

Iata-Standard dringend gefordert

Die Branche steht sich bei der Digitalisierung selbst im Weg, moniert Luftfrachtoperte Henning Dieter

Von Nicole de Jong

Der Luftfrachtsektor kann beim Thema Digitalisierung verglichen mit anderen Verkehrsträgern nicht Schritt halten. Die Frachtbeteiligten am Flughafen wissen häufig nicht, welcher Spediteur welche Ware wann bringt. Viele Prozesse und Informationen sind oft nicht transparent. „Der jetzige Status ist nicht zufriedenstellend“, sagt Henning Dieter, Vorsitzender des Fachausschusses Luftfrachtspedition beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL).

Häufig werde das Passagiergeschäft zum Vergleich herangezogen, wo es ja seit nunmehr rund 15 Jahren E-Tickets oder die Möglichkeit des Online-Check-ins gibt. „Der Vergleich hinkt aber, denn in der Luftfracht sind viel mehr Teilnehmer an der Prozesskette beteiligt“, erläutert er. Angefangen beim Hersteller über den LKW-Transportunternehmer, den Spediteur und Luftfrachtbeteiligten bis hin zur Airline und umgekehrt beim Import von Waren. „Für eine 100-kg-Sendung kommt man dann locker auf zehn Beteiligte in einem Prozess“, sagt Dieter. Zudem gebe es allein in Deutschland mehr als 1.000 Spediteure, die Luftfracht abwickeln.

Zu viele verschiedene Systeme

Ideal wäre es, der Versender würde die Daten einmal eingeben, die dann über diverse Schnittstellen laufen und bis zum Ausgangszoll sowie Empfänger weitergegeben werden. „Fehler zu vermeiden und damit die Qualität zu verbessern, ist meiner Ansicht nach einer der Top-Gründe für Digitalisierung“, fügt er hinzu. Werden die Daten zehnmal abgeschrieben, ist die Gefahr groß, dass mal eine Null vergessen oder ein Name falsch übernommen wird.

Einzelne Schnittstellen zwischen den Beteiligten gibt es schon. Vor allem größere Firmen haben EDI-Anbindungen zu ihren Spediteuren eingerichtet. „Da wird nicht alles nochmal abgetippt“, erläutert Dieter. Auch Spediteure sind oftmals bereits an die Airlines angebunden und übertragen Luftfrachtbriefe (englisch: Air Waybill, AWB). Allerdings nutzen die Airlines verschiedene Systeme, und jede erwartet, dass man ihr System bedient. Das Thema Digitalisierung wird in der Luftfracht seit Jahrzehnten diskutiert



FOTO: FRACPORT

Noch läuft vieles in der Luftfracht abwicklung manuell. Zu viele sind an den Prozessen beteiligt, und nur langsam setzt sich der elektronische Frachtbrief durch, den die Airlines fordern.

„und jeder schiebt dem anderen den Schwarzen Peter zu“, bemängelt der DLSV-Luftfrachtoperte. Die einen seien nicht innovativ genug, die anderen verweigerten ihre Mithilfe.

Daten fließen nicht einfach so

Die Forderung der Spediteure, die im DLSV organisiert sind, lautet daher, einen Standard aufzusetzen, den der Dachverband der Fluggesellschaften, die International Air Transport Association (Iata), mit den größten Airlines bestimmt und nach dem sich alle anderen richten müssen. Ohne Pflicht geht es nach Dieters Ansicht nicht. „Damit wäre alles viel einfacher. Aber einen solchen Standard haben wir bislang nicht“, bedauert er. Zwar gebe es über die Iata eine Schnittstelle, über die sogenannte FWB-Messages geschickt werden, was auch bei den meisten Spediteuren und Airlines reibungslos funktioniert. „Das ist aber noch nicht der Electronic Air Waybill (E-AWB), den die Airlines fordern“, fügt er hinzu. Dass der Zoll in jedem Land anders agiere, mache die Sache noch komplizierter. Zwar sei der Zoll

in Deutschland relativ wirtschaftsfreundlich und unterstütze die digitale Entwicklung. Dieter: „Aber auch da ist es nicht selbstverständlich, dass Daten einfach so fließen.“

Bislang koche jeder so sein Süppchen und wenn er nicht die nötige Marktmacht habe, setze er sich nicht durch. Und am Ende muss man doch die Papiere mitschicken, weil beispielsweise der Zoll in Brasilien nicht an das einheitliche System angebunden ist. „Das ist der Status quo, den wir schon lange haben und der sich nur langsam verbessert“, sagt er. Und führt an, dass die Iata aus seiner Sicht in der Lage sei, einen Standard festzulegen, wie sie es beispielsweise beim Thema Gefahrgut bereits getan hat.

So richten sich alle Airlines, Spediteure und damit auch Versender nach dem Handbuch Iata-DGR, wo 3.000 Einträge für Gefahrgut aufgelistet sind. Zwar seien auch dort Abweichungen verankert, aber im Großen und Ganzen sei klar festgelegt, was gilt. Alle machen es, jeder versteht es. Mit dem neuen Programm, dem Dangerous Goods Autocheck (DG Autocheck)

ist es nunmehr möglich, elektronisch zu prüfen, ob eine Versendererklärung (Shipper's Declaration) den Gefahrgutvorschriften (Dangerous Goods Regulations - DGR) der Iata entspricht.

LKW-Fahrer müssen Slot buchen

In Teilschritten sind demnach bereits Erfolge zu verbuchen. Das zeigt auch das Beispiel von Fair@Link, das der Hamburger IT-Dienstleister Dakosy entwickelt hat. Fair@Link ist das neutrale Air Cargo Community System am Flughafen in Frankfurt (Main), über das alle an den Umschlagprozessen beteiligten Unternehmen - insbesondere Handling-Agenten, Spediteure, Trucker und Airlines - ihre Transport- und Frachtprozesse import- und exportseitig optimieren und beschleunigen können. Es ist verbindlich für alle LKW-Frachtführer, die sich darüber für einen Slot an einer Rampe anmelden müssen und ihren Wunschslot buchen können.

„Das funktioniert aber eben nur in Frankfurt, also an einer Stelle und nicht in der gesamten Transportkette.“ Empfänger in Japan oder sonstwo wissen nichts davon. Zehn Jahre seien vergangen, bis Dakosy Fair@Link in Frankfurt etabliert hatte, und erst kürzlich sei die erste Gefahrgutsendung darüber abgefertigt worden. Es gebe noch viele Details, die man nach und nach aufsetzen muss.

Besserer Breitbandausbau nötig

„Es gibt aber auch Verlager, die sich noch nicht haben überzeugen lassen und auch nicht soweit schauen“, sagt Dieter. Sie fragen sich, warum sie ihre Prozesse umstellen oder für Digitalisierung bezahlen sollen, schließlich sei das Aufgabe der Spediteure. Sie wählen schlicht den schnelleren und billigeren Transporteur. Alles andere sei für sie nicht wichtig.

Und zu guter Letzt müsse auch der Breitband-Netzausbau besser werden. „Das ist kein deutsches Problem. Ich wüsste nicht, wo es tiptop läuft“, sagt Dieter. In der Branche werde noch unheimlich viel mit der Hand gemacht, wenn auch am Computer. Was die Technik heute schon biete, werde in der gesamten Luftfahrtindustrie nicht genutzt. Dabei könnte sie viel Zeit sparen, die Kosten senken und Waren noch schneller befördern. Und würde sie durch die Digitalisierung produktiver werden, könnte sie ihre Dienstleistungen sogar billiger anbieten.



Verlader lassen sich noch nicht überzeugen.

Henning Dieter, Vorsitzender des Fachausschusses Luftfracht beim DSLV