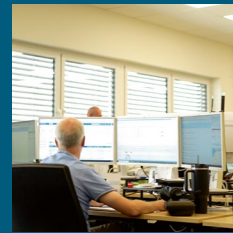




Neue Intelligenz für die Flotte

Trends und Innovationen rund um
Telematik, Logistik-Software und KI



Telematik-Spezial

Themenspezial
VerkehrsRundschau 22 | 2026



Yusufadi/stock.adobe.com (KI-generiert)

KI fährt mit

OB UNTERNEHMEN, DIE ihre Digitalisierungsstrategie erst jetzt angehen, oder Telematik- und TMS-erfahrene Unternehmen, die ihre Logistik-IT ablösen wollen – sie alle haben angesichts unzähliger Lösungen am Markt die Qual der Wahl. Eine gute Gelegenheit, sich über die aktuellen Trends in Telematik und Logistik-IT zu informieren, bot die zurückliegende IAA Transportation.

Auch in Hannover lautete das übergreifende Thema in den softwarelastigen Messehallen: Künstliche Intelligenz (KI). Bereits jedes zweite Unternehmen aus der Logistikbranche gab jüngst in einer Umfrage des Digitalverbands Bitkom an, KI-Technologien bereits einzusetzen. Weitere 22 Prozent planen den Einsatz von KI, 14 Prozent diskutieren ihn. Damit ist KI für 87 Prozent der Logistikunternehmen ein Thema. Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig. Ob Predictive Maintenance für Zugmaschine und Trailer, KI-unterstützte Routenplanung oder nicht zuletzt die wertvolle Unterstützung bei der Auswertung und Aufbereitung der riesigen Datenmengen, die im Flottenalltag täglich anfallen: Digitalisierung heißt in diesen Zeiten längst nicht mehr bloßes Datensammeln, sondern aus diesen Daten die rich-

tigen Entscheidungen abzuleiten. Ein weiterer Trend im Telematikmarkt ist das neue Level, auf dem das Fahrercoaching mittlerweile angekommen ist. Die Vorteile von Videotelematik und KI-Dashcams liegen nahe: Weniger abgelenkte Fahrer und damit weniger Unfälle – und wenn etwas passieren sollte, weniger Stress mit der Versicherung. Während es in den USA oder auch in Großbritannien nicht mehr sonderlich exotisch ist, Video-Intelligence-Lösungen im Fahrerhaus zu verbauen, sieht das hierzulande noch etwas anders aus. Fahrpersonal und Betriebsräte sehen vor allem In-Cab-Kameras oft kritisch. Wer Videotelematik einführen will, muss daher grundlegende Dinge beherzigen: eine datenschutzrechtlich sorgfältige Vorbereitung und eine proaktive und transparente Aufklärung der Mitarbeitenden.

Diese und weitere Trends und Neuigkeiten aus der Welt der Telematik und Logistik-IT lesen Sie in dieser neuen Ausgabe des Telematik-Spezials.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!
Mareike Haus, Redakteurin VerkehrsRundschau

Telematik-Spezial

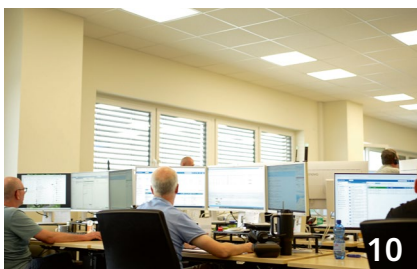
Themenspezial
VerkehrsRundschau 22 | 2026



Webfleet



Krone



LIS

4 Wie digital sind Deutschlands Logistikunternehmen?

Die Digitalisierung in der Logistik ist weit fortgeschritten – KI und Cyberrisiken stellen die Unternehmen aber vor Herausforderungen

6 Videotelematik

Was KI-Dashcams können und was bei der Einführung zu beachten ist

8 Aumovio Germany – VDO

VDO Link: Einstecken. Vernetzen. Losfahren

9 Fahrzeugwerk Bernard Krone

Trailer Health: Wenn Telematik Entscheidungen liefert

10 LIS Leitstellen-Informations-System

Digitalisierung, die sich auszahlt

12 Modulon Webservice

Daten, die Entscheidungen besser machen

13 PTV Logistics

Wenn der E-Lkw selbst vorausdenkt

14 ProLogistik Group

95 Prozent Dispo auf Autopilot

16 Samsara

KI sieht, was Telematik nicht sieht

17 Solvares Logistics

Wirtschaftlichkeit in Echtzeit

18 TIS

Transparenz trifft Praxiserfahrung

19 TransFollow

Digital unterwegs mit eCMR

20 Webfleet Solutions Sales

Predictive Maintenance macht den Unterschied

Impressum:

Verlag: TECVIA Media GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2102
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Mareike Haus

Projektkoordination: Andrea Volz, Manuela Holnsteiner

Layout: Dierk Naumann

Titelfotos: groß: Yusufadi/stock.adobe.com (KI-generiert);

klein (v. l.): Webfleet, LIS, Solvares Logistics

Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit
ausdrücklicher Genehmigung der TECVIA Media 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.



Ning Phatthaporn/stock.adobe.com (generiert mit KI)

Die meisten Logistiker nutzen digitale Technologien – die Implementierung von KI birgt aber noch viele Herausforderungen

Digital, effizient, verwundbar

Digitalisierung und KI sollen die Logistik effizienter und resilienter machen. Doch fehlendes Know-how und wachsende Cyberrisiken stellen Logistiker vor neue Herausforderungen.

DIE WIRTSCHAFT IST auf eine funktionierende Logistik angewiesen – die Lieferketten trotz zahlreicher Störmanöver am Laufen zu halten, wird allerdings immer schwieriger. Von der grundlegenden Herausforderung, in Zeiten von maroder Infrastruktur, permanenter Staugefahr und teurem Kraftstoff Ware pünktlich und vor allem wirtschaftlich von A nach B zu bringen, über Bürokratie und komplexe Regulatorik bis hin zum Fahrer- und Fachkräftemangel – wer hier nicht auf Digitalisierung setzt, hat schnell ein Problem.

Vor diesem Hintergrund sehen denn auch 91 Prozent der Logistikunternehmen die Digitalisierung mehr als Chance denn als Risiko, wie eine repräsentative Befragung im Auftrag des Digitalverbands Bitkom unter 502 Logistik-

unternehmen ab 20 Beschäftigten in Deutschland ergab. Die Studie wurde anlässlich der IAA Transportation 2026 vorgestellt. Demnach kommt so gut wie kein Logistikunternehmen ohne digitale Technologien aus. Dabei liegt aktuell Cloud Computing vorne: 61 Prozent der Logistikunternehmen nutzen Cloud-Lösungen und 54 Prozent IoT-beziehungsweise Sensortechnologien (siehe Grafik rechts). Bereits jedes zweite Unternehmen gibt an, künstliche Intelligenz (KI) einzusetzen. Weitere 22 Prozent planen den Einsatz von KI, 14 Prozent diskutieren ihn. Damit ist KI für 87 Prozent der Logistikunternehmen ein Thema.

KI weckt große Erwartungen

Die Erwartungen der Branche an KI sind hoch: 57 Prozent glauben laut Bitkom-

Studie, dass KI interne Prozesse kostengünstiger abwickeln kann, 55 Prozent sehen in ihr ein Mittel gegen den Fachkräftemangel. Gleichzeitig bleiben Vorbehalte: 58 Prozent meinen, KI werde niemals so gut sein wie eine ausgebildete Logistik-Fachkraft. 30 Prozent halten KI in der Logistik generell für einen Hype, der bald wieder vorübergehe. „KI ist hier, um zu bleiben und wird künftig zum festen Bestandteil von Logistikprozessen, etwa in der Routen- und Bedarfsplanung, aber auch in der Steuerung von Robotern und autonomen Fahrzeugen“, so Bitkom-Vizepräsidentin Tanja Rückert bei der Vorstellung der Studienergebnisse. Mit Lizenzen für KI-Tools sei es aber nicht getan. „Die Beschäftigten müssen KI-Anwendungen auch verstehen und sicher einsetzen kön-

nen“, so Rückert. Genau hier bestehe aber viel Nachholbedarf: 54 Prozent der Unternehmen sagen, ihnen fehle die Expertise, um KI in ihre Logistikprozesse einzubinden. Viele reagieren aber bereits auf diesen Engpass: Insgesamt 73 Prozent der Logistikunternehmen bieten ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern KI-Schulungen an – allerdings tun dies nur acht Prozent für alle Beschäftigten. 31 Prozent schulen einen Großteil, 34 Prozent ausgewählte Beschäftigte. Aber: Ein Viertel (25 Prozent) bietet bislang überhaupt keine KI-Schulungen an.

Cyber Risiken rücken in den Fokus

Die größten Hindernisse für die digitale Transformation der Logistik im Allgemeinen liegen aus Sicht der Unternehmen denn auch bei fehlenden Digitalkompetenzen der Belegschaft: 73 Prozent nennen einen Mangel an Fachkräften beziehungsweise Know-how als größtes Hemmnis. Gleich dahinter folgen Sorgen um die IT- und Datensicherheit (58 Prozent). Dass das Thema Sicherheit immer stärker zur Grundvoraussetzung für stabile Lieferketten wird, wurde auch beim „Zukunftskongress Logistik – 44. Dortmunder Gespräche“ im September ausführlich diskutiert. Während das Thema physische Sabotage von kritischer Infra-

struktur zuletzt massiv an Bedeutung gewonnen hat, ist gerade für Logistiker die Bedrohung durch Cyberangriffe nicht kleiner geworden, ganz im Gegenteil. „Wir sind als Logistiker immer stärkeren Bedrohungen ausgesetzt. Wir werden jeden Tag angegriffen und müssen sehr viel dafür tun, um die Systeme davor zu schützen“, sagte Markus Sandbrink, CIO der Rhenus Group, bei einer Paneldiskussion in Dortmund. Dazu gehörten organisatorische Maßnahmen und Zertifizierungen, aber auch der Einsatz von KI-Tools zur Identifizierung von Angriffen. Vor allem sei da aber der Mensch, laut Sandbrink „Schwachstelle Nummer eins“, den man ständig für die Gefahren sensibilisieren müsse. Rhenus führe daher regelmäßig Phishingtests und Schulungen durch. Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development bei Dachser, sieht die konsequente Fokussierung auf ein starkes Netzwerk als Basis für eine resiliente Logistik: So könne man verkraften, wenn für eine gewisse Zeit ein Standort ausfalle – das große Netzwerk mit zahlreichen Standorten könnte dies auffangen.

In der Intralogistik liege der Schwachpunkt oft in der OT-Welt (Operational Technology). Dies betonte Petra Schlör, als Chief Information Security Officer

beim Intralogistik-Anlagenbauer SSI Schäfer Expertin sowohl für IT als auch OT. „Ein Hacker muss gar nicht ständig neue IT-Security-Lücken suchen, er kann sich in lang vernachlässigten Produktionsumgebungen einfach an vorhandenen Schwachstellen bedienen“, warnte Schlör. Viele Systeme seien vor 15 Jahren oder länger implementiert worden, „natürlich auf Grundlage einer ganz anderen Bedrohungslage“.

OT als „offenes Scheunentor“

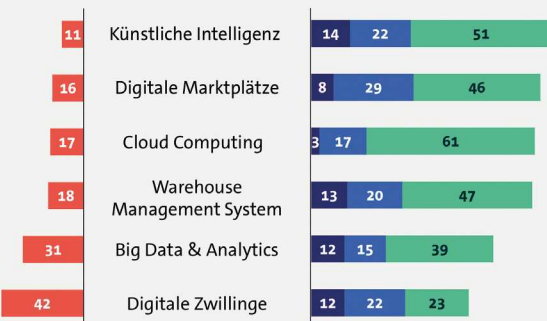
Historisch gewachsene Infrastrukturen mit vielen verschiedenen Herstellern und Technologien, die möglicherweise nicht harmonisiert und standardisiert sind – die IT- und OT-Infrastruktur in Summe sei für Hacker „ein offenes Scheunentor“, so Schlör. „Insofern ist das größte Risiko aktuell aus meiner Sicht tatsächlich die mangelnde Widerstandsfähigkeit aufgrund der Komplexität, die wir managen müssen.“ Und wie bekommt man das hin? Ein ISO-Zertifikat an der Wand allein schütze keine Logistikanlage vor einem Cyberangriff, konstatierte Schlör und betonte: „Sicherheitsmaßnahmen funktionieren nur gemeinsam – mit der Betriebsumgebung, den Zugriffskonzepten und den Prozessen des Kunden.“ *mh*

Umfrage: KI wird auch in der Logistik zur Technologie Nr. 1

Welche digitalen Technologien nutzt, plant oder diskutiert Ihr Unternehmen?

98%
haben mindestens
eine dieser
Anwendungen
im Einsatz.

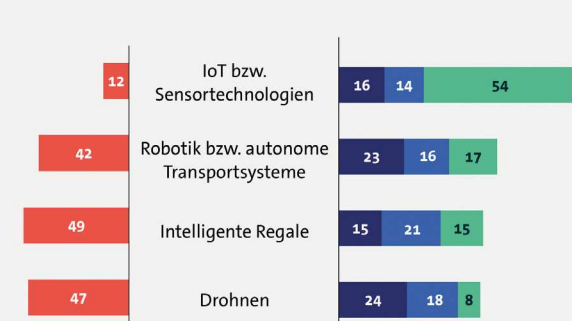
Datenbasierte Systeme & Plattformen



in Prozent

Kein Thema In Diskussion Geplant Im Einsatz

Vernetzung & physische Automatisierung



bitkom

Basis: Alle befragten Unternehmen ab 20 Beschäftigten (n=502) 1 Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt bzw. keine Angaben | Quelle: Bitkom Research 2026

Fast alle Logistikunternehmen nutzen digitale Technologien – besonders verbreitet sind IoT-Anwendungen und auch KI-Lösungen

Unterstützung statt Überwachung

Der Nutzen, den der Einsatz von KI-Dashcams Unternehmen bringt, ist groß. Wenn da nicht gewisse Vorbehalte des Fahrpersonals wären. Was KI-unterstützte Videotelematik heutzutage kann und wie sie im Idealfall eingeführt werden sollte.

Weniger abgelenkte Fahrer und damit weniger Unfälle – so lautet das Hauptargument pro Videotelematik



VIDEOTELEMATIK UND KI-DASHCAMs haben sich in den vergangenen Jahren als großer Trend im Telematikbereich herauskristallisiert. Die von den Anbietern angeführten Vorteile liegen auf der Hand: weniger abgelenkte Fahrer und damit weniger Unfälle – und wenn etwas passieren sollte, weniger Stress mit der Versicherung. Während es in den USA oder auch in Großbritannien nicht mehr sonderlich exotisch ist, Videotelematik-Lösungen im Lkw zu verbauen, sieht das hierzulande noch anders aus.

Geotab, selbst Anbieter solcher Lösungen, hatte 2025 anhand einer Befragung unter 500 Berufskraftfahrern und Berufskraftfahrerinnen in Deutschland herausgefunden: 91 Prozent der Befragten haben Bedenken hinsichtlich der Verwendung von Kameras im Fahrerhaus.

So funktionieren KI-Dashcams

Warum eigentlich? „Gegen die Sorgen von Fahrern, permanent überwacht zu werden, hilft nur Aufklärung“, sagt Lutz Siebert, Sales Director DACH & Central

Europe bei Platform Science. „Der Fahrer denkt erst mal: Ich werde in meinem Fahrerhaus, also an meinem Arbeitsplatz, den ganzen Tag gefilmt, das will ich nicht“, so Siebert. Die Infrarotkamera sei aber nicht auf den gesamten Innenraum, sondern auf das Gesicht und den Oberkörper des Fahrers gerichtet, so lange er auf dem Fahrersitz sitzt.

Es ist also wichtig, erst einmal zu rekapitulieren, wie moderne Videotelematik-Lösungen überhaupt arbeiten. Technisch gesehen sind KI-Dashcams keine bloßen

Kameras, sondern vernetzte Sensorsysteme mit lokaler KI sowie einer ausgeklügelten Trigger- und Speicherlogik. Die Kamera läuft zwar fortlaufend, eine Übertragung von Bildern oder Videosequenzen ins System erfolgt aber rein ereignisbezogen. Videotelematik nutzt KI also, um riskantes Fahrverhalten oder brenzlige Verkehrssituationen direkt im Moment des Geschehens zu identifizieren und in Echtzeit darauf zu reagieren. Solche Systeme können beispielsweise zu dichtes Auffahren erkennen und Warnungen aussprechen. Geotab beispielsweise hat seine Lösungen zuletzt um weitere Sicherheitsfunktionen erweitert. So erkennen die Kameras „Go Focus Plus“ und „Go Focus Pro“ neben unerlaubten Wendemanövern künftig auch Rotlichtverstöße.

Entlastung bei Haftungsfragen

Wenn etwas passiert, können die im Moment des Ereignisses erstellten Bilder als Videobeweis herangezogen werden. „Gibt es einen Unfall, muss der Fahrer seinem Chef erklären, was passiert ist, sein Chef wiederum muss sich mit der Versicherung auseinandersetzen. Dashcam-Aufzeichnungen können in solchen Fällen belegen, was wirklich passiert ist“, fasst Ralf Urlings, Senior Sales Executive EMEA bei Geotab, die Vorteile zusammen. Dagegen dürften die wenigsten Fahrer etwas haben. KI-Dashcams erkennen über riskante Fahrmanöver hinaus via In-Cab-Kamera aber auch jede Menge Ablenkungen wie Handynutzung am Steuer, den Griff zur Zigarette oder zum Pausenbrot.

Beim US-Unternehmen Platform Science, das auf der diesjährigen IAA Transportation 2026 sein neues „Performance Portal“ vorgestellt hat, bildet Videotelematik neben Fahrzeug- und Tachodaten einen zentralen Grundpfeiler fürs Fahrercoaching. Welche Informationen über das Fahrverhalten des Fahrers letztendlich in das Portal einfließen, ist dabei hochgradig konfigurierbar. „Unternehmen können die Video-Intelligence mehrstufig einsetzen“, erklärt Siegert und zählt einige Optionen auf: Soll nur der Fahrer einen Alarm erhalten, etwa wenn er unangeschnallt ist oder das Handy nutzt? Sollen diese Events ins Performance Portal einfließen – und zwar ohne dass auch nur ein Bild den Lkw verlässt? Oder sollen bei wiederholt auffälligen Fahrern Standbilder oder ganze Videosequenzen angefertigt werden, mit denen diese dann zu

Dies sollten Unternehmen erledigt haben, bevor Videotelematik installiert wird:

- Legen Sie zuallererst fest, zu welchem Zweck die Technologie genutzt werden soll. Das sogenannte **berechtigte Interesse des Unternehmens** ist zentraler Bestandteil der verpflichtenden Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA).
- Gehen Sie so früh wie möglich auf die Mitarbeitenden zu und suchen Sie proaktiv die **Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat**.
- Zeigen Sie Ihren Mitarbeitenden transparent auf, warum die Technologie eingeführt werden soll und wie sie funktioniert.
- Legen Sie frühzeitig fest, wer im Unternehmen **Zugriff auf die Kameradaten** haben darf.
- Setzen Sie die **Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA)** um, die u. a. Folgendes zwingend beinhalten muss: berechtigtes Interesse, systematische Beschreibung der geplanten Verarbeitungsvorgänge und Zwecke der Verarbeitung, genaue Bewertung der Risiken für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen.

Tip: Eine DSFA sollte unbedingt individuell formuliert sein. Holen Sie sich Hilfe beim Datenschutzbeauftragten und/oder bei einem Fachanwalt.

Coachingzwecken konfrontiert werden können? Bei all diesen Fragen rund um die Einstellungen der Videotelematik würden Kunden von Spezialisten von Platform Science unterstützt, betont Siegert.

Der Nutzen für Flottenmanager, die der Einsatz von KI-Dashcams mit sich bringt, dürfte klar sein. Unternehmen, die Videotelematik einführen wollen, müssen allerdings etwas ganz Grundlegendes beherrschen: Diese Lösungen sind datenschutzrechtlich kein Selbstläufer und bedürfen der Zustimmung der Mitarbeitenden (siehe auch Kasten). Das dürfte auch der Hauptgrund sein, warum die Nutzung kamerabasierter Lösungen hierzulande längst nicht so selbstverständlich gesehen wird wie etwa in den USA. „In Deutschland und auch Frankreich spielen Betriebsräte eine große Rolle, die stehen Videotelematik oft kritisch gegenüber. Das ist auch gut so – denn letztendlich geht es hier um die persönlichen Daten der Fahrer“, sagt Urlings von Geotab. Dem Fahrer müsse transparent offengelegt werden: Welches legitime Interesse hat das Unternehmen daran, Videotelematik in den Lkw zu implementieren? Was macht das Kamerasystem eigentlich? „Wir müssen im Dialog weg vom Thema Überwachung, sondern vielmehr den Nutzen für den Fahrer herausstellen“, so Urlings. Die oben bereits zitierte Geotab-Befragung unter Berufskraftfahrern hat nämlich

durchaus ambivalente Ergebnisse ergeben: Demnach seien neun von zehn Fahrern bereit, ihre Bedenken gegen Videotelematik zurückzustellen, wenn die Aufnahmen im Falle eines Unfalls ihre Unschuld beweisen könnten. Und 69 Prozent der deutschen Fahrer bewerten die Verwendung von Aufzeichnungen für Coachingzwecke insgesamt positiv – sofern diese konstruktiv und kooperativ seien.

Ganzheitliches Fahrercoaching

Das passt auch zum Ansatz von Platform Science: „Der Fahrer macht alles gerne, solange er merkt, er wird aktiv unterstützt. Er macht nichts gerne in dem Moment, wo er feststellt, ich werde kontrolliert“, sagt Siegert. Ob Video-Intelligence, Fahrverhalten oder die Einhaltung der Sozialvorschriften – isoliert betrachtet erscheinen diese Themen für viele Fahrer „eher als Peitsche denn als Hilfe“, wie er es formuliert. „Wir wollen weg von diesem Silodenken, das große Bild sehen und sowohl Unternehmen als auch ihren Fahrern ein ganzheitliches Coachingtool an die Hand geben“, so Siegert. Dass Videotelematik vor allem auf das Thema Sicherheit einzahlt, kommt offenbar langsam auch in Deutschland an. In Branchen wie der Chemieindustrie gebe es immer mehr Unternehmen, die auf den Einsatz dieser Technologie bestehen, sagt Siegert. *mh*

VDO Link: Schlüssel zum digitalen Flottenmanagement

Ein einziges Gerät – einfach in den Tachographen gesteckt – und plötzlich ist die ganze Flotte digital. Der VDO Link ist der Einstiegspunkt in ein vollständiges Ökosystem aus Cloud-Diensten, Flottenmanagement-Plattform und offenen Schnittstellen: das VDO Ecosystem.

DIGITALES FLOTTENMANAGEMENT WAR lange eine Frage der Unternehmensgröße. Wer eine eigene IT-Abteilung, feste Fahrzeugbestände und das Budget für eine vollständige Telematikinfrastruktur hatte, konnte die Potenziale seiner Tachographendaten ausschöpfen. Alle anderen verwalteten ihre Flotte weitgehend manuell – und ließen dabei erhebliche Effizienz- und Compliance-Potenziale ungenutzt.

Mit dem VDO Link hat VDO diese Hürde beseitigt. Die Plug & Play-Lösung wird einfach in die Frontschnittstelle des digitalen Tachographen gesteckt – kein Werkstatttermin, keine Festinstallation, keine aufwendige Einrichtung. Kompatibel ab DTCO 3.0 überträgt der VDO Link Fahrer-, Fahrzeug- und Positionsdaten per LTE-Mobilfunk in Echtzeit in die sichere VDO Cloud. Besonders für Flotten mit Leasing-, Miet- oder Subunternehmerfahrzeugen ist das ein entscheidender Vorteil: Das Gerät lässt sich jederzeit ummontieren und flexibel neu einsetzen.

Vom Einzelgerät zur vernetzten Plattform

Was den VDO Link von einer einfachen Telematiklösung unterscheidet, ist seine Rolle als Enabler für das gesamte VDO Ecosystem. Einmal angeschlossen, erschließt er den Zugang zu einem modularen System aus Cloud-Diensten, Flottenmanagement-Tools und Partnerlösungen – und wächst dabei mit den Anforderungen der Flotte.

Über VDO Fleet, die cloudbasierte Flottenmanagementplattform von VDO, lassen sich Tachographendaten automatisiert archivieren, auswerten und für die Disposition nutzbar machen. Das umfasst automatisierte Remote-Downloads



Mit der Plug & Play-Telematik VDO Link bringen auch kleine und mittlere Flotten ihre Fahrzeuge schnell online



Einfach in die Frontschnittstelle des digitalen Tachographen eingesteckt, ermöglicht der VDO u. a. die automatisierte Einhaltung gesetzlicher Vorschriften.

von Massenspeicher und Fahrerkarte, Echtzeit-Einblicke in Fahrerposition und Restlenkzeiten, Track & Trace, Verstoßauswertung nach EU-Vorgaben sowie Fristenmanagement für Kalibrierungen und Kartenabläufe*. All das läuft automatisch im Hintergrund – und entlastet das Backoffice spürbar.

Offene Schnittstellen für maximale Integration

Ein zentrales Merkmal des VDO Ecosystems ist seine Offenheit. Über standardisierte Schnittstellen lassen sich die Tachographendaten nahtlos in bestehende Systemlandschaften einbinden. Die Lohnabrechnungssoftware bezieht Arbeitszeitdaten automatisiert.

Dispositionssysteme planen Touren auf Basis aktueller Restlenkzeiten. ERP- und HR-Systeme integrieren Fahrerdaten ohne manuelle Umwege. Externe Telematikanbieter können ihre Daten in die VDO Fleet Cloud einspeisen – ideal für gemischte Flotten mit unterschiedlichen Systemen. Diese Offenheit macht den VDO Link zum strategischen Einstiegspunkt: Wer heute mit dem VDO Link startet, schafft die Datengrundlage für morgen – skalierbar, zukunftssicher und kompatibel mit einem wachsenden Partnernetzwerk aus mehr als 50 integrierten Systemanbietern.

Der VDO Link ist damit mehr als ein Telematikgerät – er ist der Schlüssel zum digitalen Flottenmanagement, das vom ersten Tag an funktioniert und mit den Anforderungen der Flotte wächst.



Mehr
Informationen unter
www.fleet.vdo.de

Wie TrAIler Health den Trailer verständlich macht

Telematik liefert heute mehr Fahrzeugdaten als je zuvor. Doch für Flottenverantwortliche zählt vor allem eine Frage: Welche Information erfordert tatsächlich eine Reaktion?

MIT TRAILER HEALTH verdichtet KRONE unterschiedliche Trailerdaten zu einem klaren Gesundheitsstatus. Für diesen Ansatz erhielt die Lösung beim International Trailer Award 2027 den ersten Platz in der Kategorie „Future“.

Reifendruck, Bremsverhalten, Telematik-Gerätestatus und weitere Subsysteme liefern kontinuierlich Informationen über den technischen Zustand eines Trailers. Was zunächst nach maximaler Transparenz klingt, kann im Flottenalltag schnell zur Herausforderung werden. Denn aus einer Vielzahl einzelner Meldungen müssen Disponenten, Fleet Manager und Serviceverantwortliche erkennen, welche Abweichungen tatsächlich relevant sind.

Genau hier setzt TrAIler Health an. KI-gestützte, eigens entwickelte Algorithmen analysieren unter anderem TPMS-Druckanomalien, Bremsverhalten, den Zustand der Telematik-Hardware und weitere Subsystemdaten. Diese Informationen werden zu einem standardisierten Gesundheitsstatus für den jeweiligen Trailer zusammengeführt.

„Unser Ziel ist nicht, dem Kunden noch mehr Daten zur Verfügung zu stellen. Entscheidend ist, aus diesen Daten eine klare Information abzuleiten, mit der er unmittelbar arbeiten kann“, sagt Maximilian Birle, Leiter Digitale Services bei KRONE Trailer.



Der KRONE Smart Assistant ist eine digitale Lösung rund um Trailer



Vom Datenstrom zur Entscheidung: TrAIler Health hilft, aus den gewonnenen Daten Informationen abzuleiten für weniger Analyseaufwand und mehr Effektivität

Das Ergebnis folgt einer bewusst einfachen Ampellogik: Grün steht für einen einsatzbereiten Trailer, Gelb signalisiert Beobachtungs- oder Handlungsbedarf und Rot weist auf dringenden Handlungsbedarf hin.

Mensch und Algorithmus arbeiten zusammen

Ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist der Human-in-the-Loop-Ansatz. Erkennt das System eine relevante Anomalie, prüfen KRONE Experten den jeweiligen Fall, bevor der Kunde informiert wird. Dadurch sollen Fehlalarme reduziert und die erkannten Zustände praxisnah validiert werden. Anschließend erhält der Betreiber eine konkrete Handlungsempfehlung. „KI hilft uns dabei, Auffälligkeiten in großen Datenmengen frühzeitig zu erkennen. Die fachliche Prüfung durch unsere Experten sorgt anschließend dafür, dass aus einer Auffälligkeit eine belastbare Handlungsempfehlung wird“, erklärt Birle.

Für Flottenverantwortliche verändert sich damit die Rolle der Telematik. Statt Fahrzeugdaten lediglich zu erfassen und darzustellen, soll TrAIler Health dabei helfen, daraus konkrete Entscheidungen abzuleiten. Kritische Zustände können früher erkannt, Serviceprozesse gezielter angestoßen und Wartungsmaßnahmen besser geplant werden. Das Ziel sind eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit, weniger Analyseaufwand und geringere ungeplante Standzeiten.

Wie konkret dieser Ansatz funktionieren kann, zeigt ein Praxisfall aus der Entwicklung. Nachdem das System einen Druckverlust an einem Trailer erkannt hatte, informierte KRONE den Kunden proaktiv. Bei der Kontrolle wurden metallische Fremdkörper im Reifen entdeckt. Der Reifen konnte rechtzeitig ausgetauscht werden, bevor daraus ein möglicher Ausfall oder weitere Folgeschäden entstanden.

www.krone-trailer.com



Effiziente Abläufe ohne Medienbrüche: Das Dispo-Team in Filsum spart durch die Arbeit mit dem TMS WinSped pro Tag und Arbeitsplatz rund eine Stunde Zeit ein.

Foto: LIS GmbH

Zukunftssicher: WinSped treibt Wachstum bei Focko Lüpsen voran

Das TMS der LIS GmbH sorgt für nachhaltige Zeitersparnis in der Disposition. Die Focko Lüpsen & Sohn GmbH aus dem niedersächsischen Filsum blickt auf ihre digitale Transformation: Es geht vor allem um das dauerhafte Vermeiden von Medienbrüchen im Speditionsalltag.

NACH VIEREINHALB JAHREN Echtbetrieb des Transport Management Systems (TMS) WinSped der LIS Logistische Informationssysteme GmbH ziehen die Ostfriesen ein positives Fazit. Durch die Verfeinerung von Workflows, die Einbindung von Fortras-Schnittstellen und die Anbindung einer automatisierten Belegverarbeitung über die WinSped-API konnte das Unternehmen die speditionellen Abläufe nachhaltig optimieren. Das Ergebnis ist eine verlässliche Zeitersparnis von etwa einer Stunde pro Tag und Disponent, eine problemlose Skalierung beim Flottenwachstum von 120 auf 150 Fahrzeuge sowie ein stabiles IT-Fundament für die Zukunft.

Die Gemeinde Filsum im Landkreis Leer mag beschaulich sein. Die Präsenz von Focko Lüpsen & Sohn am Ort ist es keineswegs. Mit ihren auffällig braun lackierten Lkw ist die Spedition seit Jahrzehnten auf den Straßen der Region und ganz Europas unverwechselbar. Was als Entscheidung des Firmengründers begann, sich mit der seltenen Lackierung bewusst von der Masse abzuheben, ist

heute das prägende Markenzeichen des Logistikdienstleisters.

Gegründet 1930 als Brennstoffhandel, hat sich Lüpsen im Laufe dreier Generationen vom regionalen Fuhrwerk zum modernen, inhabergeführten Logistikunternehmen entwickelt. Seit 1993 befindet sich der Hauptsitz in Filsum direkt an der A 28 und B 72. Auf dem rund zweieinhalb Hektar großen Areal betreibt der

Spezialist heute unter anderem 8.500 Quadratmeter Lagerfläche, davon 2.500 Quadratmeter Umschlagsfläche für Großkunden und 6.000 Quadratmeter für die Langzeitlagerung. Mit rund 300 Mitarbeitenden und einem eigenen Fuhrpark von mittlerweile rund 150 ziehenden Einheiten bedient das Unternehmen Kunden aus den Bereichen Automobil, Tiernahrung, Lebensmittel und Filialbelieferung.



Foto: LIS GmbH

Der Weg zu WinSped

Mit dem kontinuierlichen Wachstum stiegen auch die Anforderungen an Transparenz, Datenaustausch und Prozessgeschwindigkeit. Bis Anfang 2022 prägten manuelle Doppelerfassungen, Excel-Tabellen und isolierte Teilsysteme den Alltag der Disposition. Um diese Hürden dauerhaft abzubauen und die

Dank übersichtlicher Masken und direkter Systemanbindungen in WinSped behalten die Mitarbeitenden der Focko Lüpsen & Sohn GmbH den Überblick über sämtliche Transportabläufe.

Skalierbares Wachstum: Seit dem Go-live von WinSped konnte Focko Lüpsen die Flotte problemlos von 120 auf rund 150 ziehende Einheiten erweitern.



Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern, entschied sich die Geschäftsführung für die Einführung des TMS WinSped der LIS GmbH aus Greven. Das System wurde Ende Februar 2022 im laufenden Betrieb live geschaltet. 27 Arbeitsplätze wurden dabei von Beginn an angebunden. Das primäre Ziel lautete: Sämtliche Medienbrüche zwischen der Disposition und vorgeschalteten sowie nachgelagerten Systemen beseitigen.

Viereinhalb Jahre im Echtbetrieb

Mittlerweile befindet sich WinSped seit mehr als viereinhalb Jahren im täglichen Einsatz bei Focko Lüpsen & Sohn. „Unser Fazit fällt durchweg positiv aus“, resümiert Mirco Neemann, der als IT-Projektverantwortlicher und Experte im Bereich Kundenbetreuung und Tender-Management das TMS-Projekt federführend betreut. „Das angestrebte Ziel haben wir voll erreicht: Das Arbeiten in parallelen Excel-Listen gehört der Vergangenheit an. Wir disponieren und arbeiten ausschließlich in WinSped.“

Die mit Einführung des TMS verzeichnete Zeitersparnis pro Tag und Disponent hat sich im Langzeitpraxistest bestätigt. „Eine Stunde sparen wir im täglichen Betrieb definitiv ein, allen voran durch den vollständigen Wegfall doppelter Datenerfassungen“, betont Neemann. Diese gewonnene Zeit senke nicht nur das Stresslevel im Dispo-Team spürbar, sondern schaffe Freiräume für die persönliche Kundenbetreuung und die kontinuierliche Qualitätssteigerung. Seit dem Systemstart wuchs der Fuhrpark von 120 auf 150 ziehende Einheiten, auch die Mitarbeiterzahl stieg von 250 auf etwa 300. „Wir konnten die vergrößerte Flotte ohne reibungsverursachen-

Über die Focko Lüpsen & Sohn GmbH

- Gründung: 1930
- Sitz: Filsum (Niedersachsen)
- Mitarbeitende: ca. 300
- Fuhrpark: ca. 150 ziehende Einheiten (inkl. geplanter Bio-LNG- und E-Flotte)
- Lagerfläche: 8.500 m² (davon 2.500 m² Umschlagsfläche, 6.000 m² Langzeitlager)
- Spezialisierung: Automobil, Tiernahrung, Lebensmittel, Filialbelieferung
- Website: luepsen.de

den Mehraufwand in die bestehende WinSped-Struktur integrieren“, sagt Neemann.

Hohe Integrationsfähigkeit durch flexible Schnittstellen

Das Team in Filsum setzt darauf, die Kernfunktionen von WinSped stetig zu verfeinern und Workflows passgenau auszurichten. Ein zentraler Erfolgsfaktor ist dabei die problemlose Anbindung externer Systeme über die WinSped-Schnittstellen.

Ein wichtiges Puzzlestück im Alltag ist der automatische Datenaustausch mit den Verladern im Nahverkehr über eine Fortras-Schnittstelle. Zudem stellt die offene API-Architektur des TMS sicher, dass auch unternehmensweite IT-Initiativen nahtlos integriert werden können. So bindet Lüpsen derzeit eine Anwendung für die automatisierte Belegverarbeitung an WinSped an, die Daten abteilungsübergreifend mit der Finanzbuchhaltung und Lagerverwaltung verknüpft.

„Für uns ist es entscheidend, dass WinSped als zentrale Logistikplattform völlig offen für Drittsysteme ist“, erklärt

Foto links: Focko Lüpsen & Sohn GmbH; rechts: LIS GmbH



Zieht nach viereinhalb Jahren WinSped-Echtbetrieb ein rundum positives Fazit: Mirco Neemann, IT-Projektverantwortlicher bei der Focko Lüpsen & Sohn GmbH.

Neemann. Dank der standardisierten API-Schnittstelle lassen sich Daten reibungslos austauschen und Anwenderszenarien flexibel umsetzen, ohne dass es zu Systembrüchen kommt.

Ausblick: Nachhaltiger Fuhrpark und verlässliche Partnerschaft

Auch ökologisch stellt sich Lüpsen zukunftssicher auf: Für den Zeitraum 2026/2027 hat das Unternehmen bereits die Anschaffung von 45 Bio-LNG-Fahrzeugen fest vereinbart, die bestehende Dieselfahrzeuge ersetzen werden. Zudem ist der stufenweise Einstieg in die batterieelektrische E-Mobilität geplant. Sowohl im Alltag als auch bei Schnittstellenprojekten schätzt man in Filsum die Zusammenarbeit mit dem Grevenener Softwarehaus. Die Einführung des neuen Kunden-Ticketsystems habe die Support-Qualität und die Transparenz in den Bearbeitungsprozessen nochmals spürbar verbessert. „Ein Transportmanagementsystem muss mit dem Unternehmen mitwachsen und sich flexibel an neue IT-Umgebungen anpassen können“, resümiert Neemann. „WinSped hat in den letzten viereinhalb Jahren bewiesen, dass es diese Stabilität und Offenheit mitbringt. Es bildet das verlässliche Rückgrat unserer täglichen Logistik.“

Interessiert an mehr Informationen?
www.lis.eu



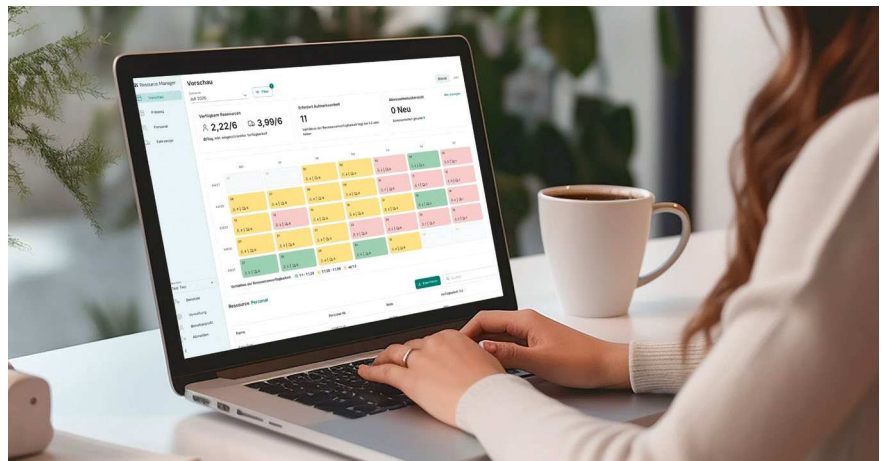
Datenbasierte Entscheidungen für ein effizienteres Management

modulon unterstützt bei der Datenveredelung: Mit intelligenten Produkten zur Automatisierung von Prozessen entwickelt das Softwarehaus spezialisierte Lösungen für ein zukunftsgerechtes Fuhrparkmanagement.

DIE WIRKUNG IST messbar: Digitalisierung beschleunigt Prozesse, macht Abläufe und Optimierungspotenziale sichtbar und entlastet das Personal. Für einen nachhaltigen unternehmerischen Erfolg ist dieser Aspekt künftig so entscheidend wie nie zuvor. Denn der bereits aktuell akute Fachkräftemangel in der Transport- und Logistikbranche wird durch den Ruhestand der sogenannten Boomergeneration deutlich verschärft. Die modulon Webservice GmbH unterstützt mit spezialisierten Lösungen. „Wenn Erfahrung geht und Komplexität bleibt: Wege zu stabilen Prozessen“ ist der Leitgedanke, der das Softwarehaus bei der Entwicklung effizienter Produkte für die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen antreibt. Neben bewährten Lösungen für die Lohn- und Spesenberechnung sorgen die Neuentwicklungen modulon Resource Manager und modulon Route Analyzer für datenbasierte Entscheidungen und Effizienz.

Kapazitäten sofort im Blick: modulon Resource Manager

Die neue Anwendung modulon Resource Manager führt Fahrzeug- und Personaldaten in einem System zusammen und



Direkter Abgleich von Fahrer- und Fahrzeugdaten: Der modulon Resource Manager liefert eine schnelle und transparente Übersicht über tatsächlich verfügbare Kapazitäten

gleichet sie miteinander ab. „Die Verwaltung hat so alle tatsächlich verfügbaren Fahrer und Fahrzeuge sofort im Blick. Das ermöglicht eine schnellere Vorbereitung für die Einsatzplanung in der Disposition und verhindert Engpässe“, erklärt modulon-Geschäftsführerin Carolina Schoob. Die Ansicht „Präsenz“ verschafft Personalabteilung und Fuhrpark auf einen Blick Klarheit über alle Abwesenheiten: Fahrerabsenzen und Fahrzeugausfälle werden gemeinsam dargestellt, sodass sich kostenintensive Unterdeckungen frühzeitig erkennen lassen.

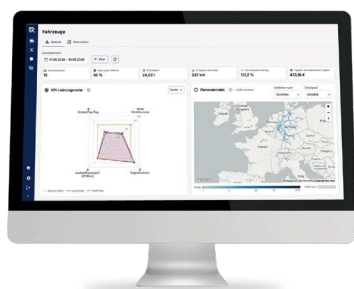
Datenbasierte Entscheidungen: modulon Route Analyzer

Mit dem modulon Route Analyzer haben die Digitalisierungsspezialisten ein Tool für ein datengetriebenes Controlling entwickelt: Auf Basis im Fahrzeug erzeugter Daten zeigt die Anwendung auf, welche Aufträge im Unternehmen profitabel sind und wo sich Transporte

optimieren lassen. „Für unsere modulon-Produkte nutzen wir maschinell erzeugte Daten aus der Telematik, die wir mit Daten aus dem digitalen Tachografen anreichern“, erklärt modulon-Geschäftsführer Jens Gauger. „Die auf dieser Grundlage erstellten Daten haben eine sehr hohe Qualität.“ Ein weiterer Vorteil dieser Datenbasis: Die Informationen stehen im Unternehmen zeitnah zur Verfügung. Die Visualisierung in der modulon-Anwendung ermöglicht einen zügigen Soll-Ist-Abgleich. So wird schnell ersichtlich, wo eventuell Handlungsbedarf besteht.

Bedarfsangepasste Lösungen für Unternehmen jeder Größe

Die an die Unternehmensanforderungen anpassbaren Lösungen von modulon eignen sich für Unternehmen jeder Größe. Für eine persönliche Beratung steht das modulon-Team auf Anfrage gerne zur Verfügung. www.modulon.de



Leistungsstarkes Produkt für das Controlling: der modulon Route Analyzer

KI und Elektroflotten: Warum die Logistik jetzt umdenken muss

Weniger manuelle Planung, mehr intelligente Entscheidungen durch KI. KI-gestützte Systeme automatisieren Prozesse, integrieren E-Flotten intelligent und schaffen Effizienz im Logistikalltag.

FAHRERMANGEL, STEIGENDE KOSTEN und wachsende Anforderungen an Nachhaltigkeit erhöhen den Druck auf Logistikunternehmen, ihre Planungsprozesse effizienter zu gestalten. Künstliche Intelligenz und die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten prägen die Branche dabei besonders und machen deutlich: Die Anforderungen an die Logistikplanung steigen, ebenso wie der Bedarf an datenbasierten und zunehmend automatisierten Entscheidungen. Moderne Planungssysteme haben sich schrittweise weiterentwickelt. Zunächst zeigten sie, was bereits passiert war. Später konnten sie vorhersagen, was wahrscheinlich als Nächstes geschieht. Im nächsten Schritt kamen konkrete Handlungsempfehlungen hinzu. Heute sind KI-gestützte Planungslösungen wie PTV OptiFlow dazu in der Lage, bestimmte Entscheidungen eigenständig zu treffen. Disponenten behalten dabei die Kontrolle über den Prozess, müssen jedoch deutlich seltener manuell eingreifen. So gewinnen sie Zeit für die operative Steuerung und komplexe Aus-

nahmefälle. „Entscheidend ist, die Menschen mitzunehmen, reale Use-Cases zu identifizieren und schnelle Erfolge zu erzielen, bevor man orchestriert – und das auf Basis sauberer Daten und Prozesse“, sagt Jan Rzehak, COO von PTV Logistics.

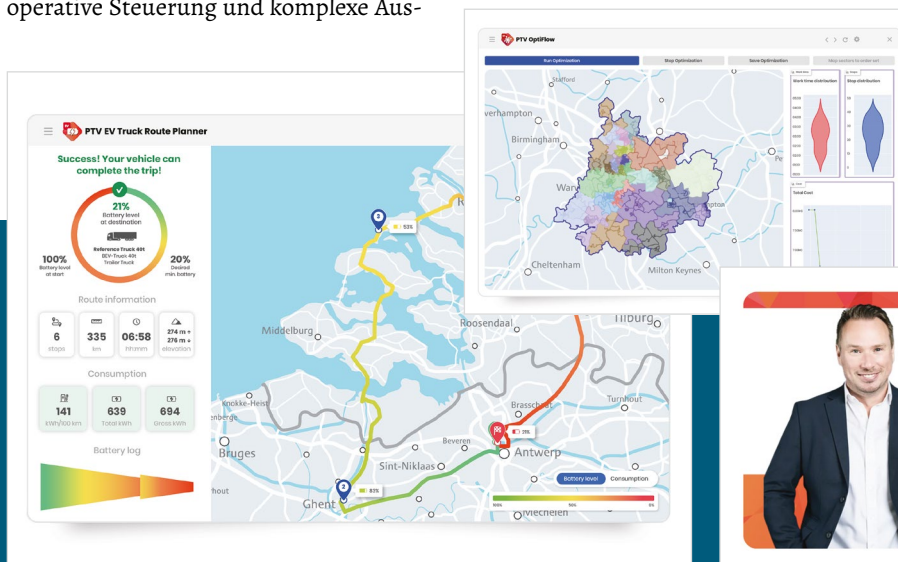
Operativer Mehrwert

Besonders deutlich zeigt sich dieser Wandel bei der Planung elektrischer Flotten. Während Systeme früher vor allem Reichweiten und Ladezeiten abschätzten, können moderne Lösungen heute Ladestopps eigenständig in die Tourenplanung integrieren. Mithilfe digitaler Zwillinge simuliert der PTV EV Truck Route Planner Einsatzszenarien vor Fahrtantritt und berücksichtigt dabei Faktoren wie Fahrzeugdaten, Topografie, Energieverbrauch, Ladeinfrastruktur und operative Restriktionen. Die Planung entwickelt sich damit zunehmend vom Reagieren und Bewerten hin zum Entscheiden.

Die eigentliche Herausforderung liegt dabei häufig nicht in der Technologie selbst, sondern in fragmentierten Systemen, Datenquellen und Prozessen. Denn der Nutzen von KI und Flotten-elektrifizierung lässt sich nur voll ausschöpfen, wenn relevante Informationen in der Planung zusammenlaufen. Bei beiden Entwicklungen geht es deshalb nicht in erster Linie um eine Kaufentscheidung. Der Erwerb eines Elektro-Lkw oder einer KI-Lösung schafft für sich genommen noch keinen Wettbewerbsvorteil.

Nicht die Einführung einzelner Tools entscheidet über den Erfolg, sondern wie Unternehmen die neuen Möglichkeiten in ihre Planungsprozesse integrieren. Den Unterschied macht, wer früh mit realen Anwendungsfällen, belastbaren Daten und vernetzten Prozessen arbeitet. Dort entsteht der operative Mehrwert, der neue Technologien in konkrete Geschäftsvorteile übersetzt.

www.ptvlogistics.com



Von der Reichweitenberechnung zur autonomen Tourenplanung mit E-Lkw: Intelligente E-Flottenplanung integriert Ladestopps automatisch und trifft datengestützte Entscheidungen.

Zwei Veränderungen,
derselbe Wandel:

Was Elektrofahrzeuge und
KI über die Zukunft der
Logistikplanung verraten

© PTV Logistics

Vom Stückgut-Druck zur Prozess-Exzellenz

95% autonome Disposition im Nahverkehr: Die AMM GmbH & Co. KG digitalisiert die Stückgut-Disposition, entlastet Mitarbeiter und organisiert die Umschlagshalle effizienter.



© KI-generiert

Statt manueller Nacharbeit sorgt heute eine automatisierte Planung für effiziente und sichere Abläufe

Die AMM GMBH & Co. KG Spedition gehört seit vielen Jahren zu den etablierten mittelständischen Logistikunternehmen im süddeutschen Raum. Als Partner der Stückgutkooperation CargoLine ist AMM täglich in ein hochdynamisches Netzwerk eingebunden, in dem Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und präzise abgestimmte Prozesse entscheidend sind.

Gerade im Stückgutgeschäft steigen die Anforderungen kontinuierlich: höhere Sendungsmengen, engere Zeitfenster, Fachkräftemangel und zunehmender Kostendruck. Vor diesem Hintergrund hat sich AMM frühzeitig dafür entschieden, die eigene Nahverkehrsdisposition grundlegend neu zu denken – mit einem klaren Ziel: mehr Automatisierung, mehr Transparenz und weniger operative Abhängigkeiten. Heute plant das Unternehmen rund 95 Prozent seiner

Nahverkehrsdisposition automatisiert – und hat damit nicht nur die Disposition selbst verändert, sondern auch die Abläufe in der Umschlagshalle nachhaltig verändert und optimiert.

Von der personellen Abhängigkeit zur planbaren Disposition

Vor der Einführung der Software war die Disposition stark an manuelle Prozesse

gebunden. Die Planung fand überwiegend nachts statt und beanspruchte dauerhaft zwei bis drei Vollzeitkräfte. Gleichzeitig wurde es zunehmend schwieriger, qualifiziertes Personal für die Nacharbeit zu gewinnen. Hinzu kam ein weiteres Risiko: Das operative Know-how lag bei wenigen erfahrenen Mitarbeitenden. Fielen diese aus, entstand schnell ein Engpass im Tagesgeschäft. AMM wollte diese Abhängigkeiten reduzieren, ohne dabei die Qualität der Tourenplanung zu gefährden. Ab 6 Uhr kann die Beladung der Fahrzeuge direkt starten. Die klassische nächtliche Dispositionsarbeit wurde damit weitgehend automatisiert.

Flexible Planung statt starrer Tourenlogik

Ein zentraler Erfolgsfaktor des Projekts war die flexible Systemlogik. Anstatt



starre Tourenmodelle vorzugeben, bildet die Software pLG Tourenplanung der proLogistik Group die tatsächlichen Anforderungen des Tagesgeschäfts dynamisch ab.

Moritz Reiser, Speditionsleiter bei AMM, beschreibt diesen Ansatz wie folgt: „Stellen Sie sich einen großen Topf vor, in den man alle Sendungen wirft. Dann kann man die Filter im System so aufbauen, dass alles da endet, wo man es braucht und wie man es haben möchte.“ Die Software berücksichtigt dabei unterschiedlichste Restriktionen und Vorgaben – von Zustellgebieten und Zeitfenstern bis hin zu wirtschaftlichen Parametern wie Mindeststopps pro Tour. Besonders wertvoll für AMM ist, dass sich das System kontinuierlich weiterentwickelt und aus den täglichen Prozessen lernt.

Dazu gehören unter anderem:

- automatische Vorschläge für Warenannahmezeiten
- dynamische Berechnung realer Standzeiten beim Kunden
- lernendes Adressmapping und Geokodierung
- kontinuierliche Optimierung der Tourenqualität

Dadurch wird die Planung mit jeder gefahrenen Tour präziser und verlässlicher.

Prozesse neu denken statt einfach digitalisieren

Die Einführung der automatisierten Disposition bedeutete für AMM nicht nur eine neue Software – sondern auch ein Umdenken bestehender Abläufe. Zu Beginn stand die Frage im Raum, ob sich alle bewährten Prozesse überhaupt digital abbilden lassen. Schnell wurde klar: Nicht jeder bestehende Ablauf musste eins zu eins übernommen werden. Moritz Reiser erinnert sich: „Man muss manche Dispo-Prozesse neu denken und auch mal out of the Box denken. So sind wir auf Optionen gestoßen, an die wir vorher nicht gedacht hatten.“ AMM entschied sich bewusst für eine schrittweise Einführung. Zunächst wurden kleinere Zustellgebiete pilotiert und sukzessive erweitert. Das reduzierte Risiken und ermöglichte es dem Team, Erfahrungen mit dem neuen System zu sammeln.

Heute arbeitet die Disposition nach dem Prinzip „Management by Exception“: Das Fachwissen der Mitarbeitenden wurde im System hinterlegt. Die Disponenten konzentrieren sich primär auf Sonderfälle und Abweichungen, die das System



Moritz Reiser,
Speditions-
leiter bei der
AMM GmbH
& Co. KG
Spedition in
Nürnberg

meldet, anstatt jede Tour manuell zu planen. So entstehen Freiräume für strategische Aufgaben, während die operative Belastung gleichzeitig deutlich reduziert wird. Spürbare Effekte in der Umschlagshalle: Die Auswirkungen der automatisierten Planung sind nicht nur in der Disposition selbst spürbar, sondern zeigen sich auch direkt in der Umschlagshalle. Im Zuge der Einführung wurde die gesamte Tourplatzstruktur neu organisiert. Da die Tourenplanung nun verlässlich und konsistent erfolgt, stehen an den Bereitstellungsplätzen nur noch die Sendungen, die tatsächlich für das jeweilige Fahrzeug vorgesehen sind. Das Ergebnis:

- weniger Suchaufwand
- kaum nachträgliches Umsortieren
- klarere Abläufe in der Halle
- schnellere Beladung der Fahrzeuge

Dadurch konnten die Ladezeiten pro Fahrzeug im Schnitt um rund 20 Minuten reduziert werden. Gleichzeitig profitiert AMM von deutlich mehr Transparenz im Reporting, was insbesondere im Stückgutnetzwerk ein immer wichtigerer Faktor wird. Akzeptanz durch Transparenz und einfache Bedienbarkeit. Wie bei vielen Digitalisierungsprojekten gab es auch bei AMM anfangs Vorbehalte – insbesondere bei den erfahrenen Mitarbeitenden, die jahrelang mit bewährten Prozessen gearbeitet hatten.

Der entscheidende Erfolgsfaktor war deshalb die Einbindung des Teams. Durch die schrittweise Einführung wurden erste Erfolge schnell sichtbar. Gleichzeitig überzeugte die Software durch ihre intuitive Bedienbarkeit und ihre klar strukturierte Benutzeroberfläche.

Heute wird das System im Arbeitsalltag vollständig akzeptiert. Die einfache Handhabung sorgt zudem dafür, dass selbst bei kurzfristigen Personalausfällen die operative Handlungsfähigkeit erhalten bleibt. Nach Einschätzung von AMM

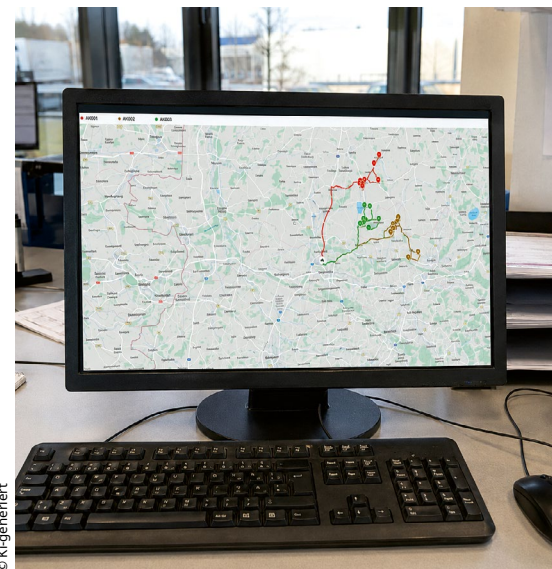
könnte im Notfall selbst ein fachfremder Mitarbeiter einen Großteil der Planung erfolgreich abschließen – ein enormer Vorteil in Zeiten des zunehmenden Fachkräftemangels. Fazit: Digitalisierung als echter Wettbewerbsvorteil. Durch die automatisierte Nahverkehrsdisposition hat AMM Prozesse vereinfacht, Mitarbeitende entlastet und die Effizienz im Tagesgeschäft spürbar gesteigert. Das Beispiel zeigt: Eine intelligente Disposition schafft nicht nur mehr Transparenz und Stabilität, sondern wird im Stückgutgeschäft zunehmend zum entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

Möchten auch Sie Ihre Disposition effizienter gestalten? Erfahren Sie, wie intelligente Tourenplanung und automatisierte Dispositionsprozesse Ihre Stückgutlogistik von der Disposition bis in die Umschlagshalle entlasten können. Sprechen Sie mit unseren Experten und entdecken Sie, wie moderne Logistiksoftware für operative Stabilität, Transparenz und Effizienz sorgt.

Die proLogistik Group

Die proLogistik Group ist All-In-one-Anbieter für Warehouse, Transportation, Hardware und Consulting. Kunden profitieren von nahtlos ineinandergreifenden Prozessen, die mit neuen Marktanforderungen mitwachsen.

Weitere Informationen erhalten Sie hier:
www.prologistik.com



Mit der pLG Tourenplanung profitieren Sie von optimalen Touren per Mausklick

Fahrsicherheit sichtbar machen: TRAVECO setzt auf KI-Dashcams

Mehr Sicherheit im Fuhrpark bieten KI-gestützte Dashcams. TRAVECO hat in nur drei Monaten 350 Lkw vernetzt und Prozesse auf einer Plattform gebündelt.



© Samsara



TRAVECO denkt Telematik und Sicherheit neu: KI-Dashcams liefern den entscheidenden Blick aufs Fahrverhalten



TELEMATIK ZEIGT, WO ein Lkw war. Warum der Fahrer plötzlich bremsen musste, zeigt sie nicht. KI-Dashcams liefern diesen Kontext und machen aus Fahrdaten ein Sicherheitsprogramm. Das Schweizer Transport- und Logistikunternehmen TRAVECO blickt auf mehr als 100 Jahre Firmengeschichte zurück und betreibt mehr als 350 Lkw. Bei der Suche nach einem Technologiepartner prüfte Christian Clauss, Bereichsleiter IT- und Digitale Transformation, 14 Anbieter. Ein wichtiger Grund für Samsara war, dass sich Prozesse, die zuvor auf zwei Anwendungen verteilt waren, nun auf einer Plattform bündeln lassen. In weniger als drei Monaten waren 350 Lkw ausgestattet.

Kontext, den Telematik allein nicht liefert

Ablenkung, zu geringer Abstand und Müdigkeit gehören zu den bekannten Unfallursachen, doch im Fuhrparkalltag fallen sie meist erst nach dem Schaden auf. KI-Dashcams werten Video- und Sensordaten aus, nehmen sie ereignisbezogen auf und geben Fahrerinnen und Fahrern sofort einen Hinweis im Fahrerhaus. Jedes Sicherheitsereignis erscheint mit Videosequenz im Dashboard, sodass

Sicherheitsverantwortliche gezielt das Gespräch suchen können. Clauss ordnet die Technik so ein: „Aus meiner Sicht sind KI-Dashcams nach Abstandswarnsystem und Notfallbremsystemen zukünftig eines der wichtigsten Elemente in der Verkehrssicherheit, denn die Videos der Kameras bieten einen völlig neuen Kontext.“

Akzeptanz entscheidet über Erfolg

Technik allein trägt ein solches Projekt nicht. TRAVECO band deshalb früh die Menschen ein, die täglich am Steuer sitzen. Eine Projektgruppe mit 25 Personen

deckte alle relevanten Bereiche ab. Das Fahrpersonal las zuerst im Mitarbeitermagazin vom Vorhaben, danach folgte in jedem Betrieb eine Informationsveranstaltung mit der Geschäftsleitung, bei der es kritische Fragen stellen konnte. Klar kommuniziert wurde auch, wie die Kameras arbeiten: Sie übertragen nicht dauerhaft, sondern zeichnen nur bei Ereignissen auf, und ein Privatsphärefilter verpixelt Gesichter von Passanten und Kfz-Kennzeichen.

Wer in Deutschland startet, bindet zusätzlich den Betriebsrat von Beginn an ein. Generell gehört auch der Nutzen für das Fahrpersonal zur Kommunikation: Nach einem Unfall kann das Video Fahrer entlasten, die keine Schuld tragen. Nach Samsara-Berechnungen haben Kunden im Geschäftsjahr 2025 mit der Samsara Connected Operations Plattform mehr als 250.000 Unfälle verhindert. Die Plattform arbeitet mit bestehenden TMS- und Wartungssystemen zusammen, bietet mehr als 300 vorgefertigte Integrationen und ist 24/7 mehrsprachig im Support erreichbar.

Mehr erfahren: [samsara.com/de - dach-sales@samsara.com](https://samsara.com/de-dach-sales@samsara.com)



KI-Dashcams machen aus Telematik echte Verkehrssicherheit

© Samsara

Wo Telematik wirtschaftlich wird

Fahrzeugdaten schaffen Transparenz. Ihr wirtschaftlicher Wert entsteht, wenn sie direkt in Planung und Steuerung einfließen. Eine intelligente Disposition verbindet Aufträge, Restriktionen und Livedaten – und macht so aus Informationen bessere Entscheidungen.

Die Kosten entstehen im Tagesgeschäft

Personal-, Energie- und Fahrzeugkosten erhöhen den Druck auf die Transportlogistik. Staus, neue Aufträge, Verspätungen und enge Zeitfenster verändern laufend den Plan. Viele Kosten entstehen durch operative Entscheidungen: Ein Fahrzeug fährt leer zurück, ein Auftrag wird kurzfristig an einen Subunternehmer vergeben oder die Disposition bringt Stunden mit Telefonaten und manuellen Korrekturen.

Telematik liefert die Datengrundlage. Positionen, Statusmeldungen und Fahrzeiten zeigen, was auf der Straße passiert. Wirtschaftlich relevant werden sie, wenn das System daraus frühzeitig Handlungsoptionen ableitet.

Planung und Ausführung in einem Regelkreis

Der digitale Transportleitstand opheo von Solvares Logistics verbindet Tourenplanung, Dispositionsoptimierung, Telematik und Fahrerkommunikation. Smart Planning und der Optimizer berücksichtigen Zeitfenster, Fahrzeugkapazitäten, Prioritäten sowie Lenk- und Ruhezeiten. Livedaten aktualisieren die Planung. Prognosen zeigen Konflikte, bevor eine Lieferung verspätet ist.



Mit opheo mobile wird die Warenannahme per digitaler Unterschrift bestätigt



© KI-generiert

Telematik schafft Transparenz: In Verbindung mit intelligenter Planung werden aus Echtzeitdaten konkrete Entscheidungen für den Transportalltag

Dispositionsteams können Vorschläge prüfen, Touren per Drag and Drop anpassen und Auswirkungen unmittelbar bewerten. Das verkürzt Reaktionszeiten und hilft, Rückfrachten oder Kombitouren gezielter zu nutzen. Erfahrungswissen wird als Regelwerk im System verfügbar.

Vier Hebel für niedrigere Kosten

Automatisierte Vorschläge senken den manuellen Planungsaufwand. Besser kombinierte Aufträge reduzieren Leerkilometer und erhöhen die Auslastung. Vorausschauende Planung verringert teure Ad-hoc-Vergaben. Verlässliche ETAs reduzieren Rückfragen.

Je nach Ausgangslage berichten Kunden von bis zu 40 Prozent weniger Dispositionszeit, 30 Prozent weniger Leerfahrten, 20 Prozent niedrigeren Kosten für Subunternehmer und fünf Prozent ge-

ringeren Logistikkosten. Über Schnittstellen lässt sich opheo in ERP-, WMS-, TMS- und Telematiklandschaften integrieren. ERP und TMS verwalten Aufträge und Transporte.

Telematik zeigt, was gerade passiert. opheo verbindet diese Informationen mit spezialisierter Planungslogik und macht daraus konkrete Entscheidungen für die Disposition.

Daten verändern Entscheidungen

Der finanzielle Nutzen von Telematik liegt damit nicht allein in mehr Daten. Er entsteht durch bessere Entscheidungen zum richtigen Zeitpunkt.

Wer Planung, Echtzeitinformationen und Fahrerkommunikation in einem Regelkreis verbindet, gewinnt Handlungsspielraum – und macht Effizienz im Tagesgeschäft messbar.

www.solvares-logistics.com

Etablierter Telematikanbieter mit über 30 Jahren Erfahrung

Mit intelligenten Telematiklösungen sorgt die TIS GmbH seit über 30 Jahren für mehr Transparenz, Effizienz und Rechtssicherheit im Fuhrparkalltag.

ALS ETABLIERTER TELEMATIKANBIETER

unterstützt die TIS GmbH Unternehmen aus Transport und Logistik dabei, Fahrzeuge, Fahrer, Trailer und Prozesse digital miteinander zu vernetzen. Kunden profitieren von einer ganzheitlichen Lösung, bei der Hardware, Telematik und Software optimal aufeinander abgestimmt sind und nahtlos ineinandergreifen.

Die Kombination aus langjähriger Branchenerfahrung und praxisnaher Entwicklung macht TIS zu einem starken Partner für die Digitalisierung logistischer Prozesse.

Leistungsportfolio der TIS GmbH

Das Leistungsportfolio der TIS GmbH deckt dabei weit mehr ab als klassische Fahrzeugortung. Mit den verschiedenen Telematicboxen für Truck-, Trailer-, Solar- und OBD-Anwendungen bietet TIS passende Lösungen für unterschiedlichste Einsatzszenarien. Ergänzt wird das Angebot durch robuste mobile Endgeräte, intelligente Softwaremodule sowie eigenes Zubehör aus der TISPLUS-Produktlinie. Unternehmen erhalten dadurch eine integrierte Gesamtlösung aus einer Hand, die Transparenz schafft, Prozesse vereinfacht und die Effizienz entlang der gesamten Lieferkette steigert.

Ein besonderer Vorteil liegt im Zusammenspiel aller Komponenten. Die erfassten Telematikdaten werden direkt in die TISLOG-Plattform integriert und stehen Disposition, Fuhrparkmanagement und Verwaltung in Echtzeit zur Verfügung. So können Unternehmen Fahrzeugbewegungen nachvollziehen, Prozesse optimieren und fundierte Entscheidungen auf Basis aktueller Daten treffen. Durch die nahtlose Verbindung von Hardware und Software entstehen durchgängige digitale Abläufe, die den Arbeitsalltag spürbar erleichtern.

Das TISLOG Tachoarchiv

Ein herausragender Bestandteil des Portfolios ist das TISLOG Tachoarchiv. Die gesetzeskonforme Archivierung von Tachodaten stellt viele Unternehmen vor organisatorische und rechtliche Herausforderungen. Mit dem Tachoarchiv bietet TIS eine Lösung, die den Download, die Verwaltung und die Archivierung der Daten weitgehend automatisiert. Dadurch werden manuelle Tätigkeiten reduziert, Fristen zuverlässig eingehalten

und potenzielle Bußgelder vermieden. Gleichzeitig stehen die relevanten Daten bei Kontrollen und Prüfungen schnell und vollständig zur Verfügung.

Das TISLOG Tachoarchiv hat sich über viele Jahre am Markt etabliert und zählt heute zu den führenden Lösungen in Deutschland. Zahlreiche Unternehmen setzen auf die Software, um gesetzliche Anforderungen effizient und rechtssicher zu erfüllen. Die enge Integration in bestehende Fuhrpark- und Dispositionsprozesse sorgt dabei für zusätzlichen Mehrwert und unterstreicht den Anspruch von TIS, praxisnahe Lösungen mit echtem Kundennutzen zu entwickeln.

www.tis-gmbh.de



Die TIS GmbH bietet Lösungen für unterschiedliche Szenarien an. Robuste mobile Endgeräte und intelligente Software ergänzen das Angebot.

Frachtpapiere werden digital

eCMR und eFTI treiben den Wandel voran: Digitale Frachtdokumente sorgen für mehr Transparenz, weniger Aufwand und schnellere Prozesse.

Wie verändert sich die Frachtdokumentation in Europa?

Die Frachtdokumentation entwickelt sich weg von Papier und isolierten digitalen Dateien hin zu strukturierten, gemeinsam nutzbaren Daten. Dabei liegt die Herausforderung heute nicht mehr nur in der Digitalisierung einzelner Dokumente, sondern vor allem im standardisierten Datenaustausch zwischen Verladern, Logistikdienstleistern, Frachtführern und Empfängern über Unternehmensgrenzen hinweg. Die Einführung verläuft zwar nach wie vor uneinheitlich, doch sowohl regulatorische Vorgaben als auch steigende Anforderungen an Transparenz und Effizienz entlang der Lieferkette beschleunigen den Wandel.

Spaniens Umstellung auf eine obligatorische digitale Frachtdokumentation und die bevorstehende eFTI-Verordnung der EU schaffen die Voraussetzungen für eine breitere Einführung digitaler Transportprozesse. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr wird deutlich, dass papierbasierte Prozesse den Anforderungen moderner Lieferketten zunehmend nicht mehr gerecht werden.

Warum geben Unternehmen papierbasierte Prozesse auf?

Unternehmen benötigen einen schnellen Zugriff auf genaue Informationen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Papier, PDFs, Tabellenkalkulationen und manuelle Dateneingaben verursachen Verwaltungsaufwand, Doppelarbeit und bieten Raum für Fehler. Gleichzeitig erwarten Kunden und Partner einen schnellen Zugriff auf aktuelle Transportinformationen in Echtzeit. Die Digitalisierung ermöglicht den Informationsaustausch zwischen den Beteiligten in Echtzeit, verbessert die Transparenz, reduziert Verwaltungsaufwand und Kosten und unterstützt eine schnellere Entscheidungsfindung. TransFollow unterstützt dies, indem es die digitale Erstellung, Weitergabe, Unterzeichnung und den Zugriff auf Frachtdokumente ermöglicht



Moritz Roessler, Manager International Sales, TransFollow



und Unternehmen dabei hilft, manuelle Prozesse durch vernetzte Arbeitsabläufe zu ersetzen.

Welche Rolle spielt eCMR?

eCMR bindet den Frachtbrief in einen digitalen Workflow ein und ermöglicht so die elektronische Erstellung, den Austausch, die Aktualisierung und die Speicherung von Transportinformationen. Dadurch erhalten Spediteure, Verlager, Logistikdienstleister und weitere Beteiligte Zugriff auf dieselben aktuellen Informationen. Dies reduziert Abstimmungsaufwand, erhöht die Transparenz entlang der Lieferkette und unterstützt effizientere grenzüberschreitende Transportprozesse. TransFollow ermöglicht den Austausch von eCMR-Dokumenten über seine API, sein Webportal und seine mobilen Lösungen.

Worauf sollte man bei der Auswahl einer Logistiksoftware achten?

Interoperabilität, Benutzerfreundlichkeit und die Fähigkeit zum standardisierten

Datenaustausch über Unternehmensgrenzen hinweg sollten oberste Priorität haben. Informationen müssen sicher zwischen TMS-Plattformen, Kunden, Spediteuren, Fahrern und anderen Partnern ausgetauscht werden, während die Einarbeitung einfach genug sein muss, um die Akzeptanz zu fördern.

TransFollow verfolgt diesen Ansatz seit seiner Gründung und unterstützt Unternehmen dabei, digitale Frachtdokumente sicher über Unternehmens- und Systemgrenzen hinweg auszutauschen.

TransFollow Drive bietet Fahrern Zugriff auf digitale Frachtdokumente, während die kürzlich eingeführte webbasierte Version den Zugriff weiter vereinfacht, da kein App-Download mehr erforderlich ist. Unternehmen sollten außerdem die Integration in bestehende Systeme und den sicheren Datenaustausch berücksichtigen.

Was bedeutet eFTI für Unternehmen und wie können sie sich darauf vorbereiten?

Ab dem 9. Juli 2027 sind die Behörden der EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, Frachttransportinformationen elektronisch anzunehmen, sofern diese über zertifizierte, eFTI-konforme Plattformen bereitgestellt werden. eFTI schreibt digitale Dokumentation nicht zwingend vor, beseitigt jedoch ein großes Hindernis für deren Einführung. Unternehmen sollten die Zeit bis zur Umsetzung nutzen, um bestehende Prozesse zu überprüfen, die Abhängigkeit von manueller Dokumentation zu verringern und in interoperable Systeme zu investieren, die einen standardisierten und sicheren Datenaustausch innerhalb ihrer Lieferketten sowie mit Behörden ermöglichen.

Ein frühzeitiger Beginn dieses Übergangs gibt Unternehmen zudem Zeit, neue Systeme zu integrieren und ihre Teams mit digitalen Prozessen vertraut zu machen, bevor sich die regulatorischen Anforderungen weiterentwickeln.

www.transfollow.com

Längere Uptime, effizientere Flotte

Mit KI und Telematik Ausfälle frühzeitig erkennen, Standzeiten reduzieren und die Flotte zuverlässig auf der Straße halten. Was Webfleet im Bereich Predictive Maintenance leistet.

FÜR PROFESSIONELLE FLOTTENMANAGER wird ein Faktor immer wichtiger: Uptime. Damit ist die Zeit gemeint, in der Fahrzeuge tatsächlich im Einsatz sind und Wert für das Unternehmen schaffen – im Gegensatz zu Standzeiten, etwa in der Werkstatt oder auf dem Betriebshof. Jede Minute, in der ein Fahrzeug nicht fährt, verursacht Kosten und schränkt die Leistungsfähigkeit der Flotte ein. Moderne Flottensteuerung zielt deshalb darauf ab, Fahrzeuge zuverlässig auf der Straße zu halten und ungeplante Ausfallzeiten zu minimieren.

Mit modernen Telematiklösungen und Künstlicher Intelligenz können Unternehmen heute nicht nur erkennen, was passiert, sondern auch frühzeitig verstehen, was als Nächstes passieren könnte. Webfleet zeigt, wie das gelingt.

Predictive Maintenance statt klassischem Wartungsmanagement

Ein zentraler Hebel für mehr Uptime ist eine vorausschauende Wartungsstrategie. Statt sich ausschließlich an festen Herstellerintervallen zu orientieren, können Flottenbetreiber den Zustand ihrer Fahrzeuge anhand realer Betriebsdaten bewerten und Wartungen gezielt



Predictive Maintenance statt Wartung nach Plan: Wartungen werden gezielt durchgeführt, Ausfälle vermieden und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht

© Webfleet



Einfachere Prozesse, mehr Kontrolle: So gelingt modernes Flottenmanagement

© Webfleet

dort durchführen, wo sie tatsächlich notwendig sind.

Moderne Sensorik, KI- und Machine-Learning-Technologien unterstützen diese Entwicklung, indem sie große Datenmengen analysieren und Verschleißmuster erkennen. Ziel ist es, Komponenten so präzise zu überwachen, dass klar ist, wann einzelne Teile ausgetauscht oder erneuert werden sollten. Lösungen, etwa im Bereich KI-gestützter Fahrzeugdiagnostik, helfen dabei, Wartungsprozesse weiter zu verfeinern. Zusätzlich können aus Diagnosedaten konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, sodass Verantwortliche sofort wissen, welche Maßnahmen als nächstes sinnvoll sind.

Webfleet bildet Fahrzeugdaten kontinuierlich ab – von Fehlercodes über CAN-Signale bis zu Warnanzeigen im Cockpit. In Verbindung mit KI-gestützten Analysen können Trends und Verschleißent-

wicklungen erkannt werden, bevor sie zu Ausfällen führen.

Auf dieser Grundlage arbeitet Webfleet Predictive Maintenance:

- Wartungen richten sich nach dem tatsächlichen Zustand, nicht nach starren Intervallen.
- Warnungen werden kategorisiert und im Dashboard übersichtlich dargestellt.
- Verantwortliche sehen auf einen Blick, wo Handlungsbedarf besteht, und können Maßnahmen gezielt planen.

Das reduziert ungeplante Ausfallzeiten, spart Reparaturkosten und sorgt dafür, dass Fahrzeuge länger produktiv bleiben.

Mit Daten, die frühzeitig warnen, Prozessen, die Transparenz schaffen, und Analysen, die Handlungsempfehlungen liefern, können Unternehmen ihre Flotten nicht nur steuern, sondern aktiv weiterentwickeln.

www.webfleet.com

READY TO SCALE

Ohne Kontrolle abzugeben.

Wachstum braucht Infrastruktur, die mithält.

Mit der souveränen Cloud STACKIT von Schwarz Digits skalieren Sie sicher, flexibel und unabhängig – ohne Kompromisse bei Kontrolle und Performance.



Handlungsfähig bleiben.

Digitale Souveränität für Europa

TRANSPORT. LOGISTIK. PRAXIS.

JETZT AUF YOUTUBE!

Der YouTube-Kanal der VerkehrsRundschau bringt Transport- und Logistikthemen direkt auf den Bildschirm – verständlich und praxisnah.

Für Fahrer, Fuhrparkleiter, Disponenten und Spediteure.

- Nutzfahrzeugen & Technik
- Trends in Transport & Logistik
- Praxiswissen für den Alltag
- Service für Ihr Geschäft



Jetzt abonnieren:
youtube.com/@verkehrsrundschau_online

