

# Alle Infos zur Hand

**INFORMATION** Nicht nur Gefahrgutspediteure, auch Rettungskräfte können durch den Einsatz moderner Telematiksysteme profitieren.



Das Galileo-System soll ab 2014 eine Vielzahl von Navigationsanwendungen unterstützen.

**R**und 350 Millionen Tonnen gefährlicher Güter werden jedes Jahr in Deutschland auf Straße, Schiene und Wasserwegen transportiert. Um diesen Warenstrom schnell und wirtschaftlich ans Ziel zu bringen, nutzen Transporteure und Speditionen zunehmend Navigations- und Informationssysteme. Zusammengefasst unter dem Namen Telematik, liefern derartige Systeme aber nicht nur Daten für die Steuerung von Fahrzeugen, Containern und anderen Transporteinheiten, sie können auch im Notfall wichtige Dienste leisten. „Ich brauche bei einem Unfall sofort alle notwendigen Informationen, um unverzüglich handeln und angemessen reagieren zu können“, sagt Mark Walcher von Dornier Consulting. „Und diese Informationen müssen bei



Auch im Hafen Magdeburg wird der Einsatz von Galileo getestet.

gefährlichen Gütern zu 100 Prozent zuverlässig sein.“ (siehe Interview auf S. 21)

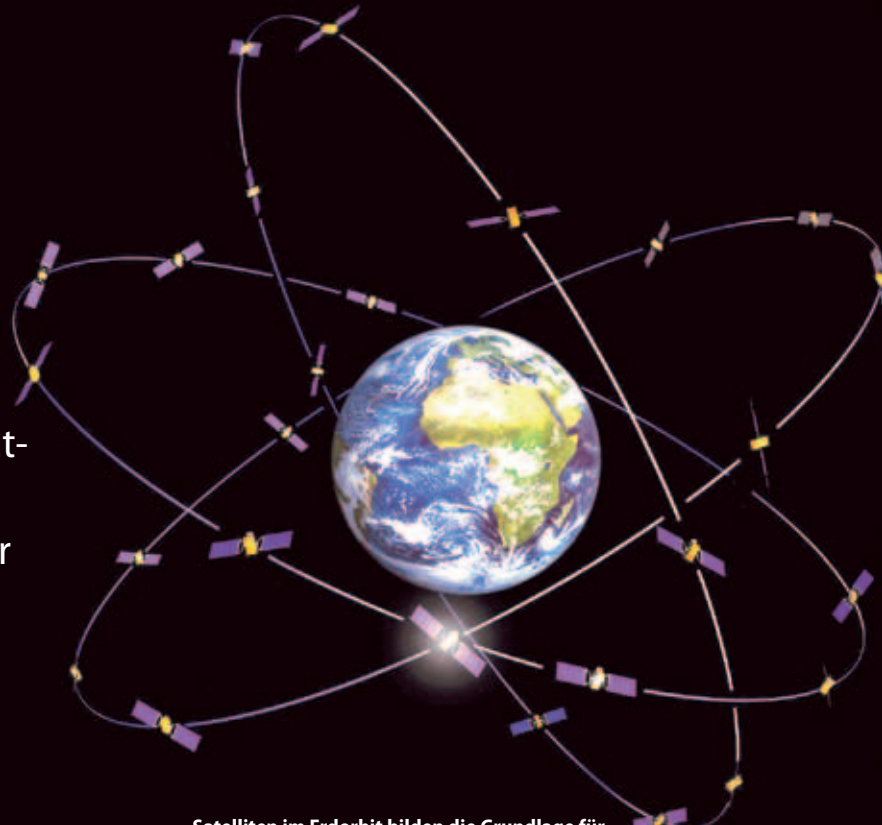
## Ortung allein genügt noch nicht

Bloße Ortungsdaten und Kommunikationsverbindungen reichen also nicht aus für ein Telematiksystem, das die speziellen Erfordernisse von Gefahrguttransporten berücksichtigen soll. Wichtig sind darüber hinaus Informationen über die beförderten Güter, die Datensammlungen wie beispielsweise die Gefahrgut-Datenbank DGG der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung bereitstellen. Wertvolle Dienste leistet auch das Transport-Unfall-Informationssystem TUIS der chemischen Industrie. Seit Mitte 2010 gibt es die TUIS-Datenbank auch als so genannte App für mobile Endgeräte wie iPhone und iPad.

Worauf soll der Anwender nun achten, wenn er auf der Suche nach einer passenden Telematiklösung ist? „Er sollte genau überlegen, für welche Zwecke, Routen, Güter und so weiter er das System anschaffen möchte“, rät Dornier-Experte Walcher. Wie wichtig sind Gefahrgut-spezifische Informationen in der täglichen Praxis? Honoriert die Versicherung den Einsatz durch günstigere Prämien? Und was sind die Folgen, wenn das Unternehmen weiterhin keine Telematik verwendet? „Wird es für den intermodalen und grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt, lohnt sich ein Telematiksystem auf jeden Fall“, lautet das Fazit von Mark Walcher.

## Große Pläne mit Galileo

Ehrgeizige Pläne verfolgt die Europäische Union mit dem Satellitennavigationssystem Galileo. Das System soll den Planungen nach ab 2014 funktionieren und in Konkurrenz zum US-amerikanischen GPS-System treten. Galileo verspricht viel genauere Daten als GPS: Nur noch ein bis drei Meter groß soll die maximale Abweichung von der tatsächlichen Position eines Objektes sein. Anfang Februar hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer in Berchtesgaden die erste Testregion in Betrieb genommen. Acht Sendestationen auf Berg-



Satelliten im Erdorbit bilden die Grundlage für Ortungs- und Navigationssysteme aller Art.

Start einer Sojus-Trägerrakete mit einem Galileo-Testsatelliten in Baikonur.



FOTOS: ESA, J. SCHLÜTER/ODP

## Telematiksysteme können gerade bei Gefahrgutunfällen wichtige Daten liefern.

gipfeln übermitteln Signale, die konform zu den von 2014 an im Erdorbit stationierten Galileo-Satelliten sind. Die Sendestationen ändern die Signalfrequenz so, wie sie ein Beobachter von acht das Testgebiet überfliegenden Satelliten empfangen würde. Somit steht den Empfangsgeräten und Anwendungen ein Signal zur Verfügung, das sich – abgesehen von der Ausbreitungsrichtung – von einem echten Galileo-Satelliten-signal laut Betreiber nicht unterscheidet.

### Test in kleinem Maßstab

Getestet wird Galileo in kleinerem Maßstab bereits an anderen Stellen, etwa im Magdeburger Hansehafen. Hier wurde am 17. Juni 2010 die Logistikplattform des Galileo-Testfeldes Sachsen-Anhalt eröffnet. Die Wissenschaftler der Universität Magdeburg wollen satellitengestützte Anwendungen für die Verkehrs- und Logistikbranche, den öffentlichen Nahverkehr, die Telematik und die funkgestützte Kommunikation im laufenden Betrieb eines Binnenhafens weiterentwickeln. Ziel ist es, ein intelligentes umweltorientiertes Logistik- und Verkehrssystem für Sachsen-Anhalt aufzubauen.

**Rudolf Gebhardt**

## INTERVIEW



### „Die Informationen müssen zuverlässig sein“

**Mark Walcher**, Gefahrgut- und Telematikexperte bei Dornier Consulting, über die Anforderungen an Telematiksysteme.

#### Was sollte ein ideales Gefahrgut-Telematiksystem können?

Grundsätzlich sollte es zwei Funktionen beinhalten: Zum einen allen Akteuren zu jedem Zeitpunkt alle wichtigen Informationen zur Verfügung stellen. Dies sollte sowohl effektiv sein, also über passende Instrumente wie etwa Notebook, Smartphone oder Ähnliches, als auch effizient, also ohne großen Aufwand. Ich möchte möglichst per Knopfdruck alle relevanten Infos zur Verfügung haben. Mein Lieblingsthema ist derzeit das Zusammenspiel von Apps und einem intelligenten Softwaresystem für Gefahrgut.

Zum anderen brauche ich bei einem Unfall sofort alle notwendigen Informationen, um unverzüglich handeln und angemessen reagieren zu können. Und die Informationen müssen bei gefährlichen Gütern zu 100 Prozent zuverlässig sein.

#### Welche Leistungen sind besonders wichtig für Unternehmen, welche für Rettungskräfte?

Man sollte hier eigentlich keinen Unterschied machen, da im Idealfall alle Akteure auf die gleiche Datenbasis zurückgreifen. Es ist dann nur eine Frage der Erlaubnis, wer wann welche Daten erhält.

#### Gibt es bereits funktionierende Systeme für Gefahrguttransporte?

Es gibt mittlerweile einige Systeme auf dem Markt, die sich grundsätzlich für den Einsatz im intermodalen Verkehr eignen. Zwei Systeme, die auf einer ähnlichen Systemarchitektur basieren, kommen beispielsweise von Kirschen Global Security und EADS. Soviel ich weiß, setzt Kirschen sein System auch bei Schenker ein.

#### Gibt es Systeme, die zumindest einen Teil der geforderten Leistungen erfüllen?

Ja. Im Prinzip kann man die eben erwähnten Systeme auch für einzelne Verkehrsträger einsetzen. Hinzu kommt eine während der letzten Generationen stark verbesserte „On-Board-Intelligenz“ bei Fahrzeugen auf der Straße und der Schiene. Gerade bei Nutzfahrzeugen gab es hier in den letzten Jahren erfreuliche Verbesserungen, insbesondere bei der passiven Sicherheit. Ein Beispiel hierfür ist die aktive Reifen-drucküberwachung.

#### Woran sollten Telematikanbieter nun vordringlich arbeiten?

Die Technik hat man mittlerweile ganz gut im Griff. Weiterentwicklungen wird es noch bei den Funkverbindungen geben, der so genannten Near Field Communication. Zudem haben sich bei Lithium-Ionen-Akkus in den letzten Jahren sowohl die Leistungsfähigkeit nach oben als auch der Preis nach unten entwickelt. Dieser Trend wird sich fortsetzen und positiv auf Größe und Einsatzdauer auswirken. Und man darf nicht vergessen, dass gerade bei intermodalen Transporten eine ganze Reihe von Akteuren involviert sind, die häufig über Ländergrenzen, zumindest aber über Unternehmensgrenzen hinweg agieren. Dies bedeutet, es kommen verschiedene IT-Systeme, Unternehmensphilosophien, Finanzbudgets etc. zum Einsatz.

#### Worauf sollte ein Gefahrgut-Logistiker besonders achten, wenn er ein Telematiksystem anschaffen will?

Er sollte sich bewusst sein, dass es sich in zwei bis drei Jahren schon wieder um ein technisch veraltetes System handelt. Dies gilt ja für alle IK-Technologien. Deshalb sollte er genau überlegen, für welche Zwecke, Routen, Güter und so weiter er das System anschaffen möchte. Was sind die Folgen, wenn er kein System einsetzt? Kann er seine Versicherungsprämien durch den Einsatz von Telematik senken? Es gibt ein ganzes Bündel an Entscheidungskriterien, an die er sich halten sollte. Wird das System für den intermodalen und eventuell sogar grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt, lohnt sich ein Telematiksystem auf jeden Fall.

gh