

Report

RoBA 2010 - Teil 3

aus SIGNAL 01/2009 (März 2009), Seite 26 (Artikel-Nr: 10000397)
 FALB e. V. im DBV

Datensicherheit und soziale Aspekte

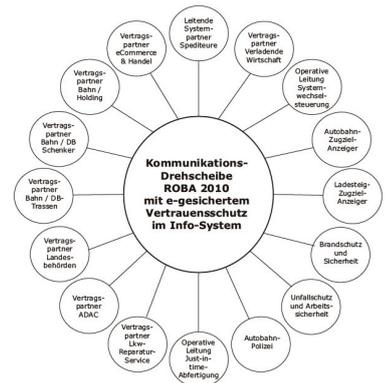
Im dritten Teil der vierteiligen Serie über das neue Verkehrskonzept »Rollende Bundesautobahn 2010« geht es zum einen um die Aspekte der Datensicherheit im Terminalbetrieb, welche vor allem für die Spediteure von herausragender Bedeutung für die Annahme des Systems sind. Der zweite Aspekt betrifft die Arbeitszeitmodelle der Fernfahrer, die mit ihren Familien oft durch die langen Abwesenheitszeiten von zuhause leiden. Es handelt sich also um einen zentralen sozialen Aspekt hunderttausender Fernfahrer in der Logistikbranche.

Bei einer Arbeitszeit-Strukturentwicklung in den produzierenden wie in den dienstleistenden Sektoren einer Industrie- und Handelswirtschaft, in denen teilweise die 35-Stunden-Woche als Richtlinie der Flächentarifverhandlungen zwischen den Tarifparteien festgelegt werden konnte, klettert die Arbeitszeit bei Lkw-Fahrern zum Beispiel bei Fernrouten aus Rumänien zu den Nordseehäfen im Extremfall auf bis zu 100 Stunden pro Woche. Hierbei handelt es sich um ein transportbranchenbezogenes Problemfeld, das wegen der ruinösen Auswirkungen auf viele Speditionen eine Lösungsperspektive mit Nachhaltigkeit fordert.

Messbar sind die Folgen für Spediteure und Fahrer in Unfallzahlen, für die Allgemeinheit u. a. in Krankheitskosten und für die Fahrer selbst in der Zunahme sozialer Probleme, zum Beispiel zerrüttete Ehen. Ziel muss also sein, die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer möglichst europaweit anzugleichen, stärkere Kontrollen einzuführen, welche die Einhaltung bestehender Gesetze fördern, aber auch die Möglichkeit zu schaffen, große Distanzen schnell und fahrerfreundlich zurückzulegen - nämlich mit dem Lkw auf der Schiene und ohne Fahrerbegleitung durch einen die Ladung auf den Lastzügen begleitenden IT-Einsatz.

Schnittstelle zwischen Straße und Schiene sind bei Krichlers Konzept einer Rollenden Bundesautobahn die Terminals, an denen die Lkws nach Durchfahrt durch die Check-in-Halle auf bereitgestellte Blockzüge fahren beziehungsweise nach Zurücklegung der Fahrt wieder von der Schiene herunterfahren. Der Ablauf inklusive des Zugverkehrs wird rechnergestützt in Kontrollzentren abgebildet und mittels moderner IT-Systeme effizient gesteuert. Das bedeutet natürlich auch, dass alle dafür benötigten Daten vorhanden und im System fortlaufend eingepflegt werden müssen. Es sind Daten, die für viele Spediteure aufgrund notwendiger Preisinformationen zwischen Kunde und Spediteur in einem allgemeinen Systemschlecht aufgehoben erscheinen.

Deshalb ist es von zentraler Bedeutung, absolut verlässlich garantieren zu können, dass Nutzer des Systems nicht auf Daten anderer Nutzer zugreifen können, um zum Beispiel den Konkurrenten mit einem Konkurrenzangebot an dessen Kundschaft zu unterbieten. Solch ein System wurde bereits bei der Erbauung des damals neuen Münchner Großflughafens Franz-Josef-Strauss im Luftverkehr etabliert und ist europaweit an Datensicherheit und Schnelligkeit in der Gepäckabfertigung führend.



Das Konzept: eLogistik im innovativen Systemwechselverfahren nach dem Modell eines modernen Leitverfahrens im Internationalen Großflughafen Franz-Josef-Strauss. Der Flughafen in Erding bei München wurde am 17. Mai 1992 in Betrieb genommen. Er unterbietet mit Hilfe des eLogistik-Systems (Deutscher Logistikpreis 2000) die Umsteigezeiten anderer Großflughäfen und bietet dabei ein Höchstmaß an Datensicherheit. Ein ähnliches System kann auch die Speditionen vor Datenmissbrauch an den Verladeterminals absichern. (Grafik: Krichler/Reitstätter)

Dasselbe System kann nun auf RoBA 2010-Terminals angepasst und eingeführt werden, um diese Hauptsorge der Speditionsbranche von Anfang an entkräften zu können. Die einzelnen Bestandteile des Systems der Datensicherheit verdeutlicht nebenstehende Abbildung.

Datensicherheit und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von hunderttausenden von Lkw-Fahrern sind zwei wichtige Bestandteile von RoBA 2010, weitere werden in den nächsten Schritten spezifiziert. Über den zeitlichen Ablauf vom Aufbau einer breiten branchenübergreifenden Unterstützerfront bis hin zur Errichtung einer Teststrecke sowie den dazugehörigen Investitionsvolumina wird im letzten Teil der Reihe »RoBA 2010« berichtet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000397>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten