Graf Transporte GmbH profitiert stark von vollautomatischer Tourenplanung

Speditionsarbeit ohne Telematik? „Unvorstellbar“.

TomTom Telematics und Systemintegrator „systems for work“ ermöglichen vollautomatische Tourenplanung / Individuelle Verbindung von Telematik und Speditionssoftware begeistert den Anwender

Bochum, 16.04.2018 (msc). Viele Unternehmen arbeiten inzwischen schon über einen längeren Zeitraum mit Telematik. Doch in den vergangenen Jahren sind nicht zur die Systeme weiterentwickelt worden, sondern auch die Ansprüche der Anwender gestiegen. Sollte man sich von einem langjährigen Anbieter trennen, wenn er die neuen Anforderungen nicht mehr erfüllen kann? Mancher Kunde mag davor zurückscheuen, sich mit einer neuen Lösung vertraut zu machen. Es gibt aber inzwischen passgenaue Angebote und auch Integratoren, die die Lösungen großer Anbieter in die kundeneigenen Systeme einspeisen. Im besten Fall entstehen so Lösungen, die maßgeschneidert sind.

Die Graf Transporte Internationale Spedition GmbH arbeitet schon lange mit Telematik. „Wir waren vom ersten Tag an dabei“, sagt Gerard Graf. Schon vor ungefähr 17 Jahren hat die Spedition aus Bochum demzufolge begonnen, auf Telematik-Lösungen zu setzen. Nachdem ein großer Anbieter, dessen Projektpartner die Bochumer waren, um 2008/09 herum alle nicht unbedingt notwendigen Projekte beendet hatte, entschied sich die Spedition für einen anderen Anbieter. Doch auch dessen Angebot erfüllte inzwischen nicht mehr die Anforderungen von Graf Transporte. „Wir wollten nicht mehr nur sehen: Wo ist der Wagen“, erläutert Gerard Graf. Das alte System sei nicht in der Lage gewesen, Fahrer- und Fahrzeugdaten in die firmeneigenen Speditionsprogramme einzuspielen, sodass die Angestellten damit arbeiten können.

Auf einer Telematik-Messe trafen die Nordrhein-Westfalen auf die systems for work GmbH. Die Firma wurde zum Ansprechpartner und Vermittler einer Lösung von TomTom Telematics. Mit FleetApp und WEBFLEET arbeiten inzwischen alle Fahrer der Spedition. 170 Lastwagen sind an das System angeschlossen – der gesamte Fuhrpark. Die eingegangenen Daten laufen in einem Portal von systems for work ein und werden dort für Graf Transporte aufbereitet. „Mit den Daten sind wir in der Lage, eine vollautomatische Tourenplanung zu fahren“, sagt Graf.

Intelligente Routenanalyse

So warnt das System vor Touren, die nicht zu schaffen sind, etwa, weil die 1000 Kilometer lange Strecke von einem Lastwagen, der nur mit durchschnittlich 70 Stundenkilometern fährt, nicht in den angesetzten neun

bis zehn Stunden zu schaffen ist. Jede Minute gibt es Graf zufolge ein Signal, wo sich ein Wagen gerade befindet, und bei einem Stau erfolgt ein Warnhinweis, dass die Tour nicht mehr zu schaffen ist wie geplant. Die Daten vom digitalen Tacho werden dementsprechend aufbereitet und ein Signal, in diesem Fall ein gelber Balken, warnt. Das sehen die Graf-Mitarbeiter in ihrem eigenen Speditionsprogramm.

Die Rolle des Systemintegrators

Sven Fischer von systems for work sitzt als Integrator zwischen Graf und TomTom – denn einfach sei das nicht, die Daten aus dem digitalen Tacho für das Speditionsprogramm aufzubereiten, sagt Graf. Das wichtigste für sein Unternehmen ist die punktgenaue Planung. Anzugeben, dass ein Wagen bereits vier Stunden gefahren sei, das könne jede Telematik-Lösung. Aber die Angabe, wie lange ein Fahrer noch unterwegs sein darf nach der geltenden Gesetzeslage, wie lange er vorher gefahren ist und welche Ruhezeiten einzuhalten sind – darauf kommt es Graf an, und „da tun sich alle schwer“. Systems for work habe aber erkannt, dass Transportunternehmen solche Lösungen brauchen. „Ich muss wissen, wie lange darf mein Fahrer noch fahren?“ Wenn er – überspitzt ausgedrückt – noch 13 Minuten unterwegs sein dürfe, müsse ganz genau geplant werden – und auch die „chaotischen Verkehrsverhältnisse“ im Ruhrgebiet müssen dabei berücksichtigt werden. „Wir brauchen eine Technik, die uns jeden Tag hilft und sagt, der Wagen schafft das nicht mehr“ – er würde also zu spät ankommen.

Wichtig ist dies beispielsweise bei der Warenlieferung an Verbrauchermärkte. Wenn da die Warenannahme um 12 Uhr schließt, schildert Graf das Problem, dann sei der Lieferwagen um 12.01 Uhr definitiv zu spät und werde seine Palette nicht mehr los. Die punktgenaue Tourenplanung mit der TomTom-Telematik bedeutet also Zeit- und finanzielle Ersparnis.

Graf nennt noch ein weiteres Beispiel: Mehr als 200 Fahrer arbeiten für ihn, die alle zu vorher festgelegten Zeiten abfahren. Am Donnerstag oder Freitag werden die Abfahrtszeiten für Sonntag oder Montag festgelegt. Auch verkürzte Ruhezeiten, die vielleicht nachgeholt werden müssen, und erforderliche Pausen müssen mitberechnet werden. „Wenn Sie das manuell machen, das würde bei unserer Größe ohne Telematik gar nicht gehen. Da bräuchten wir mindestens sechs Leute mehr im Büro.“

Telematik ist existenziell

Eine Arbeitsweise ohne Telematik sei unvorstellbar, die ganze Kommunikation mit den Fahrern laufe darüber. „Hier wird kein Fahrer angerufen und gesagt, nimm mal einen Stift und schreib‘ mit.“ Und wenn ein Kunde am Freitag überlege, für 70 Lastwagen die Touren neu zu planen, müssen 70 Fahrer informiert werden. „Das können Sie telefonisch gar nicht schaffen.“ Durch die TomTom-Systeme aber hätten alle betroffenen Fahrer innerhalb von zwei Minuten die Informationen auf dem Bildschirm.

Wobei die Telematik auch hilft: die sprachliche Verständigung. Bei Graf sind inzwischen nur noch 20 Prozent der Fahrer deutschsprachig. Die Telematik-Lösung bietet ihre Dienste auch z.B. in Rumänisch oder Kroatisch an. Eine Entwicklung, die erst in den letzten Jahren aufgekommen sei. Ein Anbieter, der seine Lösung nur auf Deutsch anbiete, sei nicht nutzbar. „Die anderen Sprachen sind unabdingbar.“

Fahrern gefällt Umgang mit Echtzeitdaten

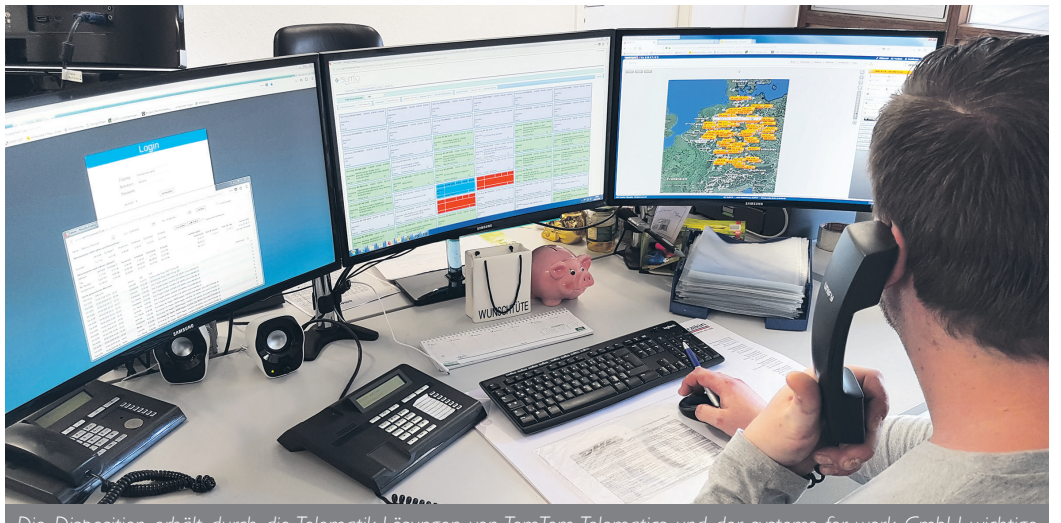
Mit der Handhabbarkeit der TomTom-Lösung sind Graf und seine Mitarbeiter zufrieden. „Die Plattform ist relativ einfach zu bedienen“, sagt Marcus Wiebecke, Kaufmännischer Leiter. „Für einen normalen Nutzer des Internets ist das machbar.“ Ein Großteil der Fahrer finde es „super“, mit Echtzeitdaten zu arbeiten. Auf die FleetApp erhalten die Fahrer die Aufträge, dann können sie reagieren. Eine Schulung gab es für die wenigen Schritte, die die Fahrer nun zu machen haben. So werde etwa gemeldet, wann man an der Ladestelle eintrifft, wann die Beladung beginnt und wann sie fertig ist. Zudem könnten die Fahrer den Bildschirm (ein TomTom PRO 8275 TRUCK Driver Terminal) aus der Halterung nehmen und Fotos machen, etwa von beschädigten Paletten, schildert Graf einen weiteren Vorteil. Das Foto könne dann an die Dispo geschickt werden. Außerdem ließen sich auf die TomTom-Geräte auch andere Apps laden, etwa kundeneigene Anwendungen, falls deren Verwendung gewünscht wird.

Die Betreuung durch systems for work loben Graf und Wiebecke. Der erste telefonische Ansprechpartner habe bei Fragen bereits meist eine Lösung parat gehabt. Integrator Fischer habe die Disponenten geschult und diese hätten dann die Fahrer eingewiesen.

Tester:	**Graf Transporte Internationale Spedition GmbH**
Interview-Partner:	**Marcus Wiebecke , Kfm. Leiter der Graf Transporte Internationale Spedition GmbH**
Autor:	**Martina Scheffler, Telematik-Markt.de**
Kerngeschäft:	**Spedition**
Wirkungskreis:	vorwiegend Deutschland
Personal/Fuhrpark:	170 Lkw (Systemverkehre mit Wechselbrücken)

Anforderungsprofil:
Im Umgang mit Telematik machte die Spedition Graf Transporte bereits einige Erfahrungen, wollte nun jedoch mehr als simple Positionsdaten. Es sollten Echtzeit-Daten aus dem Fahrzeug verfügbar gemacht und verarbeitet werden. In Kombination mit dem Auftragsmanagement sollte die Tourenplanung entscheidend verbessert werden.

Die Spedition Graf Transporte nutzt eine Kombination aus WEBFLEET, dem Driver Terminal TomTom PRO 8275 und dem Fahrzeugortungsgerät LINK 510.
Bild: TomTom Telematics



Die Disposition erhält durch die Telematik-Lösungen von TomTom Telematics und der systems for work GmbH wichtige Vorteile.
Bild: Graf Transporte

Fazit
Der größte Gewinn der Telematik-Lösung sei die Anbindung an die Speditionssoftware gewesen, resümiert Wiebecke, „bidirektional zum und vom Gerät“, und auch das Live-Tracking. Kritik üben er und Graf nicht. Zwar gebe es beim neuen Portal von TomTom, das sich aber auch noch in der Entwicklung befinde, manchmal Wartungszeiten – diese würden aber vorher angekündigt und erfolgten nachts. Verbesserungswünsche? Auch nicht – Integrator Fischer habe alles „so gesteuert, dass wir nur bekommen haben, was wir brauchten“.