

## MANAGEMENT WORLD



## Fahrt in die Zukunft

Von Edward Krubasik

Eine verlockende Vorstellung: Man besteigt morgens sein Auto mit dem Ziel Innenstadt. Nach Eingabe der eigenen Fahrwünsche erstellt das Navigationssystem eine Route. Auf der Fahrt berücksichtigt es rechtzeitig einen neuen Stau auf der Autobahn. Zeitersparnis durch die Umleitung: 30 Minuten. An der Peripherie der Großstadt warnt das Bordsystem erneut: Die Innenstadt ist zu. Aber die nahe S-Bahn fährt in zehn Minuten. Einverstanden. Das System leitet zum Parkplatz an der Station. Mühseliges Kartenlösen entfällt – das elektronische Ticket im Mobiltelefon bucht den Fahrpreis automatisch ab. Wenige Minuten später ist man am Ziel. Ein perfekt abgestimmtes Telematiksystem, eine Kombination aus Telekommunikation und Informatik, spart Zeit und vermeidet Stress.

Die Realität sieht anders aus. Eine dynamische Verkehrssteuerung, die verschiedene Verkehrsträger wie Pkw und Bahn vernetzt, existiert noch nicht. Obwohl verstopfte Straßen und entnervte Fahrer an der Tagesordnung sind. Das Verkehrsaufkommen in Europa steigt weiter. Bis 2015 wächst der Personenverkehr auf der Straße voraussichtlich um 16 Prozent. Der Güterverkehr legt sogar um 59 Prozent zu. Der Ausbau des Straßennetzes hält mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Die existierenden Kapazitäten aber könnten mit Hilfe von Telematiksystemen viel effizienter genutzt werden.

### Telematik fehlt der Standard

Jede Großstadt entwickelt unterschiedliche Verkehrsmanagementsysteme, nichts ist standardisiert. Solange die existierenden Technologien einen unübersichtlichen Markt bilden und nicht kompatibel sind, solange das Verhältnis von

Preis zu Anwendernutzen nicht stimmt, werden neue Telematiksysteme und -dienste beim Endkunden nur auf wenig Akzeptanz stoßen und nie den Schritt vom Nischen- zum Massenmarkt schaffen.

Mobilität ganzheitlich zu managen setzt einheitliche Standards und günstige Anwendungen voraus. Die Daten aller Verkehrsträger müssen flächendeckend erfasst und ausgewertet werden können. Erste Standardisierungsansätze im Rahmen des World Economic Forums sind wegweisend.

Erreichen lassen sich diese Ziele aber nur, wenn Industrie und Politik aufeinander zugehen. Die Industrie ist auf dem Wege von proprietären Lösungen hin zu übergreifenden technischen Standards. Aber auch die Politik zeigt erste Ansätze für überregionale Lösungen wie zum Beispiel die einheitliche europäische Lkw-Maut ab 2008.

### Weniger Unfälle dank Telematik

Von einheitlichen Fuhrpark- und Mautsystemen im Straßenverkehr würde ganz Europa profitieren. Im Verbund mit einer konsequenten Automatisierung des Güterverkehrs auf der Schiene ließen sich die Kosten im Flotten- und Frachtmanagement bis zu 25 Prozent senken. Verkehrsdaten – ob Schiene, Straße oder Luft – sollten zentral gesammelt und verarbeitet werden. Jeder Verkehrsteilnehmer könnte mit den individuell benötigten Informationen versorgt werden – über Navigationssysteme oder, dank standardisierter Schnittstellen, über Handys, PDAs oder Laptops. Die Zahl der Unfalltoten auf Europas Straßen ließe sich durch intelligente Verkehrslenkung halbieren, Reisezeiten verringerten sich um bis einem Viertel. Ein europäisches Zugsicherungssystem würde den Bahnverkehr schneller und sicherer machen, der öffentliche Nahverkehr durch elektronische Ticketsysteme und moderne Fahrzeuge an Tempo, Sicherheit und Service gewinnen. 50 Prozent weniger Verspätungen im Nahverkehr wären keine Utopie mehr.

Das erste Telematikforum findet am 25. September in Berlin statt – eine Gelegenheit zum konstruktiven Gespräch. Den Worten müssen dann aber auch Taten folgen.

**EDWARD KRUBASIK** ist Mitglied des Zentralvorstandes von Siemens.