



PROJEKT KV 4.0: ZUM NUTZEN DIGITALER LIEFERKETTEN

„DIGITALISIERUNG INTERMODALER LIEFERKETTEN – KV 4.0“ – UNTER DIESEM TITEL HABEN ELF UNTERNEHMEN DES INTERMODALEN VERKEHRS EIN NEUES DATENPROJEKT GESTARTET.

Verglichen mit dem durchgehenden Straßengüterverkehr ist der transportbegleitende Informationsfluss in intermodalen Lieferketten derzeit noch äußerst lückenhaft. Jeder der an der Transportkette beteiligten Akteure wird nur sehr unzureichend und über eine Vielzahl unterschiedlicher Kanäle über den aktuellen Status seiner Transporte informiert. Gleichzeitig werden jedoch von den jeweiligen Auftraggebern immer umfangreichere Informationen zu einzelnen Abschnitten der Lieferkette eingefordert.

Insgesamt neun Arbeitspakete: Dazu zählen unter anderem Fahrplan, Auftrags-, Stamm- und Zuglaufdaten und die Terminalsloplanng.

Durch die vergleichsweise hohe Anzahl beteiligter Akteure im Kombinierten Verkehr ist es für jeden Einzelnen sehr schwierig, die Informationsverfügbarkeit über die gesamte Kette zu gewährleisten. Während für jeden

einzelnen Akteur auf seinem eigenen Transportabschnitt zwar durchaus hinreichende Informationen vorliegen, fehlt heute eine gemeinsame Datenplattform, über die die jeweils fehlenden Informationen elektronisch ausgetauscht werden können. Das soll sich ändern. Im September 2017 haben die Verbundpartner Kombiverkehr, DB Cargo, Lokomotion, SBB Cargo Deutschland, KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, Hupac Transport, Hoyer, Pan-europa Transport, Hupac Intermodal, Bertschi und Hupac SpA die Arbeiten im Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“ begonnen. Das Projekt wird vom BMVI im Rahmen der Forschungsinitiative Modernitätsfonds (mFUND) gefördert. Ziel des Vorhabens ist es, über die gesamte intermodale Transportkette und über Ländergrenzen hinweg den logistischen Prozess transparenter und übersichtlicher zu gestalten. Mit Hilfe einer neu zu entwickelnden gemeinsamen Datendrehscheibe und über standardisierte Schnittstellen werden alle Beteiligten einen direkten Zugriff auf transportrelevante Parameter des Kombinierten Verkehrs erhalten. Hierzu sollen Auftrags- und Fahrplandaten zählen, genauso wie Ankunftsprognosen und transportbegleitende Informationen.

OPTIMIERTE RESSOURCENPLANUNG

Die Spezifikation der Datendrehscheibe, die Definition der Schnittstellen und gegebenenfalls die Anpassung der Geschäftsprozesse erfolgt durch alle Projektpartner aus der Logistikwirtschaft gemeinsam. Die programmiertechnische Umsetzung wird dagegen durch Softwareanbieter ausgeführt, die im Rahmen des Projektes ausgewählt und beauftragt werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit intermodaler Lieferketten erreicht. Neben den physischen Schnittstellen (Terminals), der Vielzahl Beteiligter und den vielfältigen länderübergreifenden Anforderungen im Bahnverkehr, behindert auch die fehlende durchgehende Informationskette die Attraktivität des umweltfreundlichen Bahn-Güterverkehrs. Während im Straßenverkehr Aussagen zur voraussichtlichen Ankunftszeit bereits zum Standard gehören, sind im Bahnverkehr Daten zur Berechnung einer Ankunftszeit in der Gesamtheit noch nicht verfügbar. Planabweichungen werden somit erst spät, in der Regel kurze Zeit vor aktueller Ankunft übermittelt.

Von den verschiedenen Akteuren werden die einzelnen Auftragsdaten für sehr unterschiedliche Zwecke benötigt. Elektronische Auftragsdaten sind insofern nicht nur zur Kapazitätsplanung beim Operateur erforderlich, son-

dern auch zur Anfertigung von Wagenlisten und Verlade-listen im Terminal sowie zur Erstellung von Frachtbriefen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus ermöglichen dem physischen Transport vorausseilende Informationen eine deutlich bessere Produktions- und Ressourceneinsatzplanung bei allen Beteiligten. Zum Beispiel können Lokomotiven und Lokführer bei voraussehbaren Verspätungen wesentlich flexibler disponiert werden. Schließlich sind konsistente und elektronisch verfügbare Daten bei der Terminalabwicklung (Generierung von Kranaufträgen) unerlässlich und werden letztendlich auch zur präzisen Abrechnung aller transportrelevanten Leistungen benötigt.

Neben den Auftragsdaten spielen für den Spediteur und dessen beauftragenden Verloader aus der Industrie transportbegleitende Statusinformationen eine maßgebliche Rolle. Hier gilt es insbesondere den aktuellen Status (Standort), sowie die voraussichtliche Ankunftszeit der transportierten Einheiten jederzeit verfügbar zu machen. Während die Bereitstellung einer IST-Meldung noch relativ einfach zu realisieren ist, sind für eine Vorhersage von Ankunftszeiten weitere Zusatzinformationen erforderlich. Im intermodalen Verkehr setzt sich die sogenannte ETA (Estimated Time of Arrival) aus der aktuellen Zugverspätung, der weiteren Trassenverfügbarkeit, der Lok- und Lokpersonalressourcen, dem Terminalslot, der Priorisierung durch Operateur und/oder Kunde und den externen Einflüssen wie Wetter, Unfälle oder Schäden an der Infrastruktur, der Lok oder den Bahnwagen zusammen. ==



CHRISTOPH BÜCHNER

Der Diplom-Geograph vertritt innerhalb des neuen intermodalen Digitalisierungsprojektes die Kombiverkehr KG mit Sitz in Frankfurt/Main, den führenden Intermodal-Operateur in Europa.