

Telematikdaten kommen per Flatrate

Auf der IAA werden zahlreiche neue Funktionen für das Fuhrparkmanagement vorgestellt

Von Ralf Johanning

Angesichts der steigenden Kosten ist es für die Fuhrunternehmen wichtiger denn je, die Flotte optimal einzusetzen. Dabei spielen Telematiksysteme eine zentrale Rolle: Über sie fließt eine Vielzahl von Informationen zwischen Lkw und Büro.

Das Angebot an Telematiksystemen hat sich in den vergangenen Jahren enorm entwickelt. Ausschlaggebend dafür war, dass die Kommunikationsgebühren drastisch gesunken sind – viele Telematikanbieter berechnen für ihre Dienste Flatrates. Zudem gibt es Sondertarife für reine Datenpakete. Für Transportunternehmen heißt das, Kosten zu reduzieren. Sie sind nicht mehr auf Telefonate angewiesen.

Jeder Disponent sieht mit einem Blick auf seinen Monitor, wo sich seine Fahrzeuge gerade aufhalten. Das entspannt nicht nur das Arbeitsaufkommen des Disponenten, er kann gleichzeitig seine Kunden informieren, wo sich seine Ware befindet.

Daten an Zentralserver. Das gelingt zurzeit am besten mit einer GPS-Ortung. Die Daten werden dann per Mobilfunkstandard oder Satellit ins Büro oder an einen zentralen Server weitergeleitet. Je nach Umfang der Informationen kann der Anwender Global System für Mobile Communication (GSM) oder General Packet Radio System (GPRS) nutzen. Dabei wird GPRS immer wichtiger, weil das System mehr Daten übertragen kann. Außer den Geokoordinaten ist es dann auch möglich, Auftragsdaten und teilweise auch gesamte Aufträge mit Lieferschein zu übermitteln.

Die Datenmenge wird mit neuen Anwendungen erweitert. Die Lenk- und Ruhezeiten als auch die Fahrzeugdaten gehören mittlerweile auch zum Repertoire von Telematiksystemen. Über eine zentrale Schnittstelle im Lkw können Fremdhersteller jetzt ebenfalls auf diese Daten zugreifen. Damit ließen sich bisher schnell und unkompliziert die Daten der Fahrerkarte auslesen und weiterleiten. Auf der IAA werden einige Hersteller wie Continental, Actia oder Fleetboard Lösungen für das Auslesen des Massenspeichers über eine Telematikapplikation präsentieren. Ob auch schon Telematikanbieter über eine Lösung verfügen, wird die IAA zeigen.

Die TIS GmbH (Halle 23, Stand B32) besitzt schon einen Anschluss an die Flotten-Management-Schnittstelle (FMS). Hierbei gehen die Fahrerdaten per GPRS-Übertragung an den zentralen Archivserver des DKV Tachomanager, den E.Novation BTC betreibt. Ebenso integriert Mobile Objects (Halle 24/E07) FMS in die eigene Pro-



Genug Luft nach oben: Neuestes Kartenmaterial enthält Informationen über Brückenhöhen.

duktpalette und kann damit Fahrer- und Fahrzeugdaten über Mobilfunk in kurzer Zeit für den Disponenten zur Verfügung stellen. Über eine Schnittstelle zum FMS verfügt auch Truck24 (Halle 24/B22). Das Unternehmen hat die Funktionalitäten in das Produkt TruckInteractive Advanced integriert. Zum Übertragen der Fahrzeugdaten oder der Daten aus dem digitalen Tachographen bringt GpsoverIP (Halle 24/A16) den GPSage In One auf den Markt.

Datenverwaltung. Viele der Telematikanbieter haben auch entsprechende Flottenmanagementprogramme im Angebot. Je nach Flottengröße kann sich der Transporteur für ein sogenanntes Hostingsystem oder eine webbasierte Lösung entscheiden.

Bei der Internetlösung gelangt der Disponent über eine gesicherte Kundenseite des Anbieters zu seinen Flottendaten. Er arbeitet damit permanent im Internet. Eine sichere und ständig verfügbare Datenleitung ins Internet sind dabei sehr wichtig.

Die zumeist etwas teurere Lösung sind Hostingsysteme. Hierbei befindet sich die Software auf den eigenen Rechnern. Der Vorteil dabei ist, dass die Unternehmen die Kontrolle über die Daten haben. Für Unternehmen, die bereits über Logistik- oder Dispositionsprogramme verfügen, bieten sich Schnittstellen an, denn die Trennungen zwischen Dispositionsprogrammen, Touren- und Routenplaner sowie Telematiksystemen verwischen zunehmend. Zum einen liegt es

darin, dass es eine Konzentration auf dem Markt gibt. Zum anderen weiten viele Softwarehäuser ihre Kompetenzen aus oder arbeiten eng mit Partnern zusammen.

So erhalten Kunden auf Wunsch alles aus einer Hand. Das beginnt teilweise schon bei der Lagerverwaltungssoftware, geht über die Dispositionssoftware bis hin zu Telematikeinheiten als Endgerät

im Lkw. Mit einer kompletten Lösung verwaltet der Disponent den Logistikprozess vom Lager bis zum Kunden. Zu den Anbietern komplexer Lösungen gehören beispielsweise Unternehmen wie BNS (Halle 24/D17), Corbitconnect (Halle 24/D25), PTV (Halle 24, Stand E04) oder Soloplan (Halle 24, D33).

Besonders interessant sind spezielle Restriktionen, die jedes Unternehmen für die Touren nochmals vergeben kann. Zudem besitzen alle Routen- und Tourenplaner schon digitales Kartenmaterial für Lkw. BNS zeigt unter anderem ein erweitertes Telematik-Modul OnBoard. Darin enthalten sind sowohl Auftrags- und Tourenmanagement mit einer Scannerlösung als auch Navigation, Geofencing und Fahrzeugverfolgung.

Der Anbieter Corbitconnect hat die Trailer entdeckt. In Zusammenarbeit mit der idem GmbH bietet das Unternehmen mit dem Trackmanager auch eine Lösung für Kühlfahrzeuge.

Navigation für Lkw. Weitere Neuheiten werden im Bereich der Navigation zu sehen sein. Denn die Navigation

für Nutzfahrzeuge gewinnt immer mehr an Konturen. Die digitalen Kartenhersteller Navteq (Halle 24, Stand E02) und Tele Atlas haben mittlerweile eine so große Datenmenge an Lkw-spezifischen Informationen gesammelt, dass sie spezielles Kartenmaterial entwickelt haben.

Sehr viele Anbieter von Telematiksystemen greifen auf das neueste Material zurück. In den Datensätzen sind Angaben wie Brückenhöhen und -breiten, für Lkw gesperrte und teilweise gesperrte Straßen, Gefälle und Steigungen sowie Sperrungen ab einem bestimmten zulässigem Gesamtgewicht enthalten.

Viele Telematikanbieter nutzen diese Daten, um auch den Lkw-Fahrern eine intelligente Navigation anbieten zu können. So demonstriert PTV, dass der map & guide Truck Navigator jetzt frei definierbare Lkw-Profil bietet, damit die Fahrt für den Lkw nicht in einer Sackgasse endet.

Dazu wählt er unter einer Vielzahl voreingestellter Parameter die technischen Daten für den Lkw aus. Dazu gehören Höhe, Breite, Länge, Gewicht und maximale Achslast. Zusätzlich lässt sich festlegen, ob bei der Navigation Ortsdurchfahrten vermieden und bei Umfahrungen für Lkws geeignete Strecken verwendet werden sollen.

Außerdem kann der Anwender die Optimierungsparameter seinen Bedürfnissen anpassen. Dazu gehört beispielsweise die Vermeidung von Autobahnen, Fähren oder Wendemanövern um 180 Grad.

DVZ 30.9.2008 (rol)

Ralf Johanning, Fachjournalist, Barsbek.
Kontakt über kuemmerlen@dvz.de