
Deutsches Verkehrsforum unterstützt Anwendungsstrategie für das Satellitensystem GALILEO:

Politik muss jetzt die Zeichen setzen

„Mehrwertdienste auf Basis von GALILEO: Märkte jetzt schaffen!“

Berlin, 11. November 2004 – Die europäischen Regierungen müssen bei der nächsten Ratssitzung eine positive Entscheidung für das Navigationssatelliten-Projekt GALILEO treffen, um die notwendige Planungssicherheit auch für private Investoren sicherzustellen. GALILEO stellt eine neue Qualität für Navigation und Ortung dar, präzisere Signale und Zweiwegetechnik bedeuten gravierende Fortschritte gegenüber dem Einweg-GPS, das es jedoch durch garantierte Leistung, systemeigene Integrität und garantierte Ausfallsicherheit sehr sinnvoll ergänzt. Wirtschaft und Industrie sind jetzt aufgerufen, schon in Kürze neue Anwendungs- und Nutzungsstrategien und Produkte zu entwickeln. Geld lässt sich erst verdienen, wenn Kunden den Mehrwert, den es noch zu entwickeln gilt, dann auch kaufen. So lautet das Fazit des Symposium des Deutschen Verkehrsforums zum Thema „Mehrwertdienste auf Basis von GALILEO: Märkte jetzt schaffen!“ in Berlin.

„Von der Politik werden jetzt die Zeichen erwartet, dass GALILEO vorangeht. Das amerikanische GPS-System ist nicht out. Es wird durch Europas GALILEO aber deutlich zielgenauer und sicherer. Mit sehr vielen weiteren Anwendungen bis hin zu Notfallmanagement oder Zeitsynchronisation von Kommunikations- und Energienetzen entsteht eine neue Qualität im Navigationssatellitensektor“, stellte Dekra-Vorstandsvorsitzender **Prof. Dr. Gerhard Zeidler** auf der Veranstaltung. Als Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum und Vorsitzender des Lenkungskreises Telematik/Telekommunikation informierte Zeidler die mehr als 80 Gäste aus Wirtschaftsunternehmen und Behörden über die vielfältigen Chancen, die sich europäischen und deutschen Unternehmen eröffnen. „Die deutsche Verkehrswirtschaft kann sich als innovationstreibender High-Tech-Sektor beweisen, indem sie exportfähige Systemlösungen präsentiert“, sagte Zeidler. Die Politik müsse jetzt Zeichen setzen und die richtigen Rahmenbedingungen schaffen.

Als zukünftige Beispiele für eine verstärkte Anwendung der GALILEO-Signale werden Luftverkehr, Navigation insgesamt, Schienen- und Straßenverkehr in Form von Waggonverfolgung oder Flottenmanagement, aber auch die Nutzung zu wissenschaftlichen Zwecken und Kontroll- und Sicherheitsaufgaben genannt, die bis hin zur genauen Positionierung von Hilfskräften im Notfall gehen.

Die Definitionsphase von GALILEO ist abgeschlossen. Die Entwicklungsphase geht bis 2006/07. Die Errichtungsphase dauert bis 2008, wenn ab 2006 die ersten Satelliten von Europas neuem Navigationssystem den Weg ins Weltall antreten. Mit im Vollbetrieb ab 2008 insgesamt 30 Satelliten sind dann Gesamtkosten von rund 3,5 Milliarden Euro vorgesehen. Mit GALILEO soll ein echtes public-private-partnership-Programm entstehen, in dem sich die Grundfinanzierung der öffentlichen Hand durch ESA und EU für Entwicklung, Bau, Transport ins All und den Anfangsbetrieb mit den kommerziellen Möglichkeiten der Wirtschaft verbinden soll. Hierzu wird die in Brüssel ansässige GALILEO-Projektgesellschaft in Kürze aus zwei Wettbewerbern ein Konsortium von Industrieunternehmen auswählen.

Dabei zählen die Regierungen darauf, dass nach ihren Basiskosten von 1,2 Milliarden Euro bereits in der zwei Jahre dauernden Phase der Inbetriebnahme des Systems rund zwei Drittel der veranschlagten Kosten von 2,2 Milliarden Euro von privater Seite aufgebracht werden und die jährlichen Betriebskosten von 220 Milliarden Euro ebenfalls von den privaten Betreibern erwirtschaftet werden. Die USA seien, so hieß es, insofern in einer besseren Lage, weil die Gesamtkosten für das GPS-System vom Verteidigungsministerium aufgebracht wurden und erst nachträglich eine zivile Nutzung entstand. Diese Möglichkeit sei der Europäischen Raumfahrtagentur ESA und der EU jedoch durch die Statuten mit der Festlegung auf ausschließlich zivile Nutzung verschlossen.

GALILEO wird erheblich genauer und technisch weiter entwickelt sein als die bisherigen Systeme, es deckt auch Gebiete ab, die von diesen bisher kaum erfasst wurden. Und noch einen entscheidenden Vorteil bietet

GALILEO: Als erstes Satellitennavigationssystem überhaupt ist es rein zivil und damit unabhängig vom Militär. Bekämpfung von Staus auf Autobahnen oder verbessertes „Air Traffic Management“, effektivere Polizei- und Feuerwehreinsätze und eine jederzeit per Handy abrufbare genaue Positionsangabe nebst Hinweisen für Weg und Ziel sind vorgesehen. Wirtschaft und Beschäftigungslage sollen gleichermaßen vom Projekt profitieren: Nach einer Untersuchung von Pricewaterhouse wird der volkswirtschaftlichen Nutzen auf rund zehn Milliarden Euro pro Jahr geschätzt, das würde ein Nutzen-Kostenverhältnis von rund 4,5 zu 1 bedeuten. Rund 100.000 Arbeitsplätze könnten entstehen. Noch allerdings ist GALILEO ein Zuschussgeschäft.

Mit GALILEO wird dann Geld zu verdienen sein, wenn die besseren Leistungen des Systems anderen Ländern oder privaten Unternehmen verkauft werden können, war sich die Diskussionsrunde im zweiten Teil der Veranstaltung einig. So will China beispielsweise zukünftig bei der Produktion von Handys mit integrierter Satellitennavigation den GALILEOstandard nutzen und beteiligt sich dafür entsprechend an den Kosten.

Fachleute aus verschiedenen Bereichen präsentierten auf dem Symposium des Deutschen Verkehrsforums recht unterschiedliche Bewertungen der Perspektiven für GALILEO. Mit seinem Bericht „Status, Technik und Anwendungsmöglichkeiten“ stellte **Hans Marchlewski**, General Counsellor der Projektleitfirma GALILEO Joint Undertaking, das Gesamtprogramm vor. Die „Mehrwertdienste für GALILEO im Fokus“ umriss **Rainer Barthel**, Leiter Transport und Verkehr der ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH. **Dr. Martin Both**, Leiter Bereich Transportation der Dornier Consulting GmbH, zeigte die Notwendigkeit, mit einem strategischen Ansatz für Marketing und Vertrieb die derzeitigen Hürden der Unsicherheit im Programm zu überwinden, auf.

In der Podiumsdiskussion zum Thema „Mehrwertdienste für GALILEO: Wie wird der Markt geschaffen?“, die **Björn Helmke**, Chefredakteur DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung moderierte, wurde klar, dass jetzt Bewegung in das GALILEO-Projekt vor allem von Regierungsseite getragen werden muss, um echte Anreize für Marktinitiativen und Investoren zum Aufbau neuer Geschäftsfelder zu schaffen. Rainer Barthel setzt dabei vorrangig auf die Schaffung eines Verkehrstelematik-Portals, mit der alle Verkehrsträger zukünftig optimierte Betriebsbedingungen entwickeln können. Dr. Martin Both stuft die Entwicklung als kritisch ein, wenn nicht seitens des Bundes und der übrigen Regierungen ein Basisnutzen, etwa für weitreichende Mautsysteme, als Leistung eingekauft wird. Sein Credo: Die Schaffung von mehr als 100.000 Arbeitsplätzen durch GALILEO müsse eigentlich Anreiz auch für den Bund sein, mehr für das Programm zu tun.

Auch **Dieter Dragon**, Programmdirektorat Navigation, EADS Astrium GmbH, sieht die Ansatzpunkte vorrangig in der Verkehrstelematik und stellte die drei Eckpunkte der Interoperabilität mit GPS, der garantierten Leistung und systemeigenen Integrität und die Redundanz des Systems als wichtigen Punkt vor.

Hans Marchlewski unterstrich noch einmal die positive Gesamteinschätzung, die seitens der ESA und der EU für das Programm GALILEO bestehe und zählte ein Reihe weiterer Regierungen auf, die sich für eine Teilnahme am Programm vorbereiten und Gespräche mit der Leitorganisation führen.

Norbert Schuldt, Leiter Referat Telematik im Verkehr, BMVBW, bestätigte, dass seitens der Regierung große Bereitschaft besteht, die Wirtschaft im Hinblick auf die institutionelle und finanzielle Realisierung des PPP-Systems zu begleiten. Neben der zugesagten Projektfinanzierung ständen 100 Millionen Euro seitens der EU für die Entwicklung von Marktstrategien und Anwendungen bereit. Der Bund werde ein Testgebiet von 40 qkm zur kostenlosen Nutzung von GALILEO ausweisen. Insgesamt erwarte die Politik ein stärkeres Engagement von der Wirtschaft.

Dr. Uwe Sens, Leiter Satellite Solutions, Alcatel SEL AG, plädierte für eine Festlegung der Staaten als Kunden für die Nutzung der Infrastruktur GALILEO als Basis und eine zusätzliche Ausweitung der Anwendungen mit dem anlaufenden Betrieb.

Prof. Zeidler fasste die Fakten der Veranstaltung zusammen. Das Deutsche Verkehrsforum setzt sich für eine aktive Beteiligung der deutschen Wirtschaft am europäischen Satellitensystem GALILEO ein, die Politik muss sich auch hinter das Projekt stellen. Heute werde bereits im Luftverkehr fest mit der Größe GPS gerechnet. Wesentliche Punkte für das weitere Vorgehen seien die sicher verfügbaren Signale des Systems, die Bezahlbarkeit und der Bezahlwillen seitens definierter Kunden, etwa durch Mautsysteme. Allerdings seien die mehrfach zitierten 100.000 neuen Arbeitsplätze noch nicht geschaffen. „Der Erfolg von GALILEO ist kein Selbstläufer“, so Zeidler wörtlich. Als besonders wichtig gelte die Forderung an Politik und Wirtschaft, die derzeit kritische Phase des Programms gemeinsam durchzustehen.