



Prof. Dr. Claus Berg ist GVB-Vorsitzender und hat in dieser Funktion eine Marktstudie zur Telematik herausgegeben.

Foto: Nallingner

Nicht ohne Telematik ²⁸

Wer vor der Einführung eines Telematiksystems steht, sieht sich mit einer Vielzahl an Anbietern konfrontiert. Prof. Dr. Claus Berg von der Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik (GVB) erklärt im Interview mit *trans aktuell*-Redakteur Carsten Nallingner, worauf man besonders achten sollte.

trans aktuell: Herr Prof. Berg, welche Vorüberlegungen sollte ein Spediteur anstellen, bevor er eine Telematik kauft?

Prof. Berg: Zu Anfang steht zunächst die Auswahl derjenigen Systeme, die in die nähere Auswahl kommen. Dazu muss er sich fragen, welchen konkreten Bedarf er hat. Das variiert

Entscheidungshilfe: Das Angebot ist unübersichtlich. Welche Lösung die richtige ist, hänge vom Einsatzgebiet ab, erklärt Prof. Claus Berg von der GVB – und gibt Tipps zur Auswahl.

je nach Aufgabe der Fahrzeugflotte. So macht es einen Unterschied, ob er Gefahr- oder Kühlgut befördert. Auch macht es einen Unterschied, ob die Fahrzeuge eher im Fern- oder im Verteilerverkehr unterwegs sind. Für alle Bereiche gibt es entsprechende Speziallösungen.

Wie unterschieden sich diese?
Nehmen wir den Fern- und den Verteilerverkehr. Beide stellen vollkommen unterschiedliche Anforderun-

gen an den Logistiker. Der Fernverkehr ist extrem kostenintensiv. Bei Tausenden von Kilometern zählt jeder Liter Diesel, der mit der richtigen Fahrweise eingespart werden kann. Im Verteilerverkehr zählt hingegen eher die Zuverlässigkeit: Kommt die Sendung zum richtigen Zeitpunkt und an der vorgegebenen Stelle an?

Und im Hinblick auf den Anbieter?

Da spielen gleich mehrere Faktoren eine Rolle. So würde ich dazu raten, einen regionalen Ansprechpartner zu fordern. Insbesondere in der Implementierungsphase kommt man nicht umhin, dass der Dienstleister im Bedarfsfall schnell vor Ort ist. Wichtig kann zudem sein, ob es die Telematik sowohl zu kaufen als auch zu leasen gibt. Auch gilt es unbedingt darauf zu achten, welche Funktionalitäten die Grundausstattung bietet. Kostet jede zusätzliche Funktion extra, kann das am Ende eine ziemlich teure Angelegenheit werden.

Wie sieht es mit Schnittstellen zu vorhandenen Systemen aus?

Klar ist: Je mehr Anpassungen vonnöten sind, desto teurer wird es. Da laufen die Kosten ganz schnell davon. Das Problem ist, dass im Bus-System des Fahrzeugs in der Regel zwar alle Daten vorliegen, aber an der FMS-Schnittstelle längst nicht alle weitergegeben werden. Manche Fahrzeughersteller verhalten sich da äußerst restriktiv. Deshalb setzt sich die GVB für eine Erweiterung der FMS-Schnittstelle an. Je mehr Daten standardmäßig freigegeben werden, desto mehr wichtige Informationen hat der Telematiker und kann sie in seiner Speditionsoftware beziehungsweise seinem Flottenmanagement nutzen.

Wäre es da nicht sinnvoll, auf die Telematik des Lkw-Herstellers zu setzen?

Wenn man nur eine Marke im Fuhrpark hat, ist das möglich. Handelt es sich hingegen um eine Flotte unterschiedlicher Marken, sind wir wieder bei enormen Entwicklungs- und Anpassungskosten. Es gibt aber Software-Anbieter, die sich auf heterogene Flotten spezialisiert haben. Wer vor dieser Herausforderung steht, sollte sich auf jeden Fall jemanden suchen, der viel Erfahrung mitbringt. Referenzen sind hier wichtig.

Was halten Sie von Lösungen für mobile Endgeräte?

Die werden immer wichtiger. Gerade dann, wenn Subunternehmer im Einsatz sind. Das ist etwa in der Kep-Branche ganz stark der Fall. Ein Bereich, in dem für den Subunternehmer ohnehin nicht viel zu verdienen ist. Wer soll da investieren? Der Drei-Mann-Familienbetrieb sicher nicht. Und der Auftraggeber kauft seinem Subunternehmer bestimmt keine Telematiklösung. Apps, die auf jedem Smartphone laufen, sind da optimal. Aus meiner eigenen Erfahrung kann ich sagen, dass viele Subunternehmer in der Kep-Branche aber noch nicht einmal eine Navigation an Bord haben. Über Telematik denkt da erst recht keiner nach.

Wie sieht es im Bereich der Auflieger aus?

Die Trailer-Telematik gewinnt zunehmend an Bedeutung. Aber auch hier ist es fallabhängig. Bei Gefahr- oder Kühlgut kommt man nicht

drum rum. Schließlich sollte der Fahrer erkennen können, wenn sich die Temperatur im Trailer ändert. Sonst ist das Frachtgut unter Umständen verdorben. Dank einer Zwei-Wege-Kommunikation kann bei manchen Lösungen der Disponent vom Büro aus regulierend eingreifen. Auch bei Diebstahl gefährdeter Ladung ist es fahrlässig, wenn der Auflieger nicht in das Telematiksystem eingebunden ist.

Muss ich dann zwei Telematiklösungen haben?

Wieder gilt, dass das vom Anforderungsprofil abhängt. So kann es durchaus Sinn machen, wenn man weiß, welche Zugmaschine welchen Trailer angehängt hat. So weiß auch der Fahrer, ob er wirklich die richtige Ladung befördert. Wenn nur der Disponent weiß, was in welchem Trailer geladen ist, kann das schiefgehen.

Wann stehen die logistischen Prozesse im Vordergrund?

Insbesondere dann, wenn es darum geht, vereinbarte Qualitätszusagen in der logistischen Kette einzuhalten. Wenn dem Endabnehmer etwa ein verhältnismäßig kleines Zeitfenster genannt wurde. Da behauptet sonst der eine, er habe ordnungsgemäß zugestellt, während der andere gar erklärt, er habe die Sendung nie erhalten. Zeit und Ort der Leistungserfüllung gilt es entsprechend zu dokumentieren. Das gilt für den Kep-Bereich wie für den Stückgutbereich. Aber auch bei der Just-in-time- beziehungsweise Just-in-Sequence-Belieferung von Industriekunden ist eine prozessorientierte Telematik nicht wegzudenken – und seitens der Verlager gefordert.

Geht es überhaupt noch ohne Telematik?

Ein klares Nein. In dieser Hinsicht ist Deutschland noch ein Entwicklungsland. Wobei es unmöglich ist, den Fortschritt zu ignorieren. Schon allein deshalb, weil die Verlager die Telematik zunehmend zur Grundvoraussetzung bei Ausschreibungen machen.

Was bringt die Zukunft?

Da ist die GVB gerade dabei, Vorschläge zur Ladungssicherung zu erarbeiten. Gerade im Sammelgut sieht es bislang so aus, dass die Sendungen häufig irgendwo auf der Ladefläche landen. Wenn es gut läuft, ist zumindest formschlüssig oder aber entsprechend niedergesetzt geladen worden. Allerdings macht man sich selten über die Gewichtsverteilung Gedanken. Mancher Unfall wäre vermeidbar, wenn das Gewicht ideal auf den Achsen verteilt gewesen wäre. Wir arbeiten daher an einer Lösung, die dem Fahrer auf der Basis einer Optimierungsoftware zeigt, wo und wie die Ladung zu platzieren ist. Aber auch die Diebstahlsicherung ist ein Thema – gerade bei der Übergabe an der Rampe. Da muss es entsprechende Videosysteme geben oder aber es wird über RFID-Tags an der Ladung mit der Rampe als Gate gelöst.

Und die Verkehrstelematik?

Da wären wir dann beim Thema ITS, den intelligenten Transportsystemen. Die Vision ist, die Fahrzeug- und die Verkehrstelematik zusammenzuführen. Die Fahrzeugtelematik könnte dann Informationen wie zum Beispiel die Freigabe einer Standspur wegen eines starken Verkehrsaufkommens melden.

ZUR PERSON

Prof. Dr. Claus Berg ist seit 2002 Vorsitzender der Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik (GVB) in München. Darüber hinaus ist er Direktor des Instituts für Logistik und Verkehrsmanagement (ILV). Zuvor (1969–2002) unterrichtete der für Betriebswirtschaftslehre habilitierte Diplom-Volkswirt an den Universitäten Mainz, Frankfurt und Mannheim sowie an der Universität der Bundeswehr München. Zu seinen Studienfeldern gehörten dabei insbesondere Beschaffung, Materialwirtschaft, Organisation, Logistik und Verkehr. In seiner Eigenschaft als GVB-Vorstandsvorsitzender gab er Ende 2010 die Marktstudie »Top-Anbieter von Telematiksystemen in der Transportlogistik« heraus.



KRONE
Wir transportieren Zukunft

ANSORGE
LOGISTIK



Rabatte für Frühbucher, Teams und Teilnehmer beider Läufe

Fünf- und Zehn-Kilometer-Lauf für das Transport- und Logistikgewerbe

Ein Lauf im Norden, einer im Süden: *trans aktuell* lädt alle, die beruflich mit Transport, Logistik und Nutzfahrzeugen zu tun haben, zum sportlichen Kräftenessen ein. Am 27. April trifft sich die Branche beim Trailerhersteller Krone in Werthe, wo die Schlossanlage Clemenswerth als Laufkulisse dient. Am

12. Oktober lockt dann Biessenhofen im Allgäu. Erneut heißt der Gastgeber dort Ansoerge Logistik. Sowohl im Emsland als auch im Allgäu erwartet Sie ein ansprechendes Rahmenprogramm mit Podiumsdiskussion, Musik und Unterhaltung bis in den Abend. Begleitung und Familien sind willkommen.



Samstag, den 27. April 2013,
beim Fahrzeugwerk Krone
in Werthe/Emsland



Samstag, den 12. Oktober 2013,
bei Ansoerge Logistik
in Biessenhofen/Allgäu

Weitere Informationen/Anmeldung unter www.transaktuell.de/laeuft

Kontakt: Melanie Kura, Telefon 07 11/784 98-13,
E-Mail: melanie.kura@etmservices.de
Iris Rocktaeschel, Telefon 07 11/784 98-40,
E-Mail: iris.rocktaeschel@etm-verlag.de

Kosten: abhängig von Wertung (Einzelläufer oder Team), Lauftermin und gewünschter Verpflegung. Partnerinnen und Partner sowie Familien sind willkommen.

