

2/2022

Das Fachmagazin für Logistik  
und Supply-Chain-Management  
[www.dispo.cc](http://www.dispo.cc)

# dispo

SMARTLANE  
BRINGT MIT KI  
MEHR WARE AUF  
DIE STRASSE

Österreichische Post AG | MZ 17Z04/193 M | WEKA Industrie Medien GmbH | Dresdner Straße 43, 1200 Wien | Euro 7,90



**Preisbeben:** Frachtraten schnellen in die Höhe und beruhigen sich auf hohem Niveau. s. 8

**Wiedersehen:** Nach längerer Pause trifft sich die Intralogistik-Branche in Stuttgart. s. 20

**Ideengeber:** Start-ups mischen den Transportmarkt mit frischen Ideen auf. s. 40



Die Smartlane-Gründer Mathias Baur, Monja Mühling und Florian Schimandl

# Der Disponent wird zum **Qualitäts- und Datenmanager**

Automatisierung in der Disposition kann sowohl dem Fahrermangel entgegenwirken, als auch die Menge der ausgelieferten Ware steigern. Im Zuge dessen wird sich das Berufsbild des Disponenten verändern.

Von Michaela Holy-Zwickelstorfer

**„W**ir haben gemerkt, dass vor allem im Bereich der Disposition immer noch sehr viel manueller Aufwand zu tun ist“: Diese Erkenntnis von Florian Schimandl und seinen Informatiker-Kollegen war der Startschuss für das Start-up Smartlane, das angetreten ist, um mit Algorithmen die Zukunft der Disposition einzuläutern.

Die Aufgaben eines Disponenten sind vielfältig: Die Annahme von Aufträgen und vor allem die Planung und Verteilung der Aufträge – sowie das Troubleshooting bei etwaigen Problemen – sind nur einige der Tätigkeiten. Je kleiner das Unternehmen, desto größer ist meist deren Funktionsbereich. Themen wie

Fahrermangel, horrenden Energiepreise, Pläne zur Dekarbonisierung sowie generell steigende Kosten erschweren dabei die tägliche Arbeit.

Ein großer Hebel, um die Disposition zu entlasten und mehr Zeit für qualitative Tätigkeiten zu ermöglichen, ist die Automatisierung. Und hier kommt Smartlane ins Spiel: „Wir automatisieren Routineaufgaben des Disponenten, wir nehmen die Standards, die er oder sie tagtäglich zu tun hat, ab. Der Disponent kann sich dann beispielsweise um das Thema Datenqualität kümmern und größeren Fokus auf Kunden und Fahrer legen, um die Servicequalität hochzuhalten“, konkretisiert Schimandl. Denn vor allem die Datenqualität sei oftmals herausfordernd, erklärt er, Daten



seien teilweise unvollständig und oft habe der Disponent viele Daten im Kopf, die nicht digitalisiert vorliegen würden. „Dahingehend wird sich, denke ich, zukünftig die Rolle des Disponenten hin zum Datenmanager ändern.“

## Schwierige Datenlage

Vor allem in der Stückgutlogistik gebe es dabei großes Optimierungspotenzial, weshalb sich Smartlane auf diese Nische fokussiere. Denn in diesem Bereich arbeiten Unternehmen vor allem mit Daten von anderen Unternehmen oder Partnerunternehmen, weshalb die Informationen sehr heterogen seien. „Manche Informationen fehlen oder sind fehlerhaft, da müssen dann spontan etwa sieben statt fünf Paletten abgeholt werden“, so der Gründer. Dabei ist das Thema Stückgutnahverkehr auf der Straße sehr nah dran am ursprünglichen Forschungsbereich der Gründer: Verkehrstechnik. Denn grundsätzlich sei man angetreten, um Verkehr ordentlich zu managen, Ressourcen optimal zu nutzen und die sich auf der Straße bewegenden Fahrzeuge optimal auszulasten.

Das heißt, hier wird nicht nur der Disponent selbst entlastet, die Optimierung des Transports soll auch Auswirkungen auf den Fahrermangel und auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz haben, da durch die Bündelung von Transporten, dem Einsatz des ideal passenden Fuhrparks und genaueren Tourenplanungen weniger Fahrzeuge eingesetzt werden müssen oder bestimmte Fahrzeuge gar nicht mehr benötigt werden. „Oft haben wir bei unseren Kunden die klassische Mischung aus Eigenfahrzeugen und Fahrzeugen von Subunternehmen, durch die Automatisierung müssen schließlich weniger Subunternehmer beauftragt werden.“

## Corona, Naturgewalten & Co

Kaum einer der Kunden von Smartlane leide dabei unter Minderauslastung, so Schimandl, vor allem durch Corona seien Volumina stark gewachsen, teilweise auch mit anderen Anforderungen, etwa im B2C-Bereich. „Wir schaffen es durch Automatisierung, die Ware, die in der Halle ist, schneller hinauszubefördern. Vorher ist ein Haufen liegen geblieben, weil es einfach zu viele Aufträge gab. Wir hatten beispielsweise letztes Jahr auch das Thema mit der Flut in Deutschland, da konnten bestimmte Gebiete einfach nicht beliefert werden, die Ware blieb in der Halle. Da haben wir es geschafft, durch Optimierung mehr Ware wegzubekommen. Da liegen wir bei etwa 15 bis 20 Prozent, wie uns Kunden rückmelden“, so Schimandl.

Eine erfolgreiche Finanzierungsrunde Anfang des Jahres bestätigt dem Start-up die Bedeutung der Optimierungssoftware. Damit will Smartlane die Mitarbeiterzahl auf 60

verdoppeln und den nächsten Schritt gehen sowie Netzwerke optimieren. „Da nehmen wir den Blick weg vom Einzelstandort und konzentrieren uns auf die Optimierung mehrerer Standorte. Denn es gibt viele Verbünde, die übergeordnet agieren, es gibt viele Unternehmen mit mehreren Standorten, die dezentral organisiert sind. Dort wird noch viel Potenzial

verschenkt“, erklärt Schimandl. Damit könne man Leerfahrten reduzieren, Kilometer und CO<sub>2</sub> einsparen, den Fuhrpark optimal ausnutzen, und das über Standortgrenzen hinweg. Hier sei man gerade dabei, das Geschäftsfeld vorzubereiten, so Schimandl, vermutlich „im Laufe des nächsten Jahres“ werde man Netzwerkoptimierung anbieten. »



## „Stückgutlogistik ist eine große Herausforderung für Unternehmen“



FOTO: Smartlane

**dispo:** Wie ist das Start-up Smartlane entstanden?

**Florian Schimandl:** Wir Gründer haben uns in der universitären Verkehrsforschung an der Technischen Universität München kennengelernt und dort viele Tools und Algorithmen entwickelt, die wir in den Markt bringen wollten. Wir haben uns überlegt, in welche Märkte wir vordringen können und uns gefragt, wo der Digitalisierungswunsch hoch, aber der Digitalisierungsgrad gering ist – also wo wir mit Automatisierung, Technologie und Algorithmen anpacken können, und sind so sehr schnell in den Bereich der Logistik, und hier zur Disposition gekommen. 2019 haben wir dann eine Nische gefunden, nämlich die Stückgutlogistik, weil wir gemerkt haben, das ist eine große Herausforderung für die Unternehmen.

**Welche Datenquellen verwendet Smartlane?**

**Schimandl:** Wir nutzen die unternehmensinternen Daten, also Auftrags- und Sendungsinformationen, Fahrzeuginformationen, Verkehrsinformationen fürs Routing und die Verkehrslage. Man kann beliebig viele betriebliche Daten mit integrieren, und die behalten wir kontinuierlich im Blick.

**Wie ist Ihr Unternehmen aufgestellt? Gibt es bereits Referenzkunden?**

**Schimandl:** Einer unserer Leuchtturmkunden ist Hartmann International aus dem Cargoline-Verbund, mit dem wir an zwei Standorten zusammenarbeiten, aktuell sind wir mit vielen weiteren Cargoline-Kunden und auch anderen großen Unternehmen im Kundenverhältnis. Wir sind mit 25 Mitarbeitern in 2022 gestartet und stark am Wachsen. Anfang des Jahres haben wir eine Finanzierungsrunde abgeschlossen, und mit dem Volumen, das wir eingesammelt haben, wollen wir unsere Mitarbeiterzahl im Laufe dieses Jahres verdoppeln.

**Was sind die nächsten Schritte?**

**Schimandl:** Grundsätzlich ist das Thema der Netzwerkoptimierung ein großes, wo wir uns auf die Optimierung mehrerer Standorte konzentrieren möchten, und dann wird natürlich früher oder später das Thema Internationalisierung interessant. Denn sobald wir uns nicht mehr nur über Nahverkehr unterhalten, sind wir schnell im internationalen Umfeld. Zurzeit haben wir eben noch den Fokus im Stückgutbereich im Nahverkehr, wo wir alles optimieren, was rund um das Depot passiert – also vereinfacht gesagt: die letzte Meile. »