

Technologie

Ein Mautgerät für Europa

In Europa gibt es rund ein Dutzend Mautabrechnungssysteme für den Lastverkehr. 2008 soll das anders werden.

Detlef Borchers Osnabrück

Vom Pickerl übers Mauthäuschen, vom Ablesen des Kilometerstands über die Mikrowellenkommunikation bis zur GPS-gestützten Abrechnung gibt es in Europa rund ein Dutzend Mautabrechnungssysteme für den Lastverkehr. Während herkömmliche Vignettenaufkleber eine einfache Sache sind, führen die unterschiedlichen elektronischen Abrechnungssysteme dazu, dass die Fahrzeuge mehrere On Board Units (OBU) genannte Bordcomputer brauchen, wenn die Frächter etwa in Österreich, der Schweiz und Deutschland fahren.

Das ist nicht nur hinderlich, sondern bei der komplexer werdenden Bordelektronik auch gefahrenträchtig. Aus diesem Grund hat die EU-Kommission ein RCI-Projekt beschlossen, das zunächst auf drei Jahre ausgelegt ist. RCI steht für Road Charging Interoperability und meint nichts anderes als eine europaweit mit allen Abrechnungssystemen funktionierende OBU. Die am RCI-Projekt teilnehmenden Länder mit eigenen Mautsystemen sind Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und die Schweiz. Zwei Industriekonsortien haben sich gebildet,

um die verlangte Europa-OBU zu entwickeln. Unter Führung der niederländischen Firma Technolution arbeiten Kapsch Trafficom (Österreich), Thales Transportation (Frankreich), Ages International (Deutschland) und die Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas (Spanien) zusammen. Die Konkurrenz besteht aus der federführenden Firma Fela (Schweiz) mit den Partnern Elim (Italien) und Q-Free (Norwegen). Beide Konsortien wollen ihre EU-OBU Anfang 2008 vorstellen.

Der Alleskönner

Technisch muss diese OBU in der Lage sein, die Mikrowellenkommunikation von den Mautbrücken zu übernehmen (österreichisches System), die Impulse des Tachografen aufzuzeichnen und abzurechnen (Schweizer Variante) sowie GPS-gestützt mautpflichtige Strecken zu erkennen und abzurechnen (deutsche Maut). Zusätzlich muss die OBU über eine Reihe von Sensoren verfügen, die Autobahn-, Brücken- und Tunnelbetreiber in Frankreich, Deutschland und Italien einsetzen, um durchfahrende Fahrzeuge zu identifizieren. Mit der EU-OBU kommt ein Stückchen Offenheit in die bis dato proprietären Mautsysteme, müssen doch die jewei-

ligen Betreiber ihre Application Program Interfaces (API) veröffentlichen, damit der Maut-Computer alle Befehle und Antworten des Systems versteht. Überdies muss das Gerät alle Einstellmöglichkeiten aller Länder bieten: In Österreich zählt nur die Achszahl, in Deutschland und der Schweiz muss die Emissions- oder Schadensklasse des Lkw eingestellt werden.

Während die beteiligten Unternehmen zuversichtlich sind, alle technischen Unterschiede mit einem Gerät bedienen zu können, wird eine andere Komponente des RCI-Projekts eher skeptisch betrachtet. In einigen Ländern kann die Maut via Internet berechnet und bezahlt werden. Ein gemeinsames Internet-Portal, mit dem die Maut einer kompletten Tour von Spanien nach Norwegen abgerechnet werden kann, wurde von der Kommission zwar vorgeschlagen, wird aber offenbar nicht umgesetzt.

Uneinheitliche Finanzierung

Abseits der technischen Details, die der kleine Super-Computer beherrschen muss, sind auch finanzielle Details zu klären. So wird der nominale Preis der von den Frächtern für den Wagen zu kaufenden Go-Box von der Asfinag subventioniert,



Ein Mautrechner, der von Gibraltar bis zum Nordkap alle Mautsysteme erkennt, ist der Wunschtraum der EU. F.: dpa/ Jan-Peter Kasper

während die „kostenlosen“ OBU in Deutschland Eigentum der Maut-Inkassofirma Toll Collect sind, die die Geräte beim Wechsel des Eigentümers ausbaut. Wie sich eine Europa-OBU in diese unterschiedlichen Denkweisen einfügt, ist noch nicht abzusehen.

Offen bleibt derzeit auch noch, mit welchen Stückzahlen eine Europa-OBU produziert werden kann. Die österreichische und Schweizer Maut ist beispielsweise ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht fällig, die deut-

sche erst ab zwölf Tonnen. In einem Initiativbericht hat das EU-Parlament Mitte Juli dargestellt, dass eine Maut für den Lastverkehr für alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und für alle Straßen, also nicht nur für die Autobahnen, gelten sollte. Allerdings sind Initiativberichte unverbindliche Stellungnahmen. Kein Land ist verpflichtet, sie umzusetzen. Den Forderungen des Initiativberichts würde nur die Schweiz entsprechen – und die ist bekanntlich kein Mitglied der Europäischen Union.



Trade Fair for InformationTechnology and Telecommunication focused on Central Europe
in partnership with EXPO COMM

05. - 07. FEBRUAR 2008
MESSEZENTRUM WIEN NEU

HOHE AKZEPTANZ

Die ITnT bleibt auch 2008 ein Fixpunkt unserer Marketing-Aktivitäten. Die hohe Akzeptanz als IT-Kommunikationsplattform im Markt, die sehr guten Rahmenbedingungen, das moderne Ambiente, der Zeitpunkt am Jahresanfang - das sind einige Gründe für diese Entscheidung. Die wichtigste Bestätigung erhalten wir von unseren Kunden, Partnern und Interessenten, die wir auch 2007 zahlreich auf unserem Messestand begrüßen durften.

Mag. Gerhard Zeiner, Leiter Marketing & Customer Operations, SAP Österreich GmbH



jetzt
Anmelden!

Infos und Anmeldeunterlagen zur ITnT:
 ■ T: +43 (0)1 727 20-376 ■ F: +43 (0)1 727 20-442 ■ E: itnt@messe.at
[WWW.ITNT.AT](http://www.itnt.at)

Eine Veranstaltung der  **Reed Exhibitions** Messe Wien