



KEP-DIENSTE:

Schnell beim Kunden

Pakete müssen zur richtigen Zeit am richtigen Ort ankommen.

Kurze Strecken, freie Fahrt – bei Terminlieferungen ist die schnelle Zielfahrt das wichtigste Kriterium. Navigationsgeräte können Fahrer und Zentrale dabei unterstützen.

Wer seine vorab bestellten Eintrittskarten erst einen Tag nach dem Musikkonzert erhält, wird Fragen zur Terminalsicherheit seines Lieferanten stellen. Immerhin ist es die einzige Aufgabe der KEP-Branche, also der Kurier-, Express- und Paketdienste, dafür zu sorgen, dass Lieferungen schnell und rechtzeitig ankommen. Dies heißt für den Transport vor allem, dass der Fahrer in kürzester Zeit sein Ziel erreichen soll. Bei der Suche nach dem schnellsten Weg kann ihm ein Navigationsgerät helfen.

Die durch das Navigationsgerät ermittelten Positionsdaten können im Gegenzug auch in der Zentrale des Kurierdienstes ausgewertet werden, um die Planung zu optimieren. So ortet und steuert die Disposition der Firma APH Taxi-Kurier ihre Fahrzeuge über die Daten, die von den Navigationsgeräten an die Zentrale gefunkt werden. Das Unternehmen hat eine Telematik-Blackbox von Tomtom Work in seine Fahrzeuge eingebaut und verarbeitet die empfangenen Daten mit der Software Webfleet. „Dadurch können wir Fahrzeuge um einen Stau herum oder direkt zu einer Adresse füh-

ren“, erklärt Peter Hofmann von APH. „Da wir jederzeit wissen, wo unsere Fahrzeuge sind, können wir die Anfahrtszeiten für unsere Kunden besser beurteilen“, ergänzt er. Dies sei ein klarer Wettbewerbsvorteil.

Flexible Einsatzplanung mit GPS

Dass eine direkte Verbindung der Fahrer mit der Leitstelle Vorteile bringt, sieht auch der Kurierdienstleister Eurokurier. Seit Ende des Jahres 2006 interagiert das Münchner Unternehmen mit der Flottenmanagementlösung „Connected Naviga-

tion“ von Tomtom Work. Diese Lösung zur Lokalisierung, Koordinierung und Navigation von Fahrzeugen wird eingesetzt, um die Verteilung der Arbeitskräfte und Fahrzeuge besser planen zu können. Dafür wird die per GPS (Globales Positionierungssystem) ermittelte Fahrzeugposition berücksichtigt. Geht in der Zentrale ein neuer Auftrag ein, kann der Disponent auf seinem Bildschirm sehen, wo sich seine Fahrer aktuell befinden, und wer die Sendung am besten in seine Tour aufnimmt.

Auch die Paket-Abteilung der Deutschen Post hat den Weg zur Navigation eingeschlagen: Praxistests haben laut der Deutschen Post World Net belegt, dass sich die tägliche Wegeleistung in der Paketzustellung durch den Einsatz von Navigationssystemen um bis zu zehn Prozent reduzieren lässt. Da Umwege Zeit und Kraftstoff kosten, hat das Fuhrparkma-

nagement der Post entschieden, den Zustellern Navigationsgeräte für den Bring- und Abholdienst mit auf den Weg zu geben. Mit einem Blaupunkt-Navigationsgerät sollen die Fahrer zu Beginn ihrer Tour den Routenplan, den die Disposition für sie erstellt hat, per kabelloser Bluetooth-Übertragung auf ihren Bordcomputer laden können. Bei erreichten Zwischenzielen wird die Zustellung quittiert, und die Routenführung steuert das nächste Ziel an.

Das weltweit 76.000 Fahrzeuge einsetzende Unternehmen DHL, eine Tochter der Deutschen Post World Net, arbeitet derzeit auch an einem so genannten Rendezvous-Management. Rendezvous bedeutet dabei, dass sich DHL-Kurierfahrer in der Stadt treffen, um untereinander Pakete austauschen. Die Übergabe von Paketen kann sinnvoll sein, wenn die Zentrale aktuell günstigere, neue Touren für beide Fahrzeuge und deren Fracht ermittelt hat. Denn die zum Tagesbeginn ausgewählte Tour kann durch aktuelle Verkehrssituationen wie Staus oder Baustellen gestört werden. Für diese dynamische Tourenplanung muss der Computer die geplante Tour mit den zu erwarteten realen Bedingungen abgleichen. „Wir werden schon in diesem Jahr einen Prototypen entwickelt haben, der lokal begrenzte Rendezvous ermöglichen wird“, sagt Marcel Schirmer, Projektmanager im Bereich Geodaten und Telematik im DHL Innovation Center.

Den Kunden zur Übergabe orten

In seinem Innovation Center arbeitet DHL derzeit an neuen Lösungen für KEP-Dienste. Dazu gehört auch „ubinam Parcel Live“, das beim European Satellite Navigation Competition einen Preis gewann und nun realisiert wird. Die Lösung soll eine schnellere Paketzustellung durch Positionsdaten ermöglichen, die auf einer Tracking-Plattform gesammelt werden. Allerdings ortet die Lösung nicht die Fracht; hier können sich Kunden aufspüren lassen, damit sie ihr Päckchen nach Hause oder zu ihrer Arbeitsstelle geliefert bekommen. „DHL-Kunden können vor der Auslieferung ihre per GPS-Gerät ermittelte aktuelle Position mitteilen, damit ihre Pakete direkt dorthin zugestellt werden“, erklärt Guiliano Visintini, Geschäftsführer des Unternehmens ubinam on demand. Auch detailliertere Karten zur schnelleren Innenstadtnavigation und eine automatisierte Routenplanung anhand der Paketadressen stehen derzeit bei DHL auf dem Prüfstand.

Navigationslösungen sind bei Kurier-, Express- und Paketdiensten häufig Spezialanwendungen, die Unternehmen der Branche selbst vorantreiben müssen. Denn auf dem Navigationsmarkt sind die Dienstleister nur eine Randgruppe. Bei Paketlieferanten sind Navigationslösungen deshalb häufig Privatanschaffungen der Fahrer: „Wir arbeiten mit Subunternehmern zusammen, die ihren Fahrern nur teilweise Navigationsgeräte zur Verfügung stellen“, erklärt Martin Frommhold, Unternehmenssprecher der Hermes Logistik Gruppe. Diese Situation kennt auch die Firma TNT Express. „Da wir in erster Linie Nahverkehrsfahrzeuge einsetzen, ist das Thema Navigation derzeit für uns nicht von großer Bedeutung“, erklärt Peter Kosicki von TNT Express. Er sieht jedoch auch, dass Partnerunternehmen und Fahrer Navigationshilfen nutzen: „Wenn sie Navigation wünschen, nehmen die Fahrer oft ihr eigenes portables Navigationsgerät mit in den Transporter.“

Die Fracht immer im Blick

Dass eine Gesamtlösung aus Flottenmanagement, Navigation und Kundenservice erfolgreich sein kann, zeigen die Entwicklungen im KEP-Sektor in Großbritannien. Hier setzt das Unternehmen Ecourier eine GPS-Ortung seiner Kurierfahrer für das Flottenmanagement ein. Die 130 Fahrer senden alle zehn Sekunden eine Positionsmeldung an die Zentrale – und das 24 Stunden am Tag. Anhand der per Mobilfunk übermittelten Fahrtrichtung und Geschwindigkeit des Fahrzeugs kann die Zentrale dessen früheste oder späteste Ankunft beim Kunden berechnen.

Auch die Weitergabe der Daten zählt in England zum Service: Kunden können über das Webportal von Ecourier den Aufenthaltsort ihrer Lieferungen im Internet verfolgen. „Der Kunde muss nicht mehr zum Telefonhörer greifen, um herauszufinden, wo sein Paket ist, er kann es selbst sehen“, erklärt Ecourier-Gründer Tom Allason. Seine Software wählt auch den optimalen Fahrer für neue Aufträge aus. Dies muss nicht unbedingt der Fahrer sein, der sich laut GPS-Ortung besonders nah am Ziel befindet. „Hier müssen Staus berücksichtigt werden und auch, ob sich der Fahrer nur ein paar Hundert Meter vom Ziel entfernt, aber am anderen Ufer der Themse befindet“, sagt Allason. (bk)



Da Umwege bei der Auslieferung Zeit und Geld kosten, nehmen KEP-Dienste oft Navigation mit an Bord.



Über die aktuellen Positionsmeldungen der Kurierfahrzeuge kann der Kunde im Internet jederzeit sehen, wo sich seine Ladung befindet.



Beim Stau auf der Autobahn kann die Fahrt durch die Innenstadt schneller sein.