

Der Projekt-Ansatz

Fortgeschrittene Anwender wissen, dass die Telematik ein Instrument ist, um Geschäftsprozesse zu optimieren. Funkwerk Eurotelematik bietet daher Systeme, die spezifisch an individuelle Einsatzfälle angepasst werden können.

Die Telematik für die reine Ortung einzusetzen, ist relativ einfach. Meist genügt die reine Installation einer sogenannten Blackbox. Dieser etwa zehn Jahre alte Ansatz sorgte jedoch nicht dafür, dass sich die Telematik im Transportgewerbe rasant verbreitete. Aber: Frühe Telematik-Nutzer können sich heute den Betrieb ohne die Technik nicht mehr vorstellen. Zudem die heutige Lösungsgeneration nicht nur einfache Produkte, sondern vielschichtige Werkzeuge für die Unternehmensführung darstellt. „Die Installation geschieht im Rahmen von Projekten, bei denen zusätzliche Optimierungsmöglichkeiten Stück für Stück entdeckt werden“, sagt Thomas Piller, Geschäftsführer des Ulmer Telematikspezialisten Funkwerk Eurotelematik.

Das Unternehmen bietet ein modular aufgebautes Produktangebot, das quasi alle Telematik-Typen abbildet, von der Einsteigerklasse bis zum Profisystem. Vor allem die CargoFleet, das Produkt mit dem größten Leistungsumfang, das sich vor allem an die Distributionslogistik richtet, besitzt laut aktuellen Marktstudien das im Vergleich beste Preis-Leistungs-Verhältnis.

Doch welche Vorteile bringen solche Profisysteme bei Flotten mit schweren Lkw? Zunächst einmal besitzen sie eine hohe Funktionsvielfalt im Standardangebot. Bei der Eurotelematik-Lösung gehört zum Beispiel nicht nur die Lkw-spezifische Navigation zum Standardumfang, das Produkt ermöglicht es auch, kundeneigene Navigationskarten zu integrieren. Damit können Flottenbetreiber spezielle Features und Services entwickeln, die

sie auch an ihre Auftraggeber weiter entwickeln können.

Ähnlich verhält es sich mit den Schnittstellen, die CargoFleet unterstützt. Nicht nur die gängigen Speditionslösungen, sondern auch die marktführenden ERP-Systeme wie etwa SAP oder andere Dispositionssysteme werden unterstützt, sodass eine „medienbruchfreie, durchgängige Bearbeitung und Dokumentation der Geschäftsprozesse möglich ist“, beschreibt Piller.

Mit der Profitelematik ist es dabei ähnlich wie bei Smartphones: „Sie entfalten ihren vollen Nutzen erst dann, wenn man sich ein wenig genauer mit ihnen auseinandersetzt“, erklärt Professor Heinz-Leo Dudek von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, der mehrere Markt- und Produktstudien in diesem Segment durchgeführt hat. Anwender sollten bei einer Systemscheidung genau wissen, was sie von einer Lösung erwarten.

Bei der Auswahl der geeigneten Lösung ist daher ein Lastenheft zunächst hilfreich, das alle Forderungen, Lieferungen und Leistungen des Auftragnehmers definiert und die Ausgangsbasis für den Prozess der Ausschreibung. So können die Anbieter verbindliche Zusagen über Funktionalitäten und Kosten abgeben.

Dies ist aber nur ein Punkt, denn die Erfahrungen zeigen, dass Telematik ein langfristiges Projekt ist, das über Monate gehen kann und so oft der Ausgangspunkt für einen Lernprozess des Kunden ist. Mit der Telematik ist es demnach ähnlich wie mit Unternehmenssoftware: Die Projekte sind komplex, aber betriebswirtschaftlich gesehen auch hochrentabel.

Freilich haben beispielsweise Unternehmen wie SAP in den letzten Jahren fundierte Methoden etabliert, mit der Optimierungspotenziale gemessen und prognostiziert werden können. In der Logistik ist die Situation anders, was nicht unmittelbar mit den vermeintlich komplexen Projekten zusammenhängt. „Speditionen haben durch mangelnde



Ein System, viele Auswertungsmöglichkeiten: CargoFleet bietet viele Möglichkeiten, Zahlen und Fakten aus der Spedition darzustellen und auszuwerten.

Transparenz vor Einsatz eines Telematiksystems bisher wenig Wissen darüber, welche Prozesse in der Unternehmensführung für welche Kosten sorgen“ erklärt Piller. Eine Vorher-Nachher-Analyse ist demnach schwer durchführbar. „Haben die Kunden jedoch erstmal eine bestimmte Telematikerfahrung im Profibereich, gestaltet sich die Situation ganz anders“, weiß der Geschäftsführer. Dann wollen die Nutzer die Technik überhaupt nicht mehr missen, weil sie vielfachen Nutzen stiften, der oft erst im Einsatz erkennbar wird.

Daher haben auch Lastenhefte ihre Grenzen. CargoFleet stelle, so Piller, je nach Einzelfall zwar zwischen 80 Prozent und 100 Prozent der geforderten Funktionen bereit. Wichtig sei es aber, dass die Softwarefunktionen sukzessive erweiterbar sein, gerade vor dem Hintergrund, neue Prozesse zu entwickeln, die mit Telematik erst möglich wären.

Eine mögliche Reorganisation der Unternehmensprozesse ist demnach mit zu bedenken. „Häufig gibt es die Versuchung, bestehende Vorgänge eins zu eins in der neuen Telematik abzubilden“, sagt auch Dudek. Doch die neuen Perspektiven auf die Gesamtprozesse im Unternehmen legten es manchmal nahe, „alte Zöpfe“ abzuschneiden, denn manche Workflows können mit der Profi-Telematik wesentlich kostengünstiger und effektiver bereitgestellt werden als vorher.