

TeleTraffic

DIE ZEITUNG FÜR IT-LÖSUNGEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

Nr. 3 · 17. November 2017

www.tele-traffic.de

6035 Euro 2,90



So sehen Sieger aus: ETM-Geschäftsführer Oliver Trost (l.) und Jury-Vorsitzender Prof. Heinz-Leo Dudek (r.) sowie TeleTraffic-Redakteur Carsten Nallinger (2. v. r.) freuen sich mit den Preisträgern (von links): Thomas Rösch (Geschäftsführer Openmatics), Ulric Rechtsteiner (Geschäftsführer Arealcontrol), Mattias Lundholm (Leiter Connected Services Scania), André Jurleit (Geschäftsführer GPS over IP), Wolfgang Schmid (Verkaufsleiter D-A-CH Tom Tom Telematics), Ralf Faust (Geschäftsführer Fahrzeugwerk Bernard Krone) sowie Peter Jendras (Geschäftsführer NIC).

Die Nacht der Sieger

Deutscher Telematik Preis 2018 in Berlin übergeben



Auf dem Galaabend des Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge der Sachverständigenorganisation Dekra und des ETM Verlags war es so weit: ETM-Geschäftsführer Oliver Trost und der Vorsitzende der Telematik-Fachjury, Prof. Dr. Heinz-Leo Dudek von der Dualen Hochschule Ravensburg, gaben die Gewinner des Deutschen Telematik Preises 2018 bekannt. Darüber hinaus wurden in Berlin erstmals die Zweit- und Drittplatzierten in den insgesamt neun Kategorien

genannt (siehe Kasten). Denn die Entscheidungen fielen bisweilen denkbar knapp aus. Außerdem wurde ebenfalls erstmalig ein Innovationspreis vergeben.

„Das Angebot an Telematiklösungen ist für die Anwender ebenso vielfältig wie undurchsichtig. Wir haben es uns als ETM Verlag deshalb zur Aufgabe gemacht, auch in diesem Feld der Nutzfahrzeugbranche für Transparenz zu sorgen“, erklärte Trost bei der Preisverleihung. Besonders stolz sei er, dass man mit Prof. Heinz-Leo Dudek einen anerkannten Kenner der Telematik gewinnen konnte. War er doch bereits bei der Erstauflage 2016 mit von der Partie und maßgeblich an der Erstellung der Kriterienkataloge für die einzelnen Kategorien des Deutschen Telematik Preises beteiligt.

Doch nicht nur das: Der Dekan der Fakultät für Technik am Campus Friedrichshafen der DHBW Ravensburg stellt zudem das Telematiklabor der Hochschule für die sogenannten Usability-Tests der Stufe 2 zur Verfügung.

Funktionalität ist top

„Was die Funktionalität betrifft, sind fast alle Telematiksysteme bestens gerüstet, das haben unsere beiden zurückliegenden Untersuchungen gezeigt“, erklärte Dudek. Was hingegen bisweilen noch zu kurz komme, sei die Nutzerfreundlichkeit. Aber gerade im Zeitalter der Digitalisierung und den damit einhergehenden Ängsten sei es vonnöten, die Menschen

mitzunehmen und Vorbehalte gar nicht erst entstehen zu lassen.

Der Preisverleihung vorausgegangen war eine mehr als einjährige Vor- und Bearbeitungszeit (siehe Seite 7: Das Zwei-Stufen-Modell). Wobei es für die Jury und die Telematikanbieter ab jetzt wieder heißt: Nach dem Preis ist vor dem Preis. So haben beispielsweise die ersten Hersteller bereits angekündigt, die detaillierte Einzelauswertung des Deutschen Telematik Preises aufzugreifen. Schließlich gibt es immer genügend Möglichkeiten, sich weiterzuentwickeln. Das gilt natürlich zugleich auch für den Preis an sich, der wie gehabt in zwei Jahren erneut vergeben wird.

Text: Carsten Nallinger | Foto: Werner Popp

Auszeichnung: Das sind die Erstplatzierten und ihre Lösungen im Detail.



Seiten 3-7

Digitalisierung: Die Telematik ist der Vorreiter in Sachen Vernetzung, wie der Zukunftskongress Nutzfahrzeuge zeigte.



Seite 8

DEUTSCHER TELEMATIK PREIS 2018 – DIE ERGEBNISSE

Kategorie	1. Platz	2. Platz	3. Platz
OEM-Telematik für Lkw	Scania / Fleet Management und Tachograph Services	Fleetboard / Fleetboard Cockpit	Volvo Trucks / Dynafleet
Nachrüst-Lkw-Telematik für Komplett-/Teilladungen	GPS over IP / GPS-Explorer	Arealcontrol / Arealcontrol Telematik-Portal	Tom Tom Telematics / Webfleet
Nachrüst-Lkw-Telematik für Stückguttransporte	GPS over IP / GPS-Explorer	Arealcontrol / Arealcontrol Telematik-Portal	Couplink Group / couplink your fleet
Nachrüst-Lkw-Telematik für Tank- und Silotransporte	GPS over IP / GPS-Explorer	Arealcontrol / Arealcontrol Telematik-Portal	Idem Telematics / Cargofleet
Telematik für Entsorgungsfahrzeuge	GPS over IP / GPS-Explorer	Couplink Group / couplink your fleet Entsorger	AIS / AIS Dispo
Telematik für Kurier-, Express- und Paketdienste	Tom Tom Telematics / Webfleet	TIS Technische Informationssysteme / Tislog Office	Lost'n'Found / Lost'n'Found
Telematik für Service-Pkw	Arealcontrol / Arealcontrol Telematik-Portal	Tom Tom Telematics / Webfleet	Couplink Group / couplink your service
Telematik für Trailer, Container, Wechselbrücken und Asset Tracking	Krone Telematics / Krone Telematics Portal	Schmitz Cargobull Telematics / Trailer Connect	Idem Telematics / Cargofleet
Telematik-Integrationsportale	NIC / NIC-place	Agheera / Track Agheera	Transics / TX-Connect
Innovationspreis Bluetooth-TAG	Openmatics / detagtive		

Digitalisierung: Warum die Telematikanbieter ihre Lösungen für künftige Aufgaben deutlich anpassen müssen. Seite 2

Aufgaben nach dem Preis

Digitalisierung in der Transportlogistik wird weitergehen – Ladung teilt künftig eigene Position mit



„Telematikanbieter müssen ihre heutigen Systeme deutlich anpassen“

PROF. DR.
HEINZ-LEO DUDEK,
DUALE HOCHSCHULE
RAVENSBURG

Gerade haben wir in Berlin die neuen Preisträger der Telematik für die Transport- und Logistikbranche gekürt. In dieser zweiten Auflage des vom ETM Verlag ausgelobten Deutschen Telematik Preises waren viele der am Markt etablierten Telematikanbieter vertreten, aber durchaus nicht alle. Einige wagen es wohl nicht, sich dem Wettbewerb zu stellen. Schade, denn aus Sicht der Nutzer ist es doch wünschenswert, etwas Licht in den nicht gerade

heute eigentlich Standard bei den angebotenen Systemen. Folgt man der Definition für „Digitalisierung“ aus Wikipedia („... die Erstellung digitaler Repräsentationen von physischen Objekten, Ereignissen oder analogen Medien“), dann darf man zweifellos behaupten, dass die Telematik Trendsetter für die Digitalisierung in der Transportlogistik war.

In der erwähnten Studie wurden potenzielle Telematikanutzer auch nach ihren Hauptkriterien für die Auswahl eines Systems

mittels schlauer Algorithmen Tourenauswertungen, Fahrerbewertungen, prädiktive Wartungsempfehlungen und vieles mehr generieren wird. Nachträglich eingebaute Bordrechner braucht es dann nicht mehr, sofern die Fahrzeughersteller die erhobenen Daten diskriminierungsfrei Dritten zur Verfügung stellen. Natürlich muss es dann Sache des Fahrzeugbetreibers sein, zu entscheiden, wer die Daten aus seinem Fahrzeug weiter verarbeiten darf. Nur so macht die

In diesem gar nicht so unwahrscheinlichen Szenario müssen die Telematikanbieter ihre heutigen Systeme und Geschäftsmodelle deutlich anpassen, um weiterhin Trendsetter der Digitalisierung im Nutzfahrzeug zu bleiben. Lassen Sie uns den Gedanken mal weiter spinnen. Der fahrerlose Lkw ist auf der Zeitachse nicht mehr weit entfernt. Wann kommt dann die disponentenlose Disposition? Ich vermute, sogar vorher.

Text: Heinz-Leo Dudek | Foto: BMW

IN WENIGEN JAHREN IST DIE TELEMATIK GRUNDAUSSTATTUNG

transparenten Telematikmarkt zu bringen.

Neben den Usability-Schwachstellen der Systeme, über die ich an dieser Stelle schon in der letzten Ausgabe der TeleTraffic referiert habe, darf man durchaus festhalten, dass die Systeme insbesondere bei der Funktionalität die wesentlichen Anforderungen der Nutzer abdecken. Und dass die Funktionen tagtäglich in den Unternehmen genutzt werden.

Eine vor ungefähr einem Jahr durchgeführte Studie der DHBW Ravensburg in Kooperation mit dem Portal Telematikwissen.de hat als wichtigste und laufend genutzte Funktionen in der Flotteleumatik die Positionsbestimmung der Fahrzeuge, das Management der Transportaufträge und die auftragsbezogene Zielführung für den Fahrer identifiziert. Das ist

befragt. Dazu wurden neben den Kosten insbesondere die Interoperabilität mit den verwendeten Fahrzeugtypen und einfaches Handling genannt. Womit wir wieder bei der Usability wären, aber nicht weiter vertiefen. Der Wunsch nach Interoperabilität stammt naturgemäß aus der Tatsache, dass viele Transportflotten hinsichtlich der benutzten Fahrzeugtypen sehr heterogen sind. Hier tun sich dann die Nachrüstsysteme etwas leichter als die von den Fahrzeugherstellern angebotenen und ab Werk verbauten Systeme.

Doch machen wir uns nichts vor, in wenigen Jahren werden Telematikgeräte ganz selbstverständlich zur Grundausstattung von Nutzfahrzeugen gehören und zyklisch Unmengen von Daten aus den Fahrzeugsystemen in die Cloud senden, wo man

weitere Digitalisierung Sinn. Das Geschäftsmodell der Nachrüsttelematiker muss sich daher wandeln, weg vom Verkauf der Boxen, hin zu Mehrwertdiensten. Dabei gilt es, die zweite Front im Kampf um den Kunden im Auge zu behalten. Im Zuge des Internets der Dinge wird ja auch das Transportgut selbst immer smarter.

Sind heute nur größere Transportbehälter, wie etwa Gitterboxen, mit Systemen zur Identifikation und manchmal auch schon Lokalisation ausgestattet, könnte das in einigen Jahren auch auf die zu transportierende Ware selbst zutreffen. Es wird daher nicht mehr nötig sein, dass ein Telematiksystem über Barcode-Scanner oder RFID-Tags die im Fahrzeug transportierte Ware identifiziert. Das teilt die Ladung der Cloud dann schon selbst mit.

KOMMENTAR

von Carsten Nallinger



Ein Abbild der Realität?

Kaum sind die Ergebnisse des Deutschen Telematik Preises 2018 bekannt, gibt es auch gleich die ersten Reaktionen. Natürlich ist nicht jeder glücklich. Der eine Teil der Teilnehmer sieht die Ergebnisse, insbesondere die des Labortests an der Dualen Hochschule Ravensburg, dennoch als eine Art Arbeitsauftrag. Schließlich gilt es Schwächen hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit, die in einem sogenannten Usability-Test aufgedeckt wurden, zu beseitigen. Und zwar im Sinne der Kunden beziehungsweise der potenziellen Kunden. Ein anderer Teil hingegen lamentiert, ein solcher Labortest wäre ungeeignet, die Realität abzubilden. Die eigenen USP (Unique Selling Points) seien nicht oder nur ungenügend berücksichtigt worden. Das mag im Einzelfall sogar stimmen. Doch sind diese USP im speditionellen Einsatz tatsächlich derart entscheidend? Im Zweifel wollen die Praktiker wohl eher weniger, aber dafür gut aufbereitete Daten, statt alles zu haben, aber nichts davon zu finden.

IMPRESSUM

TeleTraffic 3/2017

Die Zeitung für IT-Lösungen rund ums Nutzfahrzeug

Chefredakteur:
Matthias Rathmann (rat)

Ressortleiter Business Intelligence: Carsten Nallinger (cn)

Weitere Mitarbeiter: Ralf Johanning (jh)

Grafik/Produktion:
Frank Haug (Ltg.), Monika Haug

Redaktionsassistent/Sekretariat: Uta SICKEL

Verlag: EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH.
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse
Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter: Paul Göttl

Anschrift von Verlag und Redaktion:
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart;

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59
E-Mail: teletraffic@etm.de
Internet: www.eurotransport.de, www.tele-traffic.de

Anzeigenleitung: Werner Faas,
Tel.: 07 11/7 84 98-96,
Fax: 07 11/7 84 98-29

Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG, Postfach, 70162 Stuttgart;
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Gabi Volkert, Nicole Polta
Tel.: 07 11/1 82-14 03, Fax: 07 11/1 82-15 48

Herstellung: Thomas Eisele

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.), Gerlinde Braun,
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 0711/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de

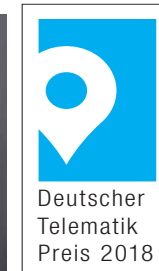
Druck:
Dierichs Druck + Media GmbH & Co.KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

TeleTraffic erscheint dreimal im Jahr.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend
gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten, © by ETM Verlags-
und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag
keine Haftung.

Anzeigenpreisliste: Nr. 8, 2017,
Gerichtsstand Stuttgart

Sprudelnde Datenquelle

Telemetrie von Scania verhilft zu mehr Wirtschaftlichkeit – im Portal alle Informationen im Blick



Scania
Fleet Management
und Tachograph Services

1. Platz in der Kategorie:

OEM-Telematik
für Lkw

Die Fahrzeughersteller haben in den vergangenen Jahren aufgerüstet. Jeder Hersteller hat heute in seinem Portfolio ein eigenes Telematiksystem. Mehrere Hundert Sensoren sind in einem modernen Lkw verbaut und diese liefern jede Menge Daten. Richtig interpretiert und ausgewertet bringen sie für jeden Transportunternehmer mehr Transparenz in die Wirtschaftlichkeit seiner Flotte.

Diese Telemetriedaten können eine sprudelnde Quelle für die Analyse des Fahrzeugs und das Fahrverhalten sein. Unter dem Schlagwort Predictive Maintenance lassen sich Wartungen und Reparaturen rechtzeitig planen, bevor eine Panne geschieht. Damit bleibt der Lkw länger auf der Straße.

Telematik gibt's inklusive

Gleichzeitig liefern die Telemetriedaten ein umfassendes Bild über die Fahrweise der Lkw-Fahrer. Hier führt eine Interpretation der Daten in Echtzeit dazu, dass der Fahrer lernt, wirtschaftlicher und damit zugleich auch umweltfreundlicher zu fahren. Zusätzliche Schnittstellen zum digitalen Tachografen, Navigations- und Auftragsmanagementfunktionen ergänzen die Telematiksysteme der Hersteller und machen diese immer mehr zu umfassenden Flottenmanagementlösungen.

Käufer eines neuen Scania müssen die Telematikeinheit nicht mehr extra dazu kaufen. Sie gehört mittlerweile zur Serienausstattung. Nach einer Übergangsphase werden dann jedoch einige Services kostenpflichtig.

Im Portfolio hat der Hersteller mit Monitoring, Control und Data Access drei Pakete im Angebot. Für jeden Fuhrparkverantwortlichen sind regelmäßige Berichte über den Fahrzeugzustand von unschätzbarem Wert. An ihnen lässt sich ablesen, ob es bei Werten wie dem Kraftstoffverbrauch oder dem Ausstoß von CO₂ Ausreißer gibt.

Dafür hat Scania das Monitoring-Paket auf den Markt gebracht.

Per E-Mail erhält der Verantwortliche eine wöchentliche Übersicht über alle Fahrzeuge. Sie hebt auch gleich Fahrzeuge hervor, die eine detaillierte Betrachtung erfordern. Darüber hinaus gibt es auch Monats- und Jahreszusammenfassungen. Hier lassen sich Trends und Entwicklungen der einzelnen Fahrzeuge schnell erkennen. Für einen schnellen Überblick kennzeichnet Scania Verbesserungen mit einem grünen Pfeil und Verschlechterungen mit einem roten. Bei Bedarf können die Fuhrparkverantwortlichen auch gleich einen Arbeitsauftrag über das Fleet Management Portal erteilen. Die Serviceplanung besitzt zudem eine Auflistung der gesamten Ausrüstung des Fuhrparks und Wartungspläne. Ein Kalender zeigt an, wann mit welchem Fahrzeug die nächste Wartung ansteht. Besitzt der Fahrer eine Fleet App des Herstellers, kann er Fehlerberichte und hochgeladene Fotos von unterwegs senden.

Für Schulungen der Fahrer gibt das Monitoring-Paket mit detaillierten Parametern Aufschluss über die Fahrweise. Sobald das Fahrzeug mit dem Eco-Modul ausgestattet ist, gibt das Paket den jeweiligen Durchschnittswert an. Gleichzeitig dokumentiert das Tool den Schubbetrieb, die wirtschaftliche Fahrgeschwindigkeit, den Leerlauf, den Kraftstoffverbrauch und starke Bremsvorgänge. Wem das an Funktionen nicht reicht, der kann das Control-Paket buchen. In ihm sind alle Funktionen des Monitoring-Pakets vorhanden. Darüber hinaus dient es der Kontrolle des Fuhrparks und der Fahrer.

Fahrstil im Blick

Über das Portal hat der Nutzer mit der App oder einem Browser überall und immer Zugriff auf die aufbereiteten Informationen. So erhält das Paket beispielsweise eine Fahrstilanalyse. Mit ihr lassen sich Ranglisten ermitteln und feststellen, welche Fahrer der beste ist.

Eine Historie ist ebenfalls hinterlegt. So sehen die Nutzer, wie sich die Fahrer entwickelt haben. Verblüffend ist bei den Scania-

Anwendungen immer wieder die Aufbereitung der Daten in eine übersichtliche Aufmachung. Noten zwischen A und E geben mit einem Blick Aufschluss über die Arbeit des Mitarbeiters. Um hier ein neutrales Bild zu erhalten, können für jeden Fahrer individuelle Parameter eingetragen werden.

Somit lassen sich individuell Fahrertrainings planen. Im Funktionsumfang ist ebenfalls eine Fahrzeugortung enthalten. Über GPS lässt sich jedes Fahrzeug verfolgen. Das Portal kann darüber hinaus die Routen nachzeichnen und über ein Geofencing Kreise und Polygone legen, damit der

Disponent informiert wird, sobald das Fahrzeug den Kreis betritt oder verlässt. Zusätzlich helfen detaillierte Fahrerinformationen und die Anzeige der Lenkzeit bei der Planung von Touren.

Das dritte Paket, der Data Access, sorgt dafür, dass alle Daten über Schnittstellen direkt in

vorhandene Transportmanagementsysteme oder andere nachgelagerte Programme übermittelt werden. Schließlich ist die eingangs erwähnte Datenerfassung per Sensoren kein Selbstzweck.

Text : Ralf Johanning |
Foto: Scania



Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmachine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.

KRONE
Wir transportieren Zukunft

SERVICES ZUM DIGITACHO

- Zur Erweiterung der Scania-Telematik gibt es die Tachograph Services
- Für die Erfassung und Archivierung der Tachografendaten gibt es vier Produkte
- Übertragung der Fahrer- und Massenspeicherdaten während der Fahrt erfolgt immer verschlüsselt
- Die Daten werden gesetzeskonform archiviert
- Zudem können Nutzer die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten auswerten, Verstöße werden dokumentiert

Aussagen zur Effizienz treffen

GPS over IP verknüpft Daten – versteckte Kosten aufspüren



GPSoverIP
GPS-Explorer

1. Platz in der Kategorie:

Nachrüst-Lkw-Telematik
für Komplett-/Teilladungen



1. Platz in der Kategorie:

Nachrüst-Lkw-Telematik
für Stückguttransporte



1. Platz in der Kategorie:

Nachrüst-Lkw-Telematik für
Tank- und Silotransporte



1. Platz in der Kategorie:

Telematik für
Entsorgungsfahrzeuge



DAS UNTERNEHMEN

- Global Positioning System over Internet Protocol (GPS over IP) ist ein Internetprotokoll, das speziell zur Übertragung von Positionsdaten bewegter Objekte in kurzen Intervallen ins mobile Internet entwickelt wurde
- Hinter dem Protokoll steht der IT-Dienstleister Netzwerk, den es seit 1996 gibt
- Im Jahr 2005 wurde die Firma GPS over IP als eigenständiges Tochterunternehmen gegründet
- Sitz des Telematikanbieters ist in Schweinfurt

Bei der IAA Nutzfahrzeuge 2016 war der Telematikhersteller GPS over IP mit seiner Lösung GPS Auge M16 v.2 gewissermaßen in die zweite Runde gestartet. Neben einer allgemeinen Zeitübersicht wurde der Bordcomputer um weitere Funktionen wie eine Tankstatistik und eine allgemeine FMS-Übersicht ergänzt. Des Weiteren gibt es seitdem eine Übersicht zur Wirtschaftlichkeit des Fahrstils. Dabei bekommt der Fahrer die gesammelten Fahrdaten dargestellt. Ebenfalls hinzugekommen ist ein Reifendruck-Überwachungssystem, welches auf das Tire Pressure Monitoring System (TPMS) von Continental zugreift.

Damit hat der Fahrer immer die Übersicht über Reifendruck und -temperatur. Die Schwellenwerte sind frei konfigurierbar. Bei einer Über- oder Unterschreitung

der angelegten Werte ist es möglich, eine automatisierte Warnmeldung an den Fahrer schicken zu lassen – selbst wenn das Gerät ausgeschaltet ist. Reagiert er nicht, geht eine Benachrichtigung ans Unternehmen, etwa an den Fuhrparkleiter. Zudem fließt das Ganze negativ in die Bewertung des „Wirtschaftlichen Fahrers“ ein.

Fahrten organisieren

Den grundlegenden Sparfaktor stellt die Verwaltung der Fahrten beziehungsweise Aufträge mit der Fuhrpark-Management-Software GPS-Explorer dar. „Auf diese Weise können Fahrten organisiert und verwaltet werden, Leerfahrten auf ein Minimum reduziert und die Effizienz der Fahrten maximiert werden“, er-

klärt André Jurleit, Geschäftsführer von GPS over IP. Damit spare man neben überflüssigen Kilometern auch an unnötigem Verschleiß und profitiere von einer enormen Zeitersparnis.

Die Folge: Die Kosten des Fuhrparks auch für die Disposition sowie Administration sinken. „Durch die Anbindung an den CAN-Bus über die FMS-Schnittstelle der Fahrzeuge lassen sich zahlreiche Informationen erfassen. In den Datenpool fließen Werte wie die Anzahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge, deren Dauer und Intensität, Strecken, die rollend zurückgelegt werden sowie viele weitere Informationen ein“, erläutert Jurleit.

Das Erheben der Daten ist dabei kein Selbstzweck. Denn das System verknüpft die Kennzahlen miteinander. Auf diese Weise lassen sich Aussagen über die Effizienz der Fahrweise treffen und

versteckte Kosten aufdecken. Fahrer-Trainer können rückblickend die zurückgelegte Fahrspur als interaktive Wiederholung zur Analyse mit den Fahrern nutzen. Die „Datenspur“ wird hierbei optisch aufbereitet, wodurch Stärken und Schwächen des Fahrers sofort ersichtlich werden.

Neben Betankungsstatistiken, welche die Menge, den Zeitpunkt, den jeweiligen Fahrer und die Häufigkeit der Tankvorgänge aufzeichnen, wird auch der Verbrauch von Haupt- und Nebenantrieben aufgezeichnet. Diese können im Anschluss der Durchschnitts- oder Gesamtverbrauch automatisch errechnen und beispielsweise mit den Tageslenkzeiten kombiniert werden. Das wiederum kann sich letztlich auf die Disposition auswirken.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: GPS over IP

Mehr Service für die Flotte

Arealcontrol ermöglicht durch das Aufspielen von Apps weitere Einsatzmöglichkeiten



ABLÄUFE DIGITALISIERT
UND OPTIMIERT
DANK WEBFLEET.

Nutzen Sie Fuhrparkdaten in Ihrer Bürosoftware zur Lohn- und Spesenberechnung, Tourenplanung oder zur Digitalisierung Ihrer Logistik. Laden Sie unseren Lösungskatalog kostenlos unter telematics.tomtom.com/katalog herunter und profitieren Sie von unserer ausgezeichneten Flottenmanagement-Plattform.



telematics.tomtom.com

Professionelle Telematiklösungen sind besonders bei Serviceflotten noch immer nicht weit verbreitet. Viele Flottenmanager bedienen sich weiterhin bei Fahrtenbuch und herkömmlicher Spesenabrechnung. Ja, selbst die Aufträge erhalten die Fahrer zumeist am Vorabend oder am Morgen per E-Mail. Dabei gibt es auch bei den Pkw-Flotten bereits viele sehr gut aufgestellte Systeme, die alle Anforderungen einer Pkw-Service-Flotte erfüllen.

Dazu gehört der GT3850 Teamy iQ in Verbindung mit dem Garmin-Navigationsgerät 660/670 und der Telematikplattform von Arealcontrol. Durch seine modulare Bauweise ist dieses System für Flotten aller Art geeignet. Wer als Service-Unternehmen erst einmal klein einsteigen möchte, der kann beispielsweise mit einer Live-Ortung, einem Tracking und mit einem elektronischen Fahrtenbuch beginnen.

Für ein umfassendes Pkw-Flottenmanagement kommen weitere Anwendungen in Betracht. Das GT3850 erlaubt daher über 500 individuelle Einstellungen. Das beginnt bei einer Fahrer- und Passagier-Identifikation und -erkennung, geht über eine Unfall- und Abschleppererkennung bis hin zur Analyse des Fahrverhaltens. Über eine Near Field Communication

(NFC) können schnell weitere Geräte eingebunden werden. Sie sorgt für die Fahreridentifizierung und Datensynchronisierung.

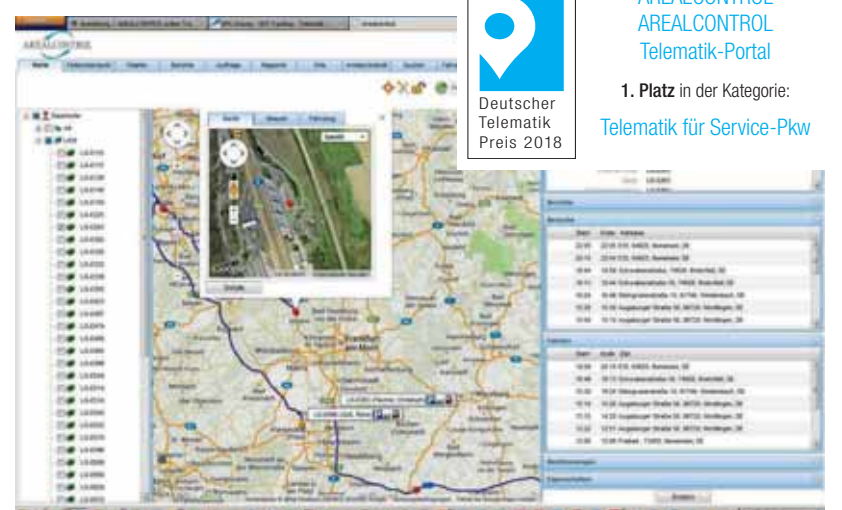
Für die Erweiterung des Systems bedarf es keiner aufwendigen Werkstattaufenthalte. Häufig sind hierzu lediglich ein Upgrade und weitere Funktionsfreigaben per Mausklick in der Telematik-Plattform erforderlich. „Über Bluetooth- oder RFID-Sender können auch Objekte, wie Container, mobile Maschinen und Güter mitgetrackt und mit umfangreichem Monitoring und Reporting gemanagt werden“ erklärt Ulric Rechtsteiner, Geschäftsführer bei Arealcontrol.

Mit dem Anschluss der Garmin 660/670-Geräte auf Android-Basis erhält der Nutzer vollumfängliche Navigationssysteme, kombiniert mit der Möglichkeit, weitere Apps aufzuspielen. So lässt sich auch ein beliebiges Auftragsmanagement-System installieren. Da es sich bei den Geräten um mobile Endgeräte handelt, lassen sich auch Anwendungen wie elektronische Empfangsbestätigungen durch die Unterschrift des Kunden realisieren. Besitzt

das Unternehmen eine eigene Auftrags-App, kann darüber das komplette Auftragsmanagement abgewickelt werden.

„Häufig setzen wir neue Funktionen für den Ideengeber kostenlos um, da diese anschließend allen Anwendern zur Verfügung gestellt werden. Durch Gespräche gibt es Lerneffekte für alle Beteiligten“, erklärt Rechtsteiner. Das mache die Lösung wiederum attraktiv für andere Nutzer und gewährleiste darüber hinaus ein System, das auf der Höhe der Zeit bleibt.

Text: Ralf Johanning |
Foto: Arealcontrol



AREALCONTROL
AREALCONTROL
Telematik-Portal

1. Platz in der Kategorie:
Telematik für Service-Pkw

Schwachstellen reduzieren

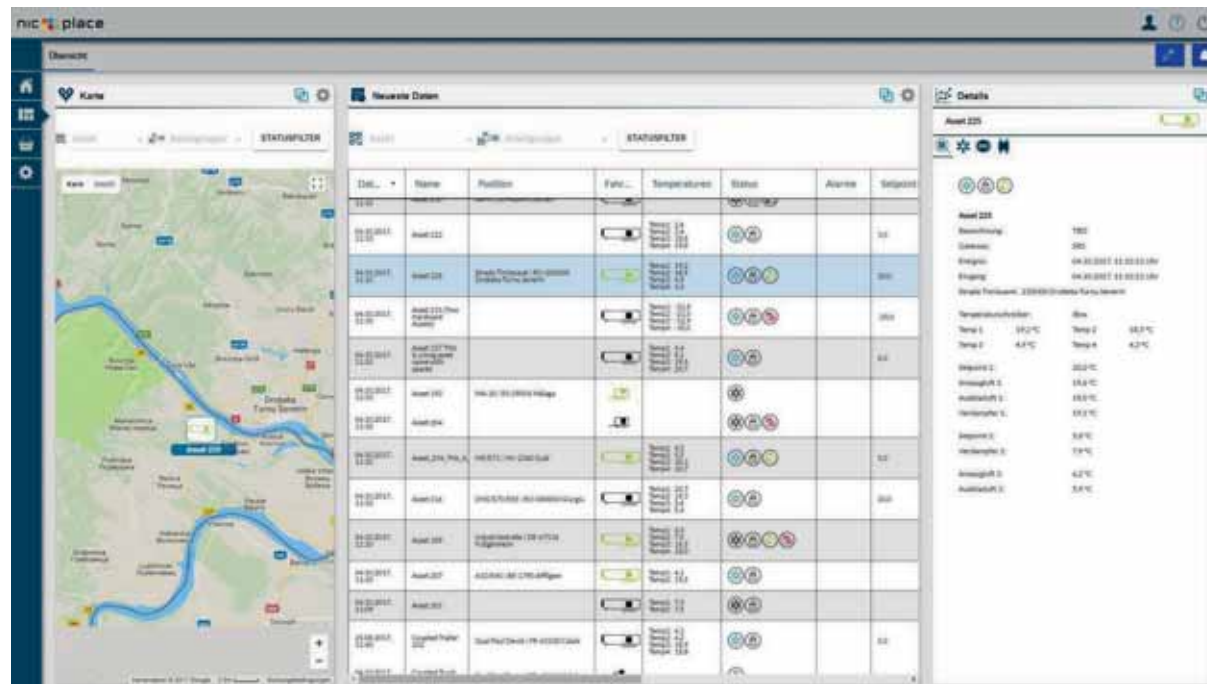
Auf dem digitalen Marktplatz NIC-place lassen sich Services vieler Anbieter buchen



NIC
NIC-place

1. Platz in der Kategorie:

Telematik-
Integrationsportale



Eine durchgehend funktionierende Lieferkette ist immer nur so stark wie das schwächste Glied der Kette. Diese Schwachstellen will der IT-Dienstleister NIC reduzieren. Dafür hat das Unternehmen den digitalen Marktplatz NIC-place geschaffen. „Ziel des Marktplatzes ist es, für Nutzer einen digitalen Ort zu schaffen, an dem sie einfach und schnell auf spezielle Software-Module, die Services Dritter und auf Hardware-Produkte zugreifen können, die für

Nutzer kann somit schnell auf neue Bedürfnisse reagieren“, erklärt Jendras. Darüber hinaus soll der Marktplatz zu einem Meta-Suchportal ausgebaut werden, auf dem beispielsweise freie Parkplätze oder die günstigsten Kraftstoffpreise einer Region zu finden sind.

Das technische Know-how kommt von Kasasi (siehe Kasten). Das Softwarehaus will nach eigener Aussage bei der intelligenten Verknüpfung großer Datenmengen künftig auch künstliche Intelligenz einsetzen. Damit lasse sich

vorgeschlagen werden. „Wissen Disponent und Fahrer rechtzeitig, dass die geplanten Ankunftszeiten nicht einzuhalten sind, lassen sich Kunden vorab informieren“, sagt Lechner. Touren und Slots können dann kurzfristig umgeplant werden und lange Wartezeiten entfallen.

Um ein weiteres neues Produkt auf dem digitalen Marktplatz NIC-place handelt es sich bei Supply Chain Connect. Dieses sorgt für einen Echtzeit-Datenaustausch zwischen Telematik-Anwendungen und Transport-Management-Systemen (TMS). Hierbei werden alle tourrelevanten Inhalte aus dem TMS an Supply Chain Connect übertragen. Mit dem Tourstart werden automatisch sämtliche relevanten Telematikdaten während der Tour überwacht.

„Das Besondere daran ist, dass dies sowohl für die eigene Flotte als auch für die eingesetzten Sub-Unternehmer gilt“, berichtet Jendras. Ein mehrstufiges Eskalationsmanagement sorgt dafür, dass die Akteure zu jeder Zeit reagieren können.

Das gilt in besonderem Maß für temperaturgeführte Transporte. Hier will Kasasi die künstliche Intelligenz in Form von Datenanalyse und Mustererkennung zunächst bei Kühlaggregaten anwenden. Durch eine permanente Überwachung der Aggregatdaten und Erfahrungswerte stellt das System Abweichungen sofort fest. Fallen bestimmte Ereignisse zusammen, lässt sich bei der Kühlmaschi-

ne bestimmen, ob es demnächst zu einem Ausfall einer Komponente kommen könnte. „Bei der sogenannten Predictive Maintenance können wir schon heute zu 92 Prozent bestimmen, ob das Kühlaggregat beim nächsten Start noch anspringt“, berichtet Lechner.

Dieser Wert ließe sich noch verbessern. Der umgekehrte Fall, dass die Maschine weiterläuft, sei da schon einfacher zu bestimmen. Hier liege die Genauigkeit bei 99,999 Prozent. Ein schwaches Glied in der Wertschöpfungskette gibt es hier folglich nicht mehr.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: NIC

RECHTZEITIG DEESKALIEREND EINGREIFEN KÖNNEN

ihre Logistikprozesse notwendig sind“, erläutert NIC-Geschäftsführer Peter Jendras.

Vor diesem Hintergrund wurde das Telematikportal NIC-place ins Leben gerufen. Auf diesem sind wiederum Produkte verschiedener Anbieter zu finden, momentan etwa vom Tankkartenanbieter DKV Euroservice, dem Telematiker Spedion, den Ankunftszeiten-Experten von Synfoo oder dem Pannenhelfer ADAC Truckservice. „Wir planen ein Pay-by-use-Verfahren für die Bezahlung. Der

die voraussichtliche Ankunftszeit eines Lkw noch besser bestimmen: „Wir sind dabei, mittels künstlicher Intelligenz Musterkennungen zu erarbeiten“, berichtet Markus Lechner, Geschäftsführer von Kasasi und NIC. Basis dafür seien im Straßenverkehr wiederkehrende Ereignisse. Diese lassen sich nutzen, um Muster zu erkennen und diese in die Routenplanung miteinzubeziehen. Auf diese Weise kann nicht nur die schnellste Strecke, sondern auch mögliche Ausweichstrecken

DAS UNTERNEHMEN

- Die Wurzeln von NIC gehen auf die Gründung von Kasasi im Jahr 2009 zurück
- Basis von NIC-place, der Lösung von NIC, bildet die Telematikplattform NIC-Base von Kasasi
- Geschäftsführer von NIC sind Peter Jendras und Markus Lechner, wobei Lechner zudem Geschäftsführer von Kasasi ist



Trailer.Network.

Trailer-Telematik schafft
mehr Transparenz für
Spediteure.



www.cargobull-telematics.com

Mit TrailerConnect® von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick – **just more.**

Mehr Infos: +49 (2558) 81-5858

Ladung kommt sicher ans Ziel

Krone entwickelt die Trailertelematik konsequent weiter – aktueller Status der Ladung interessiert Verloader



KRONE Telematics
Krone Telematics Portal

1. Platz in der Kategorie:

Telematik für Trailer, Container,
Wechselbrücken
und Asset Tracking

Viele Flotten haben ihre Geschäftsmodelle umgestellt. Einige Unternehmen besitzen nur noch Trailer, andere setzen auf Begegnungsverkehr oder den Kombinierten Verkehr. Zudem hat die zunehmende Digitalisierung auch die Begehrlichkeiten bei den Flottenkunden geweckt. Sie wünschen sich aktuelle Daten zum Zustand der Ladung

und der Position des Fahrzeugs. Und auch für die Fuhrparkbetreiber gibt es mittlerweile viele Funktionen, die eine Trailertelematik betriebswirtschaftlich rechtfertigen. Die Flexibilität der Hersteller bei der Datenfrei- und -weitergabe macht es zudem für die Flottenbetreiber einfacher, ziehende und gezogene Einheiten auf einem Bildschirm zu betrachten.

In den vergangenen Jahren hat Krone seine Lösung kontinuierlich ausgebaut und viele zusätzliche Funktionen etabliert, die Krone Telematics zu einer umfangreichen Lösung machen. Besonders bei den allgemeinen Systemeigenschaften, den Ortungsfunktionen und den Kartendarstellungen konnte die Lösung punkten. Lediglich bei den trailer-/container-/wechselbrückenbezogenen Funktionen musste sich Krone Telematics mit dem zweiten Platz zufriedengeben.

Krone Telematics setzt auf eine herstellerunabhängige Telematikplattform. Dort können die Telematiksysteme der verschiedensten Anbieter unkompliziert integriert werden. Darüber hinaus kann der Nutzer für seine Kunden anwenderspezifische Zugangsberechtigungen erstellen. Damit erhält dieser nur die Daten, die für ihn relevant sind. Gibt es beim Transportunternehmen ein anderes führendes Programm, bietet der Hersteller Schnittstellen an, damit die Daten zur Verfügung gestellt werden können.

Zu den zentralen Aufgaben von Krone Telematics zählen die Überwachung von Fahrzeug und Ladung. Während mit einer exakten GPS-Ortung das Fahrzeug zuverlässig beobachtet werden kann, liefern am Fahrzeug angebrachte Sensoren ein genaues Bild über den Zustand des Fahrzeugs und der Ladung. Die Daten gelangen über eine zentrale Steuereinheit über Mobilfunk an die Zentrale. Das interessiert besonders Kunden, die mit temperierter und wertvoller Ladung unterwegs sind.

Schnell reagieren können

Die Einhaltung der Kühlkette ist für die Transport- und Logistikunternehmen ein entscheidender Punkt für den Erfolg. Um hier auf Ereignisse schnell reagieren zu können, hat Krone beispielsweise die sogenannte Zwei-Wege-Kommunikation eingeführt. Die Kühlmaschine liefert somit nicht bloß permanent aktuelle Temperaturen und

Aggregatfunktionen, der Disponent kann über diese Technik überdies auf die Kühlmaschine zugreifen und von außen steuern, wenn ein Sollwert über- oder unterschritten werden sollte. Damit lassen sich temperierte Güter auch unbegleitet über die Bahn transportieren.

Über eine App lässt sich das Fahrzeug entsprechend einfach überwachen und steuern. Dabei achtete der Hersteller bei seiner App auch auf die Sicherheit. So müssen die Identität des Anwenders, Daten und Signale sicherer Herkunft sein. Ein Protokoll hält fest, wer beim Transport der Waren wann welche Parameter eingibt und wer es verantwortet.

Mit der App lässt sich darüber hinaus der integrierte Temperaturschreiber bedienen. Er ist nach Norm EN 12830 zertifiziert, erfasst die Temperatur der Kühlkette und gibt sie digital als PDF-Datei wieder. Das Layout hat Krone so angepasst, dass es dem des herkömmlichen Temperaturschreibers entspricht. Die Fahrer und Disponenten mit entsprechender

Berechtigung haben jederzeit und von überall Einblick und Zugriff auf die Daten. So kann das Dokument per E-Mail oder als Druckvariante dem Empfänger ausgehändigt werden. Der Drucker erhält die Daten über Bluetooth, Mobilfunkstandard oder WLAN.

Eine weitere Komponente für die Fuhrparkbetreiber ist die Sicherheit der Ladung. Besonders bei hochwertigen Gütern achten Verloader darauf, dass ihre Ware auf dem Weg zum Ziel auch sicher ist. Dafür hat Krone Telematics das Türverschlusssystem Door Protect entwickelt.

Auch an den technischen Zustand hat Krone Telematics bei der Planung der Telematiklösung gedacht. Ein Technikpaket sorgt dafür, dass der Fuhrparkmanager immer über den aktuellen Zustand der Fahrzeuge informiert ist. Von der EBS-Datenauslesung bis zum Koppelsensor reichen die Features. So wird der Nutzer beispielsweise rechtzeitig informiert, wenn die nächste Wartung ansteht.

Text: Ralf Johanning | Foto: Krone

DAS SYSTEM DOOR PROTECT

- Das Türverschluss-System Door Protect verriegelt und überwacht den Status der Hecktüren und ihrer Sicherheitsbauteile
- Alarme und Auffälligkeiten meldet das System an den Disponenten oder eine überwachende Sicherheitszentrale
- Nur die Zentrale, Fahrer und Disponent können die Tür durch gemeinsames Quittieren öffnen
- Erst wenn das System deaktiviert wird, und der Fahrer seinen Code eingibt, wird der Türverschluss entriegelt

Verschleiß im Blick

KEP-Dienstleister Go senkt Wartungskosten – spontane Aufträge managen

Der KEP-Dienst Go Express & Logistics Osnabrück setzt auf Tom Tom – und das in gleich mehrfacher Hinsicht. Zum Einsatz kommen neben Navigationsgeräten der Pro-Serie auch die Blackbox Link 310 und im Backoffice läuft das Portal Webfleet.

Im Fokus stand zunächst mehr Sicherheit für Fahrer, Fahrzeuge und Waren. Aber auch die Wartungsintervalle und der Fahrzeugverschleiß standen im Blick.

Über das Reporting von Tom Tom Webfleet ist es nun möglich, alle Informationen zur Fahrstrategie auszulesen. „Wir konnten die Verschleißkosten durch eine verantwortungsbewusste und sichere Fahrweise halbieren und auch die Kraftstoffkosten spürbar senken – um bis zu zehn Prozent“, berichtet Horst Gernert, Stationsleiter von Go Express & Logistics Osnabrück.

Die durchschnittlich 25 Stopps pro Fahrzeug in der Warenauslieferung werden durch Navigationsgeräte und den Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst Tom Tom Traffic unterstützt. Dabei ist die Aktualität der Verkehrssituation ein entscheidender Faktor für den KEP-Dienst. Um die vereinbarten Liefertermine einzuhalten ist es letztlich wichtig, ob man auf der ursprünglich geplanten Route bleiben kann – oder aber einem Stau ausweichen muss.

Ab Mittag startet Go mit den Abholaufträgen. Dabei übernimmt jedes Fahrzeug bis zu 20 Aufträge in einem vordefinierten Einzugsgebiet. Laut Go sind dabei etwa 20 Prozent Daueraufträge, 80 Prozent werden spontan in Auftrag gegeben. An dieser Stelle kommt Webfleet mit seiner Flotten-Funktionalität zum Einsatz. Mithilfe der Link-Boxen ist nämlich nicht nur das Orten der KEP-Fahrzeuge gewährleistet. Auch die Kommunikation zwischen Fahrer und Disposition steht – und das ganz ohne zu telefonieren. Bei Terminkunden und Direktfahrten kann Go mittels Webfleet einen weiteren Service anbieten: Lieferzeitpunkte werden proaktiv angegeben.

Kurzfristige Neuaufträge werden auf das Navigationsgerät versendet und erscheinen auf dem Display oder werden direkt im Fahrzeug vorgelesen. Dem Fahrer bleibt auf diese Weise die Eingabe einer neuen Adresse oder die Rückfrage bei der Disposition erspart. Er kann sich vollständig auf den Verkehr konzentrieren, was wiederum dem erklärten Ziel der verstärkten Sicherheit entgegenkommt.

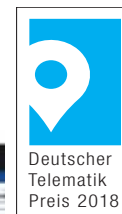
Aber auch im Backoffice läuft vieles leichter. So sieht der Disponent immer, wo sich welches Fahrzeug befindet und wie der aktuelle Status ist. Daraus ergibt

sich für den Disponenten wiederum, welchem Fahrer er welche Sendung am besten zuweist.

Im Dashboard von Webfleet sieht man nämlich, sobald sich der Status eines Auftrags ändert. Es lässt sich ablesen, wann in eine festgelegte geografische Zonen hinein- oder herausgefahren wird.

Verbunden mit einer entsprechenden Hinweisfunktion kann er immer sofort entsprechend reagieren. Für den KEP-Dienst Go läuft es auf diese Weise jedenfalls in gleich mehrfacher Hinsicht rund.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: TomTom Telematics



TomTom Telematics
WEBFLEET

1. Platz in der Kategorie:

Telematik für Kurier-,
Express- und Paketdienste



DAS UNTERNEHMEN

- Tom Tom gibt es seit 1991
- Das niederländische Unternehmen stellt Navigationssysteme her und bietet darüber hinaus Geodaten sowie Telemetrie- und Flottenlösungen an
- Die Lösungen für gewerbliche Flotten laufen unter Tom Tom Telematics

Wertvolle Fracht im Blick

Mit der Lösung „deTAGtive“ von ZF Openmatics lässt sich Ladung lückenlos verfolgen

DAS UNTERNEHMEN

- Openmatics wurde 2010 mit Sitz in Pilsen in der Tschechischen Republik gegründet
- Der Telematik-Spezialist ist ein Tochterunternehmen von ZF Friedrichshafen
- Openmatics entwickelt und betreibt eine offene, von Fahrzeug- und Komponentenherstellern unabhängige Telematik-Plattform
- Im Portfolio befinden sich zudem Telematik-Hardware für Lkw, Busse und Pkw
- Mit der BLE-Lösung erschließt das Unternehmen nun weitere Einsatzmöglichkeiten, wie etwa das Verfolgen von Gitterboxen oder Paletten

Warenströme optimieren, den Transport sensibler Fracht überwachen, Transportschäden vorbeugen – oder zumindest nachvollziehen können, woher diese Schäden kommen. Das waren die Zielsetzungen von Openmatics, der Telematiktochter von ZF Friedrichshafen, bei der Entwicklung der Lösung „deTAGtive logistics“.

Wie der Name schon vermuten lässt, handelt es sich dabei um sogenannte Bluetooth-TAGs (TAG: Auszeichnung, Etikett). Dank der BLE-Technologie können diese batteriebetriebenen Sensoren mit der Grundfläche kleiner als einer Visitenkarte überall problemlos angebracht werden – und bleiben dort bis zu fünf Jahre im Einsatz. Dabei ist es unerheblich, ob Transportbehälter, Paletten, Wechselbrücken oder auch die Ware direkt nachverfolgt werden soll.

Drei verschiedene TAGs stehen zur Verfügung: Die Basisvariante ermöglicht Standort-Informationen und eine Identifizierung. Dies ermöglicht beispielsweise den Transportunternehmen die komplette Überwachung vom Flottenhof. Die zweite Variante informiert zusätzlich über Beschleunigung und Stöße, Temperatur und Licht. Der dritte TAG misst dazu auch noch die Luftfeuchtigkeit.

Je nach Transportgut können die Sensoren individuell konfiguriert werden. Sogar die Entwick-

lung kundenspezifischer Sensoren ist möglich, heißt es seitens Openmatics.

Die TAGs kommunizieren entweder mit der vorhandenen Telematik-Hardware oder dem stationären TAG-Finder von Openmatics sowie mit Smartphones und Tablets.

Um auf die Funktionen zuzugreifen, müssen Nutzer lediglich eine App herunterladen. Diese ermöglicht es dann, vordefinierte Messprofile aufzuspielen oder Schwellenwerte einzustellen. Auf diese Weise können über den TAG Daten zu dem Frachtgut abgefragt werden. Werden die eingestellten Werte überschritten, kommt es zu einem Alarm. Zusätzlich können Benutzer mit einem Web-Portal vom Arbeitsplatz aus die TAGs verwalten.

„Die Vorteile sind offensichtlich: ein geringerer Verwaltungs- und Kommunikationsaufwand sowie deutliche Zeit- und Kostenersparnisse durch transparente Logistik- und Fertigungsprozesse“, erklärt Openmatics-Geschäftsführer Thomas Rösch. Außerdem würden sich Reklamationsfälle objektiv prüfen lassen.

Selbst eine Anbindung an Drittsysteme, wie etwa ein ERP-System, ist über die Programmierschnittstelle möglich. Gerade

mit Blick auf beispielsweise eine Schadensdokumentation schafft das zusätzliche Transparenz. Schließlich handelt es sich bei den verfolgten Gütern um sensible Fracht.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: ZF Openmatics



BLUETOOTH LOW ENERGY

- Bluetooth Low Energy (BLE) ist eine Funktechnik, mit der sich Geräte in einer Umgebung von etwa zehn bis maximal 30 Metern vernetzen lassen
- Von Nokia unter dem Namen Wibree gestartet, braucht BLE deutlich weniger Strom als das klassische Bluetooth
- Spannend für die Logistik wurde das Ganze ab Version 4.2
- Diese ermöglicht eine höhere Übertragungsgeschwindigkeit und braucht zudem weniger Strom
- Zudem ist die Datenübertragung verschlüsselt

Das Zwei-Stufen-Modell

Wie beim Deutschen Telematik Preis 2018 bewertet wurde

Als der ETM Verlag, in dem das Fachmagazin TeleTraffic erscheint, im Jahr 2015 erstmals den Deutschen Telematik Preis auslobte, war die Stoßrichtung klar: Zum einen sollte die Transparenz in einem ansonsten ziemlich unübersichtlichen Markt hergestellt werden. Zum anderen war und ist es das erklärte Ziel, dass auch die Auszeichnung an sich so transparent und nachvollziehbar wie nur irgend möglich erfolgt.

So gibt es zwar eine Fach-Jury, deren Mitglieder stimmen aber nicht einfach nach persönlichem Gusto ab. Vielmehr gilt es, die beispielsweise in Stufe 1 zugrunde gelegten Fragebögen immer wieder neu zu überarbeiten – und das für jede der Kategorien. Schließlich sind die Anforderungen an eine Lkw-Nachrüst-Telematik andere als an eine Lösung für Container oder ein Telematik-Integrationsportal.

Mehr als Häkchen zählen

Die Ergebnisse der Fragebögen geben einen ersten Einblick über die Leistungsfähigkeit der einzelnen Lösungen. Wobei selbst dort wieder die Gewichtungen variieren. So nimmt beispielsweise das Geschäftsprozessmanagement bei der Telematik für Kurier-, Express- und Paketdienste einen sehr hohen Stellenwert ein (40 Prozent), während dieser Punkt

etwa bei der OEM-Lkw-Telematik gerade einmal mit 20 Prozent zu Buche schlägt.

Nur Häkchen zählen bei den Fragebögen ist für eine tatsächliche Einschätzung allerdings zu wenig, erklärt Telematikexperte Prof. Dr. Heinz-Leo Dudek, der auch Juryvorsitzender des Deutschen Telematik Preises ist. Im Telematiklabor der DHBW Ravensburg – genauer gesagt am Campus Friedrichshafen – ging es daher in Stufe 2 ans Eingemachte.

Im Telematiklabor

Bei den sogenannten Usability-Tests werden die einzelnen Arbeitsschritte ermittelt. Dabei wird sowohl die Zahl der benötigten Klicks als auch die Zeit gemessen. Hinzu kommt die zurückgelegte Wegstrecke des Cursors. Ziel dieses Parameters ist es, die Ergonomie einer Bedienoberfläche zu ermitteln.

In einem zweiten Schritt innerhalb der Stufe 2 kam dann ein sogenannter Eyetracker zum Einsatz. In diesem Fall saß die futuristisch aussehende Brille auf der Nase von Wolfgang Stark vom Institut für Weiterbildung, Wissens- und Technologietransfer, einem Unternehmen der DHBW. Stark war der Proband, der im nächsten Schritt den Expertentest umsetzte. Bei dieser qualitativen Einschätzung drehte sich alles um allgemeine Funktionen,

Fehlerrobustheit, Komfortfunktionen sowie Individualisierbarkeit. Die Wertungen aus Stufe 1 (30 Prozent) und Stufe 2 (70 Prozent) führten letztlich zu nachvollziehbaren Endergebnissen – eine Transparenz, die der Deutsche Telematik Preis auch in Zukunft beibehalten wird.

Text: Carsten Nallinger



MIT PROFLEET CONNECT VON TRUCKSERVICES –
DER MARKENUNABHÄNGIGEN TELEMATIK-LÖSUNG

Fahrzeuge aller Marken, integriert über eine einzige nachrüstbare und leistungsstarke Telematiklösung für Truck, Trailer und Bus: Mit ProFleet Connect behalten Sie alle Ihre Fahrzeuge im Blick, halten Kontakt und werden zum besten Co-Piloten, den Ihre Fahrer jemals hatten – ganz egal, welche Fahrzeuge Sie im Einsatz haben.

Führen Sie zusammen, was ohnehin zusammengehört und machen Sie aus Ihrer Flotte ein echtes Team.

| www.ProFleetConnect.com |

TRUCKSERVICES

Schrittmacher der Digitalisierung

Zukunftskongress Nutzfahrzeuge unterstreicht Vorreiterrolle der Telematik



2017
ZUKUNFTSKONGRESS
NUTZFAHRZEUGE

Auf dem Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin, veranstaltet von der Sachverständigenorganisation Dekra und dem ETM Verlag, in dem die TeleTraffic erscheint, zeichnete sich die Rolle der Telematik als „Schrittmacher der Digitalisierung“ ab, wie es Prof. Dr. Heinz-Leo Dudek von der Dualen Hochschule Ravensburg formulierte. Dudek, zugleich Vorsitzender der Jury des Deutschen Telematik Preises (siehe Seite 1) sieht die Branche hinsichtlich der Anforderungen gut gerüstet: Da seien alle Funktionalitäten bereits vorhanden. „Das Internet der Dinge und die Telematik ergänzen sich, und werden

Das Schaffen von Mehrwerten sah wiederum Peter Jendras, Geschäftsführer von NIC, als wichtigste Aufgabe an: „Viele Start-ups haben tolle Ideen, aber keinen Zugang zum Markt. Damit war die Idee des offenen Marktplatzes geboren“, erläuterte Jendras. Das Portal NIC-place sei damit die Erweiterung des Integrationsportals NIC-base von Kasasi.

Datengetriebene Geschäftsmodelle hat auch der Trailerhersteller Schmitz Cargobull im Blick. „Logistikmanagement geht nicht ohne Fleetmanagement – diese bedingen sich gegenseitig. Denn nur, wenn die Fahrzeuge zuverlässig unterwegs sind, klappt es auch mit den logistischen Pro-

denen, die aufgrund ihrer 750.000 eigenen Einheiten den Verkehrsfluss gut vorhersagen können. Hinzukommen viele historische Daten, anhand derer sich die Route auch besser planen lässt. Doch nicht nur damit will Tom Tom in der KEP-Branche punkten. „Wir können viele Partner über unsere Schnittstelle einbinden und damit auch individuelle Wünsche unserer Kunden erfüllen“, sagte Tom Tom Telematics Verkaufsleiter Wolfgang Schmid.

Individuelle Lösungen für die KEP-Branche bietet auch der Telematiker TIS an. „Wir gehen mit unseren Kunden direkt in ihre Arbeitsabläufe und entwickeln dafür die entsprechende Software, um die Prozesse zu verbessern“, sagte Peter Gieseck, Geschäftsführer bei TIS aus Bocholt. Damit ließen sich dann auch viele Restriktionen für die Touren vollautomatisch planen.

Transportunternehmer haben heute zumeist klare Vorstellungen von einer Telematikanwendung und den Vorteilen, die diese Lösung bringen soll. Das zeigte sich am Beispiel der Rüdinger Spedition. Doch gleichzeitig besteht immer noch die Schwierigkeit, die Vorteile eines transparenten Transportprozesses auch nutzen zu können. „Die Digitalisierung nehmen viele nur als Begleitthema. Es müsste uns viel mehr gelingen, die Vorteile der Telematik bei unseren Kunden zu verkaufen. Dann würde die Digitalisierung auch schneller voranschreiten“, betonte Roland Rüdinger, Geschäftsführer der Rüdinger Spedition. Das Unternehmen ist momentan dabei, die voraussichtliche Ankunftszeit mit der Lösung von Couplink und den Verkehrs- und Wetterdaten von PTV weiter zu verfeinern. Beim Sammelgut kommen jedoch noch die unterschiedlichen Abladestellen hinzu. Hier müssen die Warte- und Abladezeiten möglichst schnell mitberücksichtigt werden.

Spezielle Wünsche kann auch Telematikanbieter GPS over IP erfüllen. Je nach Branche und Fahrzeug findet das Unternehmen immer wieder Möglichkeiten, die Daten abzugreifen. „Je nach Anwendung entnehmen wir die Daten zumeist von CAN-Bus, CAN Open, J1939, J1708 oder anderen AEMP-Schnittstellen“, erläutert André Jurleit, Geschäftsführer bei GPS over IP. So ließen sich beispielsweise in der Baubranche die Last- und Leerlaufzeiten eines Baggers genau bestimmen. Ein weiterer Bereich ist der

Winterdienst. Mit der Telematiklösung von GPS over IP lasse sich die Nachweispflicht der Ausbringungsmenge digitalisieren.

Dass solche Daten im Rahmen der Digitalisierung benötigt werden, steht außer Frage. Für Jan Zeller, Geschäftsführer bei Idem Telematics steht auch fest, dass der Transportunternehmer in vielen Bereichen nur wissen will, wenn etwas nicht läuft. „Transportunternehmen müssen immer darauf schauen, welche Lösungen das eigene Geschäft wirklich besser machen“, betonte Zeller. Dafür sei es aber vorab entscheidend, dass die eigenen Prozesse gut laufen, denn die Digitalisierung mache den Prozess letztendlich nur transparenter, aber nicht besser.

Eine Einschätzung, die Ulrich Rechtsteiner, Geschäftsführer des Nachrüsttelematikers Arealcontrol teilt: Vielmehr gehe es auch darum, „dummes Zeug, schlau zu machen“. Das bedeute, einen Container nicht nur zu tracken. Der müsse melden, wann er wo leer steht und dann automatisch eine neue Ladung zugewiesen bekommen. Wobei mittels künstlicher Intelligenz in der Cloud künftig noch viel mehr möglich werde.

Text: Carsten Nallinger, Ralf Johanning | Foto: Fotolia/Vladimir Melnikov

2019

IST DAS JAHR, IN DEM DER NEUE DIGITALE TACHOGRAF BEI NEU ZUGELASSENEN LKW PFLICHT WIRD

INTERNET DER DINGE MACHT DUMMES ZEUG SCHLAU

irgendwie zusammenfinden“, sagte Dudek. Allerdings gelte es, die Menschen auf diesem Weg mitzunehmen. Auch ein Grund, warum der Fokus des Deutschen Telematik Preises auf Nutzerfreundlichkeit lag.

Es dem Nutzer leichter zu machen, das ist wiederum das erklärte Ziel von Telematikintegrationsportalen. „Je Telematikanbieter braucht es normalerweise eine Schnittstelle. Das wird besonders dann schwierig, wenn die Flotte heterogen aufgebaut ist“, berichtete Baktash Modabber, Verkaufsleiter bei der DHL-Tochter Agheera. Ein Anwendungsfeld macht er in der Zeitfensterbuchung aus. „Man kann eine erwartete Ankunftszeit beständig alle paar Minuten berechnen. Der Disponent kann damit dynamisch auf Verspätungen reagieren, was den Prozess für alle Beteiligten verbessert.“

Der Portalanbieter Gatehouse lenkt den Blick auf die gesamte Supply Chain – und besonders auf das Thema Sicherheit: „Bei der Industrie 4.0 sehen wir viele Anwendungsmöglichkeiten. Die Daten sind dabei der Kraftstoff, ohne sie funktioniert nichts. Diese müssen allerdings sicher behandelt werden – sonst bekommt man sie erst gar nicht“, sagte Soren Danielson, Leiter der Geschäftsentwicklung bei Gatehouse.

zessen“, erklärte Karl-Heinz Neu, Geschäftsführer von Cargobull Telematics. Dreh- und Angelpunkt ist das neue Telematiksteuergerät, das auch einen sogenannten Präzisionskilometerzähler beinhaltet. „Damit sind dann auch Pay-as-you-use- oder Pay-as-you-drive-Abrechnungsmodelle möglich“, sagte Dieter Honkomp, Technischer Leiter bei Cargobull Telematics.

Eine Entwicklung, die auch Anton Bigelmaier, Prokurist bei Kögel, sieht. Kögel Telematics teste zudem eine Lösung, bei der sich mittels Trailergewicht und einer Videoüberwachung die mögliche Zuladung ermitteln lässt. „Ein solches System ist allerdings derzeit finanziell noch nicht darstellbar und zudem noch weit entfernt vom Serienstatus“, sagte Bigelmaier.

Ein bewegendes Thema für die nächsten Jahre wird auch die Citylogistik sein. Der zunehmende Onlinehandel wird die Strukturen der Verteilung und damit die KEP-Branche auf den Kopf stellen. Mit den traditionellen Mitteln wird es nicht mehr gelingen, eine Zeitfensterlieferung zu realisieren. Die Infrastruktur gibt es nicht mehr her. Telematiklösungen werden hier in Zukunft noch mehr unterstützen müssen, um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten. Tom Tom gehört zu

MODULE FÜR TELEMATIK

- Die Digitalisierung der Buchhaltung hat Modulon Webservice im Blick. „Die Spesen und Zuschläge gibt es dann auf Knopfdruck“, berichtete Geschäftsführer René Kerkhoff. Möglich mache das ein Zusammenspiel der Software mit Telematik und Digitacho.
- Eine ganz andere Art der Navigation präsentiert Infoware. „Welcher Algorithmus bietet es schon an, rückwärts in eine Einbahnstraße zu fahren“, sagte Infoware-Geschäftsführer Thomas Schulte-Hillen. Vier Jahre Entwicklungszeit habe es gebraucht, mittlerweile ist die Lösung unter anderem bei Entsorgern in vielen Ländern im Einsatz.
- Die geänderten gesetzlichen Vorgaben machen den neuen digitalen Tachografen ab 15. Juni 2019 für neu zugelassene Lkw zur Pflicht. Continental ist mit seiner Marke VDO und der Gerätegeneration 4.0 am Start. Die wird nicht nur sicherer gegen Manipulation, sondern eröffnet dem Nutzer auch Möglichkeiten: „Dank der sicheren Daten sind andere Versicherungstarife möglich, etwa dass die Beiträge von der monatlichen Einsatzschwere abhängen“, erklärte Dr. Lutz Scholten von Continental Automotive.