

Tue Gutes – und rede drüber

Die Kommunikation gilt als eine der Schwächen der intermodalen Kette. Dabei müsste das gar nicht so ein.



Von
Clemens Bochynek,
Geschäftsführer SGKV

Ohne Kommunikation geht nichts. Das gilt auch für die Organisation von Logistikabläufen – insbesondere, wenn eine Vielzahl von Akteuren mitmischet. In ganz besonderem Maße trifft das auf intermodale Ketten zu, denn hier sind weitaus mehr Beteiligte eingebunden als beispielsweise im Straßengütertransport.

Intermodale Systeme sind komplexe Netzwerke. Diese Komplexität bedeutet aber auch, dass die Akteure über umfangreiches Know-how zu den vielen Schnittstellen, Regularien und Zusammenhängen verfügen und die verschiedenen Verkehrsträger im Zusammenspiel ihre Stärken kombinieren können.

Aus dem System selbst ergeben sich gute Grundbedingungen für eine funktionierende Kommunikationskette. Mit den Terminals sind feste Knotenpunkte für alle Akteure vorhanden. Der hohe Standardisierungsgrad durch die im intermodalen Verkehr verwendeten Ladeein-

■ Die Kehrseite besteht in einem verhältnismäßig hohen Arbeitsaufwand, wenn beispielsweise ein Frachtbrief mehrfach ausgedruckt und in diversen Systemen bei unterschiedlichen Akteuren wiederholt manuell digitalisiert wird.

Auch der Ladungsträger an sich bietet einige Möglichkeiten zur Optimierung des Informationsflusses. Die Ladeeinheiten sind standardisiert gekennzeichnet: über den Bic-Code (Iso-Container) oder den Ilu-Code (Wechselbehälter, Trailer). Damit können Ladeeinheiten leicht identifiziert und ihre Informationen bedarfsgerecht den Zusatzinformationen beispielsweise über Fracht, Transportspezifika oder Ansprechpartner zugeordnet werden. Aus Sicherheitsgründen lassen sich hier verschiedene Informationsebenen realisieren, so dass ein grundsätzlicher Schutz der Daten gewährleistet werden kann und nicht jeder Akteur den vollen Zugriff auf die vollständigen Daten hat. In diesem Feld bewegt sich einiges. Bisher sind Automatisierungsansätze jedoch keineswegs Standard, die Umsetzung ist noch unzureichend.

Vielzahl an Insellösungen

Transportketten im intermodalen Markt sind meist sehr gut vernetzt und effizient gesteuert. Ein schneller und reibungsloser Datenaustausch ist vorgesehen und häufig auch umgesetzt, jedoch sind die Lösungen zur Vereinfachung der Kommunikation meist individuelle. Die Akteure einigen sich auf eigene Kommunikationswege, individuelle Systemneuentwicklungen sind keine Seltenheit.

Diese Vielzahl an Insellösungen erschwert es deutlich, neue Ketten schnell zu entwickeln und zu implementieren. Häufig muss die komplette Kommunikationsstruktur neu aufgebaut werden. Insbesondere auf technischer Ebene existieren keine Schnittstellen, die ausreichend weit verbreitet sind, um einen übergreifenden Standard zu definieren, und aufwendige Anpassungen sind an der Tagesordnung.

Eine besondere Chance besteht hier in einer verbesserten Nutzung der Knotenpunkte in der intermodalen Kette, den Terminals. Sie können als physischer und informationstechnischer An- und Ablaufpunkt den Kern der Kette bilden und ein besseres Kommunikationssystem der intermodalen Kette ermöglichen. Hier sollte es das Ziel sein, Mindestanforderungen an die Informationskette so weit zu definieren, dass standardisierte Schnittstellen zum vereinfachten, automatisierten sowie reibungslosen

Datenfluss festgelegt werden können und die Verfügbarkeit der wichtigsten Informationen durch die gesamte Kette gewährleistet ist. Eine Vielzahl von Informationen läuft bei den Terminals bereits auf – nur eben in sehr unterschiedlichen Formaten.

Die SGKV beschäftigt sich aktiv mit dem Thema, die Kommunikation in der Kette zu verbessern und allen Akteuren dadurch einen Prozessvorteil zu verschaffen. Im Arbeitskreis Terminal der SGKV engagieren sich Terminalbetreiber und Operateure, um Grundlagen für eine übergreifende Verbesserung zu schaffen.

Prozessoptimierung ist kein akademisches Zielsystem, sondern Tagesgeschäft, das erarbeitet werden will. Dafür ist es notwendig, teilweise

starre Strukturen zu brechen. Auch ist bei allen Akteuren Geduld gefragt – und sie müssen von individuellen Lösungen abzukommen und Standards entwickeln. Das geht nur gemeinsam und ist harte Arbeit, kann den gesamten Informationsfluss im Markt jedoch deutlich schlanker und attraktiver machen.

Die Transparenz im komplexen System des intermodalen Transports zu erhöhen ist hierbei ein elementarer Faktor, um Markteintrittsbarrieren abzubauen. Ohne Information keine Veränderung. Hier sind alle Akteure der intermodalen Kette gefragt, proaktiv zu kommunizieren, und zwar innerhalb und außerhalb der Kette. Der Freistaat Bayern zeigt mit seiner Transparenzoffensive und

der Logistikinitiative beispielhaft, wie das Thema kooperativ angegangen werden kann.

Der Kombinierte Verkehr kann nur wettbewerbsfähiger werden, wenn die entsprechende öffentliche Wahrnehmung vorhanden ist und neuen Kunden der Markteintritt leicht gemacht wird. Hierfür ist es dringend erforderlich, dass die Vorteile des Kombinierten Verkehrs beispielsweise bei Qualität, Sicherheit und Preis dargestellt werden, um das Image zu steigern und Wettbewerbsvorteile zu generieren. Ohne Innovationen, Druck und die aktive Darstellung der eigenen Möglichkeiten kann die Leistungsfähigkeit des intermodalen Verkehrs sonst auf lange Sicht nicht voll ausgeschöpft werden.



Wer Kombi im Fluss halten will, muss miteinander reden – und sein Wissen organisiert mit anderen teilen. Das gelingt nicht immer gut.

FOTO: ULLSTEIN BILD

Prozessoptimierung ist kein akademisches Zielsystem, sondern Tagesgeschäft, das erarbeitet werden will. Dafür ist es notwendig, teilweise starre Strukturen zu brechen.

heiten bietet zudem die Möglichkeit, effizient Handlinginformationen vorzuhalten und weiterzugeben. Auch ein funktionsfähiges Netzwerk mit festen und flexiblen Transportverbindungen ist verfügbar.

All diese Voraussetzungen gilt es zu nutzen und optimal auszuschöpfen. Hier bietet der intermodale Markt Ansatzpunkte, systemimmanente Potenziale zu erschließen – insbesondere auch was die Optimierung der Informationsströme zwischen den Akteuren betrifft.

Noch dominiert das Papier

Das derzeit wohl vorherrschende Medium der Kommunikation bei der Datenweitergabe in der Transportkette ist Papier. Vielleicht noch das Telefon und die E-Mail. Hier zeigen sich sofort die zwei Seiten der Medaille:

■ Die Kommunikation in der Kette ist eingespielt, die Akteure wissen größtenteils, wie sie schnell und direkt an benötigte Informationen kommen und wie sie diese verarbeiten können.

ANZEIGE

Die Marken der BPW Gruppe: BPW | ERMAX | HBN-Technik | HESTAL | idem telematics

Welchen Trailer Sie auch bauen wollen, als Ihr Systempartner haben wir immer die **perfekte Konstellation an Lösungen** dafür.

Mit einem Universum abgestimmter Systeme sind wir Ihr idealer Systempartner. Unsere Produkte sind an den Anforderungen Ihrer Kunden ausgerichtet: von intelligenten Fahrwerksystemen über Aufbauten- und Verschleißtechnik, Kunststofftechnologie und Beleuchtungssysteme bis hin zu Telematik-Komplettlösungen für Truck und Trailer. Und mit unseren Engineering-Dienstleistungen sowie individuellen Services unterstützen wir Sie dabei, Ihre Produktion wirtschaftlicher zu machen.

www.bpw.de | www.wethinktransport.de

we think transport