



Smarte Co-Piloten

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



Telematik-Spezial

Themenspezial
VerkehrsRundschau 20-21 | 2025



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

Das Fundament legen

FAHRZEUGDATENAUSWERTUNG, mobiles Auftragsmanagement, Routenplanung, Tachodownload, Trailerverwaltung – das sind nur einige Beispiele, wie Telematik und verwandte Services in den letzten Jahren zur digitalen Transformation der Transport- und Logistikbranche beigetragen haben. Nicht umsonst werden diese Tools vielerorts angewendet. Mit künstlicher Intelligenz (KI) tritt nun jedoch ein Thema auf den Plan, das lange Zeit als ziemlich abstrakt abgetan wurde – aber nun tatsächlich in die Anwendung kommt.

Generative KI sei nichts weniger als die „fünfte industrielle Revolution“, betonte Alice Kirchheim vom Fraunhofer-Institut IML zur Eröffnung des Zukunftskongresses Logistik, der im September unter dem Motto „Mit KI-basierter Logistik die Einfachheit zurückerobern“ über die Bühne ging. Dass die Implementierung von KI-Anwendungen in Unternehmensprozesse jedoch kein einfacher Selbstläufer ist, wurde auch in den Expertenvorträgen und Diskussionsrunden in Dortmund deutlich. Schließlich muss für den erfolgreichen Einsatz von KI erst einmal das Fundament gelegt werden: „Daten klarziehen, Governance klarziehen, Mitarbeitende schulen“, wie der IT-Chef eines großen Logistikdienstleis-

ters resümierte. Gerade für viele kleinere und mittlere Speditionen liegt die Einstiegsschwelle zur KI-Nutzung aber höher. Wie sich Unternehmen wie etwa die Spedition Rüdinger dem Thema KI annähern, lesen Sie ab Seite 4.

Ein Telematikanbieter, der seit nunmehr 25 Jahren seine Kunden aus Logistik, Entsorgung und Industrie bei der Digitalisierung begleitet, ist Couplink. Wir sprachen zum Jubiläum mit den Inhabern Monika und Jens Uwe Tonne über die Anfänge des Unternehmens, aktuelle Trends im Telematikmarkt und natürlich über KI und die darauf basierenden Lösungen, die Couplink in der Pipeline hat (Seite 8). Den Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten bildete übrigens eine Telematik-Fachtagung an der RWTH Aachen, bei der Experten aus Forschung, Wirtschaft und Logistik zu Digitalisierung, Nachhaltigkeit und der Anwendung praxisnaher KI-Tools referierten (Seite 7).

Dies sowie weitere Trends und Neuigkeiten aus der Welt der Telematik und Logistik-IT erwarten Sie in dieser Ausgabe des Telematik-Spezials.

**Viel Spaß bei der Lektüre,
Mareike Haus, Redakteurin VerkehrsRundschau**

Telematik-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 20-21 | 2025



8

4 Zukunftskongress Logistik 2025

Wie weit sind Speditionen und Logistikdienstleister in Sachen KI-Einsatz?

7 Aus der Praxis

Telematik-Anbieter Couplink lud zur Jubiläumsfeier samt Fachtagung

8 Interview mit Monika und Jens Uwe Tonne

Die Couplink-Vorstände über den Telematikmarkt gestern und heute und die Potenziale von künstlicher Intelligenz in der Logistik-IT

10 Continental VDO

Tachodaten live. Prozesse automatisch. Zukunft offen.

11 Fahrzeugwerk Bernard Krone

Krone macht Trailer smart – für mehr Kontrolle im Alltag

12 Logenios

KI als Co-Pilot: Digitale Power für die Logistik

13 Schmitz Cargobull

Mehr als ein Trailer: die digitale Plattform für die Logistik von morgen

14 Spedion

Telematik aus einer Hand – über 8.000 Mal im Alltag bewährt

15 TisLog

Neue Features für mehr Effizienz



12



14

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 Holstener
Layout: Dierk Naumann, Sabine Spanner
Titelfotos: groß: Mateusz/stock.adobe.com (KI-generiert);
klein (v.l.): VerkehrsRundschau/Mareike Haus, VDO, Spedion
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.



In Dortmund wurde ausführlich mit Spediteuren über KI in der Transportlogistik diskutiert

Die Zeit ist reif

Wie weit sind Speditionen und Logistikdienstleister in Sachen KI-Einsatz? Auf dem Zukunftskongress Logistik des Fraunhofer IML berichteten mehrere Branchenplayer aus der Praxis.

„MIT KI-BASIERTER LOGISTIK die Einfachheit zurückerobern“ – das Motto des Zukunftskongresses Logistik, der am 9. und 10. September zum nunmehr 43. Mal in Dortmund über die Bühne ging, war Programm: In diesem Jahr drehte sich der überwiegende Teil des zweitägigen Kongressprogramms um das Kernthema künstliche Intelligenz (KI). Professor Alice Kirchheim, Institutsleiterin am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), gab in ihrer Keynote Einblicke in Forschungsansätze,

mit denen sich mithilfe von KI die Logistik in vielen Bereichen vereinfachen lässt. Für Kirchheim ist KI nichts weniger als die „fünfte industrielle Revolution“. Die generative KI verändere die Gesellschaft schon heute. Und: Erstmals betreffe diese industrielle Revolution auch die „White Collar Worker“, also diejenigen, die wissensbasiert arbeiten. „Es ist für uns alle die Zeit gekommen, die Potenziale der generativen KI gemeinsam zu heben“, lautete Kirchheims Appell zur Kongresseröffnung.

Tief in die Prozesse gehen

Ein besonderer Fokus lag bei den „Dortmunder Gesprächen“ auf dem Thema KI in der Verkehrslogistik. Mehrere Player aus der Speditions- und Transportbranche gaben einen Einblick, wie KI dort schon heute eingesetzt werden kann. Man müsse tief in die Prozesse und Standards gehen, um Effizienzen zu heben, betonte Jakob Piotrowski, Chief Information Officer (CIO) der Duvenbeck Gruppe. Dabei gebe es durchaus ein Spannungsfeld zwischen den Interessen

der Kunden, den Unternehmenszielen und auch den Mitarbeitenden. „Der Kunde möchte möglichst schnelle Lieferzeiten, hohe Transparenz, personalisierte Services und das mit einer Erwartungshaltung, dass das im Dienstleistungspreis inkludiert ist“, erklärte Piotrowski. Die Erwartungshaltung des Unternehmens sei, effizienter zu werden, Kosten zu reduzieren und dem Kunden die entsprechende Leistung zu liefern. „Aber eben auch Entscheidungen datenbasiert zu treffen und nicht nach dem Bauchgefühl“, so der Duvenbeck-CIO. Der am schwierigsten umsetzbare Aspekt dürfte die Auswirkung auf die Mitarbeitenden sein. „Man kann ganz leicht erklären, warum jetzt durch KI-Einsatz eine Tätigkeit wegfällt. Aber es schürt auch Ängste“, räumte Piotrowski ein.

Duvenbeck setzt KI-basierte Lösungen an mehreren Stellen der Prozesskette ein. „Wir nutzen KI-Algorithmen, um die Datenmengen aus der Lkw-Telematik mit den Fahrerdaten zu verknüpfen und diese dann für unsere regelmäßigen Fahrer-Trainings zu nutzen“, so Piotrowski. Die optimierte Fahrstilanalyse habe viele Vorteile: reduzierte Wartungs- und Reparaturkosten, Einsparung von CO₂ und letztendlich weniger Verspätungen und Ausfälle. Darüber hinaus nutzt der Logistikdienstleister KI-Algorithmen für die Optimierung der Ladeplanung für seine Elektro-Lkw-Flotte.

Datenbasis schaffen

Ein komplexeres Thema sei die automatisierte Lieferscheinerfassung. „Manch einer wird sagen: Frachtpapiere auslesen, das ist ein alter Hut. Ich kann nur sagen: In unserer Duvenbeck-Welt handeln wir im Jahr zwischen 25 und 30 Millionen Blatt Papier.“ Dafür erst einmal eine standardisierte Vorgehensweise zu erstellen, sei komplex. Als Erstes müsse identifiziert werden, über welche Systeme bereits Daten vom Kunden digital hereinkommen und in welchen Fällen Lieferscheine ausgelesen werden müssen. „So konnten wir schon einmal grob die Hälfte der zu erfassenden Masse reduzieren, weil sie schon heute in irgendeiner Weise digital vorliegen.“ Für das automatisierte Auslesen sei dann eine standardisierte Eingangslogik essenziell. „Wir möchten möglichst wenig Informationen in die Gen AI reingeben und wirklich nur das auslesen, was tatsächlich gebraucht wird“, so Piotrowski. Das sei letztendlich auch eine Kostenfrage, denn

in der Regel werde beim automatischen Auslesen nach Seiten abgerechnet. Drittens stelle sich die Frage, wer die KI-Lösung betreut. Duvenbeck ist diesen Weg gegangen: „Wir betreuen das Modell. Wir lassen es aber individuell für uns entwickeln.“ Der Mensch bleibe übrigens auch bei diesem KI-Projekt ein wichtiger Teil: „Wir haben uns gegen eine Blind-Verarbeitung entschieden, das heißt, wir lassen die Mitarbeiter zum Schluss immer noch einmal drüber gucken.“

Für Piotrowski ist klar, dass der Einsatz von KI eine Win-win-Situation zwischen Dienstleister, Kunden und Mitarbeitenden ermöglicht. Dafür müsse aber erst einmal die grundlegende Basis geschaffen werden. „Das Langweiligste muss leider zuerst gemacht werden, und das ist das Fundament. Daten klarziehen, Governance klarziehen, Mitarbeitende schulen“, resümierte der IT-Experte.

Nun ist Duvenbeck ein sehr großer Logistikdienstleister, der zudem über stattliche IT-Ressourcen verfügt. Für viele kleinere und mittlere Speditionen liegt die Einstiegsschwelle zur KI-Nutzung entsprechend höher. Der erste Schritt ist schließlich die Digitalisierung an sich. Und diesen hat die Rüdinger Spedition bereits erfolgreich gemeistert. „90 Pro-

zent unserer Transportprozesse werden inzwischen papierlos abgewickelt“, erklärte Inhaber und Geschäftsführer Roland Rüdinger im Rahmen der Paneldiskussion „Just do it – mit KI die Verkehrslogistik zukunftsfähig machen“. Jetzt steigt die mittelständische Spedition aus dem baden-württembergischen Krautheim in die KI ein – und zwar als Beta-Tester im Fraunhofer IML-Projekt „Omnistics“ (siehe Kasten auf Seite 6). Der Use Case ist vergleichsweise niederschwellig: das Fahrerhandbuch.

Gen AI als Fahrer-Support

„Im Fahrerhandbuch steht alles drin, was ein Fahrer wissen muss. Meist handelt es sich aber um einen dicken Ordner mit Informationen in deutscher Sprache, der ungenutzt im Handschuhfach liegt“, sagte Martin Friedrich, beim Fraunhofer IML für das Projekt Omnistics zuständig. Immer mehr Unternehmen hätten folgendes Problem: „Die Disponenten sollten eigentlich disponieren, aber bekommen ständig Anrufe von Fahrern“, so Friedrich. Die meist als PDF vorliegenden Fahrerinfos könnten aber eingelesen und in eine Art ChatGPT für Fahrer gegossen werden. „Der Fahrer kann dann beispielsweise per App in seiner Landes-

Digital Logistics Award für Pyck



Pyck-Gründer Daniel Jarr (vorne knieend) freut sich über 9000 Euro

Bereits zum achten Mal wurde im Rahmen des Zukunftskongresses Logistik der Digital Logistics Award vergeben. Rund 30 Start-ups aus neun Ländern hatten sich für den vom Digital Hub Logistics Dortmund ausgelobten Preis beworben, sechs Finalisten durften ihre Logistiklösungen am 10. September dann vor Publikum und Jury in einem Elevator-Pitch vorstellen. Das Rennen machte Pyck, ein Open-Source-Framework für Warehouse-Management-Systeme (WMS). Gründer Daniel Jarr freute sich über ein Preisgeld von 9000 Euro sowie den Zugang zum internationalen Netzwerk der Digital Innovation Hubs. Platz zwei ging an K2 Mobility mit einer Lösung für integrierte und dynamische Ladevorgänge von E-Lkw (Dotierung: 4500 Euro). Den dritten Platz belegt Ease mit Exoskeletten mit hoher Bewegungsfreiheit (Dotierung: 1500 Euro). Zu den Sponsoren des Digital Logistics Award zählen Duisburger Hafen/Startport, Bito Campus, Dortmunder Hafen und Audalis Kohler Punge & Partner.

sprache eine Frage stellen. Das Tolle an Sprachmodellen ist, dass sie multilingual funktionieren – die gesuchte Information wird in seiner Landessprache zurückgespielt.“

Roland Rüdinger erläuterte auf dem Podium ein Beispiel aus der Praxis, wo diese Lösung einen großen Mehrwert bringe: „Wir haben wohl einen der vielfältigsten Fuhrparks, den es in Deutschland gibt“, betonte der Spediteur. Wenn ein Fahrer mit einem für ihn ungewohnten Fahrzeug mit spezieller Technik auf Tour geschickt werde, könne er im Fahrerhandbuch nachsehen, wie etwa die Ladebordwand bedient wird und wo sich die Sicherung befindet. „Die Idee ist, dass der Fahrer reinspricht und gleich die Antwort erhält.“ Auch die Hinterlegung passender Ladesäulen für den wachsenden E-Lkw-Fuhrpark gehöre zu den Inhalten fürs digitale Fahrerhandbuch. Rüdinger weist aber noch auf eine weitere Besonderheit hin: „Wir arbeiten als Sammelgutspedition in acht Netzwerken mit dem Ergebnis, dass wir nach acht Handbüchern vorgehen müssen. Das ist einfach für die Mitarbeiter eine Herausforderung.“

Kapazitäten planen

Ein weiterer Anwendungsfall für KI in der Transportlogistik sind Prognosemodelle für Mengenvorhersagen. Auch hier bietet der Omnistics-Baukasten des Fraunhofer IML Lösungsansätze. „Wir verfügen schon lange über Spezialisten, die eine große Menge an Daten verarbeiten und das mit ihrem großen Erfahrungsschatz auch sehr gut machen“, stellte Thomas Pentza, IT-Leiter der Geis Gruppe, klar. „Es kann keiner in die Zu-



Fraunhofer IML

„Man darf nicht den Fehler begehen, Wir haben hier einen Hammer und suchen verzweifelt den Nagel.“

Prof. Uwe Clausen,
Institutleiter Fraunhofer IML

Die Lücke im Mittelstand schließen



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

Die KI-Potenziale sind groß – für kleinere Logistiker braucht es aber einfache Lösungen

KI kann schon heute logistische Prozesse entscheidend nach vorne bringen – vielen mittelständischen Speditions- und Lagerbetrieben fehlten bislang aber praxisnahe Einstiegslösungen. Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) bietet seit einigen Monaten eine modulare Plattform an, deren Name Programm ist: „Omnistics“ – ein Kunstwort aus dem lateinischen „Omni“ (alle) und „Logistics“ – vereint Prognose-, Optimierungs- und Assistenzfunktionen in einem gemeinsamen Baukasten und will so auch kleineren Unternehmen einen skalierbaren Zugang zu KI eröffnen. Momentan noch in der Beta-Phase, will Omnistics als AI-as-a-Service (AIaaS) den gesamten logistischen Entscheidungskreislauf abbilden: von Sendungsprognosen, Kapazitätsplanung und Transportkostenkalkulation über einen Chat- und Sprachassistenten zur Bündelung von internem Logistik-Know-how bis hin zu präziseren ETA-Vorhersagen.

Die Plattform integriert laut Fraunhofer IML verschiedene Datenquellen, darunter interne Systeme wie TMS, WMS, ERP und CRM, mittels offener dokumentierter Schnittstellen. Auch Partnerdatenquellen von Zulieferern und Kunden sowie öffentliche Datenquellen wie Verkehrsdaten und Wetterinformationen können eingefügt werden. Diese umfassende Datenbasis ermöglicht es, die Plattform vollständig auf eigener Hardware zu hosten, was maximale Flexibilität und Kontrolle über die Daten und Anwendungen bieten soll.

kunft gucken, auch die KI nicht“, betonte er. Die Ergebnisse, die man durch das Omnistics-Tool erziele, seien schon „sehr nah dran an dem, was unsere absoluten Spezialisten können“, so Pentza. Gerade in Hinblick auf dünne Personaldecken in Urlaubszeiten und vor allem den Fachkräftemangel sei es toll, wenn man ein Modell entwickeln kann, das auf Basis von bereits vorliegenden und künftigen Daten Mengen- und Kapazitätsprognosen erstellt. Mittelfristig mit dem Ziel, bestimmte Prozesse dann auch komplett automatisieren zu können. Mit Mengenvorhersagen beschäftigt sich Spediteur Roland Rüdinger dagegen noch nicht: „Wir haben im Nahverkehr eine relativ starre Kapazität und gar nicht die Spielmasse, um da groß zu reagieren.“

Die Maxime, dass der KI-Einsatz stets zum Use Case passen muss, brachte Professor Uwe Clausen noch einmal auf den

Punkt: Der Institutsleiter des Fraunhofer IML warf die Frage auf: „Was möchte ich eigentlich erreichen und unterstützen?“ Man solle nicht den Fehler begehen und sagen: „Wir haben hier einen Hammer und suchen verzweifelt den Nagel.“ Die Frage müsse vielmehr lauten: „Was ist der Grundbedarf, was sind die Kernaufgaben in der logistischen Dienstleistung und an welchen Stellen würden uns KI-Systeme dabei helfen, effizienter zu werden?“

KI-affines Plenum

Offenbar ist die Logistikbranche aber bereit, sich genau diese Fragen zu stellen und auch mit der KI loszulegen. Bei einer Mentimeter-Umfrage zum Thema „Wo steht Ihr Unternehmen beim KI-Einsatz in der Logistik?“ im Plenum gab rund die Hälfte der Teilnehmenden an, schon erste Pilotprojekte zu fahren. Für ein Drittel findet der KI-Einsatz in Teilbereichen schon im Regelbetrieb statt. mh

KI-Potenziale heben

Telematik-Anbieter Couplink lud Mitte September zur Jubiläumsfeier und Telematik-Fachtagung. Bei Letzterer im Fokus: KI und Nachhaltigkeit.

COUPLINK BIETET SEINEN Kunden aus Logistik, Entsorgung und Industrie nicht nur Lösungen im Bereich Telematik – etwa mobiles Auftragsmanagement, Routenplanung und Yardmanagement. Das Unternehmen aus Aldenhoven bei Aachen veranstaltet auch regelmäßig Telematik-Fachtagungen. So auch am 17. September an der RWTH Aachen. In diesem Jahr gab es zudem Grund zum Feiern: das 25. Firmenjubiläum von Couplink (siehe Interview auf Seite 8). Während dies am Vortag mit Kunden gebührend zelebriert wurde, widmete sich die Fachtagung unter dem Motto „Innovation trifft Praxis“ aktuellen Themen aus der Welt der Telematik und Logistik-IT. Eröffnet wurde das Programm mit einem Vortrag von Sabine Buch, Führungskraft bei T-Systems International, Expertin für Neurodiversität und Coach. Sie gab Einblicke, wie Unternehmen von den besonderen Stärken von Menschen aus dem neurodivergenten Spektrum – von Autismus über ADHS bis hin zu Hochsensibilität – profitieren können.

Kostenlose KI-Tools dominierend
Großes Thema war auch künstliche Intelligenz (KI). „KI ermöglicht enorme wirtschaftliche Potenziale und kann Wettbewerbsfähigkeit sichern“, betonte Marc Scheufen, Senior Economist beim Institut der deutschen Wirtschaft (IW). Die Realität sei allerdings ernüchternd. So verwenden derzeit nur 37 Prozent der deutschen Unternehmen KI-Technologien, wie eine Umfrage des IW-Zukunftspanels aus diesem Sommer ergab. Und: „In erster Linie nutzen Unternehmen dabei kostenfreie KI-Tools wie ChatGPT oder Microsoft Copilot“, be-

richtete Scheufen. Kostenpflichtige KI-Dienstleistungen würden demnach von nur 14 Prozent und selbst entwickelte Verfahren von gerade einmal 3,8 Prozent der Unternehmen genutzt. Laut Scheufen hätten Unternehmen noch deutlichen Nachholbedarf bei der Schaffung der Grundvoraussetzung für die KI-Nutzung: der sogenannten Data Economy Readiness. „Unternehmen müssen nicht nur in der Lage sein, Daten digital zu speichern, sie müssen sie managen und vor allem nutzen“, so Scheufen. Wie eine erfolgreiche Nutzung von KI aussehen kann, zeigte Peter Bickel, COO Couplink, auf. So fungiert generative KI nicht nur als „Digitaler Vorarbeiter“ für die eigenen Softwareentwickler. KI sei schließlich eine fantastische Möglichkeit

für die nächste Generation Telematik und mobiler Auftragsbearbeitung, unterstrich Bickel.

Markus Meßmer von der DHBW Ravensburg stellte derweil ein Forschungsprojekt zum KI-Einsatz für die Lkw-Ladungsauslastung vor. Patrick Becker vom Fraunhofer IML gab Einblicke in das KI-basierte Open-Source-Projekt „Skala“ am Beispiel der Dokumentendigitalisierung. Auch das Thema Nachhaltigkeit fand seinen Platz im Programm: Gerhard Gudergan von der RWTH Aachen referierte zu kreislauffähigen Lieferketten, während Andrea Keßler, Nachhaltigkeitsbeauftragte von Edeka Foodservice, die Herausforderungen und Chancen bei der CSRD-Umsetzung unter die Lupe nahm. *mh*



Mitte September lud Telematik-anbieter Couplink zur Fachtagung ins FIR an der RWTH Aachen



Feierten im September das 25. Firmenbestehen von Couplink: Monika und Jens Uwe Tonne

Workflows im Blick

Die Couplink-Inhaber Monika und Jens Uwe Tonne sprechen zum 25. Firmenjubiläum über den Telematikmarkt gestern und heute und die Potenziale von künstlicher Intelligenz in der Logistik-IT.

COUPLINK BIETET LÖSUNGEN FÜR FUHRPARKS, DIE WEIT ÜBER KLASSISCHE TELEMATIK HINAUSGEHEN. MIT WELCHEM PRODUKTUMFANG SIND SIE VOR 25 JAHREN AN DEN START GEGANGEN?

Monika Tonne (MT): Ursprünglich wurde die Firma Couplink im Jahr 2000 als ERP-Systemanbieter gegründet. Als ich und mein Mann im Jahr 2002 als Mitinhaber in das Unternehmen eingestiegen sind, haben wir schon sehr früh die Vision einer mobilen Telematiklösung verfolgt. Vor 20 Jahren sah Telematik noch so aus: große Monitore im Lkw und das Ganze sehr hochpreisig. Wir sind mit der Idee, Telematik übers Smartphone – oder damals noch Mobiltelefon – abzu-

bilden, praktisch auf der grünen Wiese gestartet.

Jens Uwe Tonne (JUT): Wir haben Telematik nie so gedacht, dass wir eine Box im Lkw anlöten, die dann Koordinaten verschickt. Wir haben die Prozesse von Anfang an weiter gefasst, vielleicht auch durch unseren ERP-Hintergrund. Anfang der 2000er-Jahre gab es die ersten Tomtom-Navis und Windows-CE-Geräte. Und schon damals ging es um die Fragen: Wo muss ein Fahrer hin, was soll er aufladen, was soll er abladen? Später kamen dann die Erfassung der Fahrzeugdaten aus der FMS-Schnittstelle und der Download aus dem Tachographen per verbauter Telematikbox hinzu.

Wer nur mobiles Auftragsmanagement braucht, kann dies auch heute problemlos nur mit dem Smartphone oder dem MDE tun. Der rote Faden, der sich bis heute durchzieht, ist also unser Workflow-Blickwinkel. Weil wir vor allem Kunden mit komplexen Workflows ansprechen.

TELEMATIK IST DIE MINIMALANFORDERUNG FÜR DIE DIGITALISIERUNG DER TRANSPORTLOGISTIK. IST DER MARKT LANGSAM GESÄTTIGT ODER BEI WELCHEN FLOTTENTYPEN BESTEHT NOCH NACHHOLBEDARF?

MT: Wenn man die größeren Lkw-Flotten betrachtet, würde ich den Markt

„Jedes Unternehmen hat seine eigenen Spezialitäten und wir haben uns auf die komplexeren Fälle verlegt.“

JENS UWE TONNE,
Vorstand und Mitinhaber Couplink

schon als gesättigt ansehen. Ganz ohne Ortung sind die wenigsten Lkw-Flotten unterwegs, es sei denn, es handelt sich um sehr kleine Fuhrparks mit einer Handvoll Fahrzeugen. Viel Nachholbedarf besteht noch bei Transporterflotten, zumal kleine Fahrzeuge über 2,5 Tonnen künftig tachographenpflichtig werden. Wir haben mit Noweda und Apetito Kunden aus dem Bereich Apothekenbelieferung beziehungsweise Verpflegungslösungen. Das sind Unternehmen, die nicht nur irgendwo hinfahren und eine Ortung brauchen, sondern ganz individuelle und auch regulatorische Vorgaben in ihren Workflows abbilden müssen. Es gibt viele Unternehmen mit Mehrwertdienstleistungen, wo in puncto Digitalisierung noch viel mehr gemacht werden müsste.

JUT: Die klassischen Parameter wie Aufladen, Orten, Kraftstoffverbrauch ermitteln, Abladen und Unterschrift einholen – das kann jedes System im Markt. Jedes Unternehmen hat aber seine eigenen Spezialitäten und wir haben uns auf die komplexeren Fälle verlegt.

SIE HABEN ZUM 25. JUBILÄUM EINE TELEMATIK-FACHTAGUNG VERANSTALTET, WO KÜNSTLICHE INTELLIGENZ EIN GROSSES THEMA WAR. WIE NUTZT COUPLINK KI?

MT: Erst einmal legen wir den Grundstein, dass ein Kunde KI überhaupt nutzen kann. Das heißt, wir speichern alle Rohdaten in einem System, sodass Unternehmen, die ihren Datenpool für KI-Anwendungen nutzen möchten, dies auch machen können.

JUT: Das Entscheidende für die KI-Nutzung ist die saubere Datenbasis, gerade wenn es um die Optimierung anhand von historischen Daten geht. Wenn Sie eine Tour mit 30 Stopps haben, aber gar nicht wissen, wie lange ein Stopp genau dauert, brauchen Sie erst gar nicht anfangen zu rechnen.

UND WIE SCHÄTZEN SIE PERSÖNLICH DIE NACHFRAGE NACH KI-ANWENDUNGEN

EIN – SO RICHTIG VIELE LOGISTIKER NUTZEN KI STUDIEN ZUFOLGE JA OFFENBAR NOCH NICHT.

MT: Wir beobachten, dass sich insbesondere große Unternehmen sehr wohl mit KI beschäftigen und eigene Abteilungen dafür betreiben. Auch dort wird nicht jede Idee am Ende umgesetzt, aber das Thema scheint dort angekommen. Was wir uns aber wünschen, ist, dass sich auch kleine und mittelständische Unternehmen mehr an KI herantrauen. Es werden einfache Tools gebraucht, die standardisiert sind und womit ein Spediteur schnell loslegen kann.

JUT: Wir bieten unseren Kunden schon seit Jahren die KI-basierte Tourenoptimierung von unserem Partner PTV an.

VON DER TOURENOPTIMIERUNG EINMAL ABGESEHEN, SEHEN SIE NOCH ANDERE GROSSE POTENZIALE FÜR KI-LÖSUNGEN IN DER LOGISTIK – UND WAS HABEN SIE SELBST DERZEIT IN DER PIPELINE?

JUT: In der Beta-Phase befindet sich gerade die automatische Auftrags Erfassung. Das heißt, das System liest E-Mails aus und legt den entsprechenden Auftrag automatisch im System an. Wir nutzen KI auch intern zur Regelerstellung für unsere Schnittstellen. Außerdem haben wir Prototypen entwickelt, die mit generativer KI arbeiten. ChatGPT eignet sich gut für mehrsprachige Übersetzungen. Unser Handbuch liegt auf Deutsch vor – den darauf basierenden Support-Chat können Sie in allen möglichen Sprachen etwas fragen und bekommen dann automatisch die Antwort in der entsprechenden Landessprache. Man kann das System auch nach speziellen Auswertungen fragen, beispielsweise dem aktuellen Fahrerranking oder Kraftstoffverbrauch der Flotte. Auch wenn das Interpretations-Know-how von ChatGPT stammt – die Unternehmensdaten bleiben dabei auf unserem Server. All das wollen wir bald für unsere Kunden ausrollen. mh



Jens Uwe Tonne begrüßte auf der Telematik-Fachtagung zum 25. Jubiläum zahlreiche Kunden und Gäste aus Wissenschaft, Wirtschaft und Logistik

Plug & Play für Tachographen- daten in Echtzeit

Mit dem VDO Link gelingt der Einstieg in das digitale Flottenmanagement. Die Plug & Play-Telematiklösung bringt Tachographen mit wenigen Handgriffen online – ohne Einbau, ohne Werkstatt, aber mit vollem Zugriff auf Echtzeitdaten und automatisierte Prozesse.

WER SEINE FLOTTE DIGITALISIEREN WILL, denkt oft an große Umstellungen, hohe Investitionen und aufwendige Installationen. Dass es auch anders geht, zeigt VDO mit dem VDO Link.

Die Plug & Play-Lösung macht jeden digitalen VDO-Tachographen ab DTCO 3.0 innerhalb weniger Minuten cloudfähig: Direkt in die Frontschnittstelle des Fahrerscheibers eingesteckt, überträgt er von dort automatisch Fahrer-, Fahrzeug- und Positionsdaten per Mobilfunk in die VDO-Cloud. Besonders bei Fahrzeugen mit kurzer Verweildauer in der Flotte – etwa im Leasing oder bei Subunternehmern – entfaltet der VDO Link seine ganze Stärke: keine Festinstallation, volle Flexibilität.

Digitale Pflichten automatisch erledigen

Neben der einfachen Handhabung überzeugt der VDO Link mit echten Effizienzvorteilen. Flottenbetreiber sparen Zeit und Ressourcen, indem sie gesetzlich vorgeschriebene Pflichten wie die regelmäßige Archivierung von Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten automatisieren. Das sorgt für Rechtssicherheit und reduziert manuelle Kontrollaufgaben im Backoffice.

Darüber hinaus erhalten Flottenmanager in Echtzeit Einblick in die aktuelle



© VDO

Einfach in die Frontschnittstelle des Tachographen gesteckt macht der VDO Link seine verlässlichen Daten in Echtzeit für cloudbasierte Anwendungen nutzbar.

Verfügbarkeit ihrer Fahrer und Fahrzeuge. Auch Funktionen wie die Restlenkzeitübersicht, Echtzeitortung und Systemintegration sind sofort nutzbar. Das bedeutet: bessere Planung, höhere Auslastung und schnellere Entscheidungen – alles ohne zusätzliche Hardware oder Installationsaufwand.

Fit für morgen durch offene Schnittstellen

Der VDO Link ist nicht nur ein technisches Tool, sondern ein strategischer Enabler: Dank seiner standardisierten Schnittstellenstruktur lassen sich die verlässlichen Daten aus dem Tachographen, die sogenannten Trusted Data, auch in Drittsystemen nutzen: Lenkzeiten können direkt mit Zeiterfassungssystemen verknüpft und Echtzeitstandorte für eine

optimierte Tourenplanung und eine bessere Flottenauslastung dynamisch verwendet werden. Diese Offenheit schafft die Basis für einen langfristig digitalisierten Flottenalltag und macht den VDO Link zu einer zukunftssicheren Investition. Denn gemeinsam mit Partnern und Kunden baut VDO dieses Ökosystem kontinuierlich aus – mit dem Ziel, den Tachographen als zentrale Datendrehscheibe im digitalen Flottenalltag zu etablieren.

Ob als Stand-alone-Lösung oder in Kombination mit VDO Fleet Services: Der VDO Link ist sofort einsatzbereit, skalierbar und er bietet in Zeiten zunehmender regulatorischer Anforderungen ein reibungsloses und gesetzeskonformes Flottenmanagement.

www.fleet.vdo.de



© VDO

Der neue VDO Link ermöglicht auch kleinen und heterogenen Flotten die Digitalisierung des Flottenmanagements

Weniger Stress. Mehr Kontrolle.

So macht KRONE das Trailer-Management digital und einfach.

DIE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE STEHT UNTER DRUCK: Fahrermangel, steigende Kosten, komplexe Abläufe. Wer seine Flotte nicht digital im Griff hat, riskiert unnötige Ausfälle und hohe Folgekosten. Genau hier setzt KRONE mit seinen praxisnahen, digitalen Lösungen an – sofort einsatzbereit, markenoffen und mit messbarem Effekt im Alltag.

Beispielsweise das intelligente Betriebssystem für Trailer von KRONE: Der „KRONE Smart Assistant“ optimiert Logistikprozesse und bietet eine benutzerfreundliche, digitale Plattform zur effizienten Verwaltung von Trailern. Die Innovation überzeugte bereits mit ihrer niedrighwelligen Nutzung, hohen Effizienz und nachhaltigen Digitalisierung, was KRONE ins Finale des Deutschen Logistikpreises 2024 brachte.

Der direkte Draht zum Trailer

Der KRONE Smart Assistant ist das intelligente Betriebssystem für den Trailer – entwickelt, um digitale Kommunikation und Prozesssteuerung für alle Flotten barrierefrei und effizient zugänglich zu machen. Kernprinzip: Schneller Zugriff, einfache Bedienung, alle Sprachen und keine Einstieghürden. Jeder Trailer ist mit einem individuellen QR-Code ausgestattet. Ein Scan mit dem Smartphone genügt – und der Fahrer landet direkt via Messengerdienst (WhatsApp, Telegram oder Viber) in der passenden digitalen Oberfläche. Kein App-Download, keine Registrierung, keine Wartezeit.

Praktische Funktionen, die sofort Wirkung zeigen

Zum einen die Schadensmeldung in Echtzeit – QR-Code scannen, Fotos und Beschreibung senden, fertig. Flottenmanager und Werkstätten werden automatisch informiert und können umgehend reagieren. Das spart Zeit, reduziert Ausfälle und sorgt für klare Zuständigkeiten. Des Weiteren die rechtssichere digitale Abfahrtskontrolle: Fahrer führen die gesetzlich vorgeschriebenen Checks direkt am Trailer per Smartphone durch. Das System



Benutzerfreundliches digitales System: KRONE Smart Assistant

dokumentiert die Ergebnisse automatisch und stellt dem Fahrer sogar eine PDF-Bestätigung bereit. Besonders ist auch der mobile Dokumentenzugriff unterwegs – Bedienungsanleitungen, Zulassung, Wartungsnachweise oder ATP-Zertifikate sind jederzeit digital abrufbar – ohne langes Suchen. Direkt in WhatsApp, Telegram oder Viber.

Beispiel aus der Praxis

Ein Fahrer entdeckt auf dem Hof einen Reifenschaden. Statt Fotos unstrukturiert per WhatsApp an den Disponenten zu schicken (und später in einer Flut von Nachrichten zu suchen), scannt er den QR-Code. Innerhalb von Sekunden ist der Schaden prozesssicher im System erfasst, an die richtige Werkstatt weitergeleitet und für alle Beteiligten transparent dokumentiert.

mykrone.blue: Digital. Smart.

Was bislang nur Großflotten vorbehalten war, steht ab sofort auch mittelständischen Transportunternehmen offen: Mit mykrone.blue präsentiert KRONE eine neue Plattform für das digitale Trailer-Management – vom Moment der Bestellung über den ganzen Lebenszyklus bis zum Wiederausflotten. Im Mittelpunkt

stehen maximale Uptime, transparenter Betrieb und ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis. „Wir haben mykrone.blue gebaut, weil der Markt einfache, wirkungsvolle Lösungen braucht – nicht große Worte. Unsere Kunden wollen wissen: Läuft mein Trailer? Ist er sicher? Was kostet der Ausfall? Genau dafür liefern wir mit Smart Assistant und mykrone.blue die richtigen Werkzeuge – sofort einsatzbereit, mit messbarem Nutzen,“ erklärt Maximilian Birle, Geschäftsführer der mykrone.blue GmbH. „Wir verknüpfen Daten, Services und Interaktion bis in die Werkstattwelt entlang des gesamten Trailer-Lebenszyklus – mit einem einzigen Ziel: dem besten Total Cost of Ownership bei maximaler Uptime.“

Die Plattform ist markenoffen – ob mit oder ohne Telematik, KRONE oder Fremdmarke: Jede Flotte kann sofort loslegen. Das Beste: mykrone.blue ist nicht nur ein Portal, sondern ein integraler Bestandteil der neuen digitalen KRONE Servicewelt – mit über 1700 Partnerwerkstätten europaweit, standardisierten Schnittstellen zu führenden TMS-, ERP- und Telematiksystemen sowie einem modularen E-Commerce-Bereich zur 24/7-Vertragsverwaltung und Servicebuchung.

www.krone.de

Auf der digitalen Überholspur

Wie KI und Digitalisierung das Tagesgeschäft für den logistischen Mittelstand effizienter gestalten? Mit LOGENIOS findet Chr. Carstensen Logistics die passende Antwort.

JEDEN TAG SIND ES MEHRERE HUNDERT DOKUMENTE, die Chr. Carstensen Logistics erfassen und weiterverarbeiten muss. Eine Aufgabe, die sich mit digitalen Helfern wie dem KI File Konverter von LOGENIOS leicht automatisieren lässt.

Timo Nienhaus, Head of IT & Business Process Management bei Chr. Carstensen Logistics, erklärt: „Damit können wir aus PDF, Excel und E-Mails automatisch und zuverlässig Aufträge in unserem TMS erzeugen und alle relevanten Daten aus den jeweiligen Dokumenten einspielen. Das macht rund 1.000 Aufträge am Tag aus, die nicht mehr manuell erfasst werden müssen.“

Mehr schaffen mit dem KI File Konverter

Wichtig dabei ist für den Logistiker, dass das Tool zuverlässig funktioniert und alle relevanten Informationen aus den verschiedenen Dokumententypen erkennt. Das gelingt, weil die hier verwendete KI speziell auf das Analysieren von Transportaufträgen trainiert wurde. Damit war der Service sofort einsatzbereit und musste nicht erst auf ein bestimmtes Auftragsmuster angelernt werden. „Für uns bedeutet das eine effizientere Arbeit und minimierte Erfassungsfehler. Außerdem arbeitet das System 24/7 und auch an Feiertagen. Ich glaube, wir könnten diese Sendungsmenge nicht leisten, ohne LOGENIOS im Hintergrund zu haben“, betont Timo Nienhaus.

Ein Datenübersetzer für alle Fälle

Der Datenaustausch ist aber nicht nur von einem Dokument in eine Software entscheidend. Auch zwischen verschiedenen TMS oder ERP-Systemen der Verlager oder Logistikpartner sowie von Visibility-Plattformen müssen Informationen zuverlässig geteilt werden. Hierfür nutzt Chr. Carstensen Logistics für einige Kunden die EDI-Schnittstellen (Electronic Data Interchange) von LOGENIOS. Diese fungieren wie ein au-



© Timo Nienhaus, Chr. Carstensen Logistics

Enorme Zeiteinsparung: Durch den KI File Konverter von Logenios müssen ca. 1000 Aufträge täglich nicht mehr manuell erfasst werden, erklärt Timo Nienhaus

tomatischer Übersetzer im Hintergrund, der Datenformate, Strukturen und Protokolle sicher in das jeweilige Zielsystem überführt.

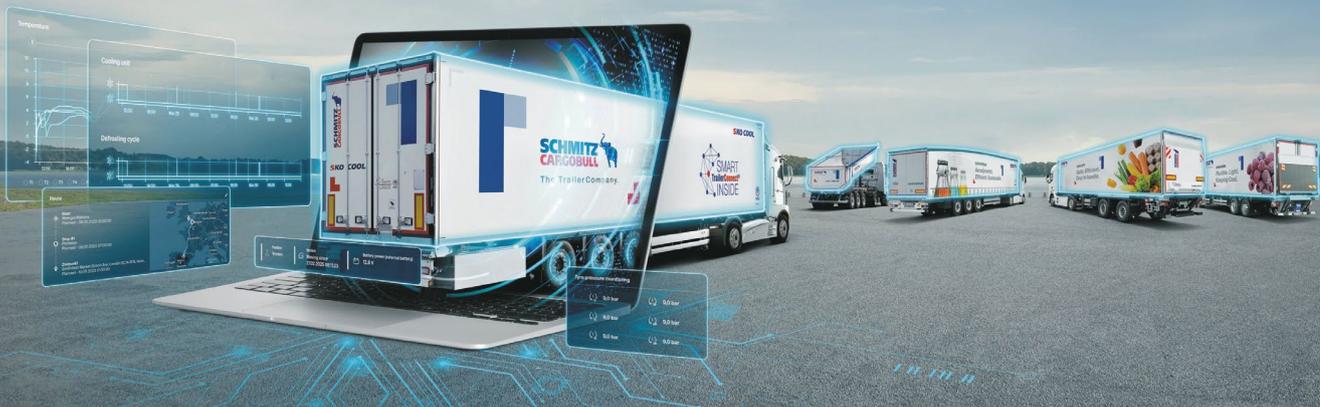
Nächste Stufe der Digitalisierung erreicht

Auch die Anbindung an die Visibility-Plattform Transporeon erfolgt über LOGENIOS. Das sorgt für einen erhöhten Datenschutz, genauere Tracking-Ergebnisse und eine automatische Datenbereitstellung, weil Tracking-Aufträge automatisch ins TMS übernommen und den Touren zugeordnet werden. Damit entfällt die händische Zuweisung von Lkw zu Tour. Und zuletzt beschleunigen digitalisierte Ablieferbelege die Abrechnung, indem die digital vorliegenden oder eingescannten Belege sendungszugeordnet auf die Plattform eingestellt werden. „Wir

haben dank LOGENIOS die nächste Stufe in Sachen Digitalisierung erreicht, indem wir die Effizienz unserer Prozesse messbar gesteigert und den Datenaustausch mit Kunden optimiert haben“, erklärt Timo Nienhaus. „Das ist ein sehr gutes Ergebnis.“

Weitere Infos:





Vom reinen Transportmittel wandelt sich der Trailer immer stärker zur Datenplattform

Der Software-defined Trailer definiert die Logistik neu

Eine neue Ära: Aus dem reinen Transportmittel wird eine intelligente Datenplattform – dank direkter Komponentendaten und tiefem Technik-Know-how mit echtem Mehrwert für die Nutzer.

DER SOFTWARE-DEFINED TRAILER markiert einen Wendepunkt in der Logistikbranche. In einer zunehmend vernetzten Welt sind Trailer längst nicht mehr nur mechanische Transportmittel, sondern entwickeln sich zu intelligenten, datengesteuerten Plattformen. Als Erstausrüster verfügt Schmitz Cargobull über einen entscheidenden Vorteil: die direkte Erfassung von Daten auf Komponentenebene und das technische Know-how, diese Daten in echten Mehrwert für den Nutzer zu verwandeln.

Das Herz der digitalen Trailer-Welt

Im Zentrum dieser Transformation steht das Schmitz Cargobull TrailerConnect® Portal. Diese leistungsstarke Plattform orchestriert Daten über das gesamte Trailer-Ökosystem hinweg – von der Achse bis zum Kühlaggregat. Die Plattform ermöglicht eine vollständige Transparenz der Trailer entlang der Lieferkette, vom Terminal bis zum Endkunden. Das TrailerConnect® Data Management Center fungiert dabei als digitaler Filter, der präzise steuert, welche Daten mit wem und wann geteilt werden. Die Kombination aus Echtzeitdaten, kontextualisierter Information

und sicherem, benutzergesteuerten Zugriff schafft eine neue Qualität der Datenintelligenz.

Der Software-defined Trailer bietet nicht nur eine nahtlose Integration mit Flotten, Kunden und Partnern, sondern auch tiefgreifende Einblicke in jede einzelne Komponente. Durch fortschrittliche Datenstrukturierung und semantische Anreicherung werden aus reinen Zahlen verwertbare Erkenntnisse für den Nutzer. Dies ermöglicht transparente Informationen über die Flotte, proaktive Diagnosen von Trailerkomponenten, intelligente Wartungsplanung und eine signifikante Steigerung von Betriebszeit, Effizienz und Compliance.

Mit jahrzehntelanger Erfahrung in der temperaturgeführten Logistik treibt Schmitz Cargobull die Entwicklung des Trailers zu einem vernetzten, softwaredefinierten Asset voran. Der Trailer wird zur intelligenten Infrastruktur, die nicht nur Daten sammelt, sondern diese aktiv nutzt, um operative Prozesse zu optimieren und neue Servicemodelle zu ermöglichen.

Dr. Cafer Ince, Leiter der Produktlinie Digital Services bei Schmitz Cargobull, bringt es auf den Punkt: „Der Software-defined Trailer ist nicht nur ein Schlag-

wort. Er ist eine Blaupause für die Zukunft der intelligenten, nutzergesteuerten Logistik.“

Der Software-defined Trailer steht für eine sichere, skalierbare und zukunftsfähige Architektur, die den Wandel von passiver Hardware zu einem aktiven, digitalen Ökosystem vollzieht. Mit Update-Fähigkeit über den gesamten Lebenszyklus, vollständiger Fernsteuerung zentraler Trailer-Funktionen und Echtzeit-Konnektivität von der Komponente bis zur Cloud setzt Schmitz Cargobull neue Maßstäbe für Transparenz, Sicherheit und Effizienz im modernen Flottenbetrieb.



TrailerConnect®: Wo Daten zur Logistik-Power werden

„Wir bekommen viel Lob, wie gut die Routen unserer SPEDION Navigation sind“

MIT DER INTEGRATION der Eigenentwicklung SPEDION Navigation in die SPEDION App hat der Krombacher Telematikanbieter das Portfolio seiner Lkw-Telematik für die Anwender erneut erfolgreich erweitert. In über 8.000 Fahrzeugen ist die Lkw-Navigation bereits im Einsatz. Das auf dem stetig aktualisierten Online-Kartenmaterial von TomTom und den Algorithmen des TomTom SDK basierende System mit Live-Traffic-Daten ermöglicht eine verlässliche Routenführung auf Basis aktuellster Karten.

Die Integration der eigenen SPEDION Navigation in die mobile, modulare Telematiksoftware für Android-Geräte ist ein weiterer Zug des Telematikprofis SPEDION, den Anwendern umfassende Lösungen aus einer Hand zu bieten. „Mit dem Online-Kartenmaterial von TomTom haben unsere Nutzer in der SPEDION Navigation jederzeit aktuelle Karten vorliegen, ohne sich um Lizenzerneuerungen oder veraltete Informationen Gedanken machen zu müssen“, betont Product Owner David Büdel. Das neue Angebot kommt an, freut er sich: „Wir bekommen viel Lob, wie gut die Routen unserer SPEDION Navigation sind.“



SPEDION erweitert Telematik-App um eigene Lkw-Navigation

sichtigung von Gefahrgut-/ADR-Profilen und Navigationseinstellungen vorgeben und zentral verwalten.

„Wie alle unsere Produkte ist die SPEDION Navigation intuitiv bedienbar. Die Fahrer erhalten alle relevanten Informationen direkt auf das Display, während die Disponenten Position und Route der Fahrzeuge in Echtzeit verfolgen können“, erklärt David Büdel. „Sämtliche Anwendungen werden stetig aktualisiert und verbessert. Unsere Kunden profitieren dank neuer Features, Optimierungen und Stabilitätsverbesserungen von noch mehr Flexibilität, Sicherheit und Komfort.“

abgleichs – also dem Abgleich der Geokoordinaten mit den Zieladressen – sorgen wir dafür, dass die Fahrer zu jeder Zeit korrekt geleitet werden“, hebt David Büdel ein neues Detail hervor.

Kundennutzen im Blick

Voraussetzung für die Nutzung der neuen Lkw-Navigation von SPEDION ist der Einsatz der SPEDION App. Die Abrechnung erfolgt auf Basis des transparenten Pay-per-use-Modells von SPEDION. Berechnet wird eine nutzungsbasierte monatliche Kombigebühr für jedes Fahrzeug, das tatsächlich im Einsatz ist.



Alle relevanten Informationen übersichtlich dargestellt

Neben den wesentlichen Funktionen wie Kartenansicht und Wegbeschreibung, Routenführung inklusive Alternativrouten, aktive Stauumfahrung, Ermittlung der Ankunftszeit (ETA) sowie Points of Interest lassen sich in der SPEDION Navigation Fahrzeugdaten samt Berücksichtigung

Highlights der SPEDION Navigation

Allgemein relevante Sonderziele wie Tankstellen oder Werkstätten gibt die SPEDION Navigation automatisch vor. Darüber hinaus lassen sich spezifische firmeneigene Ziele wie Niederlassungen oder Rastplätze definieren und als Zielpunkte in die Routenplanung einbinden. „Dank des automatischen Koordinaten-

Vorausschauend fahren!

Nutzen auch Sie die Vorteile einer modernen, integrierten Lkw-Navigation und optimieren Ihre Routen mit der SPEDION Navigation.

spedion.de/produkte/spedion-navigation

Telematik-Spezial mit TISLOG

Die TIS GmbH aus Bocholt präsentiert im Rahmen des Telematik-Spezial II eine Reihe innovativer Erweiterungen ihrer TISLOG telematics Welt.

EIN HIGHLIGHT IST DAS NEUE ARBEITSZEIT-MODUL, das nicht nur die Übersicht von Arbeitszeiten vereinfacht, sondern auch eine direkte Übergabe an Spesen- und Lohnsysteme ermöglicht. Das Arbeitszeit Modul verwaltet nahtlos die Übergabe an die Lohnbuchhaltung. Systeme wie Datev, Abacus, Atoss, modulon, SAP und viele mehr sind bereits angebunden. Darüber hinaus ermöglicht die TISLOG API einen umfassenden und flexiblen Datenzugriff. Sämtliche Informationen lassen sich systemseitig abrufen und für weiterführende Prozesse nutzen.

Weitere Telematik-Features

Das neue Download Terminal zum Auslesen von Fahrerkarten als Plug-and-play-Lösung. Fahrer können ihre Fahrerkarte bequem am Terminal auslesen und gleichzeitig ihre Führerscheine über Identifikationschip (NFC) prüfen lassen.

Auch im Bereich der Fahrzeugtechnik setzt TIS weitere Maßstäbe: Die Anhänger-Kopplung per ID-Transponder (Beacon) ermöglicht eine automatische und zuverlässige Erkennung von Anhängern. Das spart Zeit und reduziert Fehlerquellen im täglichen Betrieb.



Unverzichtbar: die Abfahrtskontrolle vor Fahrtbeginn

Wie funktioniert das genau? Der Transponder wird an dem Auflieger befestigt und durch die Telematikbox in der Zugmaschine ausgelesen und das Gespann gekoppelt. Die Zukunftssuche auf der Telematik-Plattform Infodesk bietet Disponenten eine vorausschauende Planungshilfe. Mit Auslastungsanzeige und Verfügbarkeitsprognose lässt sich präzise simulieren, wann welches Fahrzeug an welcher Ladestelle verfügbar ist. Das

ist optimal für die Rückladungsplanung und Tourenoptimierung.

Ein weiteres Highlight ist die smarte Abfahrtskontrolle mit dem neuen Checklisten-Konfigurator. Mit diesem kann jedes Asset per QR-Code geprüft werden. Dafür können, wenn benötigt, mit dem Checklisten-Konfigurator individuelle Checklisten für jedes Asset angelegt werden.

Abgerundet wird das Portfolio durch das Temperatur-Tracking, das sowohl dem Fahrer als auch dem Disponenten Echtzeitdaten zur Verfügung stellt. Dazu lassen sich durch TISLOG viele verschiedene Quellen integrieren wie z. B. Temperaturschreiber, Kühlmaschinen, Sensoren oder Portale der Hersteller.

TIS ist zugelassener LSVIII-Anbieter und übergibt alle Fahrdaten, die zur Mauterhebung in der Schweiz relevant sind. TISLOG telematics für unterschiedliche Anwendungsfälle: als Solarbox für Wechselbrücken, OBD-Stecker für Pkw und Lieferwagen, Truck-Telematik für Nutzfahrzeuge oder sehr robuste Trailer-Telematik für Auflieger.



Das TISLOG Tachoarchiv im Einsatz bei der Fiege Logistik (Schweiz) AG



**Besser als
jede KI!**

**NEUE
AUFLAGE**

Berufskraftfahrer unterwegs **2026**

In Zeiten Künstlicher Intelligenz zählt etwas anderes ganz besonders: menschliches Urteilsvermögen, praktische Erfahrung – und gut aufbereitete, verlässliche Informationen. Der Berufskraftfahrer unterwegs 2026 liefert genau das: Kapitel und Inhalte, die Ihre Fahrerinnen und Fahrer im Alltag wirklich brauchen. Von aktuellen Vorschriften über praxisnahe Alltagstipps: Das Jahrbuch begleitet, erklärt, unterstützt Sie.

Neuer Rechtsstand:

Bußgelder, Bkf, Fahrtenschreiber, Cannabis u.v.m.

Neuer Schwerpunkt:

Sicher fahren bei schlechter Witterung

Neue Beiträge:

Hitzeschutz und Absturzgefahr am Fahrerhaus

Neue Kapitel:

Psychische Gesundheit



Jetzt mehr erfahren unter:

heinrich-vogel-shop.de