

Nicht Pflicht, sondern Chance

Die analoge Tachoscheibe gehört inzwischen ins Technikmuseum. Doch die Möglichkeiten des digitalen Tachographen sind noch nicht vollkommen ausgeschöpft. Das ändern jedoch die Lösungen des Unternehmens DAKO aus Jena.



Geräte für den Datenfluss. Neben der zentralen Internetanwendung bietet DAKO einige Produkte für das Datenmanagement bei Lenk- und Ruhezeiten.

Schaut man sich die Technikgeschichte der letzten 100 Jahre an, zeigt sich eine frappierende Gesetzmäßigkeit. Sobald eine neue Technologiegeneration erfunden wird, simuliert diese zunächst die bekannten Strukturen: Das Auto war eine Kutsche mit Motor, der Fernseher lieferte Radio-reportagen mit hinterlegten Bildern und die CAD-Programme waren nichts weiter als ein elektronischer Zeichentisch. Erst mit der Zeit setzte sich ein Lernprozess in Gang. Nutzer und Entwickler erkannten, welche Möglichkeiten eigentlich in der Erfindung steckten und machten aus der Erfindung eine neue Generation von Technologie.

Der digitale Tachograph bestätigt dieses Gesetz. Im fünften Jahr des pflichtmäßigen Austausches der analogen Tachoscheibe durch die digitale Variante werden die Vorteile der neuen Technik systematisch ausgereizt, anstatt das Papier „nur“ durch Nullen und Einsen

zu ersetzen. „Der digitale Tachograph ist eine echte Chance für eine umfassende Prozessoptimierung des gesamten Logistikprozesses, angefangen bei der Disposition bis hin zur Gehaltsabrechnung“, sagt Thomas Becker, Geschäftsführer von DAKO. Das Unternehmen stellt mit TachoWeb bereits seit Jahren eine Internetlösung zur Verfügung, mit der die Potenziale des digitalen Tachographen nachhaltig ausgeschöpft werden können.

Von der Pflicht zur Kür

Nachdem die Transportbranche ihre Personal- und Fahrzeugverwaltung weitestgehend auf die digitale Variante umgestellt hat, sind die Prinzipien der Archivierung jedoch meist noch die Alten geblieben: Die Daten werden dezentral von den Fahrern verwaltet und dann mit großem zeitlichen Verzug in der Zentrale gesammelt. Doch obwohl die digitale Variante schon viele verwaltungstechnische Vor-

züge brachte, konnten die hohen Investitionen in die neue Technik meist noch nicht ausgeglichen werden. Folglich gab es starke Ressentiments gegenüber der neuen Technik, die per Gesetz vorgeschrieben wurde.

Lösungen wie TachoWeb haben schon seit 2006 weiter gedacht und so zum Beispiel die Datenverwaltung in starkem Maße automatisiert. Internet und Datenvernetzung sind die zentralen Stichworte. TachoWeb kann nicht nur alle markt-gängigen Geräte anbinden, die Lösung ermöglicht es zudem, dass jeder internet-fähige Rechner auf die zentral gesammelten Daten zugreifen kann.

Die Fahrer sind in der Lage, an etwa 450 TachoStationen, die vorwiegend bei den DAKO-Partnern wie Dekra, aber auch Autohäusern der großen Anbieter installiert sind, ihre Lenk- und Ruhezeiten in das zentrale System rechtssicher einzubuchen. So kommen die Daten nicht nur schneller ins zentrale System, sondern die

vorgeschriebenen Auslesezyklen der Fahrerkarten (spätestens alle 28 Tage) sind so problemlos einzuhalten. Statistische Auswertungen des gesamten Fuhrparks können damit per Knopfdruck erstellt werden. Anwender können sich dabei entscheiden, ob sie die Daten online im von DAKO bereitgestellten hochsicheren Rechenzentrum verwalten, oder ob sie im eigenen Haus eine Infrastruktur aufbauen möchten.

Evolution des Tachographen

Bereits hier ist – im übertragenen Sinne – die Kutsche mit Motor zu einem Automobil geworden. Aber die Lösung befindet sich im Vergleich noch beim Kfz der 1950er Jahre. Der Weg von A nach B ist noch weitaus schneller, sicherer und bequemer zu absolvieren. „Alleine diese Verfügbarkeit von Daten hat bei vielen unserer Kunden das Bedürfnis geweckt, die Daten noch schneller und einfacher zu sichten und auszuwerten“, sagt Christian Weiß, Fachberater bei DAKO. Gefordert wird ein integriertes Datenmanagement in Speditionen. Denn warum sollten die aktuellen Daten des Fahrers nicht genauso wie Auftragsdaten oder der aktuelle Standort per Mobilfunk in Echtzeit an die Zentrale übertragen werden. Schließlich sind die Mobilfunkkosten inzwischen so niedrig, dass damit die bisher größte Barriere für die direkte Anbindung der Fahrer sukzessive fällt.

DAKO hat daher das System TachoRemoteDownload auf der letzten Transport Logistic Messe im Jahr 2009 vorgestellt. Mithilfe dieser Zusatzhardware, die einfach im Fahrerhaus installiert wird, werden dabei nicht nur die Fahrerdaten verschlüsselt per GPRS übertragen, sondern die Box ermöglicht gleichzeitig die GPS-basierte Ortung. Das bedeutet nicht nur einen weiteren Schritt zur automatisierten Verwaltung der Fahrerdaten, sondern führt gleichzeitig den Begriff der Echtzeit in das Datenmanagement ein. Denn die Disposition hat eine nahezu aktuelle Information über den Aufenthaltsort der Fahrzeuge und die restlich verbleibenden Lenkzeiten. Genau an dieser Stelle fängt der als Pflicht wahrgenommene digitale Tachograph an, auch betriebswirtschaftlich interessant zu werden, denn er ist Bestandteil einer Komplettlösung, die übliche Telematikfunktionen mit einschließt. Um wieder in der Kfz-Zeitleiste zu bleiben: Durch die Verfeinerung von Fahrwerk und Motoren in den 1990er Jahren haben sich insbe-

sondere Verbrauch und Leistungsentfaltung dramatisch verbessert.

Neue Funktionen und Ausblick

Mit dem TachoWeb 3.0 denkt DAKO diesen Ansatz nun noch eine Stufe weiter. Die neueste Version der DAKO-Lösung treibt den Gedanken voran, aus den aktuellen Fahrerdaten den bestmöglichen Nutzen für das gesamte Speditionsmanagement zu ziehen. Dafür sorgen eine ganze Reihe neuer Features, die den Arbeitsalltag verbessern sollen. So ist es zum Beispiel möglich, über eine separate Bildschirmanzeige alle Fahrzeugpositionen innerhalb eines Vollbildes anzuzeigen.

Bisher war dies nur integriert auf einem Monitor möglich. „Dies führt zu einer intuitiven und schnellen Erfassung der aktuellen Situation der ganzen Flotte auf einen Blick“, beschreibt Weiß. Es gibt eine Kartenansicht in zwölf Zoomstufen, aber auch eine tabellarische Ansicht, je nachdem, was dem jeweiligen Disponenten mehr nützt. Die Daten werden in einem Zyklus von maximal zwei Minuten aktualisiert.

Fahrerlaubnis der Fahrer regelmäßig kontrollieren. Die Prüfung, die gesetzlich mindestens zweimal pro Jahr erfolgen muss, wird so erleichtert. Ein Termin-Warner warnt die Disponenten auf der TachoWeb-Startseite, wenn einzelne Führerscheine wieder zur Kontrolle vorgelegt werden müssen. Die Daten werden dabei gescannt. Das Fahrtenbuch liefert eine vereinfachte Administration der Verwaltung über die TachoWeb-Oberfläche, sowie eine komplette Übersicht der Arbeits-, Lenk-, Ruhe- und Pausenzeiten aller Fahrer.

So wird die Überwachung von Lenk- und Ruhezeiten zu einer integrierten Speditionsaufgabe. Und damit wird auch klar, dass dies in Zukunft die Grundlage für neuartige Methoden der Optimierung sein kann. Da das System die Routen einzelner Lkw verfolgt, ist es heute zum Beispiel schon möglich, Fahrzeuge virtuell am Rechner die Strecke noch einmal fahren zu lassen. DAKO arbeitet bereits an Funktionen für die Routenoptimierung, die diese Daten nutzen, um weitere Einsparpotenziale zu erkennen. Und aus der Historie im Zuge des integrierten Datenmanagements heraus ermöglicht

Digitaler Tachograph und Telematik in einem

DAKO-Lösungen unterstützen nicht nur sämtliche Aufgaben rund um die Fahrerdaten. Die Lösungen ermöglichen es gleichzeitig, Lkw zu orten, Routen zu verfolgen und so die Tourenplanung zu optimieren.



Der Disponent hat zudem die gesamte Historie der letzten Wochen im Blick und kann so auch Wochenrestlenkzeiten für seine Planung nutzen, ohne dafür extra Telefonate zu führen und aufwendig nach Daten zu recherchieren. In der neuesten Version von TachoWeb ist dafür extra eine Zusatzfunktion mit dem Titel Dispozeit integriert, bei der das Zeitkontingent speziell für die Nutzung in der Planung aufbereitet wird.

Fuhrparkleiter können mithilfe der Funktion „Führerscheinprüfung“ die

es die DAKO-Lösung auch, Funktionen für das Kostencontrolling zu bieten. Erreichen Speditionen diesen Punkt, dann haben sie endgültig eine reine „Pflichterfüllung“ des digitalen Tachographen hinter sich gelassen. Ebenso wie neueste Zugmaschinen nutzen Speditionen ihn dafür, im Wettbewerb weiter bestehen und den Fahrern einen sicheren Arbeitsplatz bieten zu können.

www.dako.de
Halle B2 / Stand 533