

Stuttgart setzt auf Telematik

Einsätze von Winterdienstfahrzeugen steuern und auswerten

Die Stadt Stuttgart setzt nun in Winterdienstfahrzeugen ein Telematiksystem ein, um Einsätze zu steuern und auszuwerten. Das erhöht die Nachweissicherheit für Streu- und Räumereinsätze, steigert die Effizienz und erleichtert die Arbeit.

Die AWS Abfallwirtschaft Stuttgart ist als Eigenbetrieb der Landeshauptstadt der kommunale Dienstleister für Entsorgung und Reinigung. Im Winter ist die AWS zuständig für die Schneeräumung und das Streuen der Straßen mit Feuchtsalz. Dabei wird mit 33 Fahrzeugen ein Straßennetz von 1410 km (davon ca. 950 km in den Streuplänen der Stadt enthalten) abgefahren, je nach Schneefall auch rund um die Uhr.

Ihren Fahrplan mit den zu bearbeitenden Straßen erhalten die Fahrer bei Einsatzbeginn ausgehändigt. Nach dem Einsatz müssen sie ihren Streubericht schriftlich verfassen. Einzutragen sind die gefahrenen Strecken, die Streu-Kilometer, Streudichte und -breite sowie der Salzverbrauch.

„Nach einem ohnehin schon langen und anstrengenden Einsatz bedeutet dieser Bericht für den Fahrer noch einmal einen Aufwand von bis zu 30 Minuten“, so *Elke Prokopp*, Abteilungsleiterin Straßenreinigung bei der AWS. „Und die tatsächlich bearbeiteten Straßenzüge gehen aus dem Bericht im Detail auch nicht hervor. Daher eignet er sich nicht als Nachweisdokument für die Räum- und Streupflicht auf Straßenebene.“

Um sowohl die Fahrer zu entlasten als auch die Nachweissicherheit zu verbessern, entschied sich die AWS für die Einführung eines Telematiksystems für ihre Winterdienstfahrzeuge. Dieses soll mittels Satellitennavigation die bearbeiteten Straßen erkennen, über eine Schnittstelle die Streudaten des Fahrzeugs einlesen und die kombinierten Straßen- und Streuinformationen per Mobilfunk in die Betriebszentrale übermitteln.

Elke Prokopp: „Weiterhin sollte das Telematiksystem im Fahrzeug eine spezielle Tourführung per Sprachausgabe umfassen, denn – anders als bei handelsüblichen Navigationssystemen – fahren wir ja nicht die kürzeste Strecke von A nach B, sondern ein kom-

plexes Tourenmuster, das wir vorher auf dem Stadtplan entsprechend den Dringlichkeiten festlegen. Gerade für neue Fahrer ist es eine Erleichterung, wenn sie vom System mittels Sprache durch die Tour geführt werden.“ Durch die Sprachführung im Fahrzeug reduzieren sich zudem die bisher über mehrere Wochen dauernden Einweisungsfahrten für neue Fahrer.

Die AWS entschied sich schließlich für das System der Funkwerk Eurotelematik GmbH aus Ulm. Zunächst wurden sechs Winterdienstfahrzeuge mit den Bordrechnern TUX-510 ausgerüstet. Diese sind über GPRS-Mobilfunk (General Packet Radio Service) online mit der Betriebszentrale verbunden. Auf zwei speziellen Arbeitsplatzrechnern können dort die Tourverläufe festgelegt und in die Bordrechner übertragen werden. Die von den Fahrzeugen aufgezeichneten und übermittelten „elektronischen Streuberichte“ werden vom Kommunikationsserver in der Betriebszentrale über eine spezielle Datenbankschnittstelle in die sog. Leistungsdatenbank exportiert. Aus dieser sollen künftig auch die Lohnabrechnungen der Fahrer generiert werden. Nach den positiven Ergebnissen der Pilotphase werden bei der AWS nun weitere Winterdienstfahrzeuge ausgerüstet. **ge**

Neue Verbrennungslinie in Mainz in Betrieb

Der Ausbau des Mainzer Müllheizkraftwerks auf der Ingelheimer Aue ist abgeschlossen: Die dritte Verbrennungslinie wurde im Juni eingeweiht. Die Entsorgungsgesellschaft Mainz (EGM) hatte zur Verstromung des Hochdruckdampfs zusätzlich eine neue Dampfturbinenanlage installiert. Zusammen mit der dritten Linie können künftig jährlich ca. 340 000 t Abfall thermisch behandelt werden, bisher waren es rd. 230 000 t. Rund 90 % dieses Mülls stammen aus Rheinland-Pfalz oder Hessen. Ein Großteil des im Müllheizkraftwerk produzierten Dampfes wird zum benachbarten 400-MW-Gas- und Dampfturbinenkraftwerk der Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG (KMW) übergeleitet.