



Effizienter fahren, die Umwelt entlasten Telematik und IT für Speditionen

Trends und Innovationen rund um Telematik,
Flottenmanagement und Logistik-IT



Telematik-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 4 | 2022



Saubere Transporte, saubere IT-Strukturen

FAHREN SIE NUR ODER kompensieren Sie schon? Auch und gerade auf die Logistik steigt der Druck aus Politik und Gesellschaft, sich mehr um Klimaneutralität zu bemühen. Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes wurde schon unter der alten Regierung das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Vor allem auf den Verkehrssektor kommt nun einiges zu – und der Lkw mit seinem dominierenden Anteil am Güterverkehr ist nun einmal für einen großen Teil der CO₂-Emissionen mitverantwortlich. Bis flächendeckend umweltschonendere Antriebe die Straßen erobern, wird also das Thema Kompensation in den Fokus rücken. Dazu muss man aber erst einmal wissen, was der eigene Lkw-Fuhrpark für einen Fußabdruck hat. Primärdaten aus Telematiksystemen können dabei ein wertvolles Werkzeug sein – wir stellen in dieser Ausgabe entsprechende Lösungen vor.

Außerdem in dieser Ausgabe des Telematik Spezial: 2019 hat sich der Verein OpenTelematics gegründet, um mit einer softwareunabhängigen, einheitlichen Standardschnittstelle den Austausch von Auftrags- und Telematikdaten zu vereinfachen. Schließlich nutzen viele

Unternehmen heutzutage neben der Telematik noch ein Transport-Management-System, ein ERP-System, dazu vielleicht noch eine Tourenoptimierung. Dadurch entsteht eine immer größere Anzahl von Schnittstellen zwischen den Systemen, die programmiert und individuell angepasst werden wollen. Die Folge: IT-Projekte binden Ressourcen, dauern länger und kosten am Ende den Kunden mehr Geld. Eine einheitliche Schnittstelle, mit der alle Systeme klarkommen, kann dem Wildwuchs in der unternehmenseigenen IT-Landschaft indes entgegenreten. Was das OpenTelematics-Projekt bislang erreicht hat, und was das in einigen Monaten erscheinende neueste Protokoll können wird, berichten Vorstand Thomas Gräbner und Aufsichtsrat Jens-Uwe Tonne im großen Interview.

Diese und weitere Themen aus der Welt der Telematik und Logistik-IT erwarten Sie in dieser neuen Ausgabe des Telematik Spezial.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion

Telematik-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 4 | 2022



8



11



13

4 Interview

Vorstand Thomas Gräbner und Aufsichtsrat Jens-Uwe Tonne zum neuen Schnittstellenprotokoll von OpenTelematics

7 News

FourKites übernimmt Nic-place

8 CO₂-Kompensation

Wie der CO₂-Fußabdruck von Lkw-Transporten berechnet wird und wie Primärdaten aus der Fahrzeugtelematik dabei helfen

10 AIS alfaplan

Mit dem Telematiksystem gelingt es, Logistikprozesse je nach Bedarf kostenoptimiert und nachhaltig zu gestalten

11 Couplink

Die Telematiklösung couplinkyourfleet schont die Umwelt und spart durch die Berechnung der effizientesten Route Zeit und Geld

13 Krone

Zahlreiche digitale Produkte und Dienstleistungen aus der eigenen Entwicklung unterstützen Transportunternehmen bei der täglichen Arbeit

14 Schmitz Cargobull

Mit dem Reifendruckkontrollsystem (RDKS) sind Fahrzeugflotten jederzeit sicher und smart unterwegs

15 Trendfire

Mit gleich vier praktischen Lösungen rund um die Trailer-Telematik bleibt der Lkw-Laderaum sicher

16 VDO/Continental

Die Version 4.0e des DTCO erleichtert Lkw-Fahrern die Dokumentation des Grenzübertretts im Tachografen

17 YellowFox

Nutzerfreundlichkeit und Service für den Kunden stehen bei diesem Telematikanbieter klar im Vordergrund

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2101
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Mareike Haus

Projektkoordination: Andrea Volz
Layout: Lena Amberger, Sabine Spanner
Titelfotos: Gorodenkoff/stock.adobe.com; j-mel/stock.adobe.com; Getty Images/iStock/Couplink; Krone
Druck: F&W DruckMediencenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

„Ein ganz neues Maß an Gleichberechtigung“

Der Verein OpenTelematics will mit einer softwareunabhängigen, einheitlichen Standardschnittstelle den **Austausch von Auftrags- und Telematikdaten** vereinfachen. Vorstand Thomas Gräbner und Aufsichtsrat Jens Uwe Tonne ziehen Bilanz und blicken auf die anstehende Version.

Was gab den Ausschlag zur unternehmensübergreifenden Zusammenarbeit – Sie alle sind doch Wettbewerber?

Gräbner: Ein loser Kontakt untereinander bestand bereits, etwa auf Messen. Auch wenn wir Marktbegleiter sind, pflegten wir den offenen Austausch und haben sehr schnell festgestellt, dass wir Telematiker eigentlich alle die gleiche Herausforderung haben: Die Anforderungen der Kunden werden immer komplexer und gehen schon lange über die bloße Fahr-

zeugtung und dazugehörige Analysen hinaus. Viele Unternehmen nutzen heutzutage ein Transport-Management-System, ein ERP-System, dazu vielleicht noch eine Tourenoptimierung. Dadurch entsteht eine immer größere Anzahl von Schnittstellen zwischen den Systemen, die programmiert und individuell angepasst werden wollen. Projekte werden in die Länge gezogen, das bindet unsere Ressourcen und kostet am Ende den Kunden mehr Geld.

Tonne: Die Telematiklandschaft ist diverser, als man denkt. Manche konzentrieren sich auf Standardlösungen wie Ortung, andere spezialisieren sich darüber hinaus auf verschiedene Branchen, etwa Entsorgung. Die einen richten sich an kleine Unternehmen, andere nehmen von Fuhrparks unter 500 Lkw erst gar keine Aufträge an. Auf der Straße kommen wir uns also gar nicht so sehr in die Quere. Bei der Schnittstellenthematik an einem Strang zu ziehen, ist aber ein Gewinn für die ganze Branche.

Wie ist OpenTelematics organisatorisch aufgestellt?

Gräbner: Wir sind ein eingetragener Verein auf Non-Profit-Basis. Die Mitgliedsbeiträge sind nach Unternehmensgröße gestaffelt. Wir wollen bewusst auch kleine Unternehmen und Start-ups ins Boot holen und diese nicht mit horrenden Mitgliedsbeiträgen abschrecken. Große Unternehmen dagegen können entsprechend mehr für die Entwicklung des Protokolls leisten.

Der Verein wurde 2018 von Couplink, Yellowfox, Lost'n'Found und AddSecure gegründet – wie viele Mitglieder umfasst er heute?

Gräbner: Die Idee einer standardisierten Schnittstelle ist zwar nicht neu. Im Gegensatz zu vorangegangenen Initiativen haben wir sie aber stringent verfolgt und konnten neben Kollegen aus der Telematikbranche auch relativ schnell TMS-Anbieter und Betreiber von Datendrehscheiben für den Verband gewinnen.

Momentan haben wir gut 50 Mitglieder und es kommen sukzessive immer mehr Interessenten dazu. Dazu gehören auch Unternehmen, zu deren Kerngeschäft die Telematik nicht unbedingt zählt, etwa Mobilitätsdienstleister.



Jens Uwe Tonne ist Aufsichtsrat bei OpenTelematics sowie Mitinhaber und Vorstand der Couplink Group

Eine Schnittstelle muss eine Vielzahl von Daten für den Austausch von logistischen Informationen übertragen. Mit welchen Daten haben Sie damals eigentlich angefangen?

Gräbner: Mit den wichtigsten Informationen, die Transportlogistiker immer wieder brauchen und die sich relativ simpel beschreiben lassen. Also Positionsdaten, Geschwindigkeit, grundlegende Fahrzeuginformationen. Sehr schnell hinzugekommen sind dann die Übermittlung von Kurznachrichten und einfache Auftragsinformationen. Allein mit diesen Basics kann man schon einen gewissen Grad an Vernetzung abbilden. Im Laufe der Zeit wurden dann Live-Informationen wie Lenkzeiten ergänzt. In Vorbereitung auf das Protokoll 2.0, das im dritten Quartal 2022 veröffentlicht werden soll, beschäftigen wir uns vor allem mit detaillierten Auftrags- und Toureninformationen.

Es ist eine Menge von Unternehmen an der Entwicklung beteiligt. Verderben viele Köche nicht den Brei?

Thomas Gräbner,
Vorstand Open-
Telematics



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Der Anhänger, der spricht.



Jedes Schwarz Müller Fahrzeug ist ab sofort noch intelligenter. Mit Schwarz Müller intelligent Telematics SWIT erhalten Sie von jedem Anhänger laufend Informationen direkt auf Ihr SWIT-Portal. Denn die Schwarz Müller Anhänger haben zu sprechen gelernt! schwarzmueller.com/de/service/telematik

Gräbner: Natürlich muss man aufpassen, dass kein Wildwuchs entsteht. Jedes Unternehmen hat schließlich seinen eigenen Programmierstil. Es gibt daher zu allen Themen organisierte Arbeitskreise, in die sich die Mitglieder einbringen. Das ist durchaus eine Gratwanderung: Wir wollen so viele Standardtools und Elemente nutzen, sodass jeder damit arbeiten kann – gleichzeitig müssen die Schnittstellenbeschreibungen auf technischer Ebene so standardisiert und einfach wie möglich ausfallen. Das heißt, jeder Anwender, der einigermaßen programmiertechnisch bewandert ist, muss damit arbeiten können.

Welche Informationen sind für die Schnittstelle besonders herausfordernd?

Tonne: Die große Vielfalt beim Auftragsmanagement. Das Hauptaugenmerk eines Stückguttransporteurs liegt ganz woanders als bei einem Komplettladungstransporteur. Der eine liefert nur ab, der andere erbringt Zusatzleistungen. Von der Paletten- und Leergutverwaltung ganz zu schweigen. Da mussten wir uns schon eine Weile zusammensetzen, um auf einen strukturellen Nenner zu kommen und die Schnittstelle auf das Wesentliche zu reduzieren.

Aber wird dann nicht immer die eine oder andere Anforderung hinten runterfallen?

Gräbner: Den Anspruch, jede individuelle Nuance in einer Standardschnittstelle abzubilden, kann wohl keine Lösung erreichen. Wir versuchen daher den Großteil vorzudefinieren, aber auch zu ermöglichen, individuelle Anforderungen anzubauen.

Tonne: Diese speziellen Anforderungen können in einer Art Unterschleife angehängt werden. Wenn jemand mit einem Kunden eine Vereinbarung über einen Wert hat, den sonst keiner braucht, wird

dieser trotzdem berücksichtigt. Die anderen Nutzer der Schnittstelle können dann überlegen, ob sie diesen Wert mit-schleifen wollen oder eben rauswerfen. Wie in einer Art Baukastensystem, wo sich jeder die Spezialität herauspicken kann, die er für seinen Workflow braucht. Nur mit dem Unterschied, dass das vom formellen Aufbau her immer passt. Man kann sich das Ganze wie eine kompakte Checkliste mit den wichtigsten Punkten vorstellen, an die noch spezielle Checklisten angehängt sind – für Entsorger, Zustelldienste oder Frischelogistiker beispielsweise.

Wer kann die Schnittstelle nutzen?

Gräbner: Wir haben es in der Satzung so geregelt, dass mindestens eine Partei, sei es Kunde oder Dienstleister, Mitglied des Verbands sein muss, um die Schnittstelle zu lizenzieren.

Die Telematik- und Softwarehäuser sparen sich also viel Aufwand. Welche konkreten Vorteile hat das für den Endkunden?

Gräbner: Ohne die Standard-Schnittstelle von OpenTelematics läuft die Implementierung im Grunde so ab: Der Kunde interessiert sich für ein Telematiksystem, nutzt vielleicht drei Systeme, die daran angebunden werden müssen. Muss die Schnittstelle hierzu erst programmiert werden, ist das natürlich aufwendig und kostet Geld. Damit ist es aber nicht getan – soll die Anbindung dauerhaft funktionieren, muss jede einzelne Schnittstelle gepflegt werden, auch das bedeutet für beide Seiten Aufwand. Das alles entfällt bei der Nutzung von OpenTelematics. Und sollte der Kunde doch irgendwann den Telematik- oder TMS-Anbieter wechseln, muss er bei der Anbindung des neuen Systems nicht bei null anfangen, sondern hat ein ganzes Stück Flexibilität gewonnen. Mit unserem Standard kön-

Was kann das OT Protokoll 2.0?

Prozesse

- Verarbeitung von Fahrzeuginformationen
- Daten des digitalen Tachographen
- Nachrichten und Formularelemente
- Auftragsdaten einfach und erweitert
- Lademittelinformation
- Tätigkeiten/Workflows
- Fahrerinformationen

Technische Spezifikationen

- OpenAPI Specification Ver. 3 (langfristiger Tooling-Support)
- Einheitliche Endpoint-Struktur nach gängigen REST-Konventionen (flexibler, standardisiert, einfachere Implementierung, weniger Bandbreite)
- ETag Header (Caching, Optimistic Concurrency Control)
- Live Data per REST API (geringere Bandbreite, einzelne Datensätze abrufbar, benötigte Datenfelder auswählbar)
- Webhooks (Eventbasierte Server – Client Requests)
- Problem+json MIME Type (standardisierte Error Responses)
- Cursor-based Pagination (Begrenzung der Anzahl an Objects in Response nach modernem Standard)

nen wir die Investitionshemmnisse, die das Schnittstellenthema mit sich bringt, deutlich abbauen.

Tonne: Auch den zeitlichen Aspekt darf man nicht vergessen: Ein Projekt geht dann auch mal vier Wochen schneller über die Bühne.

Wer profitiert besonders – Unternehmen, die erst in die Digitalisierung einsteigen oder Logistiker, die bereits eine gut ausgebaute Systemlandschaft unterhalten?

Tonne: Alle gleichermaßen. Kleineren Unternehmen, die erst an der Schwelle zur Digitalisierung stehen und nicht das größte IT-Budget haben, wird dieser Schritt deutlich erleichtert. Bei großen Projekten reduziert sich der Aufwand, weil IT-seitig schon an vielen Stellen etwas ist, worauf man aufbauen kann. Ein ganz zentraler Punkt ist aber: Alle können das gleiche Schnittstellenprotokoll vollumfänglich nutzen. Gerade für kleine und mittlere Transportunternehmen bedeutet das ein ganz neues Maß an Gleichberechtigung, gerade wenn sie als Subunternehmer und/oder für große Kunden tätig sind.

mh



Die Telematikbranche zieht in Sachen Schnittstellenthema an einem Strang: Sitzung des Vereins OpenTelematics

FourKites übernimmt Nic-place



Nic-place-CEO Pete Jendras (l.) und FourKites-CEO Mathew Elenjickal

IM MARKT der aufstrebenden Plattformen für Lieferketten-Transparenz formiert sich ein neues Schwergewicht. So hat FourKites, global tätige Realtime-Visibility-Plattform für Verlader mit Sitz in Chicago/USA, Nic-place aus Kempten übernommen.

„Nic-place verfügt über die einzige auf Carrier ausgerichtete Transparenzlösung auf dem Markt, die fortschrittlichsten Rail-Tracking-Funktionen in Europa und eine unübertroffene Expertise bei High-Value- und temperaturgeführten Sendungen“, begründet FourKites-Gründer und CEO Mathew Elenjickal die Akquise und kündigt gleichzeitig die Schaffung eines „Powerhouse an Expertise für Carrier und Shipper“ an.

„FourKites teilt unsere Vision, Datensicherheit und -integrität in den Vordergrund zu stellen und Carrier in die Lage zu versetzen, einfach mit ihren Partnern in der Lieferkette zusammenzuarbeiten“, sagt Pete Jendras, Gründer und Geschäftsführer von Nic-place. Als Teil von FourKites soll sich Nic-place weiterhin auf carrierspezifische Lösungen konzentrieren und zudem das Verladernetzwerk, die Reichweite und die Forschungs- und Entwicklungsabteilung von FourKites nutzen, um das Innovationstempo zu erhöhen. Das Unternehmen werde den Namen Nic-place sowie die Büros in Deutschland behalten, um von dort das Team und den Betrieb zu erweitern, heißt es seitens FourKites. *mh*

AddSecure führt Logic TMS ein

AddSecure will sich als One-Stop-Shop für Transport- und Logistikunternehmen in Deutschland positionieren und führt seine neue Transport-Management-Lösung Logic TMS auf dem hiesigen Markt ein. Wie der Spezialist für IoT-Konnektivitätslösungen mit Hauptsitz in Schweden meldet, bietet die cloudbasierte Plattform alle Funktionen für die Verwaltung und Planung von Transportvorgängen. Von der Verwaltung von Aufträgen bis zur Rechnungsstellung und Zahlungsverfolgung, einschließlich Routenplanung und -optimierung, Fahrerkommunikation und Leistungsanalyse sollen Nutzer jederzeit Kontrolle über jede Phase des Transportprozesses erhalten.

„Logic TMS erleichtert unseren Kunden die Abwicklung ihres Tagesgeschäfts. Die Kombination unserer Tools vereinfacht die täglichen Transportprozesse mit nur einer Plattform“, verspricht Hans-Jörg Nolden, Geschäftsführer Smart Transport Germany, AddSecure. *mh*

CONNECTING ALL ROAD TRANSPORT

All in One Telematik-Lösung für Truck und Trailer – vertrauen Sie Europas Nr. 1 mit mehr als 20 Jahren Erfahrung

TELEMATIK FÜR ALLE

TC Trailer Gateway Familie

Vernetzen Sie Fracht, Fahrer und Fahrzeuge mit einer einzigen Lösung – unglaublich einfach und verblüffend vielseitig. Wir beraten Sie und digitalisieren Ihre Transport- und Logistikprozesse nach branchenspezifischen Anforderungen. Sprechen Sie mit unseren Experten.

idemtelematics.com
+49 89 72013670

BUND FÖRDMTELEMATIK

Jetzt Zuschüsse für 2022 sichern

idem
telematics





Der CO₂-Fußabdruck von Lkw-Transporten setzt sich aus vielen Parametern zusammen

Klimaneutral unterwegs

Jeder Lkw-Transport hinterlässt einen nicht unwesentlichen CO₂-Abdruck. Wie sich CO₂-Emissionen ermitteln und kompensieren lassen und welche Rolle die Fahrzeugtelematik dabei übernehmen kann.

Seitdem der Druck aus Gesellschaft, Politik und letztendlich auch der eigenen Kundschaft auf die Transport- und Logistikbranche steigt, auch ihren Teil zur Emissionsreduktion und Klimawende beizutragen, ist das Label „Klimaneutraler Transport“ kein Exot mehr. Die Anzahl der Tonnen CO₂, die ein Lkw ausstößt, kann dann über Klimaschutzorganisationen in Form der Mitfinanzierung von Umweltprojekten kompensiert werden. Dazu muss man aber erst einmal wissen, wie groß der CO₂-Fußabdruck des Fuhrparks überhaupt ist.

Diesen Service bieten mittlerweile auch vereinzelt Telematikanbieter an. Webfleet Solutions etwa ermöglicht seinen Kunden, im Rahmen des sogenannten „Green Your Fleet“-Programms ein Wiederaufforstungsprogramm der niederländischen Organisation Justdiggit zu unterstützen: Über einen Online-Rechner können diese eine Schätzung ihrer jährlichen CO₂-Emissionen auf Basis ihrer

Flottengröße und Fahrzeugtypen vornehmen lassen. Das Modul THG-Berechnung & Analyse von TachoEasy dagegen macht Unternehmensangaben zufolge eine lückenlose Berechnung der Treibhausgas-Emission (THG) für alle Fahrten möglich. Die Berechnung der CO₂-Emission geschieht demnach auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs – in Echtzeit. Diese kann einer Tour beziehungsweise einer Fahrt zugeordnet werden. Grundlage der Berechnung ist die Norm DIN EN 16258 für Transport- und Logistikunternehmen.

HOCHKOMPLEXE BERECHNUNG

Da Emissionen nicht nur im Auspuff entstehen, muss bei der Berechnung des CO₂-Abdrucks grundsätzlich zwischen direkten (Tank-to-Wheel) und indirekten (Well-to-Tank) Emissionen unterschieden werden. Das Münchener Unternehmen ClimatePartner, das für Unternehmen die Emissionen berechnet

und über anerkannte Klimaschutzprojekte ausgleicht, setzt diesen Ansatz nach eigenen Angaben folgendermaßen um: Bei der Berechnung der Well-to-Tank-Emissionen greift man auf die Erkenntnisse wissenschaftlicher Datenbanken wie Ecoinvent zurück. Bei den Tank-to-Wheel-Emissionen werde zudem berücksichtigt, dass Lkw nicht immer komplett vollbeladen sind (Load Factor) und es teilweise Leerfahrten gibt (Empty Trip Factor). Die Berechnungen erfolgen meistens auf Kilometerbasis, können aber auch auf dem Kraftstoffverbrauch basierend gemacht werden. Dabei wird in verschiedenste Fahrzeugtypen, zum Beispiel Transporter oder Lkw verschiedener Gewichtsklassen, unterschieden.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die auch in Deutschland aktive Schweizer Stiftung Myclimate: „Alle Berechnungen von CO₂-Emissionen führt Myclimate stets auf Basis internationaler Standards und neuester wissenschaftlicher Studien und

Kenntnisse durch“, so Janosch Menger, zuständig für Marketing und Kommunikation bei Myclimate. Vorzugsweise würden dabei Primärdaten genutzt, falls diese verfügbar sind.

DEN GESAMTEN LEBENSZYKLUS ABBILDEN

Ein Telematikunternehmen, das mit Myclimate zusammenarbeitet, ist Fleet.tech, das Flottenmanagementsystem des Schweizer Telematik- und IoT-Spezialisten LostnFound, der wiederum seit Kurzem zur AddSecure gehört. Seit 2019 wird im Fleet.tech-Dashboard der CO₂-Ausstoß jedes Fahrzeuges in Tonnen angegeben, der freiwillig über Myclimate kompensiert werden kann. Das CO₂-Berechnungstool ist im Standardumfang des Flottenmanagementsystems ohne weitere Kosten enthalten. Ein Angebot, das von den Kunden bereits rege genutzt wird, wie Daniel Thommen, Managing Director LostnFound, betont (siehe auch Kasten). Der oben beschriebene Cradle-to-Cradle-Ansatz, der den gesamten Lebenszyklus

„ELEKTROFAHRZEUGE, DIE MIT KOHLESTROM ANSTATT ÖKOSTROM FAHREN, SIND DANN EBEN NICHT MEHR GANZ SO SAUBER.“

eines Fahrzeugs abbildet, ist dem Schweizer dabei sehr wichtig. „Wir ziehen als Berechnungsbasis Daten des Ecoinvent Centre und der Schweizer Datenbank Mobitool heran“, erklärt Thommen. Auch die Regionen, in denen das Fahrzeug unterwegs war, spielten eine Rolle. „Dabei wird nicht nur ermittelt, wie viele Emissionen im direkten Betrieb über eine bestimmte Kilometerleistung anfallen“, so Thommen. Ebenso werden in der Gesamtrechnung die angefallenen Emissionen bei der Herstellung, im Unterhalt, bei der Entsorgung, bei der Energiegewinnung und auch im Zusammenhang mit der Fahrweginfrastruktur berücksichtigt. Je nach Gewicht haben Lkw schließlich unterschiedlichen Einfluss auf die Abnutzung von Straßen und Brücken, deren Instandhaltung wiederum Emissionen nach sich zieht. Ermittelt wird die CO₂-Bilanz des Fahrzeugs in der Regel für einen Monat, man kann aber auch längere Zeiträume auswählen.

EMISSIONSFREIER BETRIEB IST NICHT ALLES

Dieser ganzheitliche Ansatz kann übrigens durchaus zu Ergebnissen führen, die

„Das Thema nimmt an Fahrt auf“



Daniel Thommen, Managing Director LostnFound

LostnFound AG

WAS WAR DIE MOTIVATION, DIE CO₂-BILANZ IN FLEET.TECH ZU INTEGRIEREN?

Alle sprechen über CO₂-Emissionen, in unserem Austausch mit Fuhrparkbetreibern haben wir aber festgestellt, dass diese im Grunde überhaupt keine Ahnung haben, welchen Fußabdruck sie haben. Wir wollen zuallererst einmal Transparenz darüber herstellen, wie sich dieser zusammensetzt und wie man ihn beeinflussen kann.

WIE WIRD DAS TOOL ANGENOMMEN?

Unsere Kunden nutzen es mittlerweile recht intensiv – allerdings nicht nur zur direkten Kompensation. Die Mehrheit unserer Kunden will überhaupt erst einmal verstehen, wie sich ihr CO₂-Fußabdruck zusammensetzt und wie hoch er ausfällt. Man muss ja auch nicht gleich in die Kompensation gehen, sondern kann die Daten auch nutzen, um den Fuhrpark umweltfreundlicher auszurichten. Die Nutzung von Telematikanwendungen zur Fahrermotivation wie das Verbrauchs- und Fahrstilranking ist meist wirtschaftlich motiviert. Mit dem CO₂-Tool können Nutzer jetzt auch nachvollziehen, welchen Einfluss das auf ihren Fußabdruck hat.

HAT SICH DER TREND ZUR KOMPENSATION ZULETZT VERSTÄRKT?

Das hängt immer ein wenig mit der Marktlage zusammen. Im ersten Coronajahr konnten wir schon eine kleine Delle bei den Kompensationen und entsprechenden Schulungsanfragen beobachten – da hatten die Unternehmen andere Sorgen. Mittlerweile nimmt das Thema aber wieder an Fahrt auf. Gerade die kleinen und mittleren Unternehmen tasten sich aber erst einmal an das Thema heran. Da werden zunächst nur ein paar Fahrzeuge klimaneutral auf die Straße geschickt, für den restlichen Fuhrpark hat das Tool einen wichtigen Analysecharakter.

WER TRÄGT AM ENDE EIGENTLICH DIE KOSTEN FÜR DIE KOMPENSATION?

Wir glauben, dass das Ziel der Klimaneutralität eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist und die Kosten nicht nur von einzelnen Akteuren in der Kette gestemmt werden können. Die von Myclimate berechneten Kosten für durchgängige und konsequente Kreislaufwirtschaft belaufen sich aktuell auf 26 Euro pro Tonne. Diesen Wert nehmen wir für die Berechnungen eines etwaigen Kompensationsbetrags. Wir empfehlen aber vor allem größeren Kunden, welche über einen signifikanten CO₂-Fußabdruck von mehreren Tausend Tonnen verfügen, individuelle Programme auszuarbeiten. Dabei können auch die für das Unternehmen relevanten Sustainable Development Goals berücksichtigt werden.

WAS TUT IHR UNTERNEHMEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ?

Wir setzen schon bei der Herstellung der Telematikendgeräte auf eine modulare Bauweise und können sie im Rahmen unseres Programmes „ReMade“ wiederaufarbeiten, anstatt sie zu verschrotten. Als in der Schweiz etwa das 2G-Netz abgeschaltet wurde, haben wir auf einen Schlag Tausende Telematikboxen zurückbekommen. Diese wurden technisch überarbeitet und wieder dem Markt zugeführt. Das ist kommerziell im Moment noch nachteilig, aber wir sehen es in unserer Verantwortung, unseren Anteil zu leisten. Den CO₂-Abdruck unseres eigenen kleinen Fuhrparks kann man auf unserer Website einsehen. Die Emissionen werden über Myclimate kompensiert.

mh

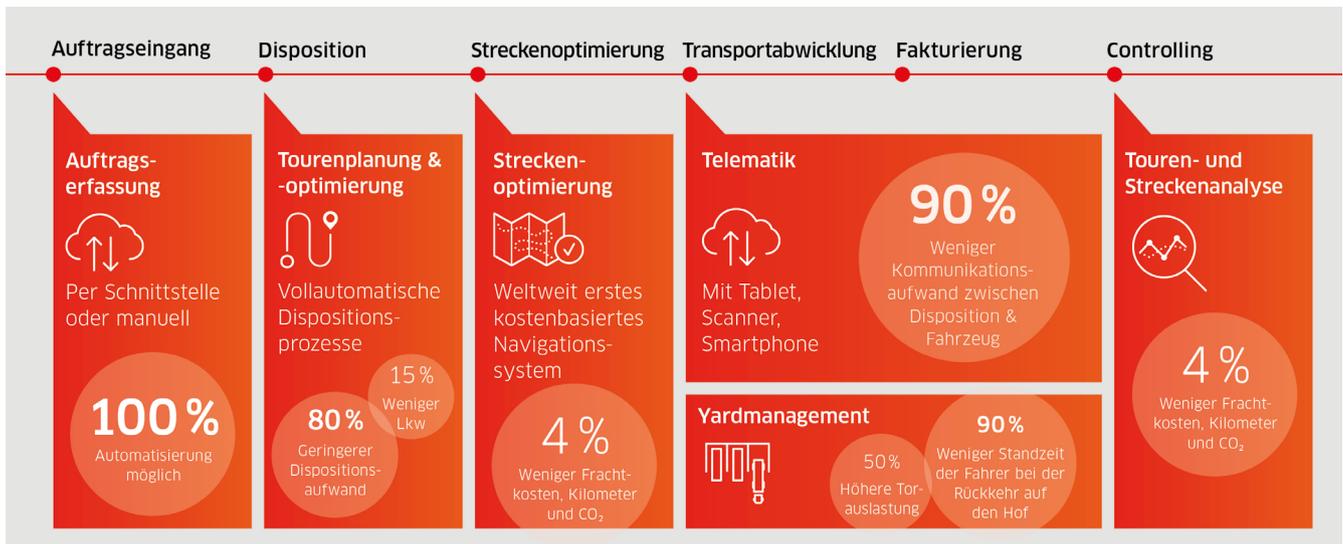
man nicht unbedingt erwarten würde: „So kann ein Diesel, der über viele Jahre gefahren wird, einen vergleichsweise günstigen CO₂-Abdruck erlangen“, so Thommen. Ein Elektrofahrzeug dagegen habe im Unterhalt ganz andere Vorausset-

zungen, etwa durch die Batterithematik. „Ähnliches gilt für den Aspekt Energiegewinnung: Elektro-Lkw, die mit Kohlestrom anstatt Ökostrom fahren, sind dann eben nicht mehr ganz so sauber“, so der LostnFound-Geschäftsführer. mh



Ihr Digitalisierungsziel? Weniger Kosten – mehr Nachhaltigkeit!

Mit Tourenplanung, Telematik, Streckenoptimierung und Analysen aus einem Guss bringt AIS alfaplan Nachhaltigkeit und Kosten- bzw. Zeiteinsparungen in Einklang.



AIS alfaplan

AIS alfaplan versteht sich als Beratungspartner, um den Logistikprozess gezielt nach Bedarf des Kunden kostenoptimal und nachhaltig zu gestalten

VOM AUFTRAGSEINGANG BIS hin zum Controlling greifen die Module des Systems von AIS alfaplan nahtlos ineinander und Daten stehen in Echtzeit über den gesamten Logistikprozess hinweg zur Verfügung. Auf dieser Basis reduzieren Kunden wirkungsvoll Kosten, Strecke, Verbrauch und CO₂-Ausstoß.

Auftragserfassung: AIS alfaplan verfügt über Schnittstellen zu den gängigen Systemen (Warenwirtschaft, ERP oder TMS), sodass Aufträge komplett automatisch übergeben werden können. Nach Bedarf ist auch eine manuelle Eingabe möglich.

Tourenplanung & Tourenoptimierung: Vollautomatische Dispositionsprozesse erlauben, das anfallende Auftragsvolumen für alle Liefer- und Sammeltouren besonders effizient auf den Fuhrpark zu verteilen. Es fallen damit deutlich weniger Touren an, wodurch wiederum die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge optimiert werden kann – um bis zu 15 Prozent.

Streckenoptimierung: Eine IT-gestützte, tagesaktuelle Streckenoptimierung statt

pauschaler Navi-Vorgaben sorgt für mehr Nachhaltigkeit. Als erstes kostenbasiertes Navigationssystem senkt die Streckenoptimierung nachweislich sowohl Leer-, Last- und Umwegkilometer als auch Verbrauch und CO₂-Ausstoß um mehr als vier Prozent.

Telematik: Ein laufender Datenaustausch inklusive Dokumenten-Scan senkt den Kommunikationsaufwand zwischen Disposition und Fahrzeugen um bis zu 90 Prozent. Das Auftragsmanagement bietet die Möglichkeit, die für die Bearbeitung von Aufträgen notwendigen Arbeitsschritte nahezu vollständig zu individualisieren. Echtzeit-Auftragsinformationen sowie Positionsdaten von Fahrzeugen, Trailern und Wechselbrücken machen vollständig auskunftsfähig gegenüber Logistik-Kunden.

Yardmanagement: Das in die Telematik integrierte Yardmanagement verknüpft die Verwaltung von Aufträgen, Wechselbrücken beziehungsweise Aufliegern mit dem Ankunfts- und Hofmonitoring. Damit lässt sich Zulauf auf den Hof steu-

ern und entzerren, was zu rund 90 Prozent weniger Standzeit führen kann. Zudem sind beteiligte Akteure jederzeit im Bilde, wo sich Ladeeinheiten beziehungsweise geladene Aufträge befinden.

Touren- und Streckenanalyse: Ein Abgleich von Soll-Vorgaben zur Route mit Ist-Daten im Controlling-Tool Streckenanalyse macht Abweichungen transparent und zukünftige Touren lassen sich noch effizienter planen – mit bis zu vier Prozent Einsparungen an Kosten, Kilometern und CO₂. Darüber hinaus werden alle Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrzeugdaten in Echtzeit digital ans System geliefert, auch bei Mischfuhrparks unterschiedlicher Hersteller.

Hier erfahren Sie mehr:

Ihr Ansprechpartner:
 Frank Huchler,
 Senior Customer Consultant
 beratung@ais-alfaplan.de
www.ais-alfaplan.de



Effizienz und Umweltschutz bei jeder Tour

Logistiker und Entsorger kennen das Problem: Umwege und Leerfahrten kosten Zeit und Geld – zudem entsteht eine Menge unnötiges CO₂. Die Telematik-Lösung *couplinkyourfleet* von Couplink hat etwas dagegen: Mit ihrer integrierten Tourenoptimierung berechnet die Software für jedes Fahrzeug die effizienteste Route.

ZEITFENSTER, FIXTERMINE, LADERAUM-AUSLASTUNG UND VERKEHRSAUFGKOMMEN – bei der Tourenplanung gilt es, viele Kriterien zu beachten. Zusätzliche Variablen wie unterschiedliche Gewichtsklassen der Fahrzeuge und verschiedene Tourstrukturen (A-B-Tour oder Rundtour) machen die Disposition zu einer echten Herausforderung. Die Lösung: Eine Tourenoptimierung muss her! Gewöhnlich wird eine solche Anwendung per Schnittstelle an die vorhandene Software angebunden. „Doch Insel-Lösungen greifen oft nicht optimal ineinander“, weiß Couplink-Vorständin Monika Tonne.

Reibungsverluste auf Nimmerwiedersehen!

Um Reibungsverluste aufzufangen, hat der Softwareanbieter Couplink eine Tourenoptimierung vollständig in sein Telematik-System *couplinkyourfleet* integriert. Dieses nutzt die professionellen Algorithmen der Routenplanung von PTV, welche neben Verkehrs-, Termin- und Auslastungskriterien auch die unternehmensspezifischen Voraussetzungen wie Heterogenität von Flotten und Touren mit einbezieht. Doch Couplink geht noch einen Schritt weiter: Fest im Telematik-System verankert, greift die Tourenoptimierung zusätzlich auf die eigenen, bereits gesammelten Tourendaten zu.

Herzlich willkommen Datenintegrität!

Bisherige tatsächliche Standzeiten, Ladezeiten und typische Verzögerungen, die dem System bekannt sind, werden in die Berechnung der neuen Touren miteinbezogen. „Wir planen nicht im Labor, sondern anhand von Echtdateien. Das verbessert die Genauigkeit immens“, so Tonne.



Mit seiner integrierten Tourenoptimierung reduziert das Telematik-System *couplinkyourfleet* Transportkosten und CO₂-Verbrauch

„Die Fahrzeiten und -wege sind im Ergebnis deutlich kürzer, was neben Geld zudem eine Menge CO₂ spart.“ Auch die Auftraggeber freuen sich über die präzisen Voraussagen der erwarteten Ankunftszeit (ETA) und deren Einhaltung.

Bei unerwarteten Verzögerungen erfolgt während der Fahrt eine sofortige Neuberechnung; Tour und ETA werden automatisch angepasst und an die Disposition weitergegeben. Ein weiteres „Öko-Plus“ bietet neben der Einsparung von CO₂ die Eco-Analyse: Durch das rechtskonforme Auslesen der FMS- und TRD-Daten bleiben Kilometerstand, Spritverbrauch und anstehende Inspektionen immer präsent. Flottenmanagement und Umwelt profitieren gleichermaßen vom sinnvollen Einsatz der Lkw.

Die Kür zur Pflicht gemacht

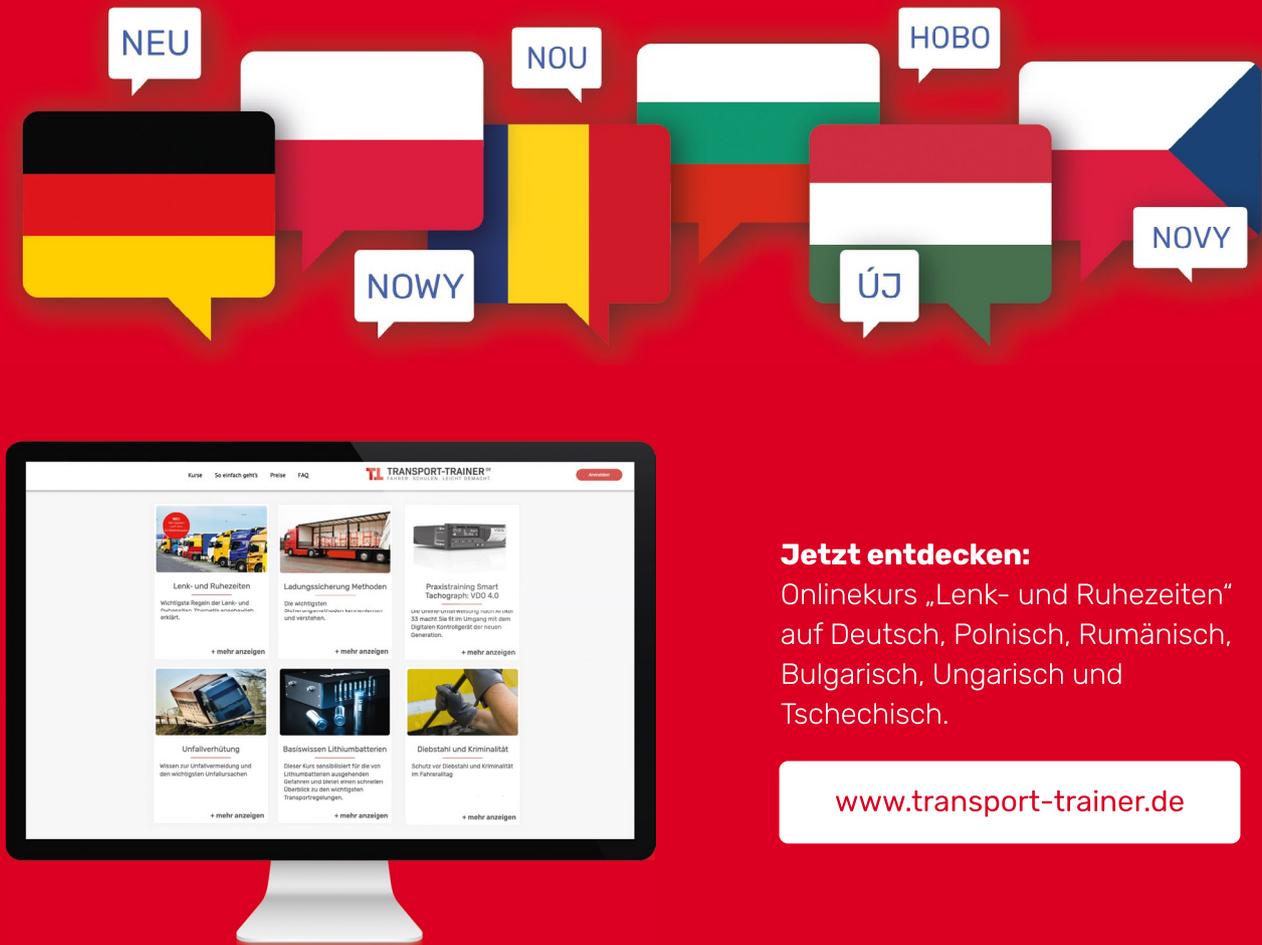
Die integrierte Tourenoptimierung gehört bei *couplinkyourfleet* zum Standard. Bei einer Implementierung können bestehende Touren „auf Knopfdruck“ berechnet werden.

Weil Couplink für viele Kunden aus dem Bereich der Entsorgung arbeitet, sind auch die speziellen Anforderungen dieser Branche in der Software berücksichtigt – etwa die Optimierung von gewerblichen Touren. Auch neue Gebiete, etwa zur Angebotserstellung für die Hausmüllentsorgung, können von der Software automatisiert berechnet und simuliert werden.

Weitere Informationen:
www.couplink.de

Onlineunterweisung

Lenk- und Ruhezeiten.



Jetzt entdecken:

Onlinekurs „Lenk- und Ruhezeiten“ auf Deutsch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch, Ungarisch und Tschechisch.

www.transport-trainer.de

TL TRANSPORT-TRAINER^{DE}
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.

Ein Produkt von:

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

verkehrs RUNDschau

Gefahr/gut

OMNIBUSREVUE

Enthalten in:

VR plus



Krone unterstützt die Transportunternehmen mit zahlreichen digitalen Produkten und Dienstleistungen

Krone Datenströme harmonisieren die Logistik

Mit vielseitigen Telematik-Funktionen sorgt Krone Telematics dafür, dass Speditionen jederzeit bequem online Position, Zustand und Temperatur ihrer Transporte kontrollieren können.

DIE AKTUELLEN KÜHLTEMPERATUREN des Trailers während der Fahrt auszulesen und neu zu setzen oder dem Warenempfänger von unterwegs präzise Ankunftszeiten mitzuteilen – das ist das tägliche Geschäft all derer, die sich mit professioneller Warendistribution beschäftigen. So gewann für den Spediteur in den letzten Jahren neben dem Transport von Waren das Management der zu seinem Auftrag gehörenden Daten immer mehr an Bedeutung.

Datengenerierung

Krone unterstützt die Transportunternehmen dabei mit zahlreichen digitalen Produkten und Dienstleistungen aus der eigenen Entwicklung. Das fängt schon bei der Generierung der Daten an. Die Telematik- und Diagnoseeinheit Krone Smart Collect (KSC) erfasst die Werte von Fahrzeug und Fracht direkt am Ort der Entstehung: an dem intelligenten Zentrum des Trailers, dem Modulator des elektronischen Bremssystems sowie an zahlreichen im Fahrzeug verbauten Sensoren. Als weitere Funktion stellt Krone Smart

Collect die Verbindung zwischen Nutzfahrzeugen und dem Krone Telematics-Portal her. Über eine API-Schnittstelle lassen sich die erhobenen Daten aus der Krone Smart Collect-Box zudem einfach in die Telematik-Systeme anderer Flottenmanagement-Anbieter übertragen. Damit auch Wechselbrücken und Überseecontainer zuverlässig mit Telematik ausgestattet werden können, steht als Alternative die Krone Smart Collect Solar zur Verfügung. Diese solargestützte Telematikeinheit ist durch modernste Photovoltaik, leistungsfähige Akkumulatoren und die Super-Kondensatoren-Technologie in der Lage, mehr als 100 Tage lang autark Positionsdaten zu senden.

Das umfassende Transport-Managementssystem

Das zentrale System für die weitere Verwendung der Daten ist das Krone Telematics Portal. Aus den permanent erhobenen Informationen zu Fahrzeug und Fracht erhalten Fahrer und Disponent stets einen aktuellen Stand zum Ladungsge-

wicht und in Verbindung mit dem innovativen Kamerasystem „Smart Scan“ sogar einen Überblick über freie Stellplätze im Laderaum. Umfangreiche Reportingfunktionen wie die Kühltemperaturnachweise und die Verlaufsgrafiken der gefahrenen Touren machen das Krone Telematik Portal zu einem umfassenden Transport-Managementsystem. Der gut vernetzte Logistiker kann die Daten dann über abgestimmte Datenschnittstellen in sein Transportmanagementsystem oder in ein Abrechnungstool einspielen.

Für den mobilen Einsatz stellt Krone die neue Krone Telematics App zur Verfügung. Ebenso wie im Krone Telematics Portal kann der Nutzer in der App die Vorteile der 2-Wege-Kommunikation nutzen; Türstatus und Kühltemperatur lassen sich nicht nur erkennen, sondern ebenfalls per Fernzugriff einstellen.

Weitere Informationen:

<https://www.krone-trailer.com/service/krone-telematics/>



Mit der beSmart App kann der Fahrer den Status der Reifendrucke jederzeit auslesen und überwachen

Wirtschaftlichkeit und Sicherheit im Fokus

Schmitz Cargobull bietet eigenes Reifendruckkontrollsystem (RDKS) für smarte Trailer.

WENN ES DARUM geht, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Fahrzeugflotte zu erhöhen, spielt der richtige Reifendruck eine wichtige Rolle. Schmitz Cargobull bietet dazu ein eigenes Reifendruckkontrollsystem (RDKS) an. Mit dem richtigen Fülldruck ist die technische Kontrolle der Reifen einfacher, das Fahrverhalten wird erheblich verbessert und auch die Fahrtsicherheit wird signifikant erhöht. Der richtige Reifendruck trägt entscheidend dazu bei, die Lebensdauer der Reifen zu verlängern, den Kraftstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen zu senken und die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Denn Fahrzeuge, die durch eine Reifenpanne stillstehen, kosten Zeit und Geld.

Um optimal auf die in 2024 kommende RDKS-Pflicht vorbereitet zu sein, versorgt Schmitz Cargobull seine Kunden schon jetzt mit innovativen Lösungen. Das im Rahmen der 100% Smart-Strategie ab Werk verbaute TrailerConnect® Telematiksystem ist unter anderem standardmäßig mit einem integrierten RDKS-Empfangsmodul ausgestattet, sodass bei Bedarf lediglich die Bluetooth-Sensoren auf der Felge ergänzt werden müssen. Über die TrailerConnect® Plattform kann so der Status der Trailer und Reifen einfach und bequem in Echtzeit überwacht und bei Abweichungen gewarnt werden. Damit ist das Fahrzeug zukunftssicher ausgerichtet



Schmitz Cargobull

Mit dem Reifendruckkontrollsystem von Schmitz Cargobull Zeit und Geld sparen

und der Kunde spart sich kostenintensive Nachrüstungen. Zudem werden die Reifendruckinformationen über den CAN-Bus auch an die Sattelzugmaschine übermittelt. Das ermöglicht eine permanente Überwachung und eine schnelle Eingriffsmöglichkeit durch den Fahrer.

TyreManager App: Smarte App für Reifensensorpositionierung

Mit der TrailerConnect® TyreManager-Applikation können die Reifensensoren nach einem Reifentausch oder Reifenwechsel einfach vom Kunden oder Service Partner selbst konfiguriert werden und alle relevanten Reifendaten stehen umgehend im TrailerConnect® Portal zur Verfügung.

Zeitaufwendige Werkstattaufenthalte werden minimiert und die Verfügbarkeit sowie Sicherheit der Fahrzeuge erhöht.

beSmart App: Statuserkennung für den Fahrer

Mit der beSmart App kann der Fahrer den Status der Reifendrucke jederzeit an seinem Trailer auslesen und überwachen. Durch Alarmmeldungen bei Abweichungen kann er frühzeitig reagieren und so Ausfallzeiten minimieren. Zudem werden die Reifendruckinformationen auch an die Sattelzugmaschine übermittelt. Durch die konstante Versorgung mit allen wichtigen Telematik-Informationen kann der Fahrer direkt auf etwaige Abweichungen reagieren.

Weitere Informationen:

<https://www.cargobull.com/de/trailer-services/telematik-datenservice>

RDKS Pflicht

Lt. globaler EU-Sicherheitsverordnung gilt:

- ab Juli 2022 ist zunächst für alle neu entwickelten Trailer ein RDKS (Reifendruckkontrollsystem) verpflichtend,
- ab 2024 müssen dann alle neu zugelassenen Trailer mit dem System ausgestattet sein.



Trailer-Telematik für alle Ansprüche

Schutz vor Diebstahl, Überwachen von Kühlketten, ein vereinfachtes Fuhrparkmanagement oder maximale Transparenz gegenüber den Kunden: Für das Überwachen des Laderaums kann es viele Gründe geben. Trendfire hat deshalb gleich vier Lösungen rund um die Trailer-Telematik im Portfolio.



Bilder: Trendfire

Kleine und robuste Plug&Play-Telematikeinheiten und Funksensoren für Auflieger. Lösung für GPS-Ortung, Zuordnung von Auflieger und Zugmaschine, Temperatur-Überwachung, Türöffnung und EBS-Daten (Reifendruck, Bremsverschleiß)

DAS SPEKTRUM DER verschiedenen Telematikeinheiten für Auflieger, die unabhängig von der Zugmaschine arbeiten, beginnt beim GPS-Tracker trendbeeBASIC, der zuverlässig die Position mit der Adresse und die gefahrenen Strecken erfasst.

Kommen EBS-Daten ins Spiel, dann ist die Telematikeinheit trendbeeTRAILER easy die richtige Lösung (Abb. mitte rechts). Zusätzlich zur Ortung werden auch die EBS-Daten des Aufliegers erfasst. Die Telematikeinheit wird ganz einfach nach dem Plug&Play-Prinzip mit Standardkabeln am EBS-Modulator des Aufliegers angeschlossen und informiert dann zum Beispiel über den Zustand der Reifen und Bremsen.

Transparente Kühlkette

Auch für die Anforderungen eines Kühltransports bietet Trendfire eine maßgeschneiderte Lösung. Sie basiert auf der Telematikeinheit trendbeeTRAILER, die als zentraler Empfänger für verschiedene Funksensoren dient (Abb. mitte links). Im Laderaum des Aufliegers können mehrere Funksensoren zur Überwachung der Temperatur und Türöffnung installiert werden. Dank integrierter Akkus funktionieren die Sensoren über

mehrere Jahre völlig wartungsfrei. Die Telematikeinheit wird ebenfalls am EBS-Modulator angeschlossen und kann optional mit dem Temperaturschreiber verbunden werden, um auch diese Daten zu sammeln. Mit dieser Lösung wissen Sie jederzeit über die Situation im Laderaum Bescheid und werden bei Temperaturschwankungen automatisch alarmiert. Auch das Fahrpersonal ist dank der Trendfire Telematik-App immer up to date.

Auflieger sicher zuordnen

Außerdem ermöglicht Trendfire die automatische Zuordnung von Aufliegern zur jeweiligen Zugmaschine. Die Zugmaschine wird dafür mit dem Telematiksystem von Trendfire ausgerüstet. Am Trailer wird lediglich ein RFID-Tag angebracht. Die Antenne an der Zugmaschine empfängt die Kennung des RFID-Tags und verknüpft so Zugmaschine und Auflieger miteinander.

Für 2022 steht ein neuer RFID-Sensor in den Startlöchern. Bei dieser Variante entfallen die separate Antenne und die Kabelverbindung zur Telematikeinheit. Die Übertragung der Daten zwischen RFID-Sensor und Telematikeinheit funktioniert dann auf direktem Weg per Funk. Neben Wechselbrücken, Aufliegern und

Anhängern können damit zum Beispiel auch Mitnahmestapler identifiziert und überwacht werden.

Anbindung ganz ohne Nachrüstung

Immer mehr Auflieger sind ab Werk mit einer Telematiklösung ausgerüstet. Trendfire integriert die Telematiklösung der Auflieger-Hersteller, zum Beispiel die Systeme von Krone oder Schmitz Cargobull. So können Sie alle Ihre Auflieger über das zentrale roadlox-Webportal verwalten, egal ob mit nachgerüsteter Trendfire-Telematik oder der ab Werk verbauten Lösung.

Mit der Trendfire-Telematiklösung behalten Sie immer den Überblick. Mit Trendfire-Telematik decken Sie Ihren gesamten Fuhrpark vom Auflieger bis zur Zugmaschine ab. Auch Pkw, Transporter, Mitnahmestapler und sogar spezielle Fahrzeuge wie Betonmischer und Betonpumpen lassen sich nahtlos ins Fuhrparkmanagement integrieren.

Gerne beraten wir Sie persönlich und klären die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten unserer Telematiklösung.

Weitere Informationen:
www.trendfire.com

Freie Fahrt voraus: DTCO-Upgrade spart Fahrern Zeit an der Grenze

Gemäß Mobilitätspaket I müssen Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ab 2.2.2022 jeden Grenzübertritt im Tachographen dokumentieren. Die neue Softwareversion 4.0e des DTCO von VDO sorgt dafür, dass die neue Pflicht nicht zum lästigen Zeitfresser wird.

VOLLBREMSUNG HINTER DER Grenze? Für viele Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ist das ab sofort Realität. Seit dem 2. Februar 2022 müssen sie nämlich nach dem Überqueren jeder Grenze im Tachographen das jeweilige Land auswählen, in das sie soeben eingereist sind – und zwar direkt am nächstmöglichen Halteplatz an oder hinter der Grenze. Was gut für die Kontrolle der Kabotage ist, dürfte die Fahrerinnen und Fahrer jede Menge Zeit und Nerven kosten.

Anders sieht es aus bei Flotten, die die Version DTCO 4.0e des digitalen Tachographen nutzen. Diese verfügt nicht über ein Feature zur Ländererkennung, sondern sorgt auch dafür, dass die Eingabe „Beginn Land“ im Tachographen mittels Satellitenverbindung und integrierter Länderkarte deutlich beschleunigt wird. Fahrerinnen und Fahrer müssen das vorausgewählte Land nur noch bestätigen, schon geht die Fahrt weiter. Zeitfresser wie Stau, Parkplatzsuche und das Scrollen durch Länderlisten kommen dadurch erst gar nicht zustande.

Für Fahrer entwickelt

Niemand kennt ein Produkt besser als diejenigen, die täglich damit arbeiten. Aus diesem Grund hat VDO die 4.0e-Version des DTCO im engen Austausch mit Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern entwickelt, um ihre Anforderungen an den digitalen Tachographen exakt erfüllen zu können. „Wir arbeiten konsequent daran, mit unseren Lösungen den anstrengenden Arbeitsalltag von Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern etwas leichter zu machen“, sagt Ralf Dohmen, Leiter vom Customer Management bei Continental Automotive. „Das Softwareupgrade ist daher in erster Linie ein Komfort-Feature. Es verbessert die Benutzerfreundlichkeit des



Freie Fahrt voraus: Die Version 4.0e des DTCO erleichtert Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern die Dokumentation des Grenzübertritts im Tachographen

Tachographen und sorgt für Zeitersparnis im Cockpit.“

Mehr Komfort für Fahrer, mehr Effizienz für die Flotte

Vom praktischen Grenzübertritt-Feature profitieren jedoch nicht nur die Fahrerinnen und Fahrer selbst, auch für die Flottenmanager bringt das Upgrade ein deutliches Plus in Sachen Effizienz. Denn wer in der Transportbranche tätig ist, arbeitet ständig unter Zeitdruck, ganz gleich ob am Steuer eines Lkw oder im Disponentenbüro. Die 4.0e-Version des DTCO zielt deshalb darauf ab, Prozesse zu beschleunigen und den Arbeitsalltag aller Beteiligten zu erleichtern. So sorgt das Upgrade zum Beispiel auch für noch bessere Performance beim Tachographen insgesamt. Das Handling der Fahrerkarte wurde, insbesondere im Mehrfahrerbetrieb, vereinfacht und beschleunigt, Fahrzeuge können dadurch beispielsweise schon losfahren, während die Fahrerkarte noch im Hinter-

grund eingelesen wird – im Display erscheint dann die „Ready to drive“-Anzeige. Der neue Arbeitszeitcounter sorgt nicht nur für mehr Übersicht, sondern warnt auch, wenn die tägliche oder wöchentliche Arbeitszeit überschritten wird. Das senkt das Risiko für entsprechende Verstöße und Bußgelder erheblich.

Die neueste Software in nicht mal zehn Minuten

Das Software-Upgrade gibt es für alle intelligenten Tachographen der Generation VDO DTCO 4.0. Der Vorteil: Das Aufspielen geht ganz unkompliziert und ist in weniger als zehn Minuten erledigt, zum Beispiel bei der periodischen Prüfung in der Werkstatt. Neu ausgelieferte Tachographen enthalten die Version 4.0e direkt ab Werk.

Informationen und Hintergründe zum Tachographen gibt es hier: <https://www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-40-e/>

„Die Informationen sind sofort da“:

Gesuko Logistik ist auf den Fuchs gekommen



Aller guten Dinge sind drei: Die Gesuko Logistik GmbH wechselte zweimal den Telematik-anbieter, bis man nach einer kostenlosen Teststellung zu YellowFox fand und blieb. Nutzerfreundlichkeit und Service machen den Unterschied.

FAHRZEUGORTUNG UND DER Remote-Download der Tachodaten sind etablierte Telematik-Standards, die inzwischen die meisten Betriebe im Transportwesen für sich nutzen. Reaktionsschnelligkeit und Zuverlässigkeit sind nur zwei der Vorteile, die der Einsatz von Telematik bringt. Disposition und Fuhrparkverwaltung werden bei alltäglichen Prozessen spürbar entlastet – sofern die generierten Daten auch schnell und übersichtlich verfügbar sind. Genau hier trennt sich auf dem Telematikmarkt die Spreu vom Weizen: Gesuko hat mit YellowFox den richtigen Partner gefunden: „Das intuitive Bedienen für Disponenten steht bei uns an erster Stelle“, erzählt Donatas Reiter, Fuhrparkleiter des Bad Hersfelder Transportdienstleisters. „Den Tachodaten-Download können viele Anbieter, doch das nützt nichts, wenn die Disponenten 20 Klicks brauchen, um zur gewünschten Information zu kommen. Im Arbeitsalltag zählt Schnelligkeit. Bei YellowFox finden die Disponenten nach ein, zwei Klicks, was sie brauchen. Die wichtigsten Fragen, beispielsweise wo ein Fahrzeug gerade ist und wie lange der Fahrer noch lenken darf, sieht man sofort nach dem Login auf der Live-Karte. Die Informationen sind sofort da.“

Einer, der alles kann

Den Weg zum Kesselsdorfer Telematik-anbieter fand Gesuko 2020 über die Telekom, die als Vertriebspartner des Unternehmens agiert. Die Entscheidung für YellowFox fiel dann schnell während einer kostenlosen Testphase. Neben dem Tachodatenmanagement bezieht Gesuko noch die Lösungsmodule TrailerTelematik und Fahrstilanalyse von YellowFox.



Die Gesuko Logistik GmbH hat in YellowFox den optimalen Telematik-anbieter gefunden



„Wir bekommen hier ein Paket, in dem alles drin ist, was wir brauchen.“ Neben der Nutzerfreundlichkeit des YellowFox Online-Portals war für das in der Thermologistik tätige Unternehmen wichtig, dass man Daten aus den Trailern bekommt. Dank Schnittstellen zu Trailerherstellern seitens YellowFox gelangen diese ohne zusätzliche Hardwareinvestition ins YellowFox-Portal. Bei Anhängern ohne vorhandene Trailertelematik wurde der YellowTracker X60 mit Temperaturdatenanschluss installiert.

Die Einrichtung der neuen Telematik verlief problemlos und wurde von Gesuko

eigenhändig realisiert. Mitarbeiter wurden dafür intern geschult. Bei Fragen war der Support von YellowFox telefonisch stets erreichbar. Ein ausschlaggebender Faktor für Gesuko: Beim Kundenservice konnte sich YellowFox klar von der Konkurrenz abheben. „Bei den anderen Anbietern fühlte man sich schnell verlassen, musste steinige Wege gehen, um ein Problem anzugehen. Das ist bei YellowFox ganz anders. Man erreicht immer jemanden“, zeigt sich Donatas Reiter überzeugt.

Weitere Informationen:
www.yellowfox.de

Transport-Daten teilen. Aber sicher!

TrailerConnect® Data Management Center



10436



Mit dem TrailerConnect® Data Management Center teilen Spediteure tourelevante Transportdaten sicher und auftragsbezogen mit Dritten, **schützen gleichzeitig ihr Subunternehmernetzwerk und internes Know-how.**

So geht sicherer Datentransfer! schmitz.cargobull.com/dmc

SCHMITZ
CARGOBULL

The Trailer Company.