

## Technologie

## Notiz Block



## Rückstand beim Breitband-Internet

Österreichs Unternehmen sind zwar im EU-Vergleich gut mit Informations- und Telekommunikationstechnologie ausgerüstet, beim Breitband-Internet hinken sie aber noch hinterher. In Österreich nutzten zum Jahresende 2007 nach Zahlen von Statistik Austria 73 Prozent der Firmen einen schnellen Internet-Zugang. Im EU-Schnitt sind es 77 Prozent. Spitzenreiter ist Finnland mit 90 Prozent. Dafür ist Österreich top bezüglich Internet-Präsenz der Firmen: Mit 79 Prozent aller Betriebe liegt Österreich im EU-Vergleich auf Platz drei. In den privaten heimischen Haushalten nutzen 46 Prozent Breitband-Internet, während es im EU-Schnitt 42 Prozent sind. Führend sind hier die Niederlande mit 74 Prozent. Insgesamt besaßen zum Jahresende 71 Prozent der Haushalte einen PC, womit Österreich im Spitzenfeld liegt (EU-Schnitt: 64 Prozent). Hinsichtlich der Nutzung des Internets als Einkaufsladen liegt Österreich mit 26 Prozent knapp über dem europäischen Durchschnitt von 23 Prozent. Spitzenreiter sind die Briten mit 44 Prozent.

## Dritte Dimension des Internets

Ein Teil der Zukunft der dritten Dimension des Internets kommt aus Graz: Eine Software, die hochauflösende Luftaufnahmen in eine 3D-Visualisierung, unter anderem von Städten, umwandelt, stellt die Basis für immer mehr Anwendungspartner dar. Die Microsoft-Internet-Mapping-Plattform Virtual Earth – über die Nutzer online Straßenkarten, hochauflösende Luftaufnahmen und 3D-Ansichten abrufen und entdecken können – setzt auf zwei Lösungen: einerseits auf Kameras, die mittels eines speziellen Verfahrens große Datenmengen schnell und sicher verarbeiten können. Andererseits auf eine Software, die vollautomatisch

aus Flugaufnahmen 3D-Visualisierungen von Städten herstellen kann. Beide Lösungen wurden von Microsoft-Photogrammetrie in Graz mit rund 40 Mitarbeitern entwickelt. Die dort entwickelten hochauflösenden Kameras – bisher wurden weltweit 90 Stück der 600.000 Euro teuren Geräte verkauft – liefern bei einem Überflug 4700 Flugaufnahmen einer Region. Anschließend werden diese vollautomatisch von einer Software analysiert.

## EDV-Austausch notwendig

Klein- und Mittelbetriebe haben hinsichtlich der Modernisierung ihrer EDV zur Unternehmenssteuerung großen Nachholbedarf. Die eingesetzten Informationstechnologie (IT)-Systeme sind im Durchschnitt acht Jahre alt, bei einem Drittel der Firmen sogar schon mehr als zehn Jahre in Betrieb. Das ergibt eine Studie, die vom Marktforscher IDC und der Technischen Universität (TU) Wien im Auftrag des IT-Lösungsanbieters Kinamu in Österreich, Deutschland und der Schweiz durchgeführt wurde. „Bei vielen Betrieben ist die EDV am Ende des Lebenszyklus angelangt und muss dringend erneuert werden. Dagegen sprechen aus Firmensicht vor allem die hohen Kosten und die Komplexität“, erklärte Burkhard Kittl von der TU Wien. Eine große Hürde sieht Kittl auch in der mit im Schnitt acht bis zehn Monaten sehr langen Einführungsdauer von Enterprise Resource Planning (ERP), also Systemen, durch die Geschäftsprozesse und Ressourcen im Unternehmen gesteuert werden können. Jedes zweite befragte Unternehmen setze Individuallösungen ein, wobei die Zufriedenheit gleich hoch sei wie mit Standard-Software. Als Grund für die Einführung einer ERP-Lösung führten die Betriebe am häufigsten Konzernvorgaben an. 25 Prozent der befragten Unternehmen haben ihre IT bereits an Dienstleister ausgelagert. APA

## Beim Fahren sparen

In der Zukunft soll modernste Informationstechnologie mit Funk und On-Board-Units (OBU) die nackten Zahlen für die Versicherungsprämie liefern. Kommt nun auch der „gläserne Autofahrer“?

Detlef Borchers

Auf oben gestellte Frage gibt es eine ökonomische und eine technische Antwort. Die ökonomische zuerst: Wie der Automarkt ist auch der Markt für Kfz-Versicherungen ein gesättigter Markt. Wer in ihm wachsen will, muss dies auf Kosten anderer tun und ein Alleinstellungsmerkmal anbieten, das andere nicht haben. In dieser Situation sind Fahr- und Berechnungs-„Hilfen“ nichts anderes als moderne Kundenbindungsprogramme.

Ein Beispiel für aktive Kundenbindung liefert Uniqa Austria mit dem Servicepaket „Safeline“, das zusätzlich zum Versicherungsschutz angeboten wird. Mit der IT-Rettungslinie wird eine OBU im Auto verbaut, komplett mit Notfallknopf und einem „Crash Sensor“. Kommt es zum großen Crash, schickt der Sensor via OBU eine Alarmmeldung an die Zentrale, komplett mit den GPS-Ortungsdaten, auf dass Hilfe geschickt werden kann. Ist ein anderer Notfall eingetreten, löst der Notfallknopf diese Aktion aus. Ist der ganze Wagen futsch, kann ein Anruf bei der Zentrale eine Suchaktion auslösen, bei der die OBU die Positionsdaten des Wagens verraten soll. Von all diesen Serviceleistungen hat Uniqa nichts, eher schon vom optionalen „Crash Recorder“: Hat es gekracht, kann der Unfalldatenschreiber beispielsweise klären, ob der Blinker gesetzt war oder nicht.

## Auf die Uhrzeit kommt es an

Die Koppelung von Fahrzeugleistungen und Versicherungsprämien ist ein anderer Weg, Kunden zu gewinnen. Wenigfahrer können bei „Pay as you drive“ einen günstigen Tarif bekommen, müssen dafür aber eine OBU installieren, die neben dem Notfallknopf und dem Car-Finder die gefahrenen Kilometerstände zusammenrechnen kann und einer Zentrale meldet. Damit kommt die Frage nach der Technik auf den Plan. Systeme dieser Art sind nicht mehr als ein funkender Kilometerzähler, wo der Versicherer allenfalls noch nachprüfen kann, an welchem Tag das Fahrzeug bewegt wurde.

Erst mit dem erweiterten Modus von „Pay as you drive“ kommt der gläserne Autofahrer in Sicht. Bei Norwich Union, dem größten britischen Autoversicherer, der sich prompt diesen Begriff als Marke hat schützen lassen, werden zusätzlich zum Kilometerstand die

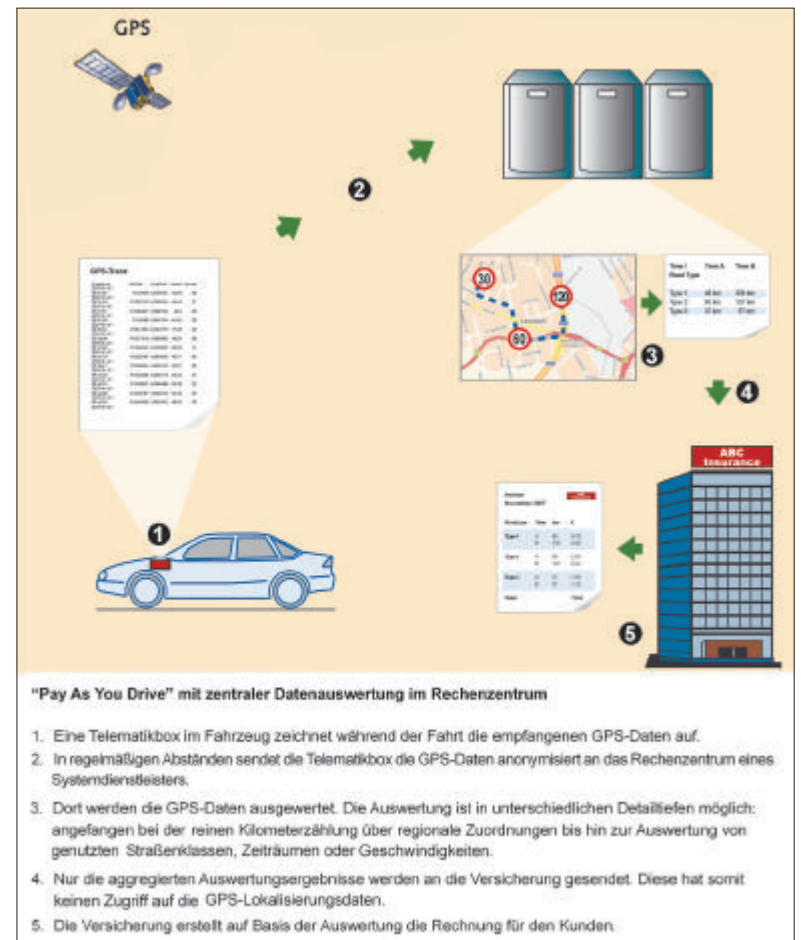


Illustration: Young & Safe

„Zeitklasse“ und der Straßentyp ausgewertet. Wer in Stoßzeiten und in der Nacht unterwegs ist, muss mit sieben Pence pro Meile mehr zahlen als ein entspannter Wochenendfahrer mit einem Penny. Damit solche Details abgerechnet werden können, wird bei Norwich Union die Map-Matching-Technik eingesetzt. Die im Fahrzeug installierte OBU sendet die Positionsdaten zu einem Rechenzentrum, das IBM für den Versicherer betreibt. Dort werden die Daten mit dem gespeicherten Kartenmaterial verglichen, die Fahrtrouten rekonstruiert und die Fahrleistungen an den Versicherer gesendet, der alsdann den Versicherungsbetrag abbucht. Auch wenn die Detaildaten im IBM-Rechenzentrum bleiben, kann bei diesem Verfahren von Datenschutz und dem Gebot der Datensparsamkeit nicht die Rede sein.

Mit einem anderen System will die Karlsruher PTV zwischen Versicherungen und Kunden den Datenstrom begrenzen. Die Firma, die mit Navigationsgeräten und digitalen Straßenkarten groß geworden ist, hat ein Abrechnungssystem entwickelt, das die GPS-Signale noch während der Fahrt auf Basis des internen Kartenmaterials auswertet. Dabei sollen die Fahrleistungen, die Straßensklassen oder die Tageszeiten lokal gesammelt und komprimiert werden, ehe sie der Versicherung zur Rechnungsstellung

geschickt werden. Sowie diese Übertragung erfolgt ist, werden die Detaildaten in der OBU gelöscht: Der Autofahrer ist gläsern, aber nur in seinem eigenen Auto. Das System von PTV hat Versuchsläufe hinter sich, aber noch keinen Versicherungspartner gefunden.

Eine andere Variante hat die Schweizer Firma Logix-TT in Kooperation mit Hewlett Packard entwickelt und an die Versicherungsgruppe WGV in Baden-Württemberg ausgeliefert. „Young & Safe“ nennt sich das Angebot für junge Autofahrer, bei dem eine OBU und ein vom Fahrer zu bezahlender iPAQ-PDA (als Navigationsgerät) im Auto installiert werden. Die OBU registriert via GPS-Datenabgleich, wann der Wagen zu schnell fährt, und warnt den Fahrer. Fährt dieser länger als 15 Sekunden mit überhöhter Geschwindigkeit, wird ein Mahnpunkt gespeichert. Sind in einem Jahr mehr als zwölf Mahnpunkte zusammengekommen, meldet sich die OBU bei der Versicherung, die ihrerseits den Versicherungsrabatt von 30 Prozent aufhebt, den junge Fahrer im Rahmen dieses Fahrprogramms bekommen. Abseits der verschlüsselt gespeicherten Mahnpunkte fallen keine weiteren Daten an. „Young & Safe“ produziert so keinen gläsernen Autofahrer, wohl aber einen gehorsamen Autofahrer, der sich an die laufende Überwachung seines Fahrstils gewöhnt.