

Veranstaltungen befreundeter Organisationen



GSV – Die Plattform für Mobilität

Die GSV wurde im Jahr 1928 als ÖGS „Verband der österreichischen Straßengesellschaften“ gegründet. Ziel war damals der Aufbau eines leistungsfähigen österreichischen Straßennetzes. Heute versteht sich die GSV als breite Plattform für Mobilität, die sich für die Erhaltung und Weiterentwicklung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und sicheren Verkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung aller Verkehrsträger (also Straße, Schiene, Luft, Wasser) einsetzt.

Die GSV ist ein politisch und wirtschaftlich unabhängiger gemeinnütziger Verein.

Die Tätigkeit der GSV orientiert sich an den Interessen ihrer Mitglieder (2014 ca. 70 Mitglieder) und hat dabei stets die Weiterentwicklung des Standorts Österreich im Fokus. In Zeiten wirtschaftlicher Stagnation ist es wichtig, sämtliche vorhandenen Potenziale auszuschöpfen, um im Rennen um Marktanteile und Technologievorsprung wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der Dialog mit und zwischen den Mitgliedern erfolgt auf vielfältige Weise, u.a. über Fachveranstaltungen (6 – 8 „GSV-Foren“ pro Jahr), networking-events, Publikationen und gezieltes Lobbying bei definierten Zielgruppen.



GSV Verkehrsträger



Das GSV Team (v.l.n.r.); Bernhard Weiner, Karin Haslacher, Mario Rohrer (Generalsekretär)

2013 hat die GSV erstmalig einen Forderungskatalog an die neue Bundesregierung gerichtet. Anfang 2014 folgte ein Perspektivenpapier zur Attraktivierung der Wasserstraße Donau.

Die eigenen Fachveranstaltungen finden in der Regel als Podiumsdiskussionen statt, um unter Beteiligung der wesentlichen Stakeholder sämtliche wichtigen Aspekte eines Themas abzuhandeln. Zentrale Themen in den GSV-Foren des Jahres 2014 waren u.a. lokale und kleinregionale öffentliche Verkehrssysteme (Mikro-ÖV Systeme), das automatische Notrufsystem eCall, Ablenkung am Steuer, Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen, Anwendungen von Galileo im Verkehrssektor und die Zukunft kooperativer Verkehrssysteme.

Die GSV unterhält institutionelle und persönliche Kontakte zu den österreichischen Abgeordneten im EU-Parlament, zu den Verkehrssprechern der österreichischen NR-Parteien, zu den für Verkehr, Umwelt und Energie zuständigen Ministerien, zu den Planungsstellen der Stadt Wien und über die Ämter der Landesregierungen auch zu den Ländern.

Die GSV ist aktives Mitglied der European Road Federation (Brüssel) sowie der Plattform ITS Austria.

Die GSV gibt für ihre Mitglieder und Partnervereine einen wöchentlichen „Pressespiegel“ mit Informationen zu wesentlichen verkehrspolitischen Entwicklungen auf dem Mobilitätssektor heraus.

Zu aktuellen Themen erstellt die GSV sogenannte „Fact Sheets“. Derzeit entsteht eine neue Reihe mit Kennzahlen zu allen Verkehrsträgern. Die Fact Sheets Straße und Pipelines wurden bereits veröffentlicht – Schiene, Binnenschifffahrt und Luftfahrt sind gerade im Entstehen.

Einmal im Jahr erscheint das „Jahrbuch Mobilität“, in dem Mitglieder Raum für eine Darstellung ihrer Leistungen und Innovationen erhalten und für Mitglieder und Nichtmitglieder die Möglichkeit besteht, zu inserieren.

Das Jahrbuch hat derzeit eine Auflage von 3.000 Stück und wird gezielt an maßgebliche Persönlichkeiten der Zielgruppen versandt.

Die nächste Ausgabe erscheint Anfang Dezember 2014.

Weitere Informationen
sind auf der Homepage
www.gsv.co.at zu finden.

Veranstaltungen befreundeter Organisationen

Ablenkung keine Chance geben

von Thomas Böhler

Rund jeder dritte tödliche Unfall auf Österreichs Autobahnen wird durch eine Form von Ablenkung verursacht. Aus diesem Grund startete die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG) im vergangenen Juni eine Kampagne gegen Ablenkung am Steuer. Eine von der GSV (Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) organisierte Podiumsdiskussion machte deutlich, wie groß das Gefahrenpotenzial tatsächlich ist, und zeigte zudem mögliche Lösungsansätze auf.

Am 24. Juni 2014 lud die GSV in Kooperation mit der ASFINAG zu einer hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion zum Thema:

„Unfallursache Nr. 1 Ablenkung – was tun?“

in den Kleinen Festsaal im Haus der Industrie am Wiener Schwarzenbergplatz ein. Die GSV sieht sich als Plattform aller Verkehrsträger, die Mobilität als wesentlichen Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs betrachten und sich für eine multimodale Verkehrsinfrastruktur stark machen. Ihr Generalsekretär, **Mario Rohrer**, hob dementsprechend in seiner Begrüßung hervor, dass Mobilität sicher sein müsse und das Thema Ablenkung als Gefahrenquelle in jüngerer Zeit wieder vermehrt in den Fokus geraten sei.



GSV-Generalsekretär Mario Rohrer

Im Zusammenhang mit dem Automobil soll dies das Beispiel „Handy am Steuer“ verdeutlichen: Laut ASFINAG erhöht sich das Unfallrisiko durch die Bedienung des Mobiltelefons am Steuer um das bis zu 20-Fache, was einer Alkoholisierung von 0,8 Promille gleichkommt.



Thomas Stottan, Geschäftsführer AUDIO MOBIL

Umfassende Infrastruktur

Thomas Stottan, Gründer und Geschäftsführer des Elektronikspezialisten AUDIO MOBIL, referierte zu Beginn der Veranstaltung zum Thema „Der moderne Mensch im Kontext des vernetzten Fahrzeugs“. Unter dem von ihm geprägten Begriff der „Mobilität 3.0“ zeigte er eindrucksvoll auf, wie das Auto der Zukunft als Teil eines umfassenden Ökomobilitätssystems begriffen werden muss, in dem zunächst das Fahrzeug mit seiner Umwelt (Car-to-X bzw. X-to-Car), dann die

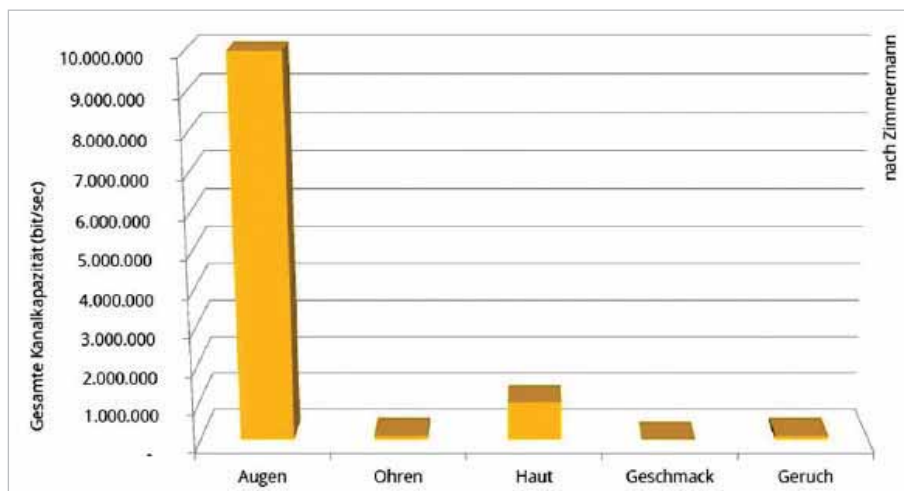
Fahrzeuge untereinander (Car-to-Car) vernetzt werden und schließlich eine neue umfassende digitale Mobilitätsinfrastruktur mittels Informations- und Kommunikationstechnik (ICT) geschaffen wird (siehe Abbildung). „Effiziente Fortbewegung durch individuelle Vernetzung“, so Stottan, sei daher die oberste Maxime.



„Effiziente Fortbewegung durch individuelle Vernetzung“ (Bild nach Audio Mobil modifiziert)

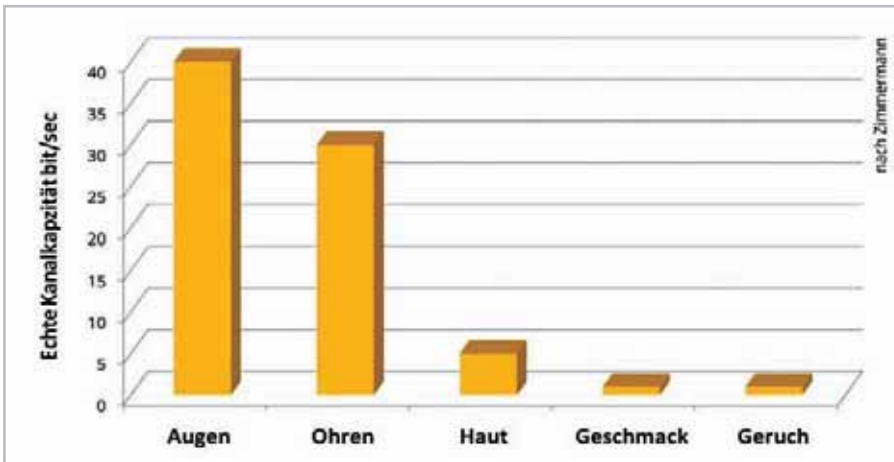
Beschränkte Kapazität

Gleichzeitig jedoch hatte die enorm rasche Entwicklung der digitalen Welt – Stichwort etwa soziale Medien – weitreichende Auswirkungen auf die Automobilindustrie. Über die Jahre kamen immer mehr Funktionen und Technologien in die Fahrzeuge, allerdings bei gleichbleibender – beschränkter – Kapazität und Aufnahmefähigkeit des Menschen. So kann etwa das Auge rund 10 Millionen Bits pro Sekunde verarbeiten (Gesamtkanalkapazität), tatsächlich wahrgenommen werden davon jedoch nur rund 40 Bits pro Sekunde (siehe Abbildungen).



Gesamtkapazität bei neuronalem Informationsfluss (Bild nach Audio Mobil modifiziert)

Veranstaltungen befreundeter Organisationen



Die Aufnahmekapazität des Menschen ist beschränkt und stark vom Auge abhängig. (Bild nach Audio Mobil modifiziert)



Potenzielle Quellen für Ablenkung am Steuer im Fahrzeuginneren, Vergleich 1983 (gelb) vs. 2014 (blau) (Bild nach Audio Mobil modifiziert)

Wie Stottan anhand von eigenen Untersuchungen eindrucksvoll aufzeigte, bergen selbst scheinbar einfache Aufgaben wie die Bedienung des Navigationsgeräts ein großes Ablenkungsrisiko. Eine kurze Videosequenz machte zudem deutlich, wie bereits die Eingabe einer Telefonnummer über das Kombiinstrument für sekundenlange Ablenkung sorgt. Vielen Menschen sei zudem die Dauer der Ablenkung nicht bewusst, wobei etwa im Stadtverkehr bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h innerhalb von nur zwei Sekunden rund 30 Meter zurückgelegt werden. Als Ziel müsse daher letztlich die „Humanisierung der Technik“ gelten, um das enorme Zukunftspotenzial der Informationstechnologien im Automobil sicher ausschöpfen zu können. Sprach- oder Gestensteuerung beispielsweise könnten hier zu Verbesserungen führen.

Mensch und Technik

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde zunächst das Verhältnis des Menschen zur Technik behandelt. **Othmar Thann**, Geschäftsführer des

Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV), schloss sich Stottans Meinung an und gab zu bedenken, dass die Technik sich dem Menschen anpassen und dienen müsse und nicht umgekehrt. **Bernhard Wiesinger**, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, merkte an, dass besonders ältere Menschen heute oftmals durch die technischen Möglichkeiten überfordert seien. Stottan ergänzte, dass der Mensch Vertrauen in die Technik aufbauen und sich zukünftig auch vermehrt an Situationen anpassen und dynamisch reagieren müsse. Zugleich stellte er fest, dass der Gesetzgeber der Technik stets hinterherhinke. So verwies Stottan etwa darauf, dass es aktuell kein Testzenario für Bedienungssysteme gäbe. Er forderte entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen, um für Hersteller und Zulieferer entsprechende Entwicklungssicherheit zu gewährleisten. Wiesinger merkte hier an, dass die Ablenkung durch die Nutzung eines Mobiltelefons rechtlich einfacher zu erfassen sei als andere Ablenkungsquellen, wie etwa die Zieleingabe beim Navigationssystem, und kritisierte gleichzeitig den zu starken Fokus auf Autofahrer und die Handynutzung beim Thema Ablenkung.

Ablenkung am Steuer

Klaus Schierhackl, Vorstand der ASFI-NAG, ging anschließend näher auf die Maßnahmen gegen Ablenkung ein und verwies darauf, dass die Gefahr durch Ablenkung auf Autobahnen besonders groß sei, weshalb die Kampagne vor allem auf diese Verkehrswege sowie



Das Podium im Kleinen Festsaal im Haus der Industrie, v.l.n.r.: Bernhard Wiesinger (ÖAMTC), Thomas Stottan (AUDIO MOBIL), Klaus Schierhackl (ASFINAG), Othmar Thann (KfV), Mario Rohrer (GSV).

Veranstaltungen befreundeter Organisationen

auf jüngere Verkehrsteilnehmer abziele. Da die ständige Verfügbarkeit im digitalen Zeitalter zur Normalität geworden ist, wurde das Mobiltelefon als Sinnbild für Ablenkung allgemein gewählt. Laut Wiesinger sei Ablenkung mittlerweile zu einem breiten Phänomen geworden, das heute alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen betrifft. So seien auch Fußgänger und Radfahrer durch die Nutzung von Smartphones und durch Musikhören oftmals stark abgelenkt, was eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellt. Er nannte etwa das Beispiel von öffentlichen Bussen in Portland im US-Bundesstaat Oregon, wo Fußgänger per akustischer Warnung vor abbiegenden Bussen gewarnt werden,

da die Ablenkung durch die Nutzung von Smartphones im Gehen bereits so weit verbreitet ist. Andere Ablenkungen seien zwar schwerer feststellbar, aber deshalb nicht weniger gefährlich. Aus diesem Grund sei eine umfassende Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmer nötig.

Einig waren sich die Diskutanten am Podium in dem Punkt, dass die Ablenkung durch Mitfahrende häufig nicht problematisch wäre. Entscheidend sei vielmehr, so etwa Thann, ob die Ablenkung unfallkausal ist, das heißt, ob eine bestimmte Tätigkeit tatsächlich die Unfallwahrscheinlichkeit steigere. Abschließend stellte Schierhackl klar, dass sich die ASFINAG darum

bemühen würde, Werbung am Straßenrand zu minimieren und die Beschilderung zu reduzieren, um die Autofahrer nicht unnötigerweise zusätzlich zu belasten.

Keine einfache Lösung

Rohracher stellte schließlich zusammenfassend fest, dass es sich beim Thema Ablenkung um ein komplexes Problem handle, das keine einfache Lösung bietet. Autofahren erfordere letztlich volle Aufmerksamkeit und ein hohes Maß an Eigenverantwortung, weshalb ständige Bewusstseinsbildung sowie kontinuierliche technische und rechtliche Verbesserungen unerlässlich seien.



Kuppelsaal der TU Wien

Die Wirtschaftsagentur Wien lud am 10. Februar 2014 hochkarätige Vertreterinnen und Vertreter und Top-Unternehmen der heimischen Automobilzulieferindustrie zu einem Event in den Kuppelsaal der TU Wien.

Ein hochkarätig besetztes Podium diskutierte vor 170 Gästen über aktuelle Themen und zukünftige Entwicklungen der Branche. Die Wirtschaftsagentur Wien bietet mit den Technologieservices der Wiener Automobilzulieferindustrie ein enges Netzwerk und umfassende Beratung.

Bei der wichtigsten Veranstaltung für die Automobilzulieferbranche im Osten Österreichs stand heuer der Produktions- und Entwicklungsstandort Österreich im Mittelpunkt.

Es wurden die folgenden Fragen aufgeworfen

Wie kann der Standort 2014 punkten? Wie behaupten sich die Unternehmen im globalen Wettbewerb? Welche Strategien verfolgt die Branche?

Die Begrüßung erfolgte durch Gerhard Hirczi, Wirtschaftsagentur Wien. Die Hauptpräsentation „Entwicklung der

Automobilindustrie und Potenzial südkoreanischer Hersteller“ wurde von Felix Kuhnert vorgetragen.

Im Mittelpunkt stand das Potenzial der südkoreanischen Hersteller Hyundai und Kia und ihre Rolle in Europa sowie Chancen für heimische Zulieferer. Eingeladene Top-Unternehmen der Automobilzulieferindustrie gaben Informationen über zukünftige Chancen und Herausforderungen der Branche. Die Veranstaltung bot Gelegenheit, mit dem hochkarätig besetzten Podium die Entwicklungen für 2014 zu diskutieren.