



Tracking & Tracing 4.0 Telematik und IT für Speditionen

Neue Lösungen zur Erfassung von Fahrzeugen,
Sendungen und Ladungsträgern



Telematik-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 36 | 2019



Keine Risiken eingehen

DER TELEMATIK-MARKT IST unübersichtlich. Neben der überschaubaren Anzahl der Herstellerlösungen buhlt eine kaum zu überblickende Schar von Drittanbietern um die Anwendergunst aus Transport und Logistik. Die Qual der Wahl für einen Unternehmer, der erstmals in Telematik investieren will oder eine neue Lösung für seine Flotte sucht, ist also groß. Passt die Lösung zu mir? Bringt sie die richtigen Schnittstellen für meine Spediti-
onssoftware oder mein TMS mit? So mancher lässt sich bei der Suche nach einem Telematikanbieter von Mundpropaganda leiten beziehungsweise verlässt sich auf Empfehlungen Dritter.

Diese Herangehensweise kann aber nach hinten losgehen – denn wenig ist derart von individuellen Prozessen und Systemumgebungen abhängig wie Telematik. Das Risiko, am Ende aufs falsche Pferd gesetzt zu haben, ist also groß. Wie Sie Risiken bei der Anbieterauswahl minimieren, haben wir in der neuen Ausgabe des „Telematik Spezial“ anschaulich zusammengefasst.

Risiken gibt es auch bei der Nutzung einer Telematik – und zwar vor allem dann, wenn es um den Datenschutz

geht. Dass Telematik schon immer datenschutzrelevant war, sollte hinlänglich bekannt sein. Wer diese Erkenntnis bislang auf die leichte Schulter genommen hat, muss sich spätestens jetzt, wenn er einen neuen Lkw mit dem smarten Tachografen auf die Straße schickt, intensiv damit auseinandersetzen. Gemäß der neuen EU-Tachografenverordnung hat der Fahrer jetzt die Möglichkeit, direkt am Fahrtenschreiber sein Veto gegen die Weitergabe seiner Daten einzulegen. Mit weitreichenden Folgen für die Telematik ...

Sind alle Datenschutzrisiken ausgeräumt, ist Telematik vor allem in Verbindung mit Sensorik zweifelsohne ein Segen: Logistiker können inzwischen Sendungsdaten erfassen, die über den geografischen Standort und Temperaturdaten weit hinausgehen. Die aktuellsten Trends im Bereich Asset Tracking und IoT-Lösungen lesen Sie ebenfalls in der aktuellen Ausgabe.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion**

Telematik-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 36 | 2019



Gajus/stock.adobe.com

8

4 Asset Tracking

Neue Technologien zur Erfassung von Sendungen und Ladungsträgern

6 Datenschutz

Der smarte Tachograf und die Fahrertzustimmung zur Datenweitergabe

8 Projektmanagement

Risiken bei der Auswahl des Telematikanbieters minimieren

11 Fahrzeugvernetzung

Daimler testet Bezahlvorgänge per Blockchain

13 Astrata

Integration aller Datenlieferanten in einer Plattform

14 Continental

Erweiterte Fuhrpark-Analyse mit dem neuen VDO TIS-Web

15 DAKO

Wettbewerbsfähiger dank Telematik und intelligenten Softwarelösungen

16 GPSoverIP

Wie GPSauge IN1 v.2 alle Funktionen in einem Gerät vereint

18 idem telematics

Daten ohne Umwege funken

19 Krone

All-in-one-Portal statt Insellösung

20 LOGENIOS

Unterbrechungsfreier Datenfluss entlang der gesamten Lieferkette

22 Schmitz Cargobull

Neue Funktionen und Schnittstellen für TrailerConnect

23 TIS

Mit TISLOG Nah- und Fernverkehr dynamisch steuern

24 YellowFox

Alle Prozesse in einer skalierbaren Anwendung



Continental

14



idem telematics

18

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-23 87
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Mareike Haus

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Heine Friedl, Dierk Naumann, Lena Amberger

Titelfotos: Temp-64GTX/stock.adobe.com.com (o.), Gajus/
stock.adobe.com.com, Continental, idem telematics (v.l.n.r.)

Druck: L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG DruckMedien,
Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit
ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH.

Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die
Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben
die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der
Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Pugun Photo Studio / AdobeStock.com

Vielversprechende Möglichkeiten

Die Überwachung von Sendungen und Ladungsträgern geht immer stärker in Richtung IoT (Internet of Things)

Telematik ist vor allem in Verbindung mit Sensorik ein Segen: Logistiker können inzwischen Sendungsdaten erfassen, die über den geografischen Standort und Temperaturdaten weit hinausgehen. Welche Trends sich im Segment **Asset Tracking** und IoT-Lösungen abzeichnen.

Mit **SENSOREN** können Logistiker unzählige Sendungsdaten erfassen – den Standort, Wärme- und Kältegrade, eindringende Feuchtigkeit oder starke Erschütterungen. Das Spektrum ist noch lange nicht ausgeschöpft. Auf der Logimat 2019 in Stuttgart präsentierten das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) und Rhenus ein neues Produkt, welches Füllstand und Bewegungen von Behältern misst und die Ergebnisse in die Cloud des Logistikkonzerns verschickt. Rhenus-Vorstand Stephan Peters kündigte mit dem Kunden genau abgestimmte Logistikprozesse an. „In Zukunft wird es möglich sein, die Behälterfüllstände täglich zu übermitteln und in Absprache zu leeren“, so der Logistikmanager. Tatsächlich eröffnet dieser neue Sensor

vielversprechende Möglichkeiten beispielsweise für eine kostensparende Entsorgungslogistik. Rhenus kann Tourenplanungen auf Behälter konzentrieren, die voll sind oder deren Entleerung der Kunde ausdrücklich wünscht. Gleichzeitig demonstriert der Logistikkonzern, welches Potenzial in Asset Tracking steckt. In vielen Containern, Wechselbrücken und sonstigen Ladeeinheiten überwachen solar- oder batteriebetriebene Sensoren die Ladungsinhalte. Sogar einzelne Stückgüter und Packstücke können abhängig von Sensor- und Übertragungstechnologien gecheckt werden. Der technische Zustand der Ladeeinheiten selbst wird ebenfalls von Sensoren erfasst. Die neuesten Produkte können nicht nur messen, sondern auch

diagnostizieren. Wenn sie Fehler beispielsweise beim Elektronischen Bremsensystem (EBS) oder bei den Kühlaggregaten ermitteln, melden sie die Ursache. Der Kundendienst kann entsprechend schnell handeln.

Tracking und Ferndiagnosen in einem Wabcos TX-Trailerpulse, das jüngste Telematikprodukt des Automotive-Zulieferers, ist so eine Konnektivätslösung für gezogene Einheiten, die in Echtzeit Track & Trace-Funktionen mit Anhängerzustands- und Diagnoseinformationen kombiniert. „Mit dieser Lösung können unsere Kunden Fahrzeugwartungspläne optimieren und die Produktivität ihres Flottenbetriebs steigern“ versichert Philippe Colpron, Vice President and Fleet

Solutions Global Business Leader von Wabco. Vor allem Anbieter von Verteiler- und anderen verschleißstarken Verkehren dürften am neuen Wabco-Produkt interessiert sein. Andere Akzente setzt ZF mit Openmatics. Die Asset-Tracking-Lösung dieser Produktfamilie soll die Überwachung besonders wertvoller Ladegüter mit rund sechs Zentimeter großen Bluetooth-Tags erleichtern. Wenn die Fahrzeuglesegeräte ans Flottenmanagement Zwischenfälle melden, kann der Fahrer gegebenenfalls sofort eingreifen. Ein Tag-Finder hilft ihm hierbei.

Narrowband-IoT als Alternative zu LTE

Auch BPW hat mit dem Cargotracer eine neue Tracking-Lösung im Portfolio. Für die Überwachung von Sendungen und Ladungsträgern hat das Innovation Lab des Herstellers eine neue Technologie zur Sendungsverfolgung entwickelt, welche über die eigene Cloud kundenspezifische Informationen in deren Softwares einpeist. „Der Empfänger wird über die ‚Estimated Time of Arrival‘ (ETA) informiert und kann die Entladung vorbereiten“, zählt Alexander Lutze, Leiter des Innovation Lab, Beispiele auf. „Und der Logistiker wird über seine Ladungsträger auf dem Laufenden gehalten und kann deren Management optimieren.“

Beim Cargotracer sieht der Nutzer ausschließlich diejenigen Informationen, die er wünscht. Das unterscheidet dieses Produkt von anderen Angeboten wie TC Track & Trace, der Telematiklösung der BPW-Tochter Idem Telematics mit Schnittstellen zu allen gängigen Portalen. Außerdem versendet CargoTracer Daten über Sigfox. Das Funknetz dieses französischen Telekommunikationsunternehmens, das wohl bekannteste Narrowband-Network für Internet of Things (NB IoT), will Endgeräte über ein globales Schmalbandnetz ans Internet anbinden und gilt als kostengünstige Alternative zu den Mobilfunkstandards der neuesten Generation wie LTE.

Batterielaufzeiten von über zehn Jahren

Von einer „extrem energiesparenden“ Datenübertragung schwärmt Aurelius Wosylus, Deutschland-Vertriebschef von Sigfox. Bei Lösungen mit besonders sparsamer Datenübertragung seien Batterielaufzeiten von über zehn Jahren möglich. Von einer flächendeckenden europäischen Verbreitung ist Sigfox noch weit entfernt. Während in Deutschland fast 90 Prozent des Bundesgebiets erreicht wer-

den, gibt es in der Schweiz und in Österreich vor allem in den alpinen Regionen große Lücken. Trotzdem räumen Marktkenner wie Philipp Wrycza, Teamleiter AutoID-Technologien am Fraunhofer IML, Sigfox und anderen Narrowband-Lösungen langfristig gute Chancen ein. „Vor allem für die Übertragung von kleinen Datenmengen ist diese Übertragungstechnologie optimal“, sagt der Wissenschaftler. „Auch für stationäres Tracking auf Lager- und Werkstandorten kann diese eingesetzt werden.“ (siehe Interview). Wohl auch deshalb hat sich Rhenus bei seiner Behältermanagement-Lösung für NB-IoT-Übertragungen entschieden. Der Schmalband-Standard kann im Gegensatz zu konventionellen Mobilfunknetzen auch schwer zugängliche Standorte wie Kellerräume – wo Abfallbehälter häufig stehen – erreichen. Jetzt muss sich NB-IoT auch für internationale Verkehre

„IN ZUKUNFT WIRD ES MÖGLICH SEIN, BEHÄLTERFÜLLSTÄNDE TÄGLICH ZU ÜBERMITTELN UND IN ABSPRACHE MIT DEM KUNDEN ZU LEEREN“

Stephan Peters,
Vorstandsmitglied Rhenus

beweisen. Insbesondere für verkehrsträgerübergreifende Touren werden noch kostengünstige Lösungen gesucht.

Wenn Schiffsverkehre integriert sind, kommen die Anwender an Satellitennetzwerken kaum vorbei. Und deren Betreiber haben in den letzten Jahren kräftig in ihre Technologie investiert. „Als Betreiber des ersten kommerziellen Satellitennetzwerks der Welt, das ausschließlich für IoT-Anwendungen bestimmt ist, stellen wir bidirektionale Datenkommunikation in den entlegenen Gebieten der Welt über ein Netz von Satelliten und Bodenstationen bereit“, streicht Carsten Holtrup, Vice President Transportation Sales Europe von Orbcomm, die Übertragungssicherheit dieser Technologie heraus. „Außerdem sind viele Trailer-Tracking-Systeme mit einem zusätzlichen Satelliten-Modem als Backup ausgestattet.“

Stefan Bottler, freier Journalist

Interview: „Je genauer die Daten, desto teurer wird es“

Philipp Wrycza, Teamleiter AutoID-Technologien am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, zu den Perspektiven von Narrowband-IoT



Fraunhofer IML

WIE SOLL EIN LOGISTIKDIENSTLEISTER BEI SEINEN PLANUNGEN FÜRS ASSET TRACKING VORGEHEN?

Er sollte sich genau überlegen, welche Informationen er benötigt. Wichtig sind Ortungsdaten, welche mit Mobilfunk, GPS oder WLAN abgerufen werden können. Auch Bewegungs- und Temperatursensoren sind weitverbreitet. Außerdem muss der Dienstleister wissen, welche Datenmengen entstehen und wie häufig diese abgerufen werden. Je genauere Daten er wünscht, desto mehr Energie benötigt er und desto teurer wird es.

WAS IST VON NARROWBAND-IOT ZU HALTEN?

Technologien im Bereich der nicht lizenzierten Bänder wie Sigfox oder LoRa würde ich empfehlen, wenn es eine überschaubare Zahl von Quellen und Senken gibt. Für Werksgelände und Lagerstandorte machen solche Lösungen Sinn. Für flächendeckendes Tracking von Packstücken, Wechselbrücken und anderen mobilen Einheiten sind diese Lösungen durch fehlende Netzabdeckung noch ungeeignet. Der Dienstleister sollte dann auf öffentliche Mobilfunknetze ausweichen. Für kleine Datenmengen bietet sich dort NB-IoT oder LTE-M an, bei größeren Datenmengen eignet sich tendenziell eher LTE.

MIT WELCHEN KOSTEN IST ZU RECHNEN?

Wir kalkulieren nach dem Preisverfall der letzten Jahre mit zehn bis 20 Euro Hardwarekosten pro Asset und ein bis zehn Euro Übertragungskosten im Jahr. bot



Der Fahrer hat beim smarten Tachografen in der Hand, ob seine Daten für Telematikzwecke genutzt werden dürfen oder nicht

Datenschutz 4.0

Mit der Einführung des smarten Tachografen kann der Fahrer direkt am Gerät entscheiden, was mit seinen Daten passiert. Dies kann mitunter schwerwiegende Folgen für angeschlossene Drittsysteme wie die Telematik nach sich ziehen.

SEIT DEM 15. JUNI 2019 ist sie offiziell da: die neue, smarte Tachografengeneration. Der Fahrtenschreiber 4.0 bringt nicht nur neue Funktionalitäten mit, darunter die Positionsbestimmung per Satellit und eine DSRC-Antenne, die Kontrollbehörden das Auslesen ausgewählter Informationen am fahrenden Lkw ermöglicht. In der neuen EU-Tachografenverordnung wurden rund 70 Datensätze definiert, die über Schnittstellen an externe Systeme wie Telematik und Flottenmanagement übermittelt werden können. Der Großteil davon wird als personenbezogen klassifiziert, angefangen vom Namen des Fahrers und dem Ablaufdatum seiner Fahrerkarte über die Fahrzeugposition bis hin zu detaillierten Lenk- und Ruhezeiten. Voraussetzung für die Verarbeitung dieses Datenschutzes ist neuerdings jedoch auch,

dass der Fahrer seinen Segen zur Übermittlung der als personenbezogen definierten Daten erteilt: Beim erstmaligen Stecken einer für das Gerät bisher unbekannten Fahrerkarte erscheint im Tachodisplay die Frage, ob der Übermittlung von personenbezogenen Daten zugestimmt wird. Dieser Zustimmungstatus kann vom Fahrer übrigens jederzeit im Menü wieder geändert werden.

Tastendruck mit weitreichenden Folgen

Ein Tastendruck – welcher allerdings weitreichende Folgen für Unternehmer respektive ihre Telematiksysteme haben kann. Telematikanbieter YellowFox informierte unlängst, dass „essenzielle Funktionen“ seiner TachoComplete-Lösung nicht mehr zur Verfügung stünden, wenn der Datenübertragung durch den Fahrer

Buchtipps



Autor Olaf Horwarth erklärt in seinem neuen Buch „Der Intelligente Fahrtenschreiber in der Praxis“ technische Hintergründe und die Bedienung des Smart Tachografen. Sämtliche

Abläufe und Eingaben werden Schritt für Schritt erläutert und bildreich dargestellt. Der 50-seitige Ergänzungsband baut auf Horwarths Klassiker „Digitale Fahrtenschreiber in der Praxis“ auf. Beide Bücher sind unter www.heinrich-vogel-shop.de einzeln und auch im Paket erhältlich.

widersprochen wird. In einem Infoblatt auf der Firmenwebsite heißt es bezüglich der Fahrerzustimmung zur Datenweitergabe: „Hier ist unbedingt ‚Ja‘ auszuwählen, um die Live-Anzeige der Tachodaten im YellowFox Portal weiterhin zu gewährleisten.“

Dass bei einem Nein die Kernfunktionen einer Telematik nicht mehr gegeben sind, weiß auch Oliver Kraemer, beim Telematikanbieter TIS für Vertrieb und Projektmanagement zuständig. Sein Fazit lautet: „Dem Unternehmer bleibt momentan wohl nichts anderes übrig, als dafür zu sorgen, dass der Fahrer am Gerät der Weitergabe zustimmt.“ Sein Unternehmen rate daher Kunden, von Juristen prüfen zu lassen, wie entsprechende Klauseln im Arbeitsvertrag oder einer gesonderten Betriebsanweisung verankert werden können. „Die Weiterleitung dieser Daten ist schließlich notwendig, damit der Dis-

„WENN DER FAHRER SAGT, ES GIBT KEINE DATEN, DANN GIBT ES AUCH KEINE DATEN. IHM MUSS DANN ABER AUCH KLAR SEIN, DASS ER DIE TELEMATIK IN GÄNZE NICHT NUTZEN KANN.

Lutz Siegert,
Country Manager Germany, Trimble

ponent gesetzeskonform – also in Hinblick auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer – seine Touren planen kann“, argumentiert der Telematiker.

Tachografen-Experte Olaf Horwarth sieht diese „vermeintlich einfachste Lösung“, dagegen skeptisch: „Viel sinnvoller wäre es, die Fahrer von der Notwendigkeit der Datenübertragung zu überzeugen und eine auf freiwilliger Basis erteilte Einwilligung einzuholen.“ (siehe auch Interview)

Schulungspflicht nachkommen

„Wenn der Fahrer sagt, es gibt keine Daten, dann gibt es auch keine Daten“, konstatiert Lutz Siegert, Country Manager Germany bei Trimble Transport & Logistics. Dem Fahrer müsse dann aber auch klar sein, dass er die Telematik in Gänze nicht nutzen kann: Er könne sich erst gar nicht im Telematiksystem anmelden und damit auch kein Auftragsmanagement nutzen. „Unsere Hauptaufgabe ist nun, die Kunden dafür zu sensibilisieren, dass die Grundvoraussetzung für eine funktionierende Telematik bei der Ersteingabe des Fahrers am Tachografen liegt“, sagt Siegert und verweist auf die

„Zustimmung muss freiwillig erfolgen“

Der zertifizierte Trainer, Berater und Buchautor **Olaf Horwarth** ist offizielles Mitglied im Tachografenforum der EU-Kommission. Mit seiner Firma SBS schult und berät er Fahrer und Unternehmen, die Fahrzeuge über 2,8 Tonnen einsetzen.



SBS

ERGEBEN SICH BEIM NEUEN TACHOGRAFEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM DATENSCHUTZ ÄNDERUNGEN BEI DEN UNTERNEHMERPFLICHTEN?

Sobald Telematik zur Übermittlung von Lenk- und Ruhezeiten, Positionsdaten und anderen personenbezogenen Daten eingesetzt wird, muss der Datenschutz beachtet werden. Dabei kann sich der Unternehmer nicht allein auf die in den intelligenten Tachografen neu implementierte Abfrage der Zustimmung des Fahrers berufen. Der Fahrer muss gemäß DSGVO in jedem Fall über die Möglichkeit der Verarbeitung von personenbezogenen Daten aufgeklärt werden und freiwillig in die Nutzung einwilligen.

WENN DER FAHRER AM GERÄT DER WEITERGABE PERSONENBEZOGENER DATEN NICHT ZUSTIMMT – WIRD EINE WEITERLEITUNG TECHNISCH UNTERBUNDEN?

Laut EU-Verordnung müsste das Gerät dies tun. Die Praxis sieht jedoch etwas anders aus. Die Info-Schnittstelle D8 wird zumindest bei VDO bei Nichtzustimmung des Fahrers zur Datenweitergabe tatsächlich „blockiert“. Die Daten stehen aber trotzdem an der zweiten relevanten Schnittstelle zur Verfügung, dem CAN-Bus, also der Datenkommunikation der Steuergeräte im Fahrzeugnetzwerk. Der im Fahrtschreiber gespeicherte Zustimmungstatus wird sowohl bei VDO und Stoneridge über den CAN ausgegeben. Drittsysteme sollen auf diese Weise prüfen, ob der Fahrer seine Zustimmung zur Weitergabe erteilt hat oder nicht. Bei einem „Nein“ wären die Daten technisch zwar verfügbar, dürfen aber nicht verwendet werden.

EINE TELEMATIK IST DAMIT LAHMGELEGT ...

Ja, so mancher Anbieter von Telematiksystemen dürfte nun mit verärgerten Kunden konfrontiert werden, deren Fahrer der Übermittlung personenbezogener Daten widersprochen haben – plötzlich bekommen sie keine Livedaten zu den Lenk- und Ruhezeiten mehr angezeigt.

WIE IST DIESES DILEMMA ZU LÖSEN?

Die vermeintlich einfachste Lösung ist jedenfalls nicht die beste. Es gibt offenbar Telematikanbieter, die ihren Kunden jetzt raten, ihre Fahrer anzuweisen, bei der entsprechenden Abfrage immer Ja auszuwählen. Dies widerspricht jedoch nicht nur dem Sinn und Zweck der im Fahrtschreiber implementierten Funktionen zur Zustimmung oder Ablehnung der Übermittlung personenbezogener Daten, sondern ist auch mit der DSGVO nicht in Einklang zu bringen. Spätestens, wenn ein Fahrer sich bei der entsprechenden Aufsichtsbehörde für den Datenschutz beschwert, kann dies sehr unangenehme Folgen für den Unternehmer nach sich ziehen. Viel sinnvoller wäre es, die Fahrer von der Notwendigkeit der Datenübertragung zu überzeugen und eine auf freiwilliger Basis erteilte Einwilligung einzuholen.

DAS AUSLESEN DER TACHODATEN PER REMOTE-DOWNLOAD BLEIBT ABER UNPROBLEMATISCH?

Ja, für diese Übertragung gelten die Datenzugriffsrechte der Betriebsart „Unternehmen“, worauf der Zustimmungstatus keinen Einfluss hat. Unternehmen sollten aber aufpassen, dass sie diese Lücke nicht ausreizen, indem sie die Daten der Fahrerkarte per Remote-Download dauerhaft in kurzen Intervallen von wenigen Minuten herunterladen, um die für die Dispo zur Verfügung stehenden Daten zu aktualisieren. mh

Pflicht der Unternehmer, Fahrer entsprechend zu schulen. Die Trimble-Lösungen seien aber „so skalierbar, dass wir die Anforderungen des Datenschutzes in den verschiedensten Interpretationsformen für das Unternehmen umsetzen können“, betont Siegert. Der Telematikanbieter empfehle seinen Kunden im Übrigen schon bei der Einführung einer Telematik,

den hausinternen Datenschutzbeauftragten und gegebenenfalls auch einen Anwalt einzuschalten.

Eines scheint mit Einführung der neuen Tachografen also sicher: Wie sich Datenschutzvorgaben und Unternehmerinteressen unter einen Hut bringen lassen, dürfte Juristen und Datenschützer künftig in noch höherem Maße beschäftigen. mh



Damit das Projekt neues Telematiksystem am Ende nicht in sich zusammenfällt, sind einige Basics zur Risikominimierung zu beachten

Gajus/stock.adobe.com

Risiko bei der Telematik-Auswahl minimieren

Die Anbieterlandschaft ist unübersichtlich und der Funktionsumfang von Telematik-Lösungen variiert erheblich. Eine unüberlegte Auswahl birgt für den Unternehmer daher hohe Risiken und kann im schlimmsten Fall zu einem kostspieligen Problem werden.

DER TELEMATIKMARKT IST unübersichtlich. Neben einer einstelligen Anzahl der Herstellerlösungen buhlt eine kaum zu überblickende, wohl dreistellige Schar von Drittanbietern um die Anwendergunst aus Transport und Logistik. Die Qual der Wahl für einen Unternehmer, der erstmals in Telematik investieren will oder eine neue Lösung für seine Flotte sucht, ist also groß. So mancher lässt sich dabei von Mund-zu-Mund-Propaganda leiten beziehungsweise verlässt sich auf Emp-

fehlungen Dritter. Diese Herangehensweise kann aber auch nach hinten losgehen – denn wenig ist derart von individuellen Prozessen und Systemumgebungen abhängig wie Telematik. Das Risiko, am Ende aufs falsche Pferd gesetzt zu haben, sollte jedem, der vor der Anbieterauswahl steht, bewusst sein. Am Ende die bittere Erkenntnis zu erlangen, etwas gekauft zu haben, das an den Unternehmenszielen vorbeigeht, ist frustrierend genug. Hinzu kommt der Faktor, dass die

Telematik für Fahrer intuitiv zu bedienen sein muss. „Fehler und Probleme erzeugen Frust und behindern, anstatt zu helfen. Im schlimmsten Fall sucht sich der Fahrer dann einfach einen neuen Job“, sagt Christoph Groß, Digitalisierungsberater aus München. Für den Inhaber der Beratung SCC, das steht für Supply Chain Competence Center, ist die richtige Planung und Gestaltung des Auswahlprozesses schon das A & O auf dem Weg zur passenden Telematik-Lösung. Das Aus-

wahlprojekt – soll es zum bestmöglichen Ergebnis führen – sollte daher auch im Umfang nicht unterschätzt werden. „Vom Starter-Workshop, in dem man definiert, was man eigentlich will, bis zum Kick-off-Meeting für die eigentliche Implementierung sollte man vier Monate einplanen“, weiß der Digitalisierungsexperte. Auch wenn es mühsam erscheinen mag, spezifische Ziele möglichst früh zu definieren, der Aufwand lohnt sich. „Wenn ich nicht weiß, was ich will, bekomme ich im Grunde immer nur das, was der Anbieter kann“, betont Groß.

Erste Bedarfsanalyse

Am Anfang des Auswahlprozesses steht daher die erste Bedarfsanalyse. Das Dilemma fängt ja schon damit an, dass die Ziele, die mit einer Telematik-Lösung erreicht werden sollen, je nach Unternehmen höchst unterschiedlich ausfallen. Geht es nur um detaillierte technische Analysen, Fahrstildaten und Echtzeitortung? Mit welchen im Unternehmen eingesetzten Drittsystemen muss die Telematik kompatibel sein? Erwarten bestehende Kunden bestimmte Services, etwa die Angabe der ETA (voraussichtliche Ankunftszeit)? Sollen Neukunden durch den Einsatz neuester Technologie gewonnen werden? Es ist also aus Anwendersicht nicht nur wichtig, sich darüber klar zu werden, was Telematik rein funktional bedeutet, sondern welchen Mehrwert man erzielen will. „Vielleicht ist ein Anbieter dann auch den einen oder anderen Euro mehr wert, weil er diesen Nutzwert nachweislich besser realisieren kann als andere“, sagt Groß.

Prozessanalyse und Lastenheft

Bevor es an die Vorauswahl und Ausschreibung geht, sollte man nicht nur selbst wissen, was man will, sondern es dem Anbieter in spe unmissverständlich mitteilen. Zu den größten Risiken gehören schließlich Missverständnisse. Um dieses Risiko zu minimieren, ist ein Lastenheft obligatorisch, sagt Groß und empfiehlt die Nutzung anpassbarer Vorlagen. Ansonsten bedeute das viel Arbeit und könne durchaus bis zu mehrere Hundert Einzelkriterien enthalten. Hilfreich ist demnach, ein Lastenheft in Form von geschlossenen Fragen zu formulieren. Der Anbieter kann so auf jede Frage, die die Anwendung können soll, nur mit vordefinierten Antworten reagieren, die später automatisiert verglichen werden können. Dazu zählen beispielsweise Ja/Nein-Fra-

gen mit Ergänzungen wie S (im Standard enthalten), A (Anpassung notwendig), P (mit Partnerprodukt abgedeckt) und N (geht nicht wie gefordert). Nicht zuletzt ermöglicht das Lastenheft, die Kontrolle über das Projekt zu behalten. Dies kann sich unter Umständen auch finanziell auszahlen. So zieht die Ausrede eines Anbieters, man habe eine Funktionalität „vergessen“, schlichtweg nicht. „Wenn diese im Lastenheft als im Standard vorhandener Funktionsumfang vereinbart wurde, muss der Anbieter sie ohne weitere Entwicklungskosten umsetzen“, betont Groß.

Vorauswahl und Ausschreibung

Bei der Ausschreibung, an deren Ende möglichst vergleichbare Angebote mit Er-

kennung der Stärken und Schwächen des jeweiligen Anbieters stehen, dürfen neben dem Lastenheft in einem beantwortbaren Format wie etwa Excel eine detaillierte Projektbeschreibung, eine vordefinierte Kostenstruktur und nicht zuletzt der Terminplan nicht fehlen. Wichtiger Teil der Projektbeschreibung ist das Mengengerüst, das heißt, welche Flottengröße, Anzahl von Fahrern/Disponenten oder abgewickelten Touren pro Tag das eigene Unternehmen vorweist. Diese Angaben bilden die Basis für die Kostenkalkulation und Preisgestaltung. Ein weiterer Faktor, der unbedingt schon im Anfangsstadium abgeklärt werden muss, ist die Integrationsfähigkeit der Telematiktösung in Drittsysteme, allen voran das Transport-Management-System (TMS). Wird eine

Regeln zur Risikominimierung

- Definieren Sie eine klare Vorgehensweise und ziehen Sie diese auch strikt durch
- Lernen Sie Ihre eigenen Anforderungen genau kennen, kommunizieren Sie diese über die Projektbeschreibung und das Lastenheft und kontrollieren Sie diese konsequent bis zum Echtbetrieb
- Verlassen Sie sich nicht auf Annahmen, sondern hinterfragen Sie permanent und lassen sich von der Richtigkeit der Aussagen des Anbieters überzeugen
- Halten Sie bis zum Go-Live und danach Kosten, Aufgaben, Termine, Leistungen etc. unter Kontrolle

„WENN ICH NICHT WEISS, WAS ICH WILL,
BEKOMME ICH IM GRUNDE IMMER NUR DAS,
WAS DER ANBIETER KANN.“

Christoph Groß
Geschäftsführer SCC Center



Buchtipps

Das Buch „Digitalisierung in Industrie, Handel und Logistik“ von Digitalisierungsberater Christoph Groß und Dr. Roland Pfennig, Professor für Wirtschaftsinformatik im Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn, beschreibt ausführlich alle Aspekte der Digitalisierung in Industrie, Handel und Logistik – von der Prozessanalyse bis zur Einsatzoptimierung. Der Leitfaden zeigt auf, wie wichtig es dabei ist, sämtliche Funktionen, Daten und Prozesse für die entsprechenden Bereiche abzubilden und deren Relevanz für das eigene Unternehmen zu prüfen. Zahlreiche Beispiele und Expertentipps helfen dem Leser auf dem Weg zum „mündigen“ Softwareanwender.

„LASSEN SIE SICH AUF ENDGERÄTEN UND NICHT NUR AUF POWERPOINT ODER EINER PC-SIMULATION DEMONSTRIEREN, WIE DIE TELEMATIKLÖSUNG FUNKTIONIERT.“

Christoph Groß
Geschäftsführer SCC Center



Digitalisierung in Industrie, Handel und Logistik
Autoren:
Christoph Groß,
Roland Pfennig
Verlag:
Springer Gabler
2., aktualisierte
und erweiterte
Auflage 2019

eine Live-Demonstration gerade im Zusammenhang mit der TMS-Integration sei immens wichtig. „Ähnliches gilt für die Hardware. Lassen Sie sich auf Endgeräten und nicht nur auf Powerpoint oder an einer PC-Simulation demonstrieren, wie das Ganze funktioniert“, sagt der Digitalisierungsberater. Auch von Referenzkunden sollte man sich nicht blenden lassen. „Die Annahme, dass eine Installation beim Mitbewerber als Machbarkeitsnachweis für das eigene Unternehmen ausreicht, ist gefährlich“, weiß Groß. So sei nicht gesagt, dass besagter Logistiker überhaupt noch mit dem System arbeitet und nicht längst mit einem anderem. Vor allem aber könne man gar nicht wissen, wie ein anderes Unternehmen das System nutzt. „Für manche ist der PC eine bessere Schreibmaschine – ähnlich verhält es sich mit der Telematik“, sagt Groß. Vielleicht sollten ursprünglich alle möglichen Daten abgefragt werden, am Ende wurde aber vieles davon nicht genutzt, weil es vielleicht zu kompliziert oder teuer wurde? Man weiß es nicht.

Herausforderung Vergleichbarkeit

Geht es um die abschließende Kür des Anbieters, ist es mit dem detaillierten Vergleich der Lastenhefte und der Einordnung der Eindrücke aus den Workshops freilich nicht getan. Richtig knifflig wird es, wenn es um die Vergleichbarkeit der Kosten für ein Telematiksystem geht. Schon bei der initialen Investition im Jahr eins spielen viele Faktoren rein, die – je nach Bezahlmodell – über Kauf oder Miete der Software sowie Anschaffung und Einbau/Installation von zentral installierter Hardware und Mobilgeräten weit hinausgehen. Das können Kosten

pro Transaktion sein, Wartungsverträge, etwaige Anpassungen, die in Rechnung gestellt werden, und immer wieder gerne die Programmierung von Schnittstellen zu Drittsystemen. Das Thema Mitarbeiterschulung und Beratung sollte genauso wenig außer Acht gelassen werden. Da Unternehmen ein Telematiksystem länger als ein Jahr nutzen, raten Experten wie Groß zur 10-Jahres-Hochrechnung. Hier spielt eine tragende Rolle, ob man sich für einen Kauf der Software oder ein Mietmodell entscheidet, welche Kosten pro Transaktion anfallen und welche Wartungskosten entstehen – etwa wenn Schnittstellen zu Drittsystemen Updates brauchen.

Fairen Interessenausgleich finden

Geht es am Ende darum, den „wasserdichten“ Vertrag mit möglichst geringem Risiko für den Anwender abzuschließen, muss dem Unternehmer bewusst sein: Wie bei allen Verträgen geht es schlichtweg um einen Interessenausgleich zwischen zwei Parteien. Der Kunde dürfte sich eine Lösung wünschen, die alle für ihn notwendigen Funktionen mitbringt, die zu einem fixen Termin und möglichst ohne jegliche Beeinträchtigung des betrieblichen Ablaufs implementiert wird – und das alles zu einer fest vereinbarten Vergütung mit langfristiger Investitionssicherheit. „Ein Softwarehaus dagegen möchte in der Regel möglichst schnell Standardlösungen inklusive Wartungsverträgen liefern und so wenig wie möglich anpassen, um den Wartungsaufwand im Rahmen zu halten“, sagt Groß. Ein guter Vertrag finde zwischen diesen Interessen einen angemessenen Ausgleich. *mh*

Standardintegration zu Anbieter X zum Festpreis geboten oder ist eine „Zwangsheirat“ von Systemen nötig? Werden neue TMS-Funktionen in die Telematik migriert und umgekehrt?

Kein Schönheitswettbewerb

„Kommen Sie mal vorbei und zeigen Sie Ihre Lösung“ ist eine Herangehensweise, die beim näheren Kennenlernen von Telematikanbietern selten fruchtbar ist. Spätestens für die Workshops mit den potenziellen Kandidaten ist die Aufstellung eines Use Cases hilfreich. Da Telematik als Stand-alone-Lösung als mehr oder weniger sinnfrei gilt, sollte man sich die Zeit für eine beispielhafte Tourenaufstellung nehmen, in der jeder individuelle Prozess zwischen Fahrer und Disposition Schritt für Schritt abgebildet wird. „Workshops sind keine Schönheitswettbewerbe. Der Anbieter sollte sich mit Ihren Beispielprozessen befassen und nicht das präsentieren, was er selbst an seiner Lösung toll findet“, merkt Groß an. Die Aussage, es gebe eine Standardschnittstelle zu bestimmten Drittsystemen, reiche bei einer Präsentation übrigens nicht aus,

Zahlen, bitte!

Daimler Trucks hat mit Truck-ID und Truck Wallet zwei Prototypen vorgestellt, die den Lkw fit für automatische Bezahlvorgänge machen sollen. Die Innovation basiert auf der Blockchain-Technologie.

WER IM NEUEN MERCEDES ACTROS mit dem Multimedia-Cockpit Interactive Platz nimmt, kann über das neue, als offene Plattform konzipierte Truck App Portal bereits verschiedene effizienzsteigernde Apps nutzen, seien es hauseigene Telematik- oder Predictive-Maintenance-Tools, ausgewählte Partner-Apps oder auch Eigenentwicklungen von Kunden. Daimler hat in Sachen Nutzfahrzeug-Konnektivität aber noch einiges mehr vor. So arbeitet der Hersteller daran, dass der vernetzte Lkw perspektivisch auch mit anderen Maschinen kommunizieren und dabei rechtsverbindliche Transaktionen durchführen kann. Sprich: Die Stuttgarter wollen dem Lkw das Bezahlen beibringen. Basis dafür ist die sogenannte Truck-ID, mit der sich ein Fahrzeug wie mit einem eingebauten Personalausweis gegenüber anderen Maschinen ausweisen und Vorgänge eindeutig signieren kann. Mit der dazugehörigen Truck Wallet sollen dann automatische Bezahlvorgänge ermöglicht werden. Die Prototypen Truck-ID und Truck Wallet sind als Software-Programme in einem kryptographischen Prozessor verschlüsselt hinterlegt, der wiederum Teil des „Truck Data Center“ ist, dem zentralen Telematik-Steuergerät des neuen Mercedes-Benz Actros.

Transaktion über die Blockchain

Dass so ein automatischer Bezahlvorgang funktioniert, hat Daimler bereits in der Praxis getestet: Gemeinsam mit der Commerzbank und ihrer Forschungs- und Entwicklungseinheit Main Incubator wurde ein automatischer Bezahlvorgang an einer Elektro-Ladesäule durchgeführt. Die elektronische Bezahlmethode der Commerzbank basiert auf Corda, einer Blockchain-Technologie für Transaktionen. Und so funktioniert der Bezahlvorgang: Reales Geld wird in verschlüsselter Form in der Truck Wallet des Lkw-Systems hinterlegt. Nach getätigter Zahlung geht das Geld eindeutig gekennzeichnet



Der Lkw als Datenzentrale: Daimler Trucks treibt die Vernetzung massiv voran und experimentiert auch mit dem Bezahlen per Blockchain

durch die Truck-ID an den Zahlungsempfänger über. Der Empfänger kann das „E-Geld“ dann wieder bei der Commerzbank als Überweisung auf sein Konto einfordern. Die Transaktion wird per Corda über das Internet validiert und gespeichert. Auf diese Weise kann der Lkw-Besitzer nachvollziehen, wenn eines seiner Fahrzeuge bezahlt hat.

Tankkartenbetrug unterbinden

Laut Helge Königs, Projektleiter Truck Wallet bei Daimler Trucks, markieren Truck-ID und Truck Wallet einen „technologischen Meilenstein“. Fahrer könnten sich dadurch stärker auf ihre eigentliche Aufgabe konzentrieren und Transportunternehmen den Administrationsaufwand

reduzieren und gleichzeitig von sichereren Prozessen profitieren. „So ist beispielsweise der gängige Tankkartenbetrug durch Kriminelle, der bislang durch das Kopieren von Tankkarten und das Auspähen von PIN-Nummern erfolgt, in dieser Form praktisch nicht mehr möglich“, betont Königs.

Daimler bringt bereits weitere Anwendungsbereiche ins Spiel, bei denen die Prototypen irgendwann zum Einsatz kommen könnten. Dazu zählt der Konzern unter anderem die Abwicklung der Lkw-Maut, die Digitalisierung von Frachtpapieren, die Steuerung und Abrechnung von Subunternehmen sowie die Abwicklung von Fahrzeug-Leasing und kurzfristigen Nutzungsverträgen. mh

VERKEHRSRUNDSCHAU-SNAPS

lösen Ihre Probleme!



Bestell-Nr. 26140



Bestell-Nr. 26141



Bestell-Nr. 26145



Bestell-Nr. 26148



Bestell-Nr. 26149



Bestell-Nr. 26150

- ✓ Fundiertes Kompaktwissen
 - ✓ Viele Praxistipps und Checklisten
 - ✓ Direkte Umsetzungsmöglichkeiten
 - ✓ Mit Zeitangaben zur Lesedauer
- Auch als eBook erhältlich

Softcover, 10,2 x 18,3 cm, 128-144 Seiten

Mehr Informationen und alle Snaps unter:
<http://www.heinrich-vogel-shop.de/VR-Snap.html>

PREISSTAFFEL*

Menge	ab 1	ab 5	ab 10	ab 25
ohne MwSt.	18,90 €	17,01 €	14,18 €	13,79 €
inkl. MwSt.	20,22 €	18,20 €	15,17 €	14,76 €

*Bei Versandprodukten zzgl. Versandkosten.

Jetzt gleich bestellen!

Service-Telefon: 089 / 20 30 43 – 1600

Bestell-Fax: 089 / 20 30 43 – 2100

eMail: vertriebsservice@springer.com

Sammeln Sie noch oder verarbeiten Sie schon?

Ein Weg aus der Datenflut! Mit DataLinc Entscheidungsprozesse vereinfachen.

„DATA ON THE MOVE“ Viele Neuerungen des technologischen Fortschritts (z. B. Internet of Things) haben Einzug in unseren Alltag gehalten, unterstützen bei den täglichen Dingen des Lebens und Arbeitens. Die Kehrseite: Datenüberfrachtung und Informationsüberflutung als direkte Konsequenz einer vernetzten, digitalisierten Welt. Diese Auswirkungen spüren auch Spediteure, Logistikdienstleister oder Verlager täglich durch immer komplexer werdende Arbeitsabläufe und IT-Strukturen. Eine besondere Herausforderung: Integration aller Datenlieferanten (3rd Party), Aufbereitung und logische Zusammenführung sowie Darstellung der Informationen in einer einzigen Plattform.

Strukturwandel

Als einer der führenden Anbieter von Flottenmanagement-Lösungen verfügt Astrata sowohl über profunde Erfahrungen rund um Nutzfahrzeug-Technologien als auch über tiefgreifendes Wissen hinsichtlich der spezifischen Anforderungen in der Transport- und Logistiksparte. Astrata hat frühzeitig erkannt, dass zukünftig die Unterstützung von Transport- und Logistikprozessen auf Software-orientierten Lösungen basiert unter Einsatz von unabhängigen und flexiblen Anwendungen.

Vernetzen, Integrieren, Vereinfachen

Mit DataLinc, einem Eckpfeiler der „offenen Telematikplattform“, setzt Astrata konsequent die Strategie um, mit intelligenter Vernetzung mobilitätsbezogener Daten aus unterschiedlichen Quellen eine verbesserte Entscheidungsgrundlage für Spediteure, Logistikdienstleister, Verlager oder OEMs zu schaffen.

Wie funktioniert es? DataLinc zielt darauf ab, den Überwachungsaufwand für Datenschnittstellen zu minimieren. Das bedeutet: DataLinc führt die unterschiedlichen Dateninseln auf einer Plattform zusammen. Vorteil: Es werden jeweils nur Informationen integriert bzw. visualisiert,



Zusammengefasst

- DataLinc: intelligente Vernetzung mobilitätsbezogener Daten aus unterschiedlichen Quellen
- Integration > 100 Flottenmanagement-Systeme für Track & Trace
- Dashboards & Reports: prägnant und übersichtlich
- „Quality of Service“: KPIs entlang der Transportkette

die für die unternehmensspezifischen Abläufe relevant sind.

Alle Daten auf einen Blick: Echtzeit & Prognose

Echtzeit-Informationen von der eigenen Flotte, Subunternehmern oder dem Zustand der Ware. Mithilfe der Astrata Webplattform ist eine lückenlose Terminüberwachung möglich, die bereits beginnt,

bevor das Transportgut den Hof verlassen hat. Wie funktioniert es? Das System erkennt die aktuelle Fahrzeugposition, kennt die Zielkoordinaten und berechnet, unter Berücksichtigung von beispielsweise Verkehrsinformationen, die geschätzte Ankunftszeit. Alarmmeldungen zeigen frühzeitig Planabweichungen an. Vorteil: Dieser Service erfordert keine zusätzliche Hardware-Installation.

Fuhrpark-Analyse

Noch schlauer und gewohnt rechtssicher

Die neue Version der Flottenmanagement-Software VDO TIS-Web von Continental bietet Flottenmanagern neue Analysemöglichkeiten – und ist fit für den intelligenten Tachographen.



Mit der neuen Version VDO TIS-Web DMM 5.0 erfüllen Flottenmanager die gesetzlichen Speicher- und Archivierungspflichten auch beim intelligenten digitalen Tachographen



Im neuen Dashboard erhalten Nutzer auf einen Blick alle wichtigen Informationen



Mit zahlreichen Statistiken und Berichten wird VDO TIS-Web Flottenmanagern in Zukunft detaillierte Analysen ermöglichen

„RECHTSSICHERHEIT FÜR UNSERE Kunden, eine intuitive Nutzeroberfläche, egal, auf welchem Gerät, und mehr Flottenmanagement-Funktionen, damit auch die kleinen und mittelgroßen Flotten ohne große Einstiegshürden von den Vorteilen einer Fuhrpark-Analyse profitieren können.“ Marcello Lucarelli, Leiter des Geschäftssegments Tachographs, Telematics and Services bei Continental, bringt auf den Punkt, was Flottenmanagement mit TIS-Web DMM 5.0 ausmacht.

Die neue Software-Generation wurde aufgrund der geänderten Verschlüsselungstechnik im intelligenten Tachographen erforderlich: Wer den Kerndienst Data Management (DMM) von TIS-Web nutzt, um die Fahrer- und Fahrzeugdaten gesetzeskonform auszulesen, zu archivieren und zu speichern, sollte möglichst bald von der Version DMM 4.9. auf die Version DMM 5.0 umstellen, sobald ein Fahrzeug mit dem DTCO 4.0 an Bord zur Flotte gehört. Neben diesen notwendigen Updates hat Continental aber

noch weit mehr Neuerungen umgesetzt, die Flottenmanagern das Leben leichter machen.

Optimale Koordination der Flotte

Mithilfe zahlreicher übersichtlich aufbereiteter Daten zu Fahrern, Fahrzeugen, Fahrweisen und Tachographen verwalten Flottenmanager ihre Flotte noch leichter und effizienter. Sie sehen Fahrzeuge und Fahrer, Lenk- und Ruhezeiten sowie Verstöße auf einen Blick. Auch die verbleibende Restlenkzeit der Fahrer wird ausgewiesen. Praktisch sind die Erinnerungsfunktionen zu Download-Fälligkeit, Kartenablaufdaten, Führerscheinüberprüfungen, Wartungs- oder Kalibrierungsterminen sowie die grafisch aufbereitete und interaktive Aktivitätsübersicht zu Fahrer und Fahrzeug. Auch wenn Strafen wegen Verstößen drohen, warnt das System.

Die Entwickler planen bereits weiter: Mit den kommenden Updates werden sie Stück für Stück einen am Ende umfang-

reichen Analysebereich zu TIS-Web DMM hinzufügen – mit großer Statistik und Berichtsauswahl, beispielsweise zu Geschwindigkeiten oder Drehzahlprofilen.

Übersichtlich und intuitiv: das neue Dashboard

Komplett erneuert wurde auch die Benutzeroberfläche. Flottenmanager erhalten im Dashboard auf einen Blick alle für ihre Arbeit wichtigen Informationen und können es ihren eigenen Bedürfnissen entsprechend konfigurieren. Die bessere Übersicht und die verständlicheren Anzeigen erleichtern die tägliche Arbeit, ebenso wie die schnelleren Ladezeiten gegenüber der Vorgängerversion. Dank responsivem Design können Flottenmanager TIS-Web auf dem Desktop, dem Tablet oder dem Smartphone nutzen.

Die Software ist im Fachhandel oder bei Continental erhältlich.

Weitere Informationen gibt es unter: <https://www.fleet.vdo.de/>

Innovative Software ist ein starker Wettbewerbsfaktor in der Transport- und Lieferbranche



Unsplash

DAKO GmbH

Wie Telematiksysteme die Wettbewerbsfähigkeit stärken

Optimierte Transportprozesse sind die Voraussetzung, um knappe Ressourcen gezielt einzusetzen und neue Kundenanforderungen zu erfüllen. **Intelligente Softwarelösungen** der DAKO GmbH leisten dabei wertvolle Unterstützung.

DIE INDUSTRIE 4.0 erhöht die Ansprüche an die Transport- und Lieferbranche spürbar und nachhaltig. Um in einem solchen Markt erfolgreich zu agieren, stehen Transport- und Lieferunternehmen immer häufiger vor der Herausforderung, ihre Prozesse zu optimieren, ihre Leistungen zu erweitern und Kooperationen einzugehen. Der damit verbundene Veränderungsdruck verlangt nicht nur höchste Flexibilität, sondern auch die Entwicklung und Erweiterung der eigenen IT-Landschaft.

Um Transportunternehmen durchgängig bei diesem Wandel zu unterstützen, entwickelt die DAKO GmbH aus Jena Softwarelösungen, die sich gezielt auf die aktuellen Herausforderungen fokussieren.

Effizienz im Tagesgeschäft erhöhen

Wer täglich Tourenpläne, Auftragskoordination und Fuhrparkmanagement jongliert, kennt die Kluft zwischen Flexibilität und Rentabilität nur zu gut. Um Transportkosten zu senken und gleichzeitig flexibel zu bleiben, sollten Informationen

rechtzeitig die richtigen Stellen im Unternehmen erreichen und einzelne Prozesse automatisiert werden.

DAKO unterstützt ihre Kunden bei diesen täglichen Herausforderungen, unter anderem mit der automatischen (Um-)Planung von Touren, einem Kommunikationscenter oder dem Auftragsmanagement im Telematiksystem TachoWeb. Apps für Fahrer und Disponenten stellen sicher, dass Kommunikationswege direkt und nachvollziehbar gestaltet werden.

Aufwand für die Einhaltung von Gesetzen reduzieren

Gesetzesbestimmungen im Transport sind aufwendig einzuhalten und können bei Übertretungen teuer werden. Plattformen wie TachoWeb helfen Fahrern und Dispo bei der Einhaltung der Sozialvorschriften und verarbeiten die anfallende Datenflut nach aktuellstem Stand der Gesetzgebung. Auch zeitraubende Prozesse wie die regelmäßige Führerscheinprüfung können mit der App DAKO drive gesetzes-sicher umgesetzt werden.

Eigene Servicelandschaft erweitern

Services entwickeln sich immer mehr zum (kauf-)entscheidenden Kriterium. An erster Stelle steht dabei die verlässliche Kommunikation auf dem Wunschzettel vieler Auftraggeber, aber auch digitale Nachweise gewinnen stark an Bedeutung. Mit der Ankunfts-kontrolle und der Sendungsverfolgung für Auftraggeber im TachoWeb sind alle Stellen über den Lieferzeitpunkt genau im Bilde, und das schon Stunden zuvor. Digitale Nachweise wie das GDP-Protokoll können auch direkt übertragen werden.

Sicherheit erhöhen

Tankdiebstähle oder das Entwenden von Fahrzeug oder Trailer treiben Kosten in die Höhe und schaden dem Image. Mit Geofencing oder Truck- und Trailertelematik lassen sich Diebstähle schnell erkennen, sodass sich die Chance auf Aufklärung deutlich erhöht. Telematiksysteme wie Tacho Web bieten somit Unternehmen viele Möglichkeiten, wettbewerbsfähig zu bleiben und nachhaltig zu wirtschaften.

Lenk- und Ruhezeiten

Live-Ansicht der Restlenkzeit unter Einbeziehung der Tages-, Wochen- und Doppelwochenregelung



Zahlreiche Statistiken

Laufzeit, Geschwindigkeit, Fahrstilanalyse, Fahrtenbuch, Betriebsstunden u.v.m.

Arbeitszeiterfassung

inkl. Anbindungsmöglichkeit an optionale Zeiterfassungssysteme, archivierbar



Kommunikation

E-Mail, Instant Messaging, SMS, Telefonie



Objekterkennung

Trailer-/Containererkennung durch einfache Anbringung eines BLE-Tags



LKW-Navigation

ökonomische Route unter Einbezug von Größe, Gewicht, Ladung des Fahrzeugs



Auftragsmanagement

mit Zielübergabe an Navigation



Weltweite Live-Ortung

selbst im Ausland mit kurzem Intervall



Eins für alles

Ein System, das alle Funktionen — von Navigation über den Abgriff des digitalen Tachographen bis hin zum automatisch geführten Fahrtenbuch — in einem Gerät vereint. Ganz ohne Abstriche — Das ist das GPSauge IN1 v.2.

SEIT NUNMEHR ÜBER 20 Jahren befasst sich die GPSoverIP ausschließlich mit der Telematik. Schon sehr früh hat man erkannt, dass man mit herkömmlichen Übertragungswegen und dem Zusammenwürfeln von

Hardware unterschiedlicher Hersteller keine zufriedenstellende Lösung anbieten kann. Deshalb investierte das Unternehmen seine Energie in die Entwicklung innovativer Technologien und fortschritt-

licher Hardware, die über viele Jahre zuverlässig arbeitet. Zum Ziel machte man sich ein System, welches stets auf dem neuesten Stand ist und darüber hinaus kontinuierlich in seinem Funktionsumfang



Remote Download Tacho

vollautomatische EU-konforme Fernauslese der .DDD Dateien inkl. Archivierung



**FMS
CAN**

FMS-/CAN Bus Live Ansicht

für Fahrzeugtelemetriedaten, z.B. Tankfüllstand, Verbrauch, Rollen, Nutzung Nebenantrieb etc.

Reifendruckkontrolle

z.B: per Anbindung an das ContiPressureCheck-System



Führerscheinkontrolle

elektronische Führerscheinkontrolle

Spesenabrechnung

(unter Berücksichtigung der länderspezifischen Regelsätze)



NFC, USB, Bluetooth

integrierte Übertragungsmöglichkeiten

Info

Die ganzheitlichen Telematiklösungen wurden u.a. mit dem Deutschen Telematik Preis 2018 ausgezeichnet. Dabei konnte sich die GPSoverIP in allen Kategorien der nachrüstbaren LKW-Telematik gegen die Mitstreiter durchsetzen und den ersten Platz belegen:

1. Platz in der Kategorie:
Nachrüst-LKW-Telematik für Komplett-/Teilladung

1. Platz in der Kategorie:
Nachrüst-LKW-Telematik für Stückguttransporte

1. Platz in der Kategorie:
Nachrüst-LKW-Telematik für Tank- und Silotransporte

1. Platz in der Kategorie:
Telematik für Entsorgungsfahrzeuge

GPSoverIP GmbH
Hauptbahnhofstraße 2
97424 Schweinfurt
Tel. +49 9721 79 69 73 30
info@GPSoverIP.de
www.GPSauge.de



Besuchen Sie jetzt unsere Landingpage! Und erleben Sie alle Features unserer Telematiklösung.

erweitert wird. Das Ergebnis ist das GPSauge IN1 v.2: Das einzige Telematiksystem auf dem Markt, das alle Funktionen in sich vereint – ohne Kompromisse.

Kompromisslos kompatibel

Kunden mit komplexen und stets wachsenden Anforderungen vertrauen der GPSoverIP GmbH. Die kompromisslose Integrationsmöglichkeit in bestehende Fuhrparks und Software-Systeme stellt ein Alleinstellungsmerkmal der GPSauge-Technik im Telematikmarkt dar. Bereits

mehr als 1300 Fahrzeug-Modelle von über 150 Herstellern sind mit der Telematiklösung der GPSoverIP kompatibel. Fahrzeuge, Maschinen und Sonderaufbauten, die bisher nicht abgebildet werden konnten, sind aufgrund langjähriger Entwicklungen der GPSoverIP nun ins System integrierbar.

Mit der dazugehörigen Flottenmanagement-Software GPS-Explorer wissen Sie immer, wo sich Ihre Fahrzeuge befinden, können Fahrten organisieren und verwalten, Leerfahrten auf ein Minimum

reduzieren und so die Effizienz der Flotte maximieren. Folglich sinkt neben den Betriebskosten des Fuhrparks auch der Aufwand für Disposition und Administration. Der GPS-Explorer vermittelt dem Nutzer nicht nur den Überblick über seinen Fuhrpark, er enthält auch eine ganze Reihe von Werkzeugen, welche seine tägliche Arbeit deutlich erleichtern und beschleunigen. Ob Auftragsmanagement, Routenplanung oder die Spesenabrechnung – die Effizienz der Prozesse ist entscheidend.

TC Trailer Gateway PRO:

Einfach eingebaut – einmalig multifunktional

Der führende Telematikpartner Europas **idem telematics** setzt mit offenem Soft- und Hardwarekonzept neue Standards.

SPEDITIONEN WOLLEN VOR allem eins: so effizient wie möglich arbeiten. Telematik kann sie dabei flexibel, unkompliziert und praxisnah unterstützen. Idem telematics bietet ein offenes Soft- und Hardwarekonzept, das bei allen Anforderungen des Transportalltags überzeugt und die Akteure der Branche in ihren Zielen optimal unterstützt. TC Trailer Gateway PRO heißt die neue Telematik-Hardware des Spezialisten aus der BPW Gruppe. Damit vereinfacht idem telematics die Installation und Wartung von Telematik-Hardware im

Trailer radikal: TC Trailer Gateway PRO integriert zentrale Funktionen und kommuniziert gleichzeitig über fünf verschiedene drahtlose Standards. Das Gerät ist einfach zu verbauen und ermöglicht schnellere Nachrüstung sowie schnelleren Service. Gleichzeitig bleibt es offen für zukünftige Anwendungen.

Daten ohne Umweg funken

Es gibt praktisch keine relevante Schnittstelle, die TC Trailer Gateway PRO nicht unterstützt. Daten werden erstmals ohne

Umwege über das Mobilfunknetz und diverse Server direkt ins Fahrerhaus gefunkt, Signale von Tür, Kühlaggregat und Reifen in beide Richtungen drahtlos und ohne zwischengeschaltete Geräte verarbeitet und gesteuert. Werkstätten können zudem die Konfiguration, Diagnose und Systemprüfung per Smartphone-App durchführen.

Unabhängige All-in-One-Plattform

Alle Informationen von Fahrzeugen, Fahrern und Fracht laufen in der Software-Plattform cargofleet 3 zusammen. Diese systemoffene, von Fahrzeugherstellern unabhängige All-in-One-Plattform für Truck, Trailer, Van und Wechselbrücken bietet umfassende Transparenz im Transportprozess: Informationen vom Transportauftrag über Fahrbetrieb und Fahrverhalten bis zur Fracht werden bedarfs- und zielgruppengerecht aufbereitet, grafisch dargestellt und exportiert. Flottenbetreiber und Versender gewinnen durch das Plus an Echtzeit-Informationen entscheidende Wettbewerbsvorteile.



idem telematics vereinfacht Trailer-Telematik radikal: Neues Gateway PRO integriert Funktionen, Schnittstellen und Funkstandards

Führend in Europa

Idem telematics ist mit 65.000 Einheiten für den Trailer im Markt führender Telematikpartner Europas. Das Unternehmen unterstützt Speditionen, Flottenbetreiber und Verlager dabei, Daten für ihr Kerngeschäft intelligent zu nutzen und damit ihre Profitabilität, Kundenzufriedenheit und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Die Produkte sind äußerst flexibel: Sie arbeiten unabhängig, flotten- sowie herstellerübergreifend und sind für jede Unternehmensgröße und jedes Geschäftsmodell anpassbar.

Kompatible, sichere Daten für Zugmaschine und Trailer

Transportunternehmer können nicht rund um die Uhr bei ihrem Trailer sein. Deshalb hat Krone ein Telematiksystem entwickelt, das trotz räumlicher Entfernung Nähe, Sicherheit und Übersicht schafft.



Krone

Dank Krone Telematics Smart Scan wissen Disponenten exakt, wie viel Laderaum noch frei ist

DAS TELEMATIKSYSTEM KRONE Telematics informiert den Frachtführer online und in Echtzeit über die Position, den Zustand, die geschätzte Ankunftszeit und die Temperaturen seines Transports. Krone Telematics basiert auf einer Lösung, die von Herstellern unabhängig ist. Entsprechend integriert die Telematikplattform von Krone die Telematiksysteme der Hersteller über ein Webportal. Das Portal vereint die Insellösungen zu einer All-in-One-Lösung. Der Anwender greift unabhängig von Fahrzeugtyp, Fahrzeughersteller oder Hardware über seine nutzerspezifische Berechtigung auf die bereitgestellten Daten zu.

In der Vergangenheit waren Zugmaschine und Trailer datentechnisch getrennt und liefen über zwei Systeme. Nun vereint Krone Telematics dank neu geschaffener Schnittstellen alle Informationen. Disponent und Frachtführer überblicken das

komplette Fahrzeug und sind berechtigt, diese Daten abzufragen. Das erleichtert ihren Arbeitsalltag und spart vor allem auch Kosten und Zeit.

Das neue Krone Telematics erstellt automatisch Reports und versendet sie zu den gewünschten Zeiten an vorher definierte Nutzer. Diese Reports geben dem Nutzer genau die Informationen, die er benötigt, um seine Flotte zu überblicken: jeden Trailer auf jeder Strecke zu jeder Zeit.



Krone

Einfache Abläufe dank Smart Collect

Neue Funktionen

Smart Collect – im Dialog per WLAN

Mit Krone Telematics Smart Collect kommunizieren Verlager, Fahrer und Disponenten über WLAN – das vereinfacht die Abläufe entscheidend. Wichtige Begleiddokumente wie Frachtpapiere, Zertifikate, Wartungsdokumente und Informationen liegen digital vor und sind nach Authentifizierung jederzeit verfügbar.

Krone Telematics Smart Scan überwacht den Laderaum

Mit Krone Smart Scan, der Überwachung des Laderaums, nutzt der Frachtführer Ladekapazitäten intelligenter. Mit Krone Smart Scan wissen Disponenten schnell und zuverlässig, wie viel Laderaum auf dem Fahrzeug exakt frei ist und wo. Per Kamera scannt das System in Echtzeit Ladegut mit Höhen-, Längen- und Tiefenmaßen und ermittelt die freie Ladekapazität.

Krone Telematics Türverschlusssystem Door Protect für sicheren Transport

Krone Telematics Door Protect ist ein Türverschlusssystem, das telematisch gesteuert ist. Das Türverschlusssystem von Krone schützt hochwertige Güter wie Tabakwaren, Pharma- und Elektronikartikel, es verriegelt und überwacht den Status der Hecktüren und ihrer Sicherheitsbauteile. Es verhindert, dass Unbefugte beim Transport die Hecktüren öffnen. Alarme und Auffälligkeiten meldet das System an den Disponenten oder eine überwachende Sicherheitszentrale. Nur die Zentrale, Fahrer und Disponenten öffnen die Tür durch gemeinsames Quittieren. Krone Telematics Door Protect entspricht als Teilkomponente den Anforderungen der TAPA (Transport Asset Protection Association). Die Krone Telematics APP Features sind über den Apple App Store und im Google Play Store erhältlich.



Unterbrechungsfreier Datenfluss trotz des Einsatzes unterschiedlicher IT-Systeme: Dank der Lösung der LOGENIOS eG haben die kooperierenden Speditionen des Konsortiums LMR jederzeit Zugriff auf Echtzeit-Statusmeldungen aller Touren für den Getränkehersteller Gerolsteiner Brunnen

Optimierter Datenfluss für das „Wasser mit Stern“

LOGENIOS eG realisiert unterbrechungsfreien Datenfluss zwischen Versender, Spedition und Empfänger und sorgt so für eine reibungslose Zusammenarbeit und optimale Prozessabläufe entlang der kompletten Lieferkette.

GEMEINSAM BILDEN SIE das Konsortium LMR: Die Speditions- und Handelsgesellschaft Ludwig mbH aus Dreis-Brück, die Spedition Müller GmbH aus Mehren und die Kurt Rothschild GmbH & Co KG aus Ulmen. Sie garantieren die zuverlässige Auslieferung der Produkte der Gerolsteiner Brunnen GmbH & Co. KG aus der Vulkan-eifel. Nach der Umstrukturierung der Logistik des Produzenten übernahm das Konsortium neben zwei anderen Partnern den Großteil des täglichen Versand-

volumens. Der Einsatz unterschiedlicher Transport-Management-Systeme (TMS) sowie die zusätzliche Beauftragung von Subunternehmen erschwerten bisher den Datenfluss zwischen Versender, Spediteur und Empfänger. Dank der systemübergreifenden Lösung der LOGENIOS eG haben alle Beteiligten jetzt zu jeder Zeit Zugriff auf Echtzeit-Statusinformationen zu allen Touren.

„Es gibt eine Vielzahl an hocheffizienten IT-Lösungen für die digitale Erfassung,

Dokumentation und Archivierung von Daten. Aufgrund fehlender Schnittstellen zwischen den TMS unterschiedlicher Hersteller werden die Daten bisher aber nicht durchgehend übertragen“, erklärt Günter Englert, mit Wolfram Grohse Vorstand der LOGENIOS eG. „Als Genossenschaft namhafter Anbieter aus dem Logistik- und Softwareumfeld realisieren wir diese Schnittstellen und schaffen so eine gemeinsame systemübergreifende Lösung für einen unterbrechungsfreien



Konsortium LMR

Datenfluss entlang der gesamten Lieferkette. Ziel unserer Kooperation ist es, die Digitalisierung in der Transportbranche aktiv mitzugestalten.“

Konsortium LMR liefert für Getränkehersteller Gerolsteiner aus

Als Anbieter von Deutschlands gefragtestem Mineralwasser beliefert Gerolsteiner Brunnen, die Marke mit dem Stern, seit mehr als 130 Jahren Kunden in ganz Deutschland und vielen anderen Ländern und arbeitet hierfür eng mit Getränkefachspeditionen zusammen. Für die bestmögliche Anbindung hat LMR eigens ein Dispositions- und Abfertigungsbüro auf dem Betriebsgelände eingerichtet. Schwerpunkt ist der Getränkefachhandel im Rundlaufeinsatz, dazu kommt ein hoher Anteil an Einwegladungen im Lebensmitteleinzelhandel mit entsprechenden Zeitfenstervorgaben. LMR hält mehr als 60 Prozent des ausgehenden Zustellvolumens und unterstützt täglich bei der Neuglasbeschaffung. Gerolsteiner Brunnen übermittelt tagesaktuell die Lieferdaten per Schnittstelle an LMR. Die Daten werden durch das Inhousesystem von LMR verifiziert und zur Disposition überstellt. Rund

80 Ladungen täglich werden durch den eigenen Fuhrpark des Konsortiums oder durch fest eingebundene Transportunternehmen übernommen und zugestellt. Für die pünktliche und qualitativ hochwertige Belieferung hat das Konsortium zur Nachverfolgung und Dokumentation der vereinbarten Liefertermine inklusive digitalen Ankunfts- und Abfahrtszeitstempels mit LOGENIOS eine transparente Lösung geschaffen, die allen Transportbeteiligten zur Verfügung steht und monatlich als Report an den Kunden geht. Auch auf Liefertermin- oder Mengenänderungen in den Aufträgen sowie Ladungsüberhang zur freien Vergabe kann so zeitnah reagiert werden.

Generische Schnittstellen verknüpfen die vorhandenen Systeme

Bei der Vielzahl an Frachtführern mit verschieden großen Fuhrparks nutzen die einzelnen am Konsortium LMR beteiligten Speditionen unterschiedliche Telematik und TMS. Einige Subunternehmer haben gar keine IT-Lösung. Ein systemübergreifender Datenfluss war bisher nicht möglich. Mit LOGENIOS hat sich das grundlegend geändert. „Mittels generi-

scher Schnittstellen zwischen den einzelnen Systemen gewährleistet unsere Lösung einen unterbrechungsfreien digitalen Datenaustausch“, erklärt Frank Michalk, Leitung Vertrieb LOGENIOS. „Dank der Integration in die bestehende IT-Infrastruktur wird jeder Statuswechsel über dieselben Schnittstellen an alle beteiligten Parteien zurückgemeldet – in Echtzeit.“ Die Mitarbeiter arbeiten mit der ihnen vertrauten Software und müssen keine neuen, zusätzlichen Programme einsetzen. Auch Unternehmen ohne oder mit einem noch nicht angeschlossenen TMS stehen alle Daten auf der LOGENIOS-Plattform zur Verfügung.

Exakt berechenbare Prozessplanung entlang der Lieferkette

Unabhängig von der eingesetzten Telematik berechnet LOGENIOS zu jeder Fracht die ETA-Zeiten: „Über die Statusmeldungen zu den Touren sind alle Disponenten nun permanent über die voraussichtliche wie auch tatsächliche Ankunft aller Lkw an den Be- oder Entladestellen informiert“, erzählt Andreas Heinzmann, Speditionsleiter bei Ludwig. „Somit können wir als Konsortium unseren Kunden nicht nur zuverlässige Speditionsleistungen, sondern auch einen stetigen reibungslosen Informationsfluss garantieren.“

Frank Michalk ergänzt: „Verlader müssen heute nicht nur über die termingerechte Ankunft der Ladung informiert sein, sondern auch über den Ablauf an der Laderampe, um zum Beispiel das Zeitfenster-Management zu optimieren. Unsere Anwender haben im Blick, welche Tour sich gerade wo befindet und wie der aktuelle Auftragsstatus ist. Diese Transparenz macht Prozesse entlang der Lieferkette berechenbar und ermöglicht so eine effektive, bei Abweichungen vom Regelfall auch spontane Steuerung der Vorgänge.“

Andreas Heinzmann sieht die Digitalisierung im Transportwesen durch den Einsatz der LOGENIOS-Lösung enorm vorangetrieben: „Die Plattform bietet uns viel Potenzial zur Optimierung digitaler Prozesse und zur Umstrukturierung hin zu noch effektiveren Abläufen. In Zusammenarbeit mit unseren Softwarepartnern entwickeln sich immer neue Ideen und Konzepte, die vorher nicht auf dem Plan standen. In einem nächsten Schritt werden wir auch anderen Kunden die LOGENIOS-Plattform anbieten.“

www.logenios.com

Schmitz Cargobull TrailerConnect

Der nächste Schritt in der Digitalisierung

Schmitz Cargobull Telematics erweitert sein Telematiksystem TrailerConnect um weitere Funktionen und schafft Schnittstellen zu weiteren Telematiksystemen.

INFORMATIONEN ÜBER DIE LADUNG werden für Verlader immer wichtiger. Sie wollen wissen, wo die Ladung ist und in welchem Zustand sie sich befindet. Die Telematik bietet immer mehr Möglichkeiten, diese Informationen entlang der Logistikkette zu liefern und auch auf die einzelnen Transportschritte Einfluss zu nehmen.

Sicherheit der Ladung

Schmitz Cargobull Telematics optimiert dafür insbesondere das Kühlkettenmanagement. Die Vermeidung des ungeplanten und unbefugten Öffnens der Hecktüren während eines Transportes ist für viele Verlader und Transporteure ein wichtiges Thema. Gleich zwei neue Features unterstützen die Transportunternehmen bei der Überwachung und Dokumentation von Türöffnungen und bieten damit zusätzliche Sicherheit. Mit dem Key Pad TL3 an der Frontseite des Kühlaufliegers bringt Schmitz Cargobull neben dem TrailerConnect Portal 2.0 und der TrailerConnect beSmart App eine dritte Möglichkeit zum Öffnen und Verschießen der Hecktür. Das Key Pad ist direkt über eine LIN-Bus-Verbindung mit der zentralen TrailerConnect Telematikeinheit, der CTU 3, verbunden, die wiederum das Türverschlusssystem steuert. Über die Eingabe einer vierstelligen PIN, welche im TrailerConnect Portal hinterlegt und editierbar ist, lässt sich die Hecktür sicher öffnen und verriegeln. Entsprechende Symbole und LEDs an dem Pad selbst zeigen jederzeit den aktuellen Status der Türverriegelung.

Bei Fahrzeugen mit der Schmitz Cargobull Kältemaschine S.CU ist die Funktion des Key Pads zur Bedienung des Türver-



Das Key Pad TL3 zum Öffnen und Verschießen der Hecktür

schlussystems bereits im Display der Kältemaschine integriert. Das vermeidet zusätzliche Hardware und damit verbundene Kosten.

Eine weitere Funktion des Schmitz Cargobull Türverschlusssystems ist die Steuerung per Geofencing. Erst, wenn das Fahrzeug in einen definierten Bereich einfährt, wird die Tür automatisch entriegelt. Das gilt umgekehrt auch, sobald das Fahrzeug einen bestimmten Bereich verlässt oder die Hecktüren des Trailers eine bestimmte Zeit lang geschlossen sind. Dann verschließt das System automatisch die Tür. Diese vollautomatisierte Funktion schafft maximale Sicherheit der Ladung und ermöglicht eine Türsteuerung jederzeit ohne manuelle Eingriffe am Fahrzeug vor Ort.

Schnittstellen

In vielen Fuhrparks sind mittlerweile mehrere Telematiksysteme im Einsatz.

Damit der Unternehmer trotzdem mit nur einem Portal arbeiten kann, schaffen immer mehr Telematikanbieter Schnittstellen zu anderen Lösungen. So hat Schmitz Cargobull eine umfassende Schnittstelle zum System von idem Telematics geschaffen und kann dadurch jetzt auch viele Informationen von idem Telematics im TrailerConnect Portal 2.0 anzeigen. Dabei handelt es sich um Daten des Kühlgeräts, des EBS-Laufwerks und um Informationen der Sensoren. Der Datenumfang ist dabei von der Ausstattung des Fahrzeugs und der Übermittlungsmöglichkeit durch idem Telematics abhängig.

Für die Integration von Telematikdaten weiterer Anbieter stellt Schmitz Cargobull Telematics zudem eine generische Schnittstelle bereit, über die sämtliche Trailer Telematikdaten in das TrailerConnect Portal 2.0 übertragen und angezeigt werden können.

Produktfamilie TISLOG

Breitestest Produktportfolio

Die Produktfamilie TISLOG ist die innovative und zukunftssichere Lösung für den gesamten Transport- und Logistikmarkt. Sie steuern mit TISLOG Ihren Nah- und Fernverkehr einschließlich Charterfahrzeuge flexibel und dynamisch.



Markus Vinke,
Geschäftsführer
der TIS GmbH

TIS IST MIT TISLOG einer der Marktführer für anspruchsvolle Telematik-Projekte. TIS-Produkte sind in über 50.000 Fahrzeugen in ganz Europa im täglichen Einsatz.

Integration und Vernetzung

Der Enterprise-Bus ermöglicht verteilte Installationen und die Datendrehscheibe die Anbindung externer Systeme. Die TISLOG office Infoports sind Portale, die sich in bestehende Tools einfach integrieren lassen. So wird die Komplexität der IT-Landschaft deutlich reduziert.

Unschätzbarer Wert: über 30 Jahre Erfahrung

Dieses Wissen bringt Speditionen, Transport- und Logistikunternehmen und Verlader entscheidende Vorteile. Bestehenden Prozessen wird die Softwarelösung nicht „aufgedrückt“. Sie werden gemeinsam hinterleuchtet und im Rahmen der Softwareeinführung optimiert.

TISLOG Community – gemeinsames Innovationsmanagement

Wer heute erfolgreich sein will, kommt um Innovationsmanagement und Prozessoptimierung nicht herum. Während in der Vergangenheit Innovation hinter verschlossenen Türen im Unternehmen stattfand, findet schon seit geraumer Zeit ein Umdenken statt. Um diesen Wandel

Bereit für die Herausforderungen von morgen?

TISLOG COMMUNITY
Gemeinsam erfolgreich in die Zukunft

30 Jahre Erfahrung **TIS**

TIS GmbH

zu unterstützen, hat TIS die bereits sehr verbreitete Telematik-Schnittstelle (telematicsinterface.com) vor geraumer Zeit veröffentlicht. TIS-Geschäftsführer Markus Vinke dazu: „Ich betrachte das branchenweite Teilen von Wissen heute als wichtiger denn je, um den steigenden Anforderungen an IT-Projekten besser gerecht zu werden.“

Was einzelne Unternehmen nicht alleine stemmen können, kann gemeinsam erreicht werden. Konfigurationen, Workflows und Weiterentwicklungen stehen der TISLOG Community zur Verfügung. Der Erfolg bestätigt den Geschäftsführer: TISLOG-Anwender gehören zu den innovativsten Playern am europäischen Logistik-Markt.

Stabilität, Performance und Usability

Ein weiterer Vorteil: Der Einsatz von praxisbewährten Workflows bietet die höchstmögliche Stabilität. Der Schwerpunkt der Entwicklungen aus dem Hause

TIS liegt aus gutem Grund immer auf Bedienbarkeit (Usability), aber auch auf Performance und Stabilität. Daher bleiben selbst die komplexesten Workflows intuitiv und flüssig bedienbar – ohne Einschränkung.

Mehrwerte, die nicht jeder bieten kann

Neben der starken Gemeinschaft „TISLOG Community“, dem Enterprise Bus und der Datendrehscheibe finden Sie weitere Alleinstellungsmerkmale auf tislog.de, die das Produkt und die Firma TIS auf dem Markt einzigartig machen.

Kontakt

Investieren Sie mit TIS in eine erfolgreiche Zukunft und vereinbaren Sie jetzt einen kostenlosen Workshop vor Ort:
TIS GmbH
Telefon: 02871-2722-91
E-Mail: sales@tis-gmbh.com





- TachoDownload & Archivierung
- Arbeitszeit- & Tätigkeitserfassung
- Fahrzeugortung
- Führerscheinkontrolle
- Spesenabrechnung
- Auftragsmanagement & Navigation
- Objektmanagement
- Truckrouting & Mautberechnung
- Fahrerbewertung
- Sublizenzmanagement
- CAN / FMS-Daten



**GEWINNER
TELEMATIK AWARD**
2012, 2013, 2015, 2016

Digitales Fuhrparkmanagement:

Skalierbarkeit ist der Schlüssel

Telematik digitalisiert und automatisiert administrative Prozesse im Fuhrparkmanagement und darüber hinaus.

ES GIBT HEUTE zwei Arten des Fuhrparkmanagements: eine, bei der die meisten Prozesse noch händisch erledigt werden und viele Personalstunden binden. Und dann gibt es noch Telematik-gestütztes, digitales Fuhrparkmanagement: Telematiksysteme sind der direkte Draht zwischen Verwaltung, Disposition und Straße. Klassische Aufgaben wie Führerscheinkontrolle oder das Auslesen digitaler Tachographen werden völlig automatisch realisiert. Durch die in Echtzeit über das Funknetz übertragenen Fahrzeugdaten ergeben sich völlig neue Möglichkeiten für Verwaltung und Disposition. Es entstehen Wettbewerbsvorteile, mit denen man heute der Konkurrenz davon- und selbstbewusst in die Zukunft fährt.

TachoComplete:

Ein Kernthema rechtssicher gelöst

Die händische Arbeit, die mit dem konventionellen Auslesen, Auswerten und Archivieren der digitalen Tachographen einhergeht, will sich heute kein Fuhrparkleiter mehr antun. Die mit dem renommierten Telematik Award ausgezeichnete Lösung TachoComplete sorgt für Entlastung und fasst alle mit dem digitalen Tachographen verbundenen Aufgaben in einer einfachen Anwendung zusammen. Fahrerkarten und Fahrtenschreiber werden täglich und somit immer fristgerecht völlig automatisch ausgelesen. Alle Daten werden entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen archiviert. Damit haben Fuhrparkleiter nicht nur eine Sorge weniger: YellowFox macht die

Tachodaten für das Unternehmen produktiv, indem die Disposition und die Personalverwaltung optimal in ihrem Arbeitsalltag unterstützt werden. Mit einem Klick sind die Fahrzeugposition, Lenk- und Ruhezeiten live einzusehen. Verstöße wie Geschwindigkeitsüberschreitungen werden festgehalten, Belehrungsprotokolle automatisch erstellt. TachoComplete automatisiert also jene administrativen Prozesse, die im Unternehmen Ressourcen binden, und unterstützt das operative Geschäft, indem es die Disposition vorausschauender und effizienter gestaltet. Von der Routenplanung über die Fahrerkommunikation bis hin zum Auftragswesen und digitalen Formularen steigen die Leistungsfähigkeit



und Zuverlässigkeit des Fuhrparks gegenüber Auftraggebern.

TachoManagement trifft Zeiterfassung

Mit TachoComplete profitieren Fuhrparkleiter, Disponenten und Fahrer gleichermaßen, weil sie jederzeit über die wichtigsten Daten im Bilde sind. Regelungen wie die Fahrpersonalverordnung EG561/2006 und das Fahrpersonalgesetz EWG 3821/85 werden eingehalten, ohne dass Fuhrparkleiter eingreifen müssen. Arbeitszeiten erfasst TachoComplete gewissermaßen nebenbei. Doch auch die Arbeitszeiten jener Beschäftigten, die nicht am Steuer sitzen, sollen Arbeitgeber gemäß eines jüngsten EuGH-Urteils künftig systematisch aufzeichnen.

Anstatt mehrere Insellösungen für diese verschiedenen Aufgaben im Unternehmen zu nutzen, können diese innerhalb einer cloudbasierten Anwendung realisiert werden. Mit dem YellowTimeManager bietet YellowFox eine nutzerfreundliche Lösung zur mobilen und stationären Arbeitszeiterfassung. Unabhängig vom Standort können Angestellte über das Smartphone sowie an fest installierten Terminals sowohl Arbeitszeit als auch ausgeführte Tätigkeiten verbuchen. Die Eingaben lassen sich darüber hinaus an einzelne Projekte knüpfen. Unternehmer erhalten damit nicht nur eine

unbürokratische Lösung, die eine gesetzeskonforme und nachweisbare Arbeitszeiterfassung bietet. Sie überwachen tagesaktuell den Fortschritt laufender Kostenstellen und greifen gegebenenfalls aktiv ein. Da alle Buchungen mit Zeit- und GPS-Stempel versehen sind, erhöht sich die Nachweisbarkeit erbrachter Leistungen gegenüber Auftraggebern.



Modulare Telematik wächst mit

Von der Positionsverfolgung zu einer ganzheitlichen Telematik, die verschiedene Prozesse im Unternehmen in einer Anwendung erfasst, hat sich YellowFox zu einem führenden Anbieter im DACH-Raum entwickelt, der mit einem flächendeckenden Netzwerk an Vertriebs- und Einbaupartnern nah am Kunden ist. Dank eines modular konzipierten Produktportfolios können individuelle Bedürfnisse perfekt abgebildet werden. Die Skalierbarkeit der Lösungen erlaubt es, mit Unternehmen zu wachsen.

Je nach den Erfordernissen eines Unternehmens können verschiedene Bausteine in einer Online-Anwendung zusammengefasst werden. Das Leistungsspektrum reicht dabei weit über das Fuhrparkmanagement hinaus: Zum Angebot gehören Module zur automatischen Spesenabrechnung, Objektmanagement und Personalverwaltung. Alle Prozesse fließen in einer einzigen, skalierbaren Online-Anwendung zusammen. Eine von Erfolg gekrönte Digitalisierung wichtiger unternehmerischer sowie rechtlich relevanter Prozesse braucht eine leistungsstarke, flexibel mitwachsende Telematik.

Mehr Informationen unter:

www.yellowfox.de

Dr. Dominic Schmiedl, YellowFox GmbH

Ihre Fahrzeugflotte mit digitalen Tachographen

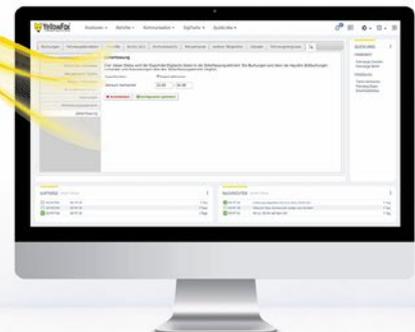
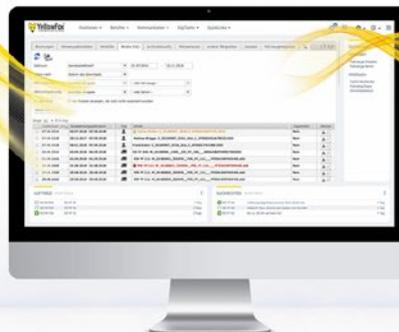


TachoComplete

- Remote Download und Archivierung der Daten aus Fahrerkarte / Massenspeicher

YellowTimeManager

- Zeit- und Tätigkeitsbuchungen aus dem Tachographen sowie aus mobilen und stationären Eingabesystemen fließen automatisch im YellowTimeManager zusammen



Anwender können sich aus verschiedenen Modulen ihr individuelles Lösungspaket zusammenstellen

TrailerConnect®

Effizienter transportieren



Mit TrailerConnect® von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie in Echtzeit die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing, reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung und optimieren dank der Auswertungen Ihr Flotten-Management. www.cargobull.com

SCHMITZ
CARGOBULL



The Trailer Company.