

Telematik im Holztransport

Wer hat Angst vor Big Brother?

Der gemeinsame Workshop der BdHG zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft der Rohholzverbraucher (AGR) am 6. November war direkt überbucht. Mehr als 60 Leute wollten sich informieren und mitdiskutieren, was Telematik in der Holzlogistik bringt.

Die Veranstalter hatten durchaus eine respektable Riege an Referenten auf die Beine gestellt, angefangen bei Vertretern der Fahrzeughersteller, über spezialisierte Anbieter aus der Forst- und Holzbranche bis hin zu Anwendern aus den eigenen Reihen. Schon nach kurzer Zeit stellte sich heraus, dass bei allen Beteiligten höchst unterschiedliche Vorstellungen bestehen, wofür man Telematik einsetzen kann oder will.

Der Moderator der Veranstaltung, Mike Lange, Logistikspezialist in der TH Wildau, grenzte zunächst das Thema ein wenig ein: Während man unter dem Kunstbegriff

„Telematik“, einer Wortschöpfung aus Telekommunikation und Informatik, durchaus auch Telearbeit und Gebäudeautomation verstehen kann, geht es im engeren Sinne meist um das Flottenmanagement und um Navigationslösungen.

Flottenmanagement

Für die Lkw-Hersteller gehört das Flottenmanagement heute schon zu den Selbstverständlichkeiten. So selbstverständlich, dass die entsprechende Blackbox mit einem GPS-Tracker schon serienmäßig in jedem neuen Scania oder Mercedes verbaut wird. Es stellt sich dann nur noch die Frage, ob

der Kunde das Gerät aktiviert. In „normalen“ Transportbranchen sind diese Systeme offensichtlich auch schon weitestgehend angekommen. Die Unternehmer wissen durch die GPS-Verfolgung jederzeit Bescheid über die Position ihrer Fahrzeuge und optimieren damit Routen und Taktzeiten. Auch mit den (Rest-)Lenkzeiten der Fahrer muss man heutzutage sehr sorgfältig haushalten. Über die Fahrdatenprotokollierung kann man die Wirtschaftlichkeit der Fahrweise jedes Mitarbeiters sehen. Bei besonders hohen Verbräuchen könnte man mit einem Fahrtraining reagieren. Marko Stockhausen von Daimler



Ursula Fendel von der WASP Logistik GmbH will mehrfache Datenerfassung in der Logistikkette vermeiden



Der Stand von GPS overIP war regelrecht umlagert. Die Hardware GPS auge kommt in vielen Telematiksystemen zum Einsatz.



Sebastian Seidel hat mit ICELT deutlich mehr zu bieten als eine Fahrerüberwachung



Hans-Henrich Blendermann warnt davor, die Digitalisierung in der Logistik zu verschlafen



Christian Kleinheinz investiert lieber in ein Navi als in zusätzliche Pferdestärken

Fleetboard berichtet, dass die Spritersparnis im Wesentlichen jedoch durch den „sportlichen Ehrgeiz“ der Fahrer untereinander erzielt werde, die sich gegenseitig unterbieten wollen. Im Straßen-Fernverkehr seien da ohne weiteres 2 l/100 km, in Extremfällen bis zu 4 l/100 km drin. Die Elektronik sammelt daneben jede Menge Daten aus dem Bordcomputer von Mercedes-Fahrzeugen, wie Öl- und Kühlmitteltemperaturen, Systemdrücke oder Verschleißdaten. Weil man damit den technischen Zustand der Autos bestens im Blick halten kann, belohnt der Hersteller alle Fleetboard-Nutzer mit einem um 30 000 km verlängerten Serviceintervall. Das spart bares Geld, während die Systeme selbst natürlich etwas kosten: Zwischen 13 € und 100 € im Monat muss man bei Scania oder Mercedes für das Abo anlegen. Darin enthalten sind natürlich

Navigationssysteme und die Anbindung an eine Dispositionssoftware. Ein ganz wesentlicher Punkt ist die vorgeschriebene sechsmonatige Archivierung der Tachografen-Daten nach VO(EG) 561-2006. Das findet hier auf gesicherten Servern statt und wird so nebenbei mit erledigt. Wo befindet sich die Achillesferse solcher Lösungen? Das Auslesen der Steuergeräte funktioniert natürlich nicht bei Fremdfabrikaten im Fuhrpark und das verwendete Kartenmaterial ist nur für das öffentliche Straßennetz ausgelegt. Vor allem Letzteres wurde von den Teilnehmern sofort als Manko erkannt, denn wenn schon Navigation, dann richtig.

Waldnavi

Mit dem Navlog-Datensatz für die Waldwege gibt es eigentlich seit mehreren Jahren ein mächtiges Werkzeug für die Holz-

logistik. In diesen digitalen Karten sind grundsätzlich nicht nur alle Wege enthalten, sondern auch noch nach ihrer Befahrbarkeit klassifiziert und mit wichtigen Attributen zu Wendemöglichkeiten u.ä. versehen worden.

Geomail

Auf dieses Material greift beispielsweise die Firma forstware mit ihrem Informationssystem Geomail zurück. Dahinter liegt eine vollständige Auftragsverwaltung, die beim Forstunternehmer schon mit den Hiebsflächen beginnen könnte. Für die Holzlogistik ist die Polterverwaltung wichtig. Das entspricht im normalen Transportwesen gewissermaßen der Dispositionssoftware. Das geht über die vorher genannten Flottenmanagementsysteme hinaus. Weil man im Wald immer noch mit Funklöchern zu kämpfen hat,

Anzeige

RÖTTGER
Fahrzeugbau GmbH
seit 1969

Lkw u. Anhänger
Aufbauten
Holz- u. Stückgutladekrane
Kurz- u. Langholzfahrzeuge
Containerwechselsysteme

**Wir bauen
SYSTEMLÖSUNGEN
für Ihren Fuhrpark!**

Poschwieg 2 · 34576 Homberg
Tel.: 05681-2962
www.roettger-fahrzeugbau.de



Schemel-Anhänger, techn. 20 ton mit 4 Schemeln, Gewicht 3300 Kg, zwillingsbereift



Langholz-Aufbauten nach Kundenwunsch



Kurzholz-Schemel-Aufbau in Leichtbau



Aufbauten nach den neuesten Bestimmungen

legt man Wert darauf, dass die ganze Software einschließlich der Navigation offline-fähig ist. Auf der anderen Seite könnte man Fuhraufträge direkt aus ELDAT-Programmen generieren und an das Fahrzeug senden. Damit entfällt das lästige (und fehlerträchtige) Abtippen von Polterkoordinaten. Leider wird diese Möglichkeit außer beim Landesforst in Rheinland-Pfalz bisher noch kaum genutzt. Die BaySF feilen noch an einer standardisierten Schnittstelle; bei der Firma Egger, die von der Abnehmerseite die Digitalisierung der Holzlogistik stark unterstützen, stellt man fest, dass solche elektronischen Fuhraufträge bisher von den Holzfahrern schlichtweg noch nicht nachgefragt werden.

Nach dem Transport müssen die Lieferscheine irgendwie den Weg zum Auftraggeber zurückfinden. Der Fuhrunternehmer kann diese Daten lokal verwalten und „zu Fuß“, also per E-Mail oder sogar analog zurückspielen. Daneben gibt es die Möglichkeit, mit den Logistikportalen der Holzkunden zu kommunizieren oder sich über das eigene Portal von forstware auszutauschen.

Soviel Funktionalität hat ihren Preis: Das zentrale Verwaltungsprogramm fürs Büro liegt bei 2500 €, die Lkw-Lizenz bei 750 €. Will man die volle Routing-Funktionalität der Navigation nutzen, mit regelmäßigen Kartenupdates, kommen jährlich noch einmal 300 € dazu.

WASP

Mit einem ähnlichen Umfang wartet das Softwarepaket von WASP auf. Auch die Freilassinger versuchen, Lieferanten, Spediteure und Abnehmer unter einen Hut, bzw. auf eine gemeinsame Datenbank zu bringen. Ursprünglich wollte man damit vor allem unnötige Mehrfacherfassungen der Holzdaten reduzieren. Ursula Fendel und ihre Kollegen verfolgen aber technisch einen etwas anderen Ansatz. WASP läuft nämlich browserbasiert und damit unabhängig von einem lokalen Rechner. Wer Angst hat, die Hoheit über seine Daten zu verlieren, kann natürlich seinen eigenen Server aufbauen. Andererseits sind diese in einem seriösen Rechenzentrum eher sicherer verwahrt, wenn man beispielsweise an den Brandschutz oder den plötzlichen Ausfall einer Festplatte denkt.

Das Logistikprogramm kostet bei WASP 2000 €, jedes Lkw-Modul nochmal 240 €. Für 70 € pro Gerät kann man damit sogar auf die Navlog-Karte zugreifen, allerdings ist das dann ohne Routingfunktion.

ICELT

Über das ICELT-Gütesiegel kursieren in der Branche allerlei Negativmeinungen. Insofern hatte Sebastian Seidel, der

Geschäftsführer der ICELT Deutschland GmbH, auch eine ziemlich schwere Aufgabe, seine Dienstleistung in dieser Veranstaltung gut rüberzubringen. Wobei man bei unvoreingenommener Herangehensweise sagen muss, dass seine kleine Firma sich redlich Mühe gibt, den Holztransporteuren einen Mehrwert zu bieten.

Das angebotene Telematiksystem hat alle wichtigen Funktionen an Bord: Echtzeit-Ortung der eigenen Fahrzeuge, Auftragsversand zum Lkw, Live-Ansicht der Lenk- und Ruhezeiten, automatische Tachodaten-Archivierung, Waldwege-Navigation und die Anbindung an eine Dispo-Software. Je nach gewünschtem Leistungsumfang liegen die Kosten dafür zwischen 20 € und 60 € pro Monat, inklusive der Miete für ein Navigationsgerät, dem Einbau desselben und – ganz wichtig – einer Schulung vor Ort.

Bis zu diesem Punkt handelt es sich dabei um ein Leistungspaket, das sich gegenüber den vorgenannten nicht verstecken muss. Das ICELT-Gütesiegel ist davon im Prinzip unabhängig: Den berühmten Aufkleber in der Frontscheibe bekommt, wer ein anerkanntes Telematiksystem (auch von einem anderen Anbieter) nutzt und die Zustimmung gibt, dass der ICELT e.V. im Bedarfsfall die Fahrzeugdaten mit den Koordinaten eines bestimmten Holzpolters abgleichen darf.

Genau an dieser Stelle treten einige Missverständnisse auf, wie Seidel zu berichten weiß: „ICELT speichert selbst überhaupt keine Daten. Diese liegen immer beim Telematikanbieter. Wir können auch keinesfalls nachvollziehen, wohin das Holz gefahren ist. Einige Säger befürchten, dass auf diese Weise die Konkurrenz erfahren könnte, wer das Holz gekauft hat. Wir können nur abfragen, ob einer unserer Zertifikatsnehmer in einem bestimmten Zeitraum an der betreffenden Koordinate war.“

An den Kosten für das ICELT-Gütesiegel kann die Ablehnung der Holztransporteure nicht liegen, denn diese belaufen sich nur auf 12 € pro Fahrzeug und Jahr. Den Löwenanteil der Aufwendungen müssten die Forstbetriebe und Holzabnehmer berappen. Da wird mit 3 ct/Fm gerechnet.

Doch hier sind die Diskussionen noch lange nicht abgeschlossen, wie Mitveranstalter Dr. Denny Ohnesorge von der AGR sich beeilte zu versichern: Man sei sich dessen bewusst, dass man an der Kommunikation zwischen Verkäufern und Abnehmern noch arbeiten müsse und schließlich sei der Holzdiebstahl mit 0,04 % auch nur von untergeordneter Bedeutung. Ob da so ein Zertifikat der richtige Weg sei, wisse man noch nicht.

Logischerweise würde das System auch erst dann lückenlos funktionieren, wenn alle Holzlasten (zwangsläufig?) mit dieser Technik ausgerüstet werden. Aus Seidels Perspektive ergeben sich aber auch jetzt schon Vorteile: Ein ICELT-Kunde, der beschuldigt wurde, mit seinem Lkw auf einem Autobahnrastplatz den Flügel einer Windkraftanlage beschädigt zu haben, konnte nachweisen, dass er zur fraglichen Zeit überhaupt nicht dort war. Außerdem gehe es ja nicht immer gleich um Diebstahl. Viel häufiger habe man es ja mit einfachen Verwechslungen zu tun, die jedoch ebenfalls mit enormem Verwaltungsaufwand verbunden seien.

Laut Holger Pflüger-Grone, der für Hessen-Forst an der Veranstaltung teilnahm, unterstützt der Landesbetrieb die Idee, die hinter ICELT steckt. Von einer verpflichtenden Einführung für die Abfuhr im hessischen Staatswald sei jedoch noch nicht die Rede.

Für die großen Landesforstbetriebe steht dahinter auch eine Kosten-Nutzen-Rechnung. Viele von ihnen betreiben mittlerweile Diebstahlprävention mit Hilfe von eigenen Trackern im Holzpolter die jeweils mit großem Personalaufwand platziert und rechtzeitig wieder sichergestellt werden müssen, bevor sie samt dem Stamm in der Säge oder dem Hocker verschwinden.

Praxiserfahrungen

Zum Ende der Veranstaltung kamen noch einige Kollegen zu Wort, die selbst schon Erfahrungen mit Telematik gesammelt haben. Dass hier noch Entwicklungspotenzial besteht, konnte man schon aus einer Blitzumfrage im Saal ablesen: Obwohl hier sicherlich diejenigen versammelt waren, die sich für das Thema interessieren, nutzen erst gut 30 % diese Technik.

Hans-Henrich Blendermann von der Firma Reimann sprach dazu Klartext: Aus seiner Sicht muss die Telematik auch im Holztransport zu einer Brot- und Butter-Technologie werden, um mit der Wirtschaftlichkeit voranzukommen. Er warnte davor, sich der Digitalisierung zu verschließen.

Christian Kleinheinz aus dem Allgäu ist ein Navlog-Nutzer der ersten Stunde. Er findet eine Spritersparnis von 4 l/100 km bei entsprechendem Training auch im Holztransport durchaus realistisch. Kein Verständnis hat er für Kollegen, denen die Kosten für ein vernünftiges Waldnavi immer noch zu hoch sind. Seiner Meinung nach sind 900 € in ein Logiball-Gerät sinnvoller investiert als 3000 € für 100 Mehr-PS im Lkw.

Heinrich Höllerl