



Die Hessische Landesvertretung in Berlin. Die moderne, offene Architektur passt perfekt in die hautstädtische Atmosphäre und nicht minder zu Themen rund um Geodaten und -informationen.

VERKEHR IN ZEITEN VON EYJAFJALLAJÖKULL

Von Monika Rech

Am 21. April 2010 fand in der Hessischen Landesvertretung in Berlin das vom DDGI initiierte 3. Deutsche GeoForum statt. Die Veranstaltung mit dem Themenschwerpunkt Verkehr stand ganz unter dem Eindruck des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull. Mit seinen Aschewolken hatte er den Luftverkehr in Europa für fast eine Woche lahmgelegt und das größte Verkehrschaos in der Geschichte herbeigeführt. Das Programm des GeoForums brachte Eyjafjallajökull aber nur geringfügig durcheinander.

Das 3. Deutsche GeoForum entsprach inhaltlich einem Rundflug über die gesamte Bandbreite des Verkehrs – von der Luftfahrt, über Schifffahrt und Schienenverkehr bis zum Straßenverkehr. Zu Beginn der Veranstaltung wies DDGI-Präsident Udo Stichling auf die überragende Bedeutung des Verkehrs für die Wohlstandssicherung in einer globalisierten Welt hin. An der Globalisierung, so Stichling, sei

genau so wenig zu rütteln wie in der Physik an der Schwerkraft. Naturgemäß wies in seiner Eröffnung darauf hin, dass das Thema Verkehr ohne Geoinformation nicht zu bewältigen sei.

Steffen Säbisch, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung eröffnete das Vortragsprogramm mit seinem Beitrag zur wirtschaftlichen Bedeutung von Geoinformation im Verkehrswesen am Beispiel Hessen. Hessen sei mit wichtigen Autobahnknotenpunkten, ICE-Trassen und dem Flughafen Frankfurt am Main Verkehrsdrehscheibe in Deutschland. Hessen lebe von Mobilität, und leide darunter, so Säbisch. Auch das Verkehrsnetz in Hessen müsse mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen Schritt halten und erfordere daher eine beständige Anpassung. Ziel sei es, eine intelligente Verkehrsführung zu installieren, die mit einem möglichst geringen Emissionsausstoß auskomme. Verkehr zu bewältigen ohne Lebensqualität einzubüßen, das sei die Herausforderung, so Säbisch, und die komme ohne Geoinformationen nicht aus. Als Beispiele seien hier nur die Projekte Staufreies Hessen 2015, ein Baustelleninformationssystem und das Informationssystem für Großraum- und Schwertransporte Vemags genannt.

VULKAN THEMA NUMMER EINS

Bereits beim zweiten Vortrag brach sich Eyjafjallajökull Bahn. Ministerialrat Gerold Reichle, Abteilungsleiter Luft- und Raumfahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, war wegen des Verkehrschaos im deutschen Luftraum im Lagezentrum des Verkehrsministeriums unakkömlich. Während er die Fäden in der Hand halten musste, vertrat ihn sein Mitarbeiter Matthias Jäglitz. Er betonte in seinem Manuskript, dass eine verlässliche Datenbasis Grundlage jeglicher korrekter Antworten sei. Naturkatastrophen haben seinen Ausführungen zufolge in den letzten zehn Jahren 1,2 Millionen Menschen das Leben gekostet. Um zu besseren Vorhersagen und einem adäquaten Katastrophenmanagement zu kommen, müssten Lösungsansätze europäisch und in internationaler Abstimmung entwickelt werden. Das Verkehrsministerium setzt beispielsweise bei Projekten wie Geoss (Global Earth Observation System of Systems), GMES (Global Earth Observation System of Systems) stark auf weltraumbasierte Erdbeobachtung.

Im weiteren Verlauf stand nun der Verkehrsträger Schiene auf dem Programm. Alexandra Mause, Projektleiterin Lärmkartierung bei Eisenbahnbundesamt in Bonn, schilderte gesetzliche Voraussetzungen und Ist-Stand der Lärmkartierung in Deutschland. Lärm, der im Jahr 1996 zu einem der größten Umweltprobleme in Europa gezählt wurde, steht schon seit Jahren unter Beobachtung. In der europäischen Umgebungslärmrichtlinie wurde festgelegt, und im Bundesemissionsschutzgesetz ausgearbeitet, wie mit dem Thema Lärm umzugehen ist. Der Spagat zwischen einer politisch gewollten Mobilität und einer ebenfalls politisch gewollten Reduktion der Lärmbelastung erfordern Maßnahmen. Zum einen eine effiziente Lärmkartierung und darauf aufbauend Maßnahmen, um Lärm zu reduzieren. Das für den Schienenverkehr zuständige Eisenbahnbundesamt arbeitet seit 2005 an diesem Thema und hat seitdem ein riesiges Geodatenprojekt aufgebaut, in dem in einem akustischen Modell dreidimensional die Ausbreitung und Stärke von Lärm errechnet wird. In der Diskussion im Nachgang des Referats wurde Kritik an der Methode laut, da nicht Messungen, sondern Berechnungen der Lärmkartierung zugrunde legen. In der GIS.BUSINESS Ausgabe 5 wird Alexandra Mause ausführlich über ihr Projekt berichten.

Martin Schlegel, Generalbevollmächtigter der Fraport AG für den Bereich Immobilien & Facility Management, schilderte im Anschluss eindrucksvoll die Dimensionen des Frankfurter Flughafens. Allein 71.000 Menschen arbeiten am Frankfurter Flughafen. Von 1972 noch 11 Millionen Passagieren stieg die Zahl im Jahr 2007 auf 54 Millionen und einem prognostizierten Passagieraufkommen von 89 Millionen Passagieren im Jahr 2020 an. Dazu kommen noch wachsende Frachtmengen. Diese neuen Dimensionen sind nur durch einen weiteren Ausbau des Flughafens zu bewältigen, bei dem eine neue Landebahn und ein neuer Terminal aufgesattelt werden soll. Das Projekt ist eines der größten derzeitigen Infrastrukturprojekte in Deutschland. Das Airport eigene WebGIS ist gerade im Bereich Immobilien und Facility Management dauerhaft im Einsatz. Zustandserfassungen von Start- und Landebahnen, Grundlage bei der Vermietung der Immobilien, Unfalldokumentation oder Terminalflächennutzungsplan seien hier nur Beispiele. Die Zeit der vulkanischen Aktivität habe das Unternehmen übrigens sehr sinnvoll genutzt, um ungestört Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können. Ferner habe man die Passagiere mit internationalen Gerichten, Kinderunterhaltungsprogramm und Volleyball auf dem Vorfeld bei Laune gehalten. Service, mit dem Geoinformationen ausnahmsweise nur wenig zu tun hatten.

RUNDES PROGRAMM

In Kurzreferaten ging das Programm auf weitere verkehrsrelevante Themen ein. Sub-Birm Park von Delphi Electronic und Safety beschrieb, wie das Projekt „Active Safety Car“ versucht, die aktive Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Dazu gehört beispielsweise eine tomographische Umgebungserfassung zur Gefahrenerkennung. Ziel ist es, Objekte, wie beispielsweise Fußgänger auf der Fahrbahn, automatisiert zu erkennen und so zu autonomen Entscheidungen des Fahrzeugs zu kommen. In diesem Beispiel eine Vollbremsung.

Peter Lönz von Satellic Traffic Management, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft von T-Systems, ging auf verschiedene Modelle zur Mauterfassung ein. Alle Tarifmodelle stehen selbstverständlich in engem Zusammenhang zu Geodaten. Egal, ob strecken- oder zeitbasiert, oder durch die



Quelle: DDGI

Das Land Hessen lud zum 3. Deutschen GeoForum des DDGI. In Sachen Geoinformation geht das Bundesland mit großen Schritten voraus und setzt Marken.

Anzahl der Eintrittspunkte in einen bestimmten Raum festgelegt – die Straßen sind die Grundlage der Berechnung der Maut. Als besondere Herausforderung nannte Lönz die unterschiedlichsten Datenformate, die in die Systeme zu integrieren sind sowie die Aktualität der Daten. Für die Mauterfassung müssen die Straßen erfasst sein, und zwar bevor etwa eine Neubaustrecke befahren wird.

Die Vorstellung der Projekte Navitest NRW, SensorWeb-Dienste in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Echtzeitvisualisierung geodätischer und geo-technischer Beweissicherungsverfahren und die Verfahren zur netzweiten Erfassung von geobasierten Straßeninformationen vermochten die rund 80 Teilnehmer des Kongresses bis in den Nachmittag hinein zu fesseln. Mit der als Abschluss geplanten Präsentation von IVU Traffic Technologies zur Verkehrsplanung 2020 fiel dann durch die Reiseunfähigkeit der Referentin doch noch ein Beitrag dem isländischen Vulkan zum Opfer. Den zum Großteil auf Bahn und Auto umgestiegen Teilnehmern kam die Verkürzung der Veranstaltung bei ihrer Heimreise zu Gute.

In seinen Abschlussworten kündigte DDGI-Präsident Stichling bereits das nächste GeoForum an. Das Vierte Deutsche GeoForum wird mit dem Thema „Erneuerbare Energien und Geoinformation“ am 19. und 20. April 2011 in Berlin stattfinden. ◀

Weitere Informationen:
 www.ddgi.de