



Foto: fotolia

Testfeld Straße

Der VDA will Fahrerassistenzsysteme in einem realen Testfeld prüfen. Berlin und die Rhein-Main-Region sind die aussichtsreichsten Standorte für den ersten Einsatz. Für Frankfurt könnte der Mitbewerber „Bayerischer Untermain“ ausschlaggebend sein.

Erste Car-2-X-Pilotanwendungen bis 2010 und die Verbreitung könnte 2015 einsetzen“, prognostiziert Prof. Hermann Winner von der TU Darmstadt. Das „Verkehrssystem 2020“ setzt jedoch nicht nur voraus, dass die Technik in allen Neuwagen, sondern auch

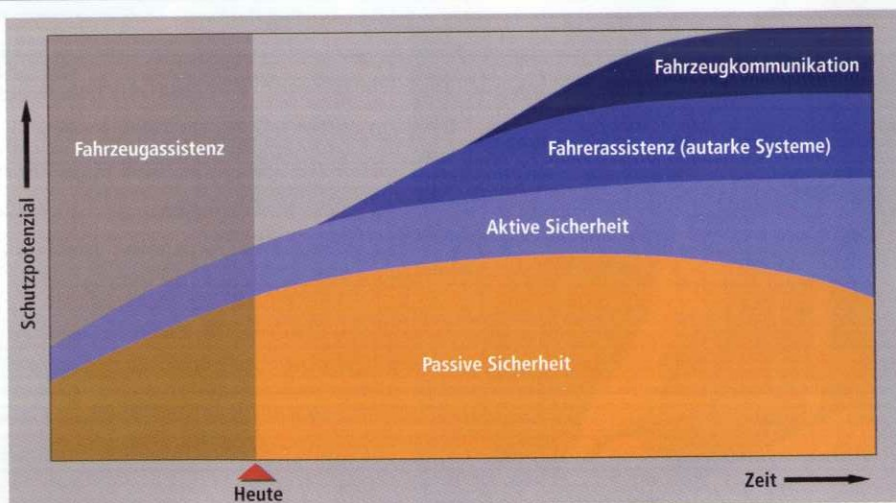
eine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist.

Letztere zunächst in einer Testregion aufzubauen, hat sich der VDA-Impulskreis „Fahrzeug-Fahrzeug- und Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation“ auf die Fahnen geschrieben. Ziel ist, die

technisch machbaren Neuerungen in der Fahrzeugkommunikation vor dem ersten Serieneinsatz zu prüfen.

Die Auswahl einer entsprechenden Region soll noch im ersten Quartal 2007 unter Federführung des VDA-Impulskreises erfolgen. Beteiligt sind die Autobauer Audi, BMW, DaimlerChrysler, Ford, Opel und VW sowie die drei größten deutschen Automobilzulieferer Bosch, Continental und Siemens.

Fahrzeugsicherheit



Quelle: Volkswagen/Prof. Dr. R. Weißner

Grafik: AUTOMOBIL INDUSTRIE

Passive und aktive Sicherheitstechniken nähern sich asymptotisch ihrem Sättigungspunkt. Für weitere Verbesserungen müssen autark agierende Systeme und die Fahrzeugkommunikation automobiler Alltag werden.

Am Vergabeprozess herrscht reges Interesse angesichts dieser geballten Wirtschaftskraft sowie der vom Bund in Aussicht gestellten Fördergelder. Fünf Regionen haben sich für das so genannte SIM-TD (Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) beworben: Aschaffenburg, Berlin, Hannover-Braunschweig-Magdeburg, Rhein-Main und Saarbrücken.

Laut VDA liegt der Fokus bei der Auswahl der Testregion auf

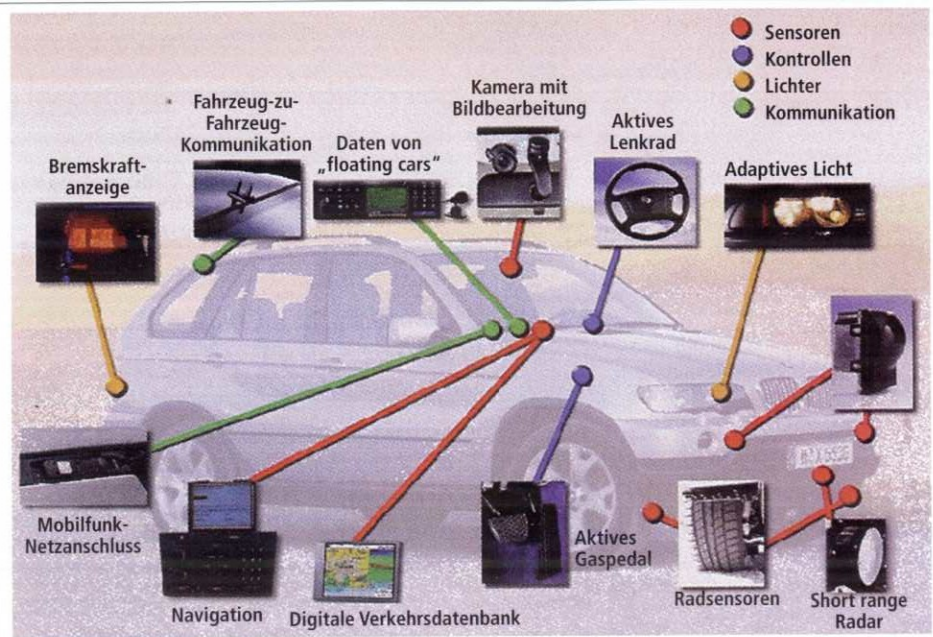
überregionalen Ballungszentren. Insider sehen den Vergabeprozess deshalb schon fast entschieden, „weil lediglich die Frage Rhein-/Main oder Großraum Berlin noch offen ist“, vermutet ein Beobachter.

Ein Blick in die Projektbeschreibung bestätigt diese Annahme: Gesucht sind Autobahnen mit Staubereichen, Umleitungen und Großkreuzungen sowie mit fernsteuerbaren Verkehrsbeeinflussungsanlagen, damit SIM-TD auf der vorhandenen Infrastruktur auf-satteln kann – alles ideale Vorgaben für die beiden großen Ballungszentren.

Ob Rhein-Main oder Berlin Test-region wird, könnte aber die Aschaffener Region und damit der kleinste Bewerber entscheiden. Die Region „Bayerischer Untermain“ hofft nämlich auf eine politische Entscheidung, welche die benachbarten Regionen Rhein-Main in Hessen und Aschaffenburg in Bayern im SIM-TD zusammenführt. Profitieren würden dann beide Bundesländer, indem Unternehmen wie Continental Automotive Systems mit Stammsitz in Frankfurt oder die einflussreiche TU Darmstadt auf hessischer und ACTS, Takata Petri oder TRW auf der bayerischen Seite beteiligt wären.

Für diese Konstellation spricht auch, dass Aschaffenburg als Hochburg der automobilen Sicherheitstechnik gilt und mit seinem eigenen Patrias-Konzept als einziger Testfeld-Bewerber bereits im vergangenen Jahr durchs Land gereist ist. Patrias, die „Pilot and Test Region for Innovative Automotive Safety“, verfolgt die gleichen Ziele wie SIM-TD. Das Verbundprojekt gehört zum so genannten „Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit“. Er führt verschiedene Unternehmen und Disziplinen der automobilen Sicher-

Fahrzeugsysteme



Quelle: Armstrong Consulting

Grafik: AUTOMOBIL
INDUSTRIE

Verschiedene Fahrzeugsysteme werden zu Bestandteilen der Fahrzeugkommunikation.

Safety-Week vom 27. - 29.03.2007 in Aschaffenburg

In sechs zeitlich und fachlich aufeinander abgestimmten Veranstaltungen wird Aschaffenburg im März 2007 wieder zum Branchentreffpunkt automobiler Sicherheitstechnik. Neben der passiven Sicherheit nehmen aktive Sicherheit, Fahrerassistenz und die Car-2-X-Kommunikation einen immer breiteren Raum ein. Außerdem präsentiert sich der Kooperationsverbund Fahrzeugsicherheit mit dem Patrias- und Car-2-X-Projekt.

Safety-Update: 27. - 28.03.2007

Wissenskongress, der die jüngsten gesetzlichen und technischen Entwicklungen aufgreift

Safety-Expo: 28. - 29.03.2007

Fachmesse für aktive und passive Fahrzeugsicherheit mit rund 60 Teilnehmern

Safety-Lectures: 28. - 29.03.2007

Halbstündige Fachvorträge von Ausstellern der Safety-Expo

Kooperationsforum Fahrerassistenzsysteme: 29.03.2007

Fachvorträge und Kontaktbörse für Hersteller, Zulieferer und Experten aus der Forschung

Tec-Day: 28.03.2007

Prototypen und Demonstratoren für elektronische Assistenzsysteme.

Human Modeling and Simulation in Automotive Safety: 28.03.2007

Expertentreffen zu digitalen Menschmodellen und deren Simulation

heitstechnik zusammen – vom Großkonzern TRW mit der aktiven und passiven Sicherheit bis hin zur Fachhochschule Aschaffenburg.

Erster Erfolg dieser interdisziplinären Arbeit war das auf der letztjährigen Safety-Week (Kasten links) vorgestellte Car-2-X-Projekt. Der aufgebaute Prototyp bündelte die Techniken konkurrierender Unternehmen und gab damit einen Ausblick auf die Zukunft der Fahrerassistenz. Die lautet Fahrzeugkommunikation, weshalb der Nachfolger Car-2-X (Teil2) auf der Safety-Week 2007 (27.-29.03.2007) vorgestellt werden soll.

Bis dahin steht das Testfeld Deutschland laut VDA fest. Offen ist dann lediglich die Summe der zu erwartenden Fördergelder. Die Ministerien für Verkehr, Wirtschaft und Forschung entscheiden darüber nach der Vorlage der Projektinhalte und Gesamtkosten durch das Projektkonsortium des VDA-Impulskreises SIM. Der VDA will diese im ersten Halbjahr 2007 weitergeben.

Jens Badstübner