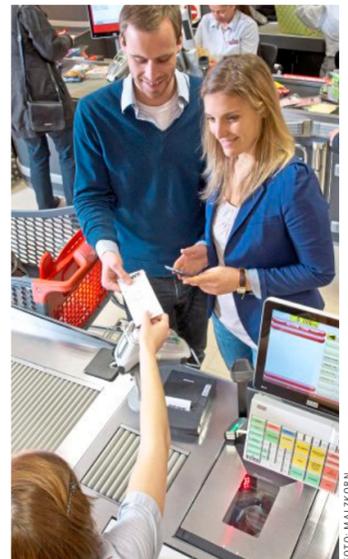
## Cyber-Angriff bei Micros

Kundenportal des Kassensystem-Anbieters wurde offenbar gehackt

Redwood Shores, USA. Cyber-Kriminelle sind offenbar in Hunderte von Computersystemen der Oracle-Tochter Micros eingedrungen. Oracle fordert Kunden der Kassensoftware nun auf, ihre Passwörter zu ändern. Inwiefern deutsche Händler betroffen sind, ließ Oracle auf LZ-Anfrage unbeantwortet.

Einer Gruppe von Hackern ist es offenbar gelungen, in Hunderte von Computern des Kassensystem-Herstellers Micros einzudringen und Malware genannte Schadsoftware in die Systeme einzuschleusen. Auch ein Online-Support-Portal für Kunden aus dem Handel soll gehackt worden sein. Die Micros-Mutter Oracle hat den Vorfall zwischenzeitlich bestätigt. In einem Mailing, das der LZ vorliegt, fordert das Unternehmen die Nutzer der POS-Software dazu auf, ihre Passwörter für alle Micros-Accounts zu ändern. Oracles Firmennetzwerk und Cloud-Services sollen nicht betroffen sein. Inwiefern deutsche Micros-Nutzer ins Visier der Internet-Kriminellen geraten sein könnten, ließ Oracle auf LZ-Anfrage unbeantwortet.

Als Erster hat der US-Sicherheitsexperte und Blogger Brian Krebs Anfang dieser Woche über den Daten-Hack berichtet. Seinen Recherchen zufolge sollen mehr als 700 Systeme mit Schadsoftware infiziert worden sein. Krebs sieht außerdem das Risiko, dass Schadsoftware in die POS-Systeme des Handels eingespielt wer-



Risikofaktor: Rewe gehört zu den Nutzern von Oracle-Micros-POS-Systemen.

den könnte, um Bankkartendaten der Verbraucher auszuspionieren. Indizien wiesen auf einen russischen Cybercrime-Ring als Täter hin, der in den vergangenen Jahren bereits mehr als 1 Mrd. US-Dollar von Banken gestohlen haben soll.

Zu den Micros-Anwendern in Deutschland zählen unter anderem Rewe, Bela, Deichmann, C&A und Breuninger. Oracle hatte das Unternehmen 2014 für 5,3 Mrd. US-Dollar übernommen. Weltweit soll Micros-Software an mehr als 330 000 Kassenplätzen im Einsatz sein. *sf/lz 32-16*

## Autonomes Fahren mit Hindernissen

Rasante Entwicklung der Technik – Hersteller und Politiker euphorisch – Zurückhaltung bei Juristen und Versicherern

Frankfurt. Fahrzeughersteller, Internet-Konzerne und Politiker geben bei der Entwicklung autonomer Pkw und auch Lkw Gas. Doch die rechtlichen Vorschriften sind noch nicht soweit. Und die Versicherungen bremsen den Enthusiasmus.

Fahrerassistenzsysteme sind aus den modernen Nutzfahrzeugen kaum noch wegzudenken. Sie halten den Lkw in der Spur und im richtigen Abstand. Sie helfen dem Fahrer sogar beim Wachbleiben. Und sie ermöglichen das sogenannte Platooning, bei dem zwei bis drei Fahrzeuge einer Kolonne über Assistenzsysteme und eine WLAN-artige Verbindung so miteinander vernetzt sind, dass ein Abstand von nur wenigen Metern zwischen ihnen ausreicht. Sternförmig von sechs europäischen Städten aus schicken im April die großen Lkw-Hersteller ihre Platoons zum Hafen Rotterdam. Ergebnis: Der Windschatteneffekt führte zu 5 bis 10 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch und damit zu einem geringeren Schadstoffausstoß.

Die Assistenzsysteme führen Schritt für Schritt zum teilautonomen und dann zum vollautonomen Fahren. Pionierregionen werden derzeit ausgerufen, Teststrecken ausgewiesen, Fördergelder bewilligt. „Unsere teilautonomen Lkw werden bis Ende des Jahrzehnts serienreif sein“, sagt Wolfgang Bernhard, Nutzfahrzeugvorstand der Daimler AG. „Sie werden dort zuerst und zahlreich fahren, wo Regierungen einen geeigneten rechtlichen Rahmen schaffen.“ Strengere gesetzliche Sicherheitsvorschriften könnten die Automatisierung stark befördern, denn insbesondere im Verkehrsministerium hat man die Vision von null Verkehrstoten. „90 Prozent der Unfälle werden von Menschen verursacht“

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt



Prozent der Unfälle auf der Straße werden von Menschen verursacht. Computer, sei es im Lkw oder im Auto, können fast alle diese Fälle vermeiden“, so Verkehrsminister Alexander Dobrindt.

Ganz so rosig sieht die Versicherungsbranche die neue Technik noch nicht. „Es ist nicht unsere Erwartung, dass die Unfallzahlen durch das autonome Fahren sofort gesenkt werden können“, sagt Dr. Ralf Schurer, Jurist und Kraftfahrt-Experte beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). „Der Mensch selbst ist ein sehr guter Fahrer, der nur alle drei Millionen Kilometer einen Unfall mit Personenschaden verursacht. Zusammen mit der Maschine ist er aus unserer Sicht derzeit unschlagbar.“ Wenn ein Lkw selbstständig fahre, die Maschine also ganz allein funktionieren müsse und der Fahrer im Hintergrund zur Passivität verurteilt sei, sei die Situation mit mehr Risiken behaftet. „Aus mehr Risiken können auch mehr Unfälle entstehen“, erklärt Schurer. Zwar werde die Zahl der Lkw-Unfälle, insbesondere auf Autobahnen, durch die

Assistenzsysteme langfristig sinken. „Das wird sich auch in den Versicherungsbeiträgen widerspiegeln“, sagt der Versicherungsexperte. „Gleichzeitig werden die Schäden aufgrund der verbauten Elektronik und der hochwertigen Teile aber auch teurer.“

Der GDV ist auch Teilnehmer an einem vom Bundesverkehrsministerium initiierten runden Tisch. „Wir fordern, dass die Systeme sicherer sein müssen als bisher“, so Schurer. „Staatliche Genehmigungsbehörden wie in Deutschland das Kraftfahrtbundesamt müssen die technische Entwicklung begleiten: Wesentliche Software-Updates beispielsweise müssen aus unserer Sicht von dort genehmigt werden.“ Auch spreche man in den Arbeitsgruppen derzeit über Typengenehmigungsvorschriften für autonome Systeme und stelle die EU-weit geltende ECE-Vorschrift R 79 auf den Prüfstand.

Erste Anpassungen des Rechtsrahmens wurden bereits vollzogen. Noch im Sommer will Verkehrsminister Dobrindt eine Reform des Straßenverkehrsrechts vorlegen und damit auf nationaler Ebene die Weichen stellen. Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, das international Gültigkeit hat, wurde jüngst ge-

**Platooning:** Assistenzsysteme und WLAN machen teilautonomes Fahren schon möglich; Ziel ist vor allem der geringere Schadstoffausstoß.

ändert. „Damit hat man erstmals Türen für das automatisierte Fahren geöffnet“, sagt Ewald Ternig, Dozent für Verkehrsrecht an der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz. Nach dem Wiener Übereinkommen müsse der Fahrer sein Fahrzeug „jederzeit beherrschen“ und Assistenzsysteme immer übersteuern können. „In der Zukunft kann es Regelungen geben, die das nicht mehr voraussetzen“, so Ternig. Ungeklärt seien aber auch noch viele Haftungsfragen und tatsächliche Probleme. „Im Schadensfall ist beispielsweise der Sachverständige fast immer auf die Hilfe des Herstellers angewiesen, um Kenntnis über die Fahrzeugsoftware und die gespeicherten Daten zu erlangen.“

Angesichts vieler offener Fragen kann man die unterschiedlichen Sichtweisen von Autobauern und Versicherungswirtschaft verstehen. GDV-Mann Schurer erklärt: „Wir als Versicherer können nur dann ein attraktives Produkt anbieten, wenn die Prämie attraktiv ist.“ Und dies hänge wiederum davon ab, dass wenig Unfälle passierten. „Langfristig wird die Entwicklung ganz sicher in Richtung autonomes Fahren gehen, aber bis zum fahrerlosen Lkw ist es noch ein weiter Weg.“ *Anja Falkenstein/lz 32-16*