

Rollendes Hightech-Gerät

Telematik findet sich in modernen Lkw in verschiedensten Ausprägungen

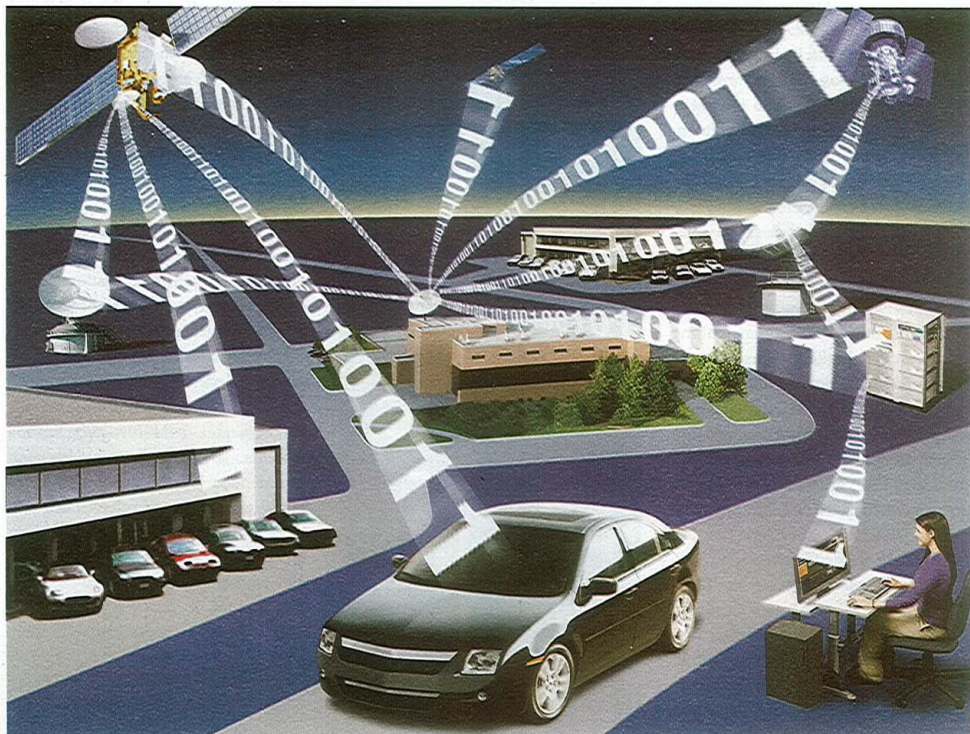
Verschollene Ware ist bei Kunden unbeliebt. 30 Prozent der Kunden entscheiden sich laut dem Marktforschungsunternehmen *Frost & Sullivan* dagegen, einen Auftrag zu vergeben, wenn der Transporteur keine Lkw-Ortung anbietet. Verwunderlich ist dies nicht: Unternehmen wollen wissen, wo sich ihre Lieferung befindet und eine transparente Lieferkette sehen. Für diese Aufgabe benötigen Lkw Telematiksysteme. Und die waren in der Vergangenheit komplex und teuer. Darüber hinaus werden sie derzeit erst in wenigen Fahrzeugen eingesetzt. Doch inzwischen zieht der Markt kräftig an. Immer mehr Transporteure bieten deshalb Positionsverfolgungen über ihre Speditionsoftware an.

Mit Hilfe von Telematikanwendungen ist es möglich, Daten verfügbar zu machen, die zu einer optimierten Steuerung von Lieferketten genutzt werden können. Auf diese Weise können auch Partner sowie Kunden in die Prozesse eingebunden werden. Telematiksysteme erlauben dem Disponenten in der Zentrale, alle Fahrzeuge auf einer digitalen Karte am PC-Bildschirm zu verfolgen. Der Disponent sieht daher bei einem neuen Auftrag sofort, welcher Lkw sich in der Nähe befindet und Ladung aufnehmen kann. Damit ist es auch möglich, Kunden mit Informationen zum Status ihrer Sendungen zu versorgen. „Heute werden die Daten aus den Telematiksystemen in der Speditionsoftware und insbesondere in der Disposition integriert, um so die Planung und die Prozesse zu optimieren“, weiß Dr. Hermann Malek vom gleichnamigen Softwareanbieter aus Dresden.

Doch gerade die Mitarbeiter kleinerer Unternehmen kennen sich mit GPS und Telematik oft genauso gut aus wie ein Programmierer von Navigationssoftware mit dem Wechseln von Lkw-Reifen. Dazu kommt das Problem, dass ein heutiger Lkw bereits mit Elektronik vollgestopft und ein rollendes Hightech-Gerät ist. Gerade die Onboard-Unit (OBU) für die Maut und der digitale Tachograf zur Fahrzeitüberwachung bringen mehr Technik ins Führerhaus. „Diese Unit ist auch navigationsfähig



Die Disposition greift auch bei kleinen Speditionen zunehmend auf Telematik zurück.



Telematik in der Praxis: Die Komplexität solcher Anwendungen hat viele potentielle Anwender bisher abgeschreckt.

und stellt ein Festeinbausystem dar, das gleich beim Kauf des Fahrzeuges integriert werden kann“, weiß Frank Brennecke vom Telematik-Anbieter *Oecon*. Auf der anderen Seite zeigen zwei Millionen verkaufte Navigationsgeräte des vergangenen Jahres einen deutlichen

Trend: Navigationsgeräte werden oft nachgerüstet. Bisher wird die OBU von den Anwendern selten als Basis für die Navigation genutzt und fest eingebaute Navigationslösungen gab es im Transportbereich bisher noch nicht. Schließlich gibt es auch die navigationstauglichen Straßenkarten für

Lkw erst seit diesem Jahr.

Doch die Entwicklung von Geräten, Software und Dienstleistungen ist sehr dynamisch. Brennecke: „Im Umfeld der Mautkontrolle und der Verkehrsflussregelung entwickelt sich zudem eine dritte Geräteklasse, bei der die Navigation zentral von einem Server gesteuert wird und so Verkehrsinformationen und zukünftig auch Mautvorschriften in die vorgeschlagene Route einfließen lassen können.“ Die aktuellen Positionen der Fahrzeuge liegen dann sozusagen als Abfallprodukt vor. „Diese können dann der Zentrale des Unternehmens wieder für das Flottenmanagement zur Verfügung gestellt werden“, beschreibt der Key Account Manager von *Oecon*.

Derartigen Hybridsystemen, bei denen die Grenzen zwischen Werkseinbau und Nachrüstung fließend sind, räumt Brennecke für die Zukunft einen großen Stellenwert ein. Denn sie vermeiden eine zu große Spezialisierung

der ab Werk vorgesehenen Komponenten, indem einheitliche Schnittstellen geschaffen werden. Andererseits sei der Anwender flexibel bei der Auswahl der mobilen Komponente, die im einfachsten Fall ein Handy, aber auch ein transportabler Scanner sein kann. Zudem können die ab Werk vorhandenen Komponenten auch zur Steuerung anderer bordeigener Systeme benutzt werden.

Die Positionsdaten der Fahrzeuge entwickeln sich für Speditionen erst dann zu einem wertvollen Gut, wenn sie vielfältig genutzt werden. Es geht um die Anwendung dieser Daten in

der Disposition, der Logistik- und der Produktionsplanung, sprich den Applikationen, die die Kernprozesse von Unternehmen managen. „Im Mittelpunkt steht die Frage, wie die logistischen Bearbeitungsprozesse unterstützt werden können; zum Beispiel bei der Be- und Entladung, dem Palettentausch oder beim Wechselbrückentausch“, beschreibt Sebastian Wehowski, Product Manager Logistics bei *PTV*. Erst dann können auch die Kunden darüber informiert werden, wo sich ihre Ladung gerade befindet. (bk)

www.oecon.org
www.dr-malek.de