

# Freightwise für die Zukunft

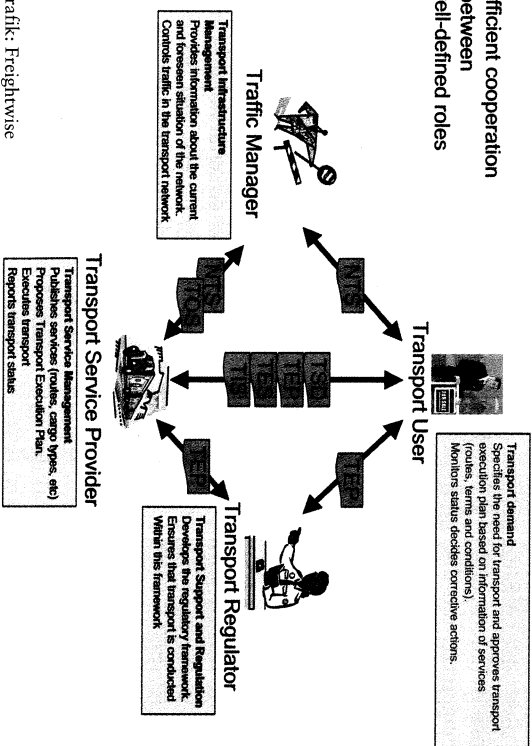
Eine Evolution zur Revolutionierung des intermodalen Verkehrs.

VON JAN PRAHM \*)

In dem von der EU geförderten Forschungsprojekt wurde ein Rahmenwerk mit Standards zur rationalen Abwicklung von intermodalen Gütertransporten entwickelt.

Durch umfangreiche Forschung ist es gelungen, die in der Natur der Sache liegende Komplexität auf 4 Rollen und 6 Informationspakete zu vereinfachen, ohne die Praktikabilität dabei zu verlieren.

**Efficient cooperation between well-defined roles**



Grafik: Freightwise

Das untenstehende Schaubild soll die Rollen, ihre Beziehungen zueinander und die ausgetauschten Informationspakete beschreiben: In einem intermodalen Transportprozess lassen sich alle Aufgaben in vier Rollen untergliedern: Der Transport User, der die eigentliche Nachfrage nach einer Transportdienstleistung auslöst. Demgegenüber gibt es den Transport Service Provider, der die nachgefragte Transportdienstleistung anbietet. Diesen beiden Rollen

an die Seite gestellt sind der Transportation Network Manager, der die Verantwortung für die Transportinfrastruktur trägt. Dies sind die Eisenbahnerbetreiber, die Straßenbetreiber, die Schifffahrtsbehörden. Als vierte Rolle gibt es den Transport Regulator, der einerseits den transportrechtlichen Rahmen erlässt und andererseits dafür zu sorgen hat, dass die Transporte entsprechend diesen Gesetzesrahmen laufen. Dazu zählen also insbesondere die Verkehrspolizei, aber auch der Zoll.

## Sechs Schritte zum Erfolg

Dabei können insbesondere die Rollen des Transport Users und des Transport Service Providers von ein und demselben Unternehmen wahrgenommen werden oder einmal die eine Rolle, einmal die andere. Ein Logistikunternehmen ist z.B. seinem Industriekunden gegenüber Transport Service Provider, seinem Frachtführer gegenüber aber der Transport User. Wenn ein Produktions- oder Handelsunternehmen seinen eigenen Fuhrpark hat, dann „spielt“ es gleichzeitig sowohl Transport

User als auch Transport Service Provider. Zwischen diesen Rollen werden nun wie in einem Theaterstück Informationen ausgetauscht. Zur Bekanntmachung einer Transportdienstleistung wird die „Transport Service Description“ (TSD) ausgefüllt, in der die typischen Merkmale des Angebotes beschrieben werden, d.h. Transportmodus, Start und Ziel, Ladezeiten, Lieferzeiten, Ladeeinheiten, die transportiert werden können. Wenn ein Transport User sich für dieses Angebot interessiert, kommt ein iterativer Prozess in Gang, in dem beide Rollen nach und nach die notwendigen Details beisteuern. Also konkrete Mengen, Zeiten, Orte, Vertragsbedingungen und Transportpreis. Dies ergibt dann den „Transport Execution Plan“ (TEP). Hier wird je nach Erfordernissen auch der Transportriero Network Manager bereits eingebunden, um abzuklären, ob für den relevanten Zeitraum das Netz in welchem Ausmaß zur Verfügung steht. Also im Wesentlichen, ob Kapazitätspässe zu berücksichtigen sind. Wenn der TEP vereinbart ist, ist der Transport „gebucht“ und wird ausgeführt.

Während des Transportes wird zu den im TEP vereinbarten Ereignissen der „Transport Execution Status“ (TES) den Berechnungen, ebenfalls im TEP festgelegt, bekannt gegeben und eventuelle Planabweichungen. Da jede Sendung in dem TEP aufgeführt ist, kann auch ein „Transport Item Status“ (TIS) bekannt gegeben werden. Der Transportation Network Manager gibt während der Durchführung des Transports in Form des „Network and Traffic Status“ (NTS) Störungen bekannt, damit der Transport Service Provider darauf reagieren kann und gegebenenfalls. TES oder TIS an den Transport User weiterleiten kann. Ebenso können Statusinformationen über das Transportfahrzeug mit Hilfe des „Transport Operation Status“ (TOS) übermittelt werden. Da der Transport Regulator schon bei der Erstellung des TEP miteinbezogen war, hat er alle notwendigen Informationen vorliegen, um im entscheidenden Moment einen Transport zügig abzufertigen, z.B. bei der Verzögerung.

Das oben Beschriebene stellt den bisherigen Stand der Entwicklungen dar. Im Jahr 2009 sollen nun diese Rollen und vor allem die Informationspakete so weit operationalisiert werden, dass sie aus IT-Systemen generiert werden können.

\*) Jan Prahm ist Mitarbeiter der Hamburger Tech Innovation GmbH