

Kurz-Info: Firmen-Steckbrief

Das Allgäuer Unternehmen Soloplan GmbH (Sitz: Kempten, Gründung: 1991) bedient derzeit rund 1900 Kunden in acht europäischen Ländern - vom kleinen Transportunternehmen bis zum Konzernverlader - mit Software für Logistik und Planung. Derzeit sind 40 Mitarbeiter beschäftigt. Die Produkte wurden im Februar 2003 SAP R4.6c zertifiziert. Info unter: www.soloplan.de



Seit eineinhalb Jahren logiert Soloplan in dem neuen Firmengebäude.

Kurz-Info: Was bedeutet SAP?

Die Abkürzung SAP steht für „Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung“. Das Unternehmen (rund 30.000 Mitarbeiter) wurde 1972 gegründet und stellt Programme her, die Unternehmensabläufe vereinfachen sollen. Dazu gehören die Bereiche Rechnungswesen, Personal- und Warenwirtschaft. SAP-Kunden sind in der Regel mittlere und große Unternehmen.

Spezial-Software für Logistik und Transportplanung

Programm-Planung

Seit rund 14 Jahren tüfteln die Programmierer der renommierten Software-Schmiede Soloplan im Allgäu spezielle Software für den Logistik-Bereich aus. TeleTraffic machte sich vor Ort schlau.

Logistik und Transportplanung ist, vor allem in der Praxis, ein äußerst schwieriger Themenkomplex - sogar für Spezialisten mit jahrzehntelanger Erfahrung. Hier hilft nur ein guter Dispatcher. Der ist zwar letztendlich durch nichts zu ersetzen, doch dafür auch entsprechend teuer. Für viele Fuhrparkunternehmen rücken schließlich angesichts stets steigender Steuern, Abgaben

das Internet. Das bieten wohl auch entsprechend aufwändige Software-Lösungen der Konkurrenz. Auffällig dagegen erscheinen hier zwei Eigenschaften: Die Optimierung der optischen Tourenplanung sowie die Anbindungsmöglichkeit an SAP-Umgebungen.

Prinzipiell ist „CarLo“ modular aufgebaut, so dass Spediteure Programmteile je nach Bedarf einzeln kaufen können.



und Gebühren nebst erhöhtem Konkurrenzdruck höhere Effektivität zunehmend in den Fokus der Kalkulation. Hier können Logistik-Tools durchaus dazu beitragen, nicht nur Zeit und Geld zu sparen, sondern auch die Arbeit zu erleichtern, damit die Kapazität erhöhen.

Hier bietet die Kemptener Firma Soloplan mit einer neuen Software namens „CarLo“ eine interessante Profi-Lösung für Speditionen, wobei die Grundversionen - je nach Projekt - zwischen 11.000 und 25.000 Euro kosten. Das Programmpaket soll dafür nicht nur Transportplanung und Disposition, Versand- sowie Frachtabfertigung beherrschen, sondern auch Leistungsbewertung und OP-Verwaltung plus Flottenkommunikation über

Über die in „CarLo“ integrierte Telematik-Schnittstelle lassen sich nicht nur die aktuellen Positionen in Erfahrung bringen, sondern auch auffällige Tourenabweichungen von der vorgesehenen Route festhalten und dokumentieren.

nen. Ändern sich die Anforderungen, lassen sich zusätzliche Software-Bausteine auch noch nachträglich integrieren. Das ist nicht nur günstig, sondern auch flexibel. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt der Anbieter auch beim Frontend, also auf der Seite des Anwenders; denn rechenzeitintensive Prozesse laufen auf dem Server. Das bedeutet, dass der Computer des Anwenders nicht sonderlich üppig ausgestattet sein muss, weil

die Hauptarbeit auf einem leistungsfähigen System im Hintergrund erledigt wird.

Das macht auch Sinn; denn so lässt sich, wenn der Betrieb wächst und immer mehr Rechen-Power benötigt wird, einfach der Server aufstocken. Wobei - und darauf legt Soloplan Wert - auch mit einem kleinen System gestartet werden kann (Pentium 4 Pentium III, ab 800 MHz, mindestens ein GByte Arbeitsspeicher,



"Wenn ein System nur einen Tag das operative Geschäft lahm legt, verliert ein Spediteur mehr Geld,



als er sich durch den Einsatz einer billigeren Software sparen würde."

Wolfgang Heidl (49)

Geschäftsführer der Soloplan GmbH



Erschwinglich: Mit dem professionellen Programm „WinTour“ von Soloplan (Deutschland rund 450 Euro, Europa um 685 Euro) lassen sich nicht nur Routen äußerst detailliert planen, sondern auch für die errechnete Wegstrecke sämtliche Mautgebühren vorab ermitteln.

Empfehlung: zwei GByte). Die Arbeitsstationen können dabei gleich bleiben. Und sollte ein Server alleine irgendwann nicht mehr die nötige Rechenleistung erbringen, dann lassen sich die Aufgaben auf weitere verteilen, beispielsweise für Entfernungsermittlung, Host-Kopplung (mySAP), Batch-Prozesse oder für die Kommunikation (EDI). Der Kommunikations-Server dient zusätzlich zur Defini-



Die Disposition via „Drag&Drop“ erfolgt auch direkt auf der Landkarte in drei Schritten. Zunächst werden die verschiedenen Ladungen in beliebiger Reihenfolge eingetragen.



Dann führt der Assistent automatisch eine Wegoptimierung durch. Anschließend kann dann, wenn das Fahrzeug frei ist, eine zweite Tour gesucht und angebunden werden.



Schließlich entsteht eine neue Gesamtstrecke, die als Plan mit allen für die Tour relevanten Daten an den Fahrer - im einfachsten Fall als Papierausdruck - gegeben werden kann.

tion von zeit- oder ereignisgesteuerten Aufgaben. Die Clients, also Arbeitsrechner bei den Anwendern, verfügen über eine Datenbankbindung. Dazu sind nicht einmal besondere Systeme notwendig. Eine aktuelle Windows-Version (z.B. Windows 2000 oder XP) genügt. Für Spezialisten: Auch die Emulation per Citrix-Metaframe soll problemlos laufen. Wenn auf den Arbeitsstationen zudem Microsoft Office installiert ist, lassen sich Word, Excel und Outlook integrieren.

Eine weitere Besonderheit von „CarLo“ ist die optische Planung. Diese Funktion kann man sich wie einen erweiterten Routenplaner vorstellen: Zunächst legt der Anwender in beliebiger Reihenfolge fest, welche Fracht in welchem Zeitraum an welchen Ort transportiert werden muss, anschließend startet man die Optimierung. Die Software errechnet dann nach diesen Parametern auf Basis der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge die optimale Route. Die ermittelte Tour lässt sich nachträglich immer noch verändern und aktualisieren.

Assistenten helfen beim Prozess

Sehr hilfreich sind dabei kleine Unterstützungsprogramme, so genannte Assistenten. So gibt es zum Beispiel ein Tool, das bei der Suche entsprechender eigener Ladungen oder Fahrzeuge in einer Region behilflich ist. Durch das Teilen von Transportaufträgen (Splitting) nach Strecke oder Volumen/Gewicht lassen sich so Touren optimieren. Schon während der Disposition erfolgen Logikprüfungen. Zum Beispiel, ob ein Fahrzeug überhaupt dazu in der Lage ist, eine bestimmte Fracht zu transportieren, wenn diese etwa zusammen mit anderer geplanter Ladung das Maximalgewicht überschreitet - beispielsweise bei Silofahrzeugen. Nach diesem Assistenten-Prinzip funktioniert auch die Errechnung von Leer- und Mautkilometern.

Gerade für große Flotten sind die eingebauten anbieterunabhängigen Telematikdienste wichtig. So lassen sich Ortungsmeldungen und der gesamte Nachrichtenaustausch zentral steuern. Nach dem Abschluss der jeweiligen Tour erfolgt dann die Übermittlung der Transportaufträge an das SAP-System. Ergeben sich dort nachträgliche Änderungen an der Lieferung, so wird der Disponent automatisch informiert und kann umgehend darauf reagieren. *Joachim Jürschick*