Couplink Group AG	
Titel	**VerkehrsRundschau**
Ausgabe	4/2022, 25.02.2022
Seite	4 - 6
Auflage	15.000

COUPLINK GROUP
WIR DIGITALISIEREN MOBILE PROZESSE

„Ein ganz neues Maß an Gleichberechtigung“

Der Verein OpenTelematics will mit einer softwareunabhängigen, einheitlichen Standardschnittstelle den Austausch von Auftrags- und Telematikdaten vereinfachen. Vorstand Thomas Gräbner und Aufsichtsrat Jens Uwe Tonne ziehen Bilanz und blicken auf die anstehende Version.

Was gab den Ausschlag zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit – Sie alle sind doch Wettbewerber?
Gräbner: Ein loser Kontakt untereinander bestand bereits, etwa auf Messen. Auch wenn wir Marktbegleiter sind, pflegten wir den offenen Austausch und haben sehr schnell festgestellt, dass wir Telematiker eigentlich alle die gleiche Herausforderung haben: Die Anforderungen der Kunden werden immer komplexer und gehen schon lange über die bloße Fahrzeugortung und dazugehörige Analysen hinaus. Viele Unternehmen nutzen heutzutage ein Transport-Management-System, ein ERP-System, dazu vielleicht noch eine Tourenoptimierung. Dadurch entsteht eine immer größere Anzahl von Schnittstellen zwischen den Systemen, die programmiert und individuell angepasst werden wollen. Projekte werden in die Länge gezogen, das bindet unsere Ressourcen und kostet am Ende den Kunden mehr Geld.

Nicole Zimmermann

Jens Uwe Tonne ist Aufsichtsrat bei OpenTelematics sowie Mitinhaber und Vorstand der Couplink Group

Tonne: Die Telematiklandschaft ist diverser, als man denkt. Manche konzentrieren sich auf Standardlösungen wie Ortung, andere spezialisieren sich darüber hinaus auf verschiedene Branchen, etwa Entsorgung. Die einen richten sich an kleine Unternehmen, andere nehmen von Fuhrparks unter 500 Lkw erst gar keine Aufträge an. Auf der Straße kommen wir uns also gar nicht so sehr in die Quere. Bei der Schnittstellenthematik an einem Strang zu ziehen, ist aber ein Gewinn für die ganze Branche.

Wie ist OpenTelematics organisatorisch aufgestellt?
Gräbner: Wir sind ein eingetragener Verein auf Non-Profit-Basis. Die Mitgliedsbeiträge sind nach Unternehmensgröße gestaffelt. Wir wollen bewusst auch kleine Unternehmen und Start-ups ins Boot holen und diese nicht mit horrenden Mitgliedsbeiträgen abschrecken. Große Unternehmen dagegen können entsprechend mehr für die Entwicklung des Protokolls leisten.

Der Verein wurde 2018 von Couplink, Yellowfox, Lost'n'Found und AddSecure gegründet – wie viele Mitglieder umfasst er heute?
Gräbner: Die Idee einer standardisierten Schnittstelle ist zwar nicht neu. Im Gegensatz zu vorangegangenen Initiativen haben wir sie aber stringent verfolgt und konnten neben Kollegen aus der Telematikbranche auch relativ schnell TMS-Anbieter und Betreiber von Datendrehscheiben für den Verband gewinnen. Momentan haben wir gut 50 Mitglieder und es kommen sukzessive immer mehr Interessenten dazu. Dazu gehören auch Unternehmen, zu deren Kerngeschäft die Telematik nicht unbedingt zählt, etwa Mobilitätsdienstleister.

timtomtext

Eine Schnittstelle muss eine Vielzahl von Daten für den Austausch von logistischen Informationen übertragen. Mit welchen Daten haben Sie damals eigentlich angefangen?

Gräbner: Mit den wichtigsten Informationen, die Transportlogistiker immer wieder brauchen und die sich relativ simpel beschreiben lassen. Also Positionsdaten, Geschwindigkeit, grundlegende Fahrzeuginformationen. Sehr schnell hinzugekommen sind dann die Übermittlung von Kurznachrichten und einfache Auftragsinformationen. Allein mit diesen Basics kann man schon einen gewissen Grad an Vernetzung abbilden. Im Laufe der Zeit wurden dann Live-Informationen wie Lenkzeiten ergänzt. In Vorbereitung auf das Protokoll 2.0, das im dritten Quartal 2022 veröffentlicht werden soll, beschäftigen wir uns vor allem mit detaillierten Auftrags- und Toureninformationen.

Es ist eine Menge von Unternehmen an der Entwicklung beteiligt. Verderben viele Köche nicht den Brei?

Thomas Gräbner, Vorstand Open-Telematics

timtomtext

Gräbner: Natürlich muss man aufpassen, dass kein Wildwuchs entsteht. Jedes Unternehmen hat schließlich seinen eigenen Programmierstil. Es gibt daher zu allen Themen organisierte Arbeitskreise, in die sich die Mitglieder einbringen. Das ist durchaus eine Gratwanderung: Wir wollen so viele Standardtools und Elemente nutzen, sodass jeder damit arbeiten kann – gleichzeitig müssen die Schnittstellenbeschreibungen auf technischer Ebene so standardisiert und einfach wie möglich ausfallen. Das heißt, jeder Anwender, der einigermaßen programmiertechnisch bewandert ist, muss damit arbeiten können.

Welche Informationen sind für die Schnittstelle besonders herausfordernd?

Tonne: Die große Vielfalt beim Auftragsmanagement. Das Hauptaugenmerk eines Stückguttransporteurs liegt ganz woanders als bei einem Komplettladungstransporteur. Der eine liefert nur ab, der andere erbringt Zusatzleistungen. Von der Paletten- und Leergutverwaltung ganz zu schweigen. Da mussten wir uns schon eine Weile zusammensetzen, um auf einen strukturellen Nenner zu kommen und die Schnittstelle auf das Wesentliche zu reduzieren.

Aber wird dann nicht immer die eine oder andere Anforderung hinten runterfallen?

Gräbner: Den Anspruch, jede individuelle Nuance in einer Standardschnittstelle abzubilden, kann wohl keine Lösung erreichen. Wir versuchen daher den Großteil vorzudefinieren, aber auch zu ermöglichen, individuelle Anforderungen anzubauen.

Tonne: Diese speziellen Anforderungen können in einer Art Unterschleife angehängt werden. Wenn jemand mit einem Kunden eine Vereinbarung über einen Wert hat, den sonst keiner braucht, wird dieser trotzdem berücksichtigt. Die anderen Nutzer der Schnittstelle können dann überlegen, ob sie diesen Wert mitschleifen wollen oder eben rauswerfen. Wie in einer Art Baukastensystem, wo sich jeder die Spezialität herauspicken kann, die er für seinen Workflow braucht. Nur mit dem Unterschied, dass das vom formellen Aufbau her immer passt. Man kann sich das Ganze wie eine kompakte Checkliste mit den wichtigsten Punkten vorstellen, an die noch spezielle Checklisten angehängt sind – für Entsorger, Zustelldienste oder Frischelogistiker beispielsweise.

Wer kann die Schnittstelle nutzen?

Gräbner: Wir haben es in der Satzung so geregelt, dass mindestens eine Partei, sei es Kunde oder Dienstleister, Mitglied des Verbands sein muss, um die Schnittstelle zu lizenzieren.

Die Telematik- und Softwarehäuser sparen sich also viel Aufwand. Welche konkreten Vorteile hat das für den Endkunden?

Gräbner: Ohne die Standard-Schnittstelle von OpenTelematics läuft die Implementierung im Grunde so ab: Der Kunde interessiert sich für ein Telematiksystem, nutzt vielleicht drei Systeme, die daran angebunden werden müssen. Muss die Schnittstelle hierzu erst programmiert werden, ist das natürlich aufwendig und kostet Geld. Damit ist es aber nicht getan – soll die Anbindung dauerhaft funktionieren, muss jede einzelne Schnittstelle gepflegt werden, auch das bedeutet für beide Seiten Aufwand. Das alles entfällt bei der Nutzung von OpenTelematics. Und sollte der Kunde doch irgendwann den Telematik- oder TMS-Anbieter wechseln, muss er bei der Anbindung des neuen Systems nicht bei null anfangen, sondern hat ein ganzes Stück Flexibilität gewonnen. Mit unserem Standard können wir die Investitionshemmnisse, die das Schnittstellenthema mit sich bringt, deutlich abbauen.

Tonne: Auch den zeitlichen Aspekt darf man nicht vergessen: Ein Projekt geht dann auch mal vier Wochen schneller über die Bühne.

Wer profitiert besonders – Unternehmen, die erst in die Digitalisierung einsteigen oder Logistiker, die bereits eine gut ausgebaute Systemlandschaft unterhalten?

Tonne: Alle gleichermaßen. Kleineren Unternehmen, die erst an der Schwelle zur Digitalisierung stehen und nicht das größte IT-Budget haben, wird dieser Schritt deutlich erleichtert. Bei großen Projekten reduziert sich der Aufwand, weil IT-seitig schon an vielen Stellen etwas ist, worauf man aufbauen kann. Ein ganz zentraler Punkt ist aber: Alle können das gleiche Schnittstellenprotokoll vollumfänglich nutzen.

Gerade für kleine und mittlere Transportunternehmen bedeutet das ein ganz neues Maß an Gleichberechtigung, gerade wenn sie als Subunternehmer und/oder für große Kunden tätig sind. *mh*

Open Telematics e. V.

Die Telematikbranche zieht in Sachen Schnittstellenthematik an einem Strang: Sitzung des Vereins OpenTelematics

Was kann das OT Protokoll 2.0?

Prozesse

- Verarbeitung von Fahrzeuginformationen
- Daten des digitalen Tachographen
- Nachrichten und Formulardaten
- Auftragsdaten einfach und erweitert
- Lademittelinformation
- Tätigkeiten/Workflows
- Fahrerinformationen

Technische Spezifikationen

- OpenAPI Specification Ver. 3 (langfristiger Tooling-Support)
- Einheitliche Endpoint-Struktur nach gängigen REST-Konventionen (flexibler, standardisiert, einfachere Implementierung, weniger Bandbreite)
- ETag Header (Caching, Optimistic Concurrency Control)
- Live Data per REST API (geringere Bandbreite, einzelne Datensätze abrufbar, benötigte Datenfelder auswählbar)
- Webhooks (Eventbasierte Server – Client Requests)
- Problem+json MIME Type (standardisierte Error Responses)
- Cursor-based Pagination (Begrenzung der Anzahl an Objects in Response nach modernem Standard)

timtomtext