

SONDERDRUCK AUS NR. 1/2014

# TeleTraffic

FLOTTENTELEMATIK | NAVIGATION | KOMMUNIKATION

1.2014



**SONDERDRUCK**



Gut sichtbar: Möhlmann Transporte fällt durch ein stringentes Design auf.



Nach einer einwöchigen Testphase war für Geschäftsführer Bernd Möhlmann klar, dass er sich für Spedion entscheidet.



Klare Botschaft: Möhlmann Transporte fährt mit der Telematiklösung Spedion.

# Saubere Zusammen- arbeit

Die Spedition Möhlmann ist schon seit acht Jahren mit Telematik auf Achse. Nach dem Austausch des Dispositionsprogramms musste ein neues System her.

**D**ie klare Botschaft der Spedition Möhlmann Transporte heißt: „Truck it easy“. Dafür hat das Unternehmen das entsprechende Equipment. Der Fuhrpark ist im Durchschnitt erst eineinhalb Jahre alt. Bei den gezogenen Einheiten liegt er vielleicht um ein bis zwei Jahre höher. Sie sind alle mit Joloda-Systemen ausgestattet, damit die großen Papierrollen sicher ans Ziel kommen. „Der Transport von Papier und Holzprodukten gehört zu unseren Spezialitäten. Wir fahren aber auch viel für die Lebensmittelbranche“, erläutert Bernd Möhlmann, Geschäftsführer bei Möhlmann Transporte. Er hat 35 Planenfahrzeuge für diese Transporte. Hinzu kommen zehn Kipper, mit denen er hauptsächlich auf Baustellen unterwegs ist. Die Transporte sind beim Soltauer Unternehmen ganz unterschiedlich. „Wir haben weder Linien- noch Begegnungsverkehre. Dafür arbeiten wir recht erfolgreich mit Rundläufen“, meint Möhlmann.

Zum Versprechen „Truck it easy“ gehören auch eine entsprechende Hard- und Software. Ohne die perfekte Zusammenarbeit zwischen Telematik- und Dispositionsprogramm kommt sonst die Planung und Kommunikation mit den Fahrern ins Stocken. Während im Büro die Disponenten die Ladungen und Aufträge in die Logistiksoftware von BNS eingeben, erhalten die Fahrer ihren Auftrag im Programm von Spedion auf einem Tablet von Samsung. Das erleichtert beiden den

Arbeitsalltag. Damit dies auch so bleibt, muss es funktionieren. Das ist für Bernd Möhlmann immens wichtig. „Die Disponenten schauen vor der Vergabe eines neuen Auftrags immer, wo sich die Fahrzeuge gerade befinden. Ohne das System wären wir blind“, betont er. Wie das ist, musste Möhlmann Transporte mit der alten Lösung erfahren. Die Schnittstelle zwischen dem alten Dispositionsprogramm und der Telematiklösung funktionierte nicht mehr einwandfrei. Daher entschied sich der Chef für die Kombination aus BNS und Spedion: „Wir haben das System eine Woche getestet. Dann stand für mich fest, das will ich.“

**Der Einbau lief unproblematisch.** Die Lösungen baute Möhlmann Transporte während eines kurzen Stopps beim Unternehmen ein. „Innerhalb von 45 Minuten war das Thema für uns erledigt. Dann konnte der Fahrer seine Tour fortsetzen“, schwärmt Möhlmann. Zwar disponiert Möhlmann mit seiner Mannschaft schon grob vor. Oft kommt jedoch noch ein Auftrag rein oder es ändert sich etwas im Ablauf. Dann heißt es schnell reagieren. „Wenn ein Fahrzeug aus dem Ruder läuft, müssen wir schnell handeln. Daher ist es bei uns gar nicht so sinnvoll, lange im Voraus zu planen“, erklärt der Geschäftsführer. Die ersten Touren am Vormittag stehen zumeist schon fest.

**Aus dem Dispositionsprogramm** heraus gehen Aufträge und Nachrichten automatisch an die Server von Spedion. Von dort werden sie sofort an die Fahrzeuge weitergeleitet. Der Fahrer ruft sie auf seinem Tablet ab. Die Adressen der Kunden kann er gleich ins Navigationssystem weiterleiten. „Die Fahrer haben sich sehr an diesen Ablauf gewöhnt. Wenn ich heute kurzfristig einen neuen Auftrag telefonisch übergebe, heißt es meist nur: ‚Schieß den doch mal rüber‘. Das zeigt, wie sehr sich die Fahrer mit dem System identifizieren“, berichtet Möhlmann. Der Geschäftsführer ergänzt aber auch, dass er noch ein Freund vom Telefon sei. ▶

### Datenmanagement

Bei Spedion fallen im Durchschnitt 20.000 Nachrichten pro Monat und pro Fahrzeug an. Bei einer Aufschaltung von etwa 8.000 Fahrzeugen sind das jede Menge Daten, die archiviert und bearbeitet werden müssen. So gehen etwa 3.000 Nachrichten pro Minute auf den eigenen Server in Krombach bei Aschaffenburg ein. Zur Sicherheit hält Spedion alle Systeme redundant vor.

## Spedion

Das Programm wird in der Computersprache Java programmiert. Sie läuft bisher auf Android-Geräten. Dabei kann es sich um ein Smartphone oder um einen Tablet-PC handeln. Das Unternehmen passt das Programm immer an die aktuellen Versionen des Betriebssystems an. Spedion spricht dabei nur Empfehlungen für die Endgeräte aus. Die Wahl trifft der Kunde. Das System ist modular aufgebaut und funktioniert doch ein wenig anders als andere: Grundsätzlich kann der Kunde auf alle Funktionen zugreifen. Sobald er dies macht, registriert dies das Zahlungssystem von Spedion und berechnet es. Sobald das Unternehmen das Feature nicht mehr nutzt, wird auch dies automatisch registriert. Das Gleiche gilt für den Auf- und Abbau des Fuhrparks.

Gern bespreche er mit dem Fahrer noch mal Besonderheiten. „Es gibt immer ein paar Einzelheiten, die ich nicht als Nachricht verschicke“, sagt er. Auf Details bei der Nachrichtenübermittlung möchte Möhlmann aber auch nicht verzichten. Bei Unfällen oder Schäden kann der Fahrer jetzt Fotos mit dem Tablet machen und diese gleich anhängen. So sind in der Zentrale schnell alle informiert und können entsprechend reagieren.

Als hilfreich hat sich das automatische Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte und des Massenspeichers erwiesen. Spedion ruft diese Daten regelmäßig ab und leitet sie an ein Archivierungsprogramm weiter. Dies



Spedion leitet die Adresse des Auftrags direkt ins Navigationssystem.



Komplettes Flottenmanagement: BNS und Spedion ergänzen sich gut.

geschieht mindestens einmal wöchentlich. Zudem wertet das Programm die Daten aus und zeigt diese sowohl im Endgerät als auch auf dem eigenen Portal. Damit haben Fahrer und Disponenten die täglichen, wöchentlichen und zweiwöchigen Restlenkzeiten immer im Blick. Sollte der Fahrer mal nicht daran denken, erhält er 15 Minuten vor dem nächsten Pflichtstopp einen Alarm. Dabei werden die Daten in viertelstündlichen Intervallen abgerufen und aktualisiert.

Um auf das Gerät zugreifen zu können, muss der Fahrer nur die Fahrerkarte in den Tachografen stecken. Der Fahrer benötigt so keine Pin für den Zugang zum Programm von Spedion. Mit dabei ist auch eine Eco-FMS-Analyse, die der Chef bisher nur sporadisch nutzte. Möhlmann: „Ich will gar keine absolute Kontrolle. Nur wenn es einen Ausreißer gibt, dann frage ich schon mal nach, was los war.“ Es sind vielmehr die Fahrer, die mit der Eco-Funktion arbeiten. „Viele haben einen besonderen Ehrgeiz entwickelt und versuchen ihre Note weiter zu verbessern. Wir haben Fahrer dabei, die schaffen eine 1 oder 2. Das ist schon sehr gut“, sagt er. ■ Ralf Johanning

## Funktionsumfang bei Spedion

- Grundmodul mit Ortung und Verfolgung
- Modul für das Auftragsmanagement in Verbindung mit dem Dispositionsprogramm
- Modul für die Anbindung an das Navigations-App
- Module für digitale Tachografen: Herunterladen der Daten für Archivierungsprogramme und 15-minütige Analyse der Fahrerdaten, um tägliche, wöchentliche und zweiwöchige Restlenkzeiten sichtbar zu machen
- Modul zur Vorbereitung der Spesenabrechnung
- Modul zur Analyse des Fahrverhaltens des Fahrers aus der FMS-Schnittstelle. Hierfür benötigt man einen zusätzlichen Adapter, der an die FMS-Schnittstelle und je nach Alter des Fahrzeugs am digitalen Tachografen angebracht werden muss. Der Adapter liefert Daten per Bluetooth an das Tablet.