

Dossier

Ebenfalls kein Problem wäre es, die Maut nach unterschiedlichen Tarifen zu verrechnen, für Klimasünder und ökologische Autos. Wahrscheinlichkeit: groß. Die Politik sperrt sich aus Angst vor dem Wähler noch dagegen. Doch Klimaschutz wird immer wichtiger, der Druck, die wahren Kosten zu berechnen, steigt. Im derzeitigen Vignetten-System sind Vielfahrer deutlich besser gestellt. Noch ein Grund für die Pkw-Maut: Die Staatskassen sind leer. In Deutschland drängt die Regierungspartei FDP deswegen bereits auf eine Pkw-Maut.

Ständig unter Kontrolle

Würden auf jedem Straßenabschnitt in Österreich regelmäßig Geschwindigkeitsproben genommen, könnte das die Sicherheit enorm erhöhen, drängt der Verkehrsclub Österreich (VCO) auf eine solche Maßnahme. Mit dem Zu-schnell-Fahren, der Unfallursache Nummer eins, wäre es dann vorbei. Außerdem würde dies zusätzliche Einnahmen generieren und gleichzeitig die Kosten für die Polizeikontrollen verringern.

Wahrscheinlichkeit: gering. Siemens hat die Technologie dafür, doch die Widerstände sind groß. Autofahrerclubs argumentieren, dass das die Freiheit des Einzelnen zu sehr einschränken würde. Außerdem ist dem System stets bekannt, wo sich welches Auto befindet. Davon warnen Datenschützer.

Bei der Section Control könnten Fahrer theoretisch noch kurz Gas geben, wenn sie später sehr langsam fahren und auf den Durchschnitt achten. Bei einer ins Fahrzeug eingebauten Elektronik, die auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit achtet und bei Überschreitung einschreitet, wäre es auch damit vorbei. Wahrscheinlichkeit: mittel. In Frankreich gibt es diesbezügliche Testläufe für Intelligent Speed Adaption, die Widerstände aus Freiheitsgründen sind groß. Möglicher Kompromiss: Die Fahrer können mit einem Kick-down-Schalter den Bordcomputer „overrulen“.

City-Maut bereits Realität

Die City-Maut ist weltweit schon Realität: in London, Stockholm, Singapur, Mailand oder Rom. Auch Prag und Budapest wollen 2010 den Verkehr damit eindämmen. Wahrscheinlichkeit: bis 2030 hoch. Besonders



Wenn man in ganz Österreich Section Control einführen würde, wäre die Unfallursache Nummer eins, Zu-schnell-Fahren, mit einem Schlag aus der Welt. Die Umsetzung scheint aus heutiger Sicht trotzdem sehr unwahrscheinlich. Foto: Asfinag

in Städten mit klar definierten Stadtkernen ist die Einführung kein großer Aufwand. Es genügen Mautbalken an den Einfahrtsrouten und Videokameras zur Überwachung.

„Die Asfinag haftet in Zukunft für Informationen. Deshalb müssen diese gesichert sein.“

ALEXANDER
FRÖTSCHER,
AUSTRIATECH

In Österreich versucht die Wiener Stadtregierung, derzeit das Verkehrsproblem noch mit Parkraumbewirtschaftung mittels Parkpickerln für die jeweiligen Bewohner der Bezirke und Parkscheinen einzudämmen, doch die Bevölkerung in Wien und am „Speckgürtel“ wächst. Autos in Parkgaragen oder Firmenparkplätzen lassen sich mit der Parkraumbewirtschaftung nicht erfassen.

Umfassende Navigation

Bereits heute zeichnet sich ab, wie sich die Welt der GPS-gestützten Navigation weiterdrehen wird. Das europäische Satellitensystem wird in wenigen Jahren einsatzbereit sein

und noch mehr Qualität in die Navigation bringen. Davon ist Alexander Frötscher, Senior Projekt-Manager bei Austriatech, der Telematik-Tochter des Verkehrsministeriums, und zuständig für das EU-Projekt Coopers, überzeugt. Bei Coopers, dessen Bestandteile künftig den europäischen oder sogar weltweiten Verkehr „beeinflussen“ werden, wird Navigation eine von vielen Funktionen sein. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsschilder oder Wetterwarnungen werden über ein zentrales Gerät im Fahrzeug angezeigt. Technisch wäre es einfach möglich, den Autofahrer zur Geschwindigkeitsbegrenzung zu zwingen. „Doch da sträubt sich nicht nur die Autoindustrie dagegen“, so Frötscher gegenüber *economy*. Coopers-Funktionen sollen den Fahrer einfach überzeugen. Frötscher: „Selbst wenn es technisch funktioniert, wissen wir nicht, wie sich die Fahrer darauf einstellen.“ Den Druck vom Gaspedal nehmen oder einen Spurwechsel durchführen wird auch künftig nur der Fahrer selbst können.

Wahrscheinlichkeit: bereits in Entwicklung. Die EU fördert dies anhand mehrerer Projekte. Coopers wird in Wien von Austriatech entwickelt und von Partnern wie Asfinag, BMW, Ef-

kon, Kapsch Traffic Com, ORF und der Technischen Universität mitgetragen. Erste Funktionen werden in der nächsten Generation von Mautgeräten eingebaut werden. Ab 2015 soll es die ersten operativen Systeme geben. Zehn Jahre später wird ganz Europa versorgt sein.

„Im Bereich der digitalen Karte wird noch viel passieren.“

JOCHEN KATZER,
NAVIGON

Aber auch die Anbieter von Navigationssoftware werden einen großen Beitrag in diesem Bereich leisten. Die Verschmelzung von Mobilfunk und Navigation ist schon heute im Gange. So liefern Navigon und Tom Tom bereits heute Lösungen für Smartphones, die bereits mit GPS und Kompass ausgerüstet sind. Auf der anderen Seite werden Navigationsgeräte, egal ob fix vom Autohersteller eingebaut oder nachgerüstet, über Mobilfunk mit dem Internet verbunden sein und etwa die Anzahl der freien Parkplätze im nächstgelegenen Parkhaus anzeigen. Einen weiteren Trend sieht Jochen Katzer, Manager R&D Pre-Development

bei Navigon, in der Ausweitung der Navigation auf den öffentlichen Verkehr, Fahrrad oder Fußmarsch. Gefragt sei der geschickteste Weg hinsichtlich Kosten oder Umweltkriterien. Wahrscheinlichkeit: sehr hoch.

Eine Karte für alles

Die Mobilitätskarte sieht vor, dass alle Verkehrsmittel mit einer Karte benutzt werden. Der Fahrpreis wird automatisch berechnet und von einem Guthaben mit Bestpreisgarantie abgebucht oder wie bei der Telefonrechnung im Nachhinein verrechnet.

Wahrscheinlichkeit: hoch. Die Papierwirtschaft wird irgendwann lästig. Kann sich in Zeiten der E-Card noch jemand Krankenscheine auf Papier vorstellen? Die Wiener Linien wehren sich bisher erfolgreich gegen die M-Card, weil sie die Philosophie des offenen Systems gefährdet sehen – die M-Card wäre der elektronische Türöffner für die U-Bahn, Tram oder S-Bahn. Der VCO meint, der Zugang könnte trotzdem offen ohne Drehkreuze bleiben, mit Kontrolleuren in den Zügen, die überprüfen, ob die M-Card beim Einsteigen aktiviert wurde.

Clemens Neuhold und
Klaus Lackner