

Verkehrsmanagement

Intelligente Mobilität muss sexy sein

Verkehrsmanagement als künftiger Exportschlager: Neben deutschen Konzernen hofft auch ein Innviertler.

VON MARIA BRANDL

Wir können ein Drittel Kraftstoff im Auto einsparen“, gab sich Annette Schavan, deutsche Bundesministerin für Bildung und Forschung, anlässlich der Vorstellung mehrerer Innovationsallianzen zwischen Industrie und Regierung überzeugt. Insgesamt 1,1 Mrd. Euro stehen für fünf Jahre bereit. Ein Schwerpunkt ist intelligentes Verkehrsmanagement.

Dieses wird derzeit in einem mehrjährigen Großprojekt in Hessen und der Rhein-Main-Region erprobt. In dem Projekt „Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland“

(SIM-TD) wird nicht nur die Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation getestet, sondern auch die „Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation.“ So können sich Pkw untereinander vor Glatteis warnen oder die Ampel dem Auto mitteilen, ob die Grünphase bei gleichbleibendem Tempo erreichbar ist.

Ziel ist eine höhere Verkehrssicherheit sowie ein beträchtlicher Rückgang beim CO₂-Ausstoß wegen des geringeren Verbrauchs der Pkw.

Die vorerst rund 500 Testfahrzeuge wurden mit Kommunikationseinheiten ausgestattet, kommuniziert wird via Funk (W-LAN, UMTS) oder via Kommunikationseinheiten an Ampeln oder Verkehrsschildern (Infrastruktur). Die EU hat dafür heuer im Sommer eine eigene Funkfrequenz freigegeben, ähnliche Projekte laufen bereits in den USA und in Japan. Abgeklärt werden soll damit unter anderem, wie viele Autos entsprechend ausgerüstet sein müssen, damit ein echter Nutzen

eintritt, aber auch, wie hoch die nötigen Infrastruktur-Investitionen (Ampeln, Wegweiser) sind. Deutschland erhofft sich damit eine Technologieführerschaft.

Vernetzung Groß sind in dem Bereich auch die Hoffnungen der Firma Audio Mobil in Ranshofen, eines kleinen, aber hoch motivierten Systementwicklers für Elektronik. Firmengründer Thomas Stottan hat als Projektleiter bereits deutschen Nobelpreisherstellern wie Mercedes die Rückfahrkamera schmackhaft gemacht. Nun hat Stottans Team das „Audio-Mobil-Verkehrsmanagement“ (www.audio-mobil.com) erarbeitet.

Im Vergleich zum deutschen SIM-TD sieht Stottan sein System bereits einen Schritt weiter. Dabei fungieren Autos als Sensoren anonymer Verkehrsdaten, etwa zur Angabe der Position, der Geschwindigkeit, der Straßen-, Verkehrs- und Wetterverhältnisse. An Ausstattung reicht ein Stabilitätssystem (ESP), ein GPS-Navigationssystem und eine Funkverbindung. Stottan: „Unser System garantiert dem Autofahrer Anonymität, außer er gibt sie freiwillig auf, um etwa eine günstigere Autobahnmaut zu bekommen.“

Wichtig ist Stottan die Vernetzung aller Verkehrssysteme: „Es muss sexy sein, sich intelligent fortzubewegen.“ Eingefahrene Denkmuster sind ihm ein Gräuel. Warum sollte etwa die Bahn ihren Fahrplan nicht dynamisieren? Stottan: „Wir haben heute die Technologien dafür, wir brauchen sie nur zu vernetzen.“ Erste Tests soll es in Oberösterreich geben.

Auch mit der Asfinag will er sprechen. Asfinag-Vorstand Alois Schedl meint: „Die Zukunft der Verkehrssteuerung liegt in einem guten Mix von Information des Kunden. Die Herausforderung besteht in der Koordination von Infrastrukturbetreibern und Mobildienstanbietern.“



Thomas Stottan: „Die Autoindustrie denkt noch immer in Blechdosen“

Geschäftsidee: Eine Innviertler Firma macht mobil

Ing. Thomas Stottan wird 1965 geboren. An der HTBLA-Braunau wird er zum Nachrichtentechniker und danach in Birmingham zum Tontechniker ausgebildet. 1989 startet Stottan als Produktionsleiter der Firma Ideal Elektronik GmbH und gründet die Audio Mobil GmbH, deren Geschäftsführer er bis heute ist. Stottan hat zwei Kinder.

Die Audio Mobil GmbH begann 1989 mit dem „fahrzeugschonenden“ Einbau von Radios und

Telefonen. 1995 wurde die Firma A-Lieferant für BMW, 2005 Systemlieferant mit neuer Struktur: Raimund Wagner von der Porsche Holding übernahm den Bereich Organisation. Als strategischer Partner (45 %) kam Franz Sterner (Starlim/Sterner Group, Marchtrenk) dazu. 10 % der Anteile gingen an die Mitarbeiter, 45 % blieben bei Stottan. Die Firma hat 30 Mitarbeiter, davon 14 in Forschung & Entwicklung. Vor Kurzem erhielt die Ranshofener Firma den „Best Business Award“ von Bayern.



Billiger für den Staat: Autos besorgen selbst die Verkehrsinformation

Im Gespräch

„Das ist ein Riesengeschäft“

Thomas Stottan im Motor-KURIER-Gespräch über ...

... wie das Auto und kurzfristige Elektronikrends vereinbar sind: „Das Auto der Zukunft sollte in einer Standardausführung ausgeliefert und erst beim Händler nach den Wünschen des einzelnen Kunden konfiguriert werden. Damit kann dieser neueste Elektronik nutzen. Wenn die Händler diesen Trend übersehen, werden wir sie künftig nicht mehr brauchen. Dann wird dies über die Autohersteller und Internet erfolgen. Software-Downloaden ist ein Riesengeschäft, siehe Microsoft.“

... wie das Interesse für neue Systeme gefördert wird: „Man könnte dem Kunden das Na-

vigationsgerät schenken. Bezahlen muss er die Extrawünsche, etwa wenn er eine dynamische Zielführung will.“

... warum mehr Kundennähe nötig ist: „Autos dürfen nicht für

die Entwickler gebaut werden. Kunden lieben die Einfachheit. Beispiel: Rückfahrkamera. Sie verkauft sich viel besser, als Hersteller erwartet haben.

Grund: Der Kunde braucht nicht diverse Informationen, er will nur nicht hinten anfahren. Dabei hilft ihm die Rückfahrkamera. Anderes Beispiel: Navigation. Was bekomme ich da nicht alles an blödsinnigen Informationen. Aber ich als Kunde möchte wissen, welches Wetter auf meiner Reiseroute herrscht und welche Verkehrssituation.“



SCHRAMM/WILHELM