



| | |
|---|--|
| Anlass | Datum |
| ExpGrem Oktober 2009 | 16. Oktober 2009 |
| Teilnehmer | Protokollführer |
| <p>Kunden: Herr Dallabrida Logwin Road & Rail A Herr Trummer Logwin Road & Rail A Herr Brucker Spedition Brucker Herr Wagegg Spedition Wackler Wwe. Nachf. GmbH Herr Rittau Spedition Albert Klink GmbH Herr Aspernig Firma Aspernig Transporte Ges. m.b.h. Herr Fuchs AxsysNET AG Herr Schlienz AxsysNET AG Herr Herrmann BTS-Spedition GmbH Herr Tiedt BTS-Spedition GmbH Herr Gassner Spedition Kiessling mbH & Co.KG Herr Wolf Fruchthof Nagel GmbH Herr Schwabe Louis Baufeld Internationale Herr Hauzenberger Spedition Niedermaier Herr Elmanowski Spedition Sprenger Herr Svendsen Transland Spedition GmbH Herr Stötzel Transland Spedition GmbH Herr Wanner GOD Frau Wölfl GOD Herr Schall Net-Value</p> <p>AIS: Herr Kirchheiner Geschäftsleitung Herr Fütterer Projektleitung Frau Münster Qualitätssicherung Herr Pogeia Entwicklung Herr Jochen Bayerke Service & Support Herr Mischke Service & Support Herr Dannemann Vertrieb Herr Schempp Vertrieb Frau Rodermund Vertrieb</p> | <p>Frau Münster, Herr Kirchheiner, Herr Pogeia</p> |

Die Kunden der AIS werden in diesem Dokument „AIS Partner“ genannt um Verwechslung mit deren End-Kunden zu vermeiden

| Actions | Status/ Verantwortlicher |
|---|-------------------------------------|
| Anregungen Präsentationen: | |
| ais:trainer | |
| In der Prüfung sollte angegeben sein wie viele Fragen noch folgen (Frage x von xx) | |
| Wenn der Fahrer auf der Tour Probleme feststellt, wäre es hilfreich, wenn er diese selbst melden könnte. | |
| Eine kurze Onlinehilfe auf dem Scanner wäre ebenfalls hilfreich. | |
| Angemeldet bleiben im Forum funktioniert nicht. | AIS prüft |
| Forum beobachten funktioniert bei neuen Foreneinträgen nicht. | AIS prüft |
| Einheitliche Passwörter und Benutzernamen für alle Webdienste wären sehr hilfreich, da schnell einmal ein Passwort oder ein abweichender Benutzername | Wird umgesetzt |

| | |
|--|----------------|
| vergessen wird. Mit der Ticketmail soll ein Link mit gesendet werden, bei dem alle Tickets des jeweiligen Kunden ohne zusätzliche Anmeldung angezeigt werden. | Wird umgesetzt |
|--|----------------|

SESSION 1

| | |
|--|--|
| Gruppe 1 Truck Navi | |
| Funktion ist wichtiger als Design | |
| Aktualität und einfache Aktualisierung ist sehr wichtig | |
| Routenübergabe von der Disposition aus wäre interessant ist aber nur mit DeCarta laut Hersteller möglich. Dieses System wurde von AIS bisher nicht getestet | |
| Ersparnis: <ul style="list-style-type: none"> - Zeitersparnis für normales Navi - Umwege ersparen - Akzeptanz vom Fahrer Besser - Sicherheit | |
| TMC Möglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> - Radio kostenlos aber bei integriertem GPS nur über Headset möglich - Vom Internet via GPRS möglich, jedoch erhöhtes Kommunikationsvolumen - AIS als Provider möglich, müsste jedoch für jedes Land neu programmiert werden (D, A, CH, F, NL, B usw.) | |
| Lautsprecheranbindung <ul style="list-style-type: none"> - Bluetooth – Nachteil, Musik kann nicht abgeschaltet werden - Funkwerk Lautsprecher – Relais abschaltbar | |
| Navi aus einer Hand hat den Vorteil, dass bei Bedarf auf TruckNavi ein kostengünstiges Upgrade von PKW Navi möglich ist. | |
| Länder D/A/CH bei LKW-Navi gut ausgebaut – Osteuropa nicht vollständig | |
| Gefahrgut ist ein Thema, bisher gibt es hierfür keine Anbieter. Von Sygic (bevorzugter Anbieter der AIS) gab es die Zusage dies in den nächsten Monaten zu implementieren | |
| Berücksichtigt werden z.B. Brücken, Kreisverkehre, Tunnel und Sackgassen | |
| Die Karten können vom Kunden nicht selbst gepflegt werden. Beim Anbieter PTV soll dies möglich sein, eine Integration auf den neuen Geräten ist wegen WM 6.x im Moment nicht möglich. | |
| Problem: Der Fahrer könnte sich zu sehr auf die richtigen Angaben verlassen und bei falschen Karten in Gefahrensituationen kommen. Lösung: Schriftliche Anweisung an Fahrer mit Unterschrift-Quittung | |
| | |
| Gruppe 2 ais:trainer | |
| Offlineversion für MDA / Scanner und PC sinnvoll da nicht alle Rechner in der Halle Internet hat. | |
| Darstellung auf Endgerät sollte ermöglicht werden, da viele Fahrer eher in der freien Zeit auf Tour die Schulung durchführen würden als am Rechner nach der Tour. | Vorschlag angenommen. AIS prüft |
| Videos über GPRS werden zu kostenintensiv. | |
| Ein Highscore auf dem Endgerät wäre auch hilfreich, um den Wettbewerb zwischen den Fahrern zu fördern. | Vorschlag angenommen. AIS prüft |
| Videos sollten auf der Speicherkarte mit abgelegt werden, da Download kostenspielig und langsam | AIS prüft |
| Herr Wolf von Fruchthof Nagel hat bereits einige Videos für seine Fahrer gedreht und wird diese der AIS zur Verfügung stellen. | Action H. Wolf |
| Schulungsmodus auf dem Scanner sollte um Beladeaufträge ergänzt werden. | Vorschlag angenommen -> Entwicklungspipeline |
| Trainer steht ab sofort auf Deutsch zur Verfügung, auf Wunsch jedoch in jeder Sprache. Übersetzung und Sprachaufnahme obliegen Interessenten | AIS unterstützt |
| Auf den Geräten wären mehrere osteuropäische Sprachen wie türkisch und polnisch wichtig. | Wird nach Anforderung umgesetzt |
| Möchte der Kunde spezielle Fragen hinzugefügt bekommen, kann er diese gerne der AIS mitteilen, in einem späteren Schritt werden dann auch Kunden Daten selbst einpflegen können. | Wird erfüllt |

| | |
|--|--|
| Die Ergebnisse der Prüfungen sollten in das Fahrerranking mit aufgenommen werden, um den Fahrer zu motivieren. Der Wechsel zwischen Trainer und AIS-Anwendung auf dem Scanner sollte jederzeit und schnell möglich sein. | Action AIS-Partner |
| Gruppe 3 FAQ | |
| Es ist gut die häufigen wichtigen Fragen in dieser Form vorzufinden, da sie in dieser Art nicht ins Handbuch gehören aber trotzdem für den Kunden wichtig sind. | |
| <u>Definition Webdienste:</u> Ticket=nicht sofort behebbare Fehler (Mail oder Telefon) FAQ=kleines sofort vom Kunden selbst lösbares Problem Forum= ungelöste Probleme oder Anregungen, <i>die mehrere Kunden betreffen</i> FAQ mehrsprachig zum Beispiel türkisch, kroatisch, tschechisch sofort möglich, allerdings geschieht dies nur auf Kundenanforderung. Übersetzung und Pflege müsste vom Kunden bzw. einer Gruppe Kunden übernommen werden. | Ab sofort möglich |
| Nicht-Deutsche Beiträge können ab sofort eingetragen werden! Voraussetzung: Der AIS-Partner muss FAQ-schreibe-Zugang fordern | service@ais.de |
| Mehrere Kunden haben für ihre eigenen Mitarbeiter bereits FAQs geschrieben. Für die Zusendung der FAQs wäre die AIS sehr dankbar. Die werden dann insofern nicht bereits vorhanden oder kundenspezifisch sofort eingepflegt | service@ais.de |
| Die FAQs sollten nach Kategorien sortiert werden, um die Suche nach Beiträgen zu erleichtern | Bereits erfolgt, wird dauernd verbessert |
| Such-Vorgang muss verbessert werden | AIS prüft |
| Anregungen Präsentationen: | |
| ais:canBus | |
| Gewichte von 3 Achsen können ausgelesen werden, eine Achse wurde bei den bisherigen Kunden nie verwendet, hier wird vermutlich das Anhängergewicht übermittelt | |
| Manuelle Fahreranmeldung am Endgerät wird durch CAN-Bus überflüssig, da der angemeldete Fahrer über die Fahrerkarte ausgelesen werden kann. | |
| Kilometerstände werden ebenfalls vom CAN-Bus übernommen, da diese Daten immer stimmen. Bei GPS-Daten kann es hier Abweichungen geben, z.B. bei krummen Tunneln | |
| Eine Meldung bei Überschreitung des Achsengewichtes wäre erwünscht und sinnvoll. | AIS prüft |
| Die Tankmengen vom CAN-Bus werden über % angegeben. Über den übertragenen Durchfluss können die Liter errechnet werden. | |
| Wird die Tankmenge ohne laufenden Motor oder gefahrene km reduziert, erscheint eine Warnung in der Zentrale. | |
| Nach Rücksprache können die gewünschten Daten über eine Schnittstelle auch an das Inhouse-System übertragen werden. | |
| Die Daten werden auf dem Gerät gesammelt und regelmäßig kumuliert an die Zentrale gesendet. | |
| Bisher gibt es keinen Zwischenspeicher auf dem CAN-Bus Gerät. Bei Fahren ohne Verbindung zum Endgerät werden die Daten nicht zwischengespeichert und gehen verloren. | |
| Mögliche Maßnahmen: - 256 Bytes sind für Zwischenspeicherungen direkt auf dem Gerät frei und könnten für die wichtigsten Daten verwendet werden - Ein zusätzlicher Logger könnte eingebaut werden -> Mehrkosten - Problematisch nur für Lenkzeitauswertung - Treibstoffdiebstahl kann trotzdem erkannt werden. | |
| Wenn CAN-Bus nur bei einigen Fahrzeugen eingebaut werden soll, und die Geräte getauscht werden, müssen alle Geräte auf den aktuellen Softwarestand gebracht werden. Die Paarung mit dem CAN-Bus-Modul soll zukünftig automatisch erfolgen, damit auch bei Gerätetausch die Lenkzeiten nicht verloren gehen. | Wird umgesetzt |
| Ein Bericht, wer, wann, welches Fahrzeug gefahren hat, wäre sinnvoll. Über einen Filter in der Karte soll auf einen Blick zu sehen sein, welcher Fahrer angemeldet war / ist. | AIS prüft |
| Das Anhängen und Abhängen von Anhängern sollten registriert und übermittelt werden. Technisch gibt es derzeit keine einfache Lösung | AIS prüft |
| Fahrgestellnummer kann ebenfalls über den CAN-Bus übertragen werden. Dieser Wert soll zukünftig auch eingelesen werden. | |

Beifahrer sollausgewertet werden.

| | | |
|--|--|---|
| SESSION 2 | | |
| Gruppe 1 Kfz-Daten-Auswertung | | |
| Ziel der Kfz-Daten-Auswertung sollte die Einführung eines Prämiensystems sein. | | |
| Vorteile: <ul style="list-style-type: none"> - Gewinnerhöhung - Umweltschutz - Vereinfachung der Datenerfassung - Einsparung in der Versicherungs-Prämie - Senkung der Schadensquote | | |
| Welche Daten sollen erfasst werden: <ul style="list-style-type: none"> - Gewichtssensoren, Reifendruck - Verbrauch, Drehzahl, Bremsverhalten - Tankmenge - Ladebordwand geöffnet - Topografie | | |
| Es soll sowohl Berichte geben, die von der AIS erstellt werden, und für alle Kunden relevant sind, als auch für Kunden individuell erstellte Auswertungen. | | |
| Gruppe 2 Lenkzeit-Auswertung | | |
| Wichtiger als die Darstellung von Daten der Vergangenheit sind Vorwarnungen aus dem AIS-Systems, da für die archivierten Daten bereits ein Auswertungstool vom Tachographen zur Verfügung steht. | | |
| Anhand der Tourenplanung sollte vorausschauend vor Überschreitungen gewarnt werden. | | |
| Die Warnungen des digitalen Tachographen erscheinen nicht immer, sondern nur, wenn die max. Fahrzeit überschritten wird. Macht der Fahrer mehrere kurze Pausen wird dies vom Tachographen als korrekt angenommen. | | |
| Lenkzeit der einzelnen Fahrer sollte pro Tag angezeigt werden können. | | |
| Das Endgerät sollte 30 Minuten vor der Überschreitung der Lenkzeit informiert werden, und die Mindestpausenlänge soll in der Nachricht angezeigt werden. Beginnt die Pause, soll ein Countdown auf dem Endgerät angezeigt werden. | | |
| Die Restlenkzeit sollte aus der AMS heraus auch ersichtlich sein (Tag / Woche / Doppelwoche differenziert dargestellt) | | |
| Es sollen Berichte erstellt werden, um die ausgewerteten Daten einfach ausdrucken zu können. | | |
| Es gibt bereits neuere Tachographen, die per WLAN ausgelesen werden können, und am Zielrechner mit der Unternehmerkarte entschlüsselt werden können. Hier ist zu prüfen, ob die Daten vom Endgerät automatisch übertragen werden können. (Zertifizierung notwendig? Verschlüsselte Übertragung möglich? Zugriff?) | | AIS prüft |
| Für Kunden die hauptsächlich Unternehmer beschäftigen sollten die Lenkzeitdaten über GPS ausgewertet werden können. | | |
| Gruppe 3 Fahrer-Training | | |
| Fahrertraining ist schlecht umsetzbar, da bei einer hohen Anzahl die Fahrer ein halbes Jahr lang jeden Samstag geschult werden müsste. Der Fahrer sollte eher motiviert werden, hier eigeninitiative zu zeigen. | | |
| Dies kann durch eine Leistungsprämie herbeigeführt werden. Den Fahrer mit Busgeldern zu bestrafen ist hier vermutlich nicht der richtige Weg. Der Fahrer sollte ein immer gleiches Grundgehalt erhalten das er sich durch spezielle Sorgfalt und Einsparungen aufbessern kann. | | BTS legt deren System offen |
| Die Leistungsprämie könnte sich wie folgt zusammen setzen: <ul style="list-style-type: none"> - Pflege Endgerät - Verbrauch - Auftreten Person, Fahrzeug - Schadensfreiheit Fahrzeug, Ladung | | AIS erstellt automatisches Fahrerbewertungssystem |

SESSION 3

| | | |
|---|--|--|
| <p>Gruppe 1 Nahverkehr</p> <p>Die Meinungen über die Beurteilung der Leistung sind sehr Unterschiedlich Bei dem System von Herrn Eichler sollten die Ankunftszeiten berücksichtigt werden, weil lange Standzeiten ein häufiges Thema sind. Bei Kunden die häufig hohe Standzeiten verursachen, kann man direkt klären ob dies geändert werden kann, oder sich der Preis dadurch erhöht. Für die Kooperationsrückmeldungen sollen ebenfalls die Ankunftszeiten anstatt der Abschlusszeiten herangezogen werden. AIS schlägt hier vor, beide Zeiten am Endgerät zu erfassen und bei der Quittung zuerst die Ankunftszeit anzuzeigen. Will der Kunde diese Zeit nicht unterschreiben, kann der Fahrer per Knopfdruck die Quittungszeit anzeigen lassen. Der Status Ankunftszeit wird vom Fahrer beim Start der Zustellung gesetzt.</p> | | <p>AIS Partner müssen Ihren Fahrern entsprechende Anweisungen geben</p> |
| <p>Gruppe 2 Fernverkehr</p> <p>Für den Fernverkehr ist die langfristige Planung wichtig. Im Gegensatz zum Nahverkehr gibt es sehr unterschiedliche Stoppzeiten in ganz Europa verteilt Als Planungsgrundlage kann die ais:tour herangezogen werden. Wichtig wäre zu sehen, ob ein Fahrzeug zu einer bestimmten Uhrzeit in der Nähe eines bestimmten Ortes ist. Des weiteren wäre es interessant, nach Eingabe eines Datum / Uhrzeit eine Darstellung der Fahrzeuge zu erhalten, wo sie laut Vorberechnung sein sollten. Es ist wichtig zu wissen, wann die nächsten Fahrzeuge leer sind um darauf rechtzeitig reagieren zu können (=bares Geld!)</p> | | <p>ais:tour liefert die erforderlichen Informationen</p> |
| <p>Gruppe 3 Berechnung / Vergütung</p> <p>Eine mögliche Vergütungsoption ist die Fahrer und Subunternehmer mit Leistungskomponenten zu vergüten. Die Tour sollte aktiv geplant werden mit Berücksichtigung der Auslastung / LKW / Kunde dies kann nicht automatisch durch Map&Guide vorgenommen werden. Grundlage für eine Zuverlässige Berechnung ist ein Telematiksystem für Fahrer mit CAN-Bus-Daten. Durch ein Prämiensystem für den Fahrer kann eher Geld gespart werden. Der Fahrer ist motiviert und versucht die Beste Bewertung zu erhalten. Aufgrund von der Verkehrsdichte ist die Kilometeranzahl meist nicht mehr entscheidend. Nur der Disponent / Fahrer weiß, um welche Uhrzeit welche Straße bevorzugt vermieden wird. Der Kunde kann gebeten werden, durch andere Anlieferzeiten (z.B. nachts), die Zeit auf der Straße zu sparen, die durch stockenden Verkehr verursacht wird. Hierdurch können die Stopps schneller erreicht und abgearbeitet werden. Der Kunde der diese Änderung akzeptiert, könnte durch bessere Konditionen belohnt werden.</p> | | |
| <p>Offene Punkte ExpGrem Januar 2009</p> <p>Ein Bericht für Textmeldungen und eine in der Fahrzeugübersicht ersichtliche Warnung über nicht gelesene Nachrichten wird noch eingebaut. Über den manuellen Abschluss von Aufträgen in der AMS mit Eingabe des Quittungsgebers, der Zustelluhrzeit und Vergabe von Packstückstatis kann bei Bedarf im Forum diskutiert werden. Zur Verbesserung der ais:scan GUI zur einfacheren Bedienung per Hand soll es noch einen separaten Workshop geben, um alle Details zu besprechen. Die E-Mail-Benachrichtigung, wenn eine Rollkarte nicht importiert werden konnte Das Berichtswesen soll noch angepasst werden, damit auch Kunden durch den Crystal Report Designer Änderungen vornehmen können und vom ais:client aufgerufen werden können.</p> | | <p>H. Poge stellt seinen Vorschlag ins Forum</p> <p>H. Klinghammer soll Einladung nach Hamburg</p> <p>In der Umsetzung</p> |