

Der beste Blick auf die Branche.

DIE FACHZEITUNG

Seite 3	Seite 4	Seite 7	Seite 10	Seite 15
Fahrzeugdaten für sicherere und effizientere Mobilität	400 km Reichweite in 15 Minuten bald möglich	Fachjury beginnt mit den Bewertungen!	Open-Source-Projekt für den eLieferschein gestartet	Potenzial humanoider Roboter in der Logistik
Fahrzeug-Telematik	Fahrzeug-Telematik	Telematik Award	Branchen-Telematik	Intralogistik

Transparenz bei wechselnden Verkehrsträgern

Supply Chain Visibility bei intermodalen Transporten

Intermodale Transportketten sind schwer zu tracken, da Verkehrsträger und Verantwortlichkeiten wechseln / Lösung liegt in energieautarken Trackern und offenen Schnittstellen

Hamburg, 18.08.2026 (pkf). Ein Sattelaufleger mit Elektronikware verlässt ein Werk in Norditalien, rollt zum Bahnterminal, wird auf einen Waggon verladen, fährt über die Alpen, wechselt in Duisburg erneut den Verkehrsträger und landet schließlich auf einem Binnenschiff Richtung Rotterdam. Drei Verkehrsträger, mehrere Unternehmen und Übergabepunkte – und mittendrin die Frage: Wo befindet sich die Sendung gerade?

Die Frage nach dem Standort der Fracht ist bei intermodalen Transportketten ungleich schwerer zu beantworten als bei einem klassischen Lkw-Transport von A nach B. Doch mit der richtigen Hardware und einer offenen Vernetzung können Telematiksysteme auch diese Ketten digital erfassen und nachvollziehbar machen.

Wenn die Ladung den Verkehrsträger wechselt

Bei einer reinen Straßensendung ist die Sache vergleichsweise simpel. Ein GPS-Tracker im Lkw sendet fortlaufend Positionsdaten, ein System wertet sie aus, fertig. Sobald aber Schiene, Wasserstraße oder Kurzstreckenseeverkehr ins Spiel kommen, wird es kompliziert.

Ein Grund dafür: An solchen Schnittstellen wechseln nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Verantwortlichkeiten. Ein Spediteur beauftragt einen Subunternehmer, der wiederum am Terminal an einen weiteren Dienstleister übergibt. Schnell hat man es mit drei oder vier unterschiedlichen IT-Systemen zu tun, die selten reibungslos miteinander sprechen. Einen einzelnen Lkw mit Telematik auszustatten ist überschaubar. Einen kompletten multimodalen Transportfluss mit all seinen Brüchen sauber abzubilden, ist eine völlig andere Hausnummer.

Hinzu kommt ein technisches Detail, das gerne unterschätzt wird: die Stromversorgung. Ein Trailer, der tagelang auf einem Zugwaggon oder einer Fähre steht, bekommt keine Energie mehr von einer Zugmaschine. Ein gewöhnlicher Akku kann dann schnell erschöpft sein – und die Sendung verschwindet buchstäblich von der Landkarte. Wer hier keine Lösung parat hat, verliert genau in der kritisch lan-

gen Phase des Transports jede Sichtbarkeit.

Nicht zuletzt bleibt der Mensch die vielleicht größte Schwachstelle in der digitalen Kette. Ein GPS-Ping von einem Trailer, der gerade auf einem Waggon steht, liefert erst einmal nur einen Ort – aber keinen Kontext. Wurde die Einheit tatsächlich verladen? Ist der Zug pünktlich losgefahren? Ohne Bestätigung durch das Terminalpersonal bleibt vieles Spekulation.

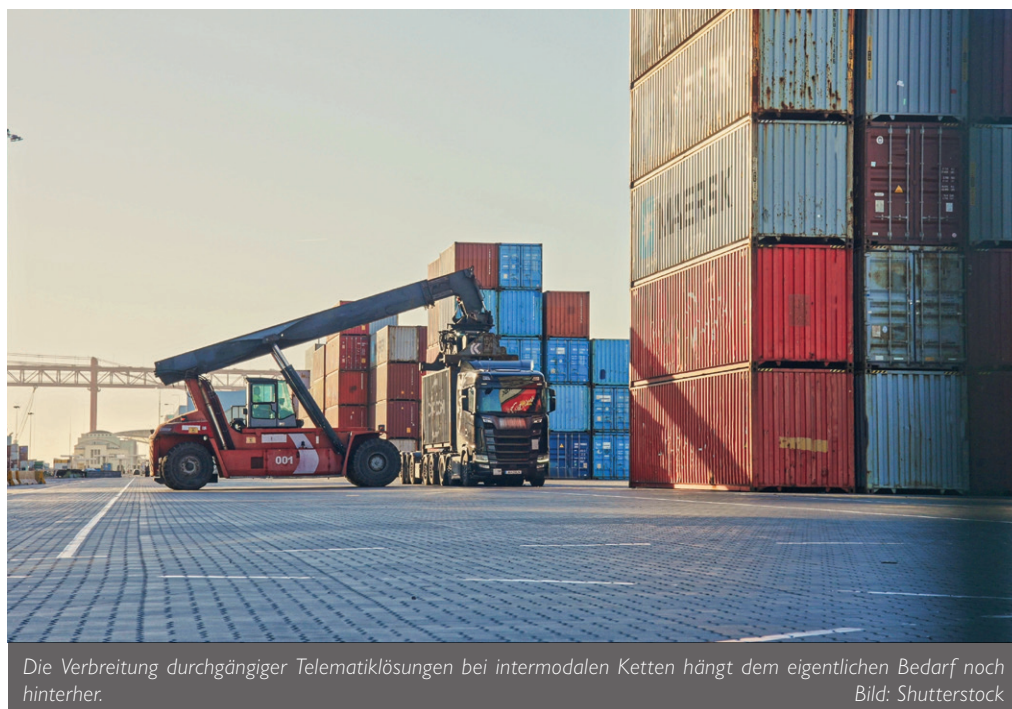
Wie Telematik diese Lücken schließt

Die gute Nachricht: All diese Herausforderungen sind lösbar, und die Branche arbeitet bereits mit Tempo daran. Moderne Telematiklösungen kombinieren mehrere Technologien, um auch über Verkehrsträgerwechsel hinweg lückenlos Daten zu liefern.

Ein zentraler Baustein sind energieautarke und zumeist extra robuste Tracker mit Solarzellen oder besonders sparsamen Sende-Zyklen, die auch ohne Bordnetz wochenlang funktionieren. So bleibt die Sendung auch dann sichtbar, wenn klassische Tracker bereits an ihre Grenzen stoßen.

Der zweite Baustein ist die Verknüpfung von Sensordaten mit sogenannten Milestones, also digital erfassten Ereignissen wie Verladung, Ankunft am Terminal oder Grenzübergang. IoT-Daten allein erzählen nur die halbe Geschichte, menschliche Bestätigungen die andere. Erst die Kombination aus beidem – dem automatisierten Ping und dem bestätigten Event – ergibt konkrete Informationen zu dem Prozess.

Drittens setzen immer mehr Anbieter auf offene Schnittstellen,



Die Verbreitung durchgängiger Telematiklösungen bei intermodalen Ketten hängt dem eigentlichen Bedarf noch hinterher.
Bild: Shutterstock

über die Positionsdaten, Sendungsereignisse und Ankunftsprognosen direkt in Transportmanagementsysteme oder multimodale Control-Tower-Lösungen einfließen. Dadurch entsteht eine durchgängige Sicht über alle Abschnitte hinweg, unabhängig davon, wie oft die Ladung zwischendurch das Fahrzeug wechselt. Für Speditionen bedeutet das: keine isolierten Datenfriedhöfe mehr, sondern eine Gesamtansicht, die tatsächlich Entscheidungen ermöglicht, etwa wenn ein Zug Verspätung hat und rechtzeitig eine Alternative organisiert werden muss.

Entwicklung intermodaler Transporte

Ein Blick in aktuelle Branchenzahlen zeigt die Entwicklung intermodaler Transporte. Der UIRR-Bericht 2025/26¹ zählt für den kombinierten Verkehr knapp 3,9 Millionen Sendungen – ein Plus von 1,48 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die transportierte Bruttotonnage wuchs sogar stärker, um 3,72 Prozent auf gut 81 Millionen Tonnen. Getragen wurde das Wachs-

tum jedoch fast ausschließlich vom nationalen Verkehr. Insbesondere in Frankreich bescherten neue Terminals dem Inlandsmarkt ein Plus von über sieben Prozent.

In Deutschland zeigt ein Bericht² des BMV eine eher ernüchternde Situation: Bis ca. 2021 stiegen die Beförderungsmengen über die vorherigen Jahrzehnte gleichmäßig an. Seitdem stagnieren sie jedoch, bzw. sind sogar rückläufig. Rückzuführen ist das unter anderem auf die lahme wirtschaftliche Situation in Deutschland.

Wie verbreitet ist Telematik hier wirklich?

Die Verbreitung durchgängiger Telematiklösungen bei intermodalen Ketten hängt dem eigentlichen Bedarf noch hinterher: Während klassische Straßentransporte inzwischen nahezu flächendeckend mit GPS-Tracking ausgestattet sind, gilt für multimodale Ketten mit mehreren Übergabepunkten oft noch: Fehlanzeige, zumindest bei wirklich lückenloser Sichtbarkeit. Viele Unternehmen begnügen sich wei-

terhin mit groben Statusmeldungen statt mit Echtzeitdaten über die gesamte Strecke.

Allerdings tut sich einiges. Größere Speditionen, Terminalbetreiber und Plattformanbieter investieren zunehmend in Visibility-Lösungen, die genau jene Lücken an den Schnittstellen schließen sollen. Regulatorische Vorgaben wie strengere Berichtspflichten zu CO₂-Emissionen entlang der Lieferkette setzen zusätzlichen Druck auf, präzise und lückenlose Daten zu liefern. Wer heute noch mit Excel-Listen und Telefonaten zwischen den Terminals jongliert, wird es morgen schwer haben, mit den Anforderungen von Kundschaft und Gesetzgeber Schritt zu halten. Je mehr Fracht zwischen Schiene, Straße und Wasser hin- und herwechselt, desto unverzichtbarer wird eine Telematik, die genau diese Übergänge im Blick behält.

Quellen: ¹ UIRR Report 2025-26 „Time to Combine“ / ² Verkehr in Zahlen 2025/2026 (54. Ausgabe, BMV)

City Bus Assist System

ZF-Technologien optimieren Busflotten

System führt Bus präzise an den Bordstein / Reifenabnutzung wird minimiert und Einstiegsabstand für barrierefreies Einsteigen reduziert

Friedrichshafen, 14.07.2026. Im Vorfeld der IAA Transportation 2026 stellt ZF den City Bus Assist vor, eine auf Wahrnehmungssensoren basierende Lösung für automatisierte Lenkunterstützung und das koordinierte Absenken des Fahrzeugs an Bushaltestellen. City Bus Assist demonstriert, wie die intelligente Integration von Softwarefunktionen über Fahrwerkstechnologien und Fahrerassistenzsysteme hinweg Bus-OEMs und Verkehrsbetrieben hilft, Sicherheit, Effizienz und Gesamtbetriebskosten zu verbessern.

Ein Stadtbus nähert sich seiner nächsten Haltestelle. Trotz dichten Verkehrs bleibt die Person am Steuer entspannt: Eine automatisierte Lenkunterstützung führt das Fahrzeug präzise entlang des Bordsteins. Gleichzeitig senkt sich das Fahrwerk automatisch ab, um einen stufenfreien Einstieg zu ermöglichen. Im Fahrgastraum genießen die Passagiere eine komfortable Fahrt, während der Bus kontrolliert und vorhersehbar

an der Haltestelle anhält – ein ruhiges, nahtloses und sicheres Manöver.

Wie kürzlich auf dem CV Tech Day von ZF vorgestellt, könnte dieses Szenario schon bald zum Linienbetrieb gehören. Denn ZF unterstützt Verkehrsbetriebe mit integrierten Systemen, neuen Funktionen und softwarebasierter Fahrzeugintelligenz, die darauf ausgelegt sind, Sicherheit,

Effizienz, Gesamtbetriebskosten und Komfort zu verbessern.

Technologie für modernen Stadtbusbetrieb

Der Ansatz von ZF für den Stadtbusbetrieb basiert auf dem intelligenten Zusammenspiel von Fahrerassistenzsystemen, Fahrwerkstechnologien und Software. Beim CV Tech Day wurden vier Technologien für den urbanen Busverkehr vorgestellt.

City Bus Assist: City Bus Assist unterstützt Fahrpersonal bei der Anfahrt an Bushaltestellen durch eine automatisierte Lenkunterstützung mit integrierter Absenksteuerung. Das System hilft dabei, das Fahrzeug präzise an den Bordstein heranzuführen und minimiert gleichzeitig die seitliche Reifenabnutzung. Die integrierte Fahrwerkssteuerung optimiert die Absenkfunktion, was den vertikalen Einstiegsabstand für barrierefreies Einsteigen vermindert.

City Bus CMS: Das speziell auf Stadtbusse zugeschnittene Notbremssystem erkennt Fahrzeuge, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und kann Bremsmanöver aktiv einleiten, um Kollisionen zu mildern oder gänzlich zu vermeiden. Das System baut – als Teil von ZFs ADAS Portfolio – auf der OnGuardMAX-Platt-

form auf und verfügt über ein spezifisches Bremsprofil, um die Sicherheit für stehende Fahrgäste zu erhöhen.

CDC Skyhook: Der softwarebasierte Dämpfungsalgorithmus passt das Dämpferverhalten kontinuierlich und in Echtzeit an die aktuellen Fahrbedingungen an. Dadurch werden Fahrzeugbewegungen stabilisiert, der Fahrkomfort erhöht und die Fahrdynamik insgesamt verbessert.

e-comp Scroll: Der ölfreie und geräuscharme elektrische Luftkompressor versorgt Brems- und Fahrwerkssysteme mit Druckluft. Durch reduzierte Geräusch- und Vibrationswerte steigert er insbesondere in Elektrobussen den Komfort und senkt gleichzeitig den Wartungsaufwand.

Ganzheitliches Portfolio

Neben den vorgestellten Technologien baut ZF sein Angebot für Bushersteller und Verkehrsbetriebe kontinuierlich aus. Auf der Busworld Türkei präsentierte das Unternehmen kürzlich seine Elektrifizierungslösungen, darunter die elektrische Portalachse AxTrax 2 LF mit optionaler digitaler Zustandsüberwachung sowie Weiterentwicklungen im Bereich digitaler Flottenservices wie ZF Bus Connect.

Quelle: ZF



City Bus Steuerung bietet automatisierte Lenkunterstützung und integrierte Absenk-Steuerung
Bild: ZF Group

Breitere Verfügbarkeit der Racing-App von GPSoverIP

Telematik im Motorsport

GPSoverIP bringt Racing-App jetzt auch für Android und als Web-Version / Gestiegene Nachfrage aus der Community

Schweinfurt, 19.05.2026. Die Racing-App des Schweinfurter Telematik-Anbieters GPSoverIP ist ab sofort auch für Android verfügbar. Zugleich wurde die Plattform um Browser-Unterstützung erweitert – ein Schritt, der die Nutzerbasis im Motorsport deutlich verbreitern dürfte.

Die Schweinfurter Telematik-Spezialisten von GPSoverIP haben ihre Racing-App für Android-Geräte verfügbar gemacht. Gleichzeitig wurde die Plattform um eine Browser-Version ergänzt, die den Einsatz auf nahezu allen gängigen Systemen ermöglicht – vom Smartphone über Tablets und PCs bis hin zu individuellen Monitorlösungen in den Boxen.

Bislang war die Anwendung vor allem im professionellen Motorsportumfeld auf iOS-Geräten im Einsatz, insbesondere in Bereichen wie Rennleitung, Race-Control und offizieller Streckenkommunikation. Der Grund

dafür lag in den hohen technischen Anforderungen an eine flüssige und präzise Visualisierung des Renngeschehens. Fahrzeuge müssen sich auf der Karte synchron und exakt entsprechend der realen Positionsdaten bewegen – besonders bei hohen Geschwindigkeiten und komplexen Rennsituationen eine anspruchsvolle Aufgabe, die bisher vorrangig auf Apple-Systemen gelöst wurde.

Moderne Technologie schließt die Lücke

Durch den Einsatz moderner Visualisierungstechnologien gelang es, eine mit iOS vergleichbare Darstellungsqualität und Perfor-

mance nun auch auf Android umzusetzen. Damit reagiert GPSoverIP auf eine kontinuierlich gestiegene Nachfrage aus der Community – sowohl vonseiten der Zuschauer als auch der Teams.

Die neue Browser-Unterstützung eröffnet zusätzliche Möglichkeiten für den Boxenbetrieb: Das Renngeschehen lässt sich künftig flexibler auf größeren Displays und individuellen Monitorkonfigurationen darstellen, ohne an ein bestimmtes Betriebssystem gebunden zu sein.

Weitere Funktionen in Vorbereitung

Der aktuelle Ausbau konzentriert sich zunächst auf die Kernfunktion der Rennvisualisierung. Schrittweise sollen jedoch weitere Features ergänzt werden –

darunter Teamfunktionen, Shop-Anbindungen, Geräte- und Fahrzeugfreigaben sowie verschiedene Auswertungs- und Verwaltungsfunktionen. Langfristiges Ziel ist eine vollständige funktionale Angleichung der Plattform auf allen Systemen.

Parallel dazu wurde auch die bestehende iOS-Version in den vergangenen Tagen mit einem weiteren Update bedacht. Die Racing-App wird damit auf allen Plattformen kontinuierlich weiterentwickelt.

Quelle: GPSoverIP



Screenshot der Racing App mit Streckenansicht.

Bild: GPSoverIP

IMPRESSUM

Fachzeitung Telematik-Markt.de
Führende, unabhängige Fachzeitung des deutschsprachigen Raumes.

Inhaber:
MKK Klischewsky | Hamburger Straße 17
22926 Ahrensburg/Hamburg
Umsatzsteuer-IdNr.: DE 244 244 648

Herausgeber & Chefredaktion:
Peter Klischewsky
Denise Kuss, Red.-Assistentin

Redaktionsteam:
Martina Scheffler, München
Sheila Mathias, Hamburg
Roland Bischoff, Stuttgart
Rochus Rademacher, Stuttgart
Felix Rose, Ahrensburg
T: +49(0)4102.20 54-540
redaktion@telematik-markt.de

Webmaster:
Markus Fraikin, Andreas Frank

Verlagsbüro:
Verena Moser, Verlagsleiterin
Hauke Polcyn, Christine Möller
T: +49(0)4102.20 54-542
verlag@telematik-markt.de

Erscheinung: 4 Ausgaben/Jahr
Auflage: bis 10.000 Exemplare
Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026.

Druck: Megadruck.de
Produktions- und Vertriebs GmbH
Am Haferkamp 4, 26655 Westerstede
Website: www.megadruck.de

Rechtshinweise | Copyright
Alle Rechte vorbehalten. Die Herausgeber sind bemüht, stets die Urheberrechte anderer zu beachten bzw. auf selbst erstellte sowie lizenzfreie Werke zurückzugreifen.
Eine Verwertung der urheberrechtlich geschützten Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung, Verbreitung, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie die Einspeicherung in elektronischen Datenbanksystemen bzw. Inter- oder Intranets ist ohne vorherige Zustimmung unzulässig und strafbar, soweit sich aus dem Urhebergesetz nichts anderes ergibt.

Mit der Annahme zur Veröffentlichung erwirbt der Herausgeber vom Verfasser alle Rechte einschließlich der weiteren Vervielfältigung zu gewerblichen Zwecken. Verantwortliche im Sinne des Pressegesetzes sind die genannten Redakteure. Für die Beiträge und Abbildungen, deren Quellen separat angegeben sind, sind die unter der Quelle angegebenen Personen verantwortlich. Unverlangte Beiträge werden nicht zurückgesandt. Die Redaktion trägt die presserechtliche, aber nicht die inhaltliche Verantwortung für veröffentlichte Zuschriften/Beiträge. Damit ein möglichst großer Leserkreis zu Wort kommen kann, müssen Beiträge/Zuschriften gekürzt werden.

Für die richtige Wiedergabe und Inhalte von hier veröffentlichten Anzeigen übernimmt der Herausgeber keine Gewähr. Die mit Namen/Quelle gekennzeichneten Beiträge stellen nicht zwingend die Meinung der Redaktion dar.

Haftungshinweis für externe Links:
Trotz sorgfältiger Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt von verlinkten Internetseiten sind ausschließlich deren Betreiber allein verantwortlich. Für Inhalte von Webseiten, auf die durch einen Link verwiesen wird, übernimmt der Herausgeber keine Haftung.

Abo-Leserservice
Die europäische Kommission stellt unter <http://ec.europa.eu/consumers/odr/> eine Plattform zur außergerichtlichen Online-Streitbeilegung (sog. OS-Plattform) bereit. Der Herausgeber ist zur Teilnahme an einem Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle nicht verpflichtet und nimmt daran angesichts der Unverhältnismäßigkeit von Abwert und Streitschlichtungskosten nicht teil, es sei denn, es besteht eine gesetzliche Pflicht zur Teilnahme.

Hinweis für Abmahnversuche
Keine Abmahnung ohne vorherigen Kontakt! Sollte der Inhalt oder die Aufmachung dieser Veröffentlichung fremde Rechte Dritter oder gesetzliche Bestimmungen verletzen, so bitten wir um eine entsprechende Nachricht ohne Kostennotiz. Wir garantieren, dass die zu Recht beanstandeten Passagen unverzüglich entfernt werden, ohne dass von Ihrer Seite die Einschaltung eines Rechtsbeistandes erforderlich ist. Dennoch von Ihnen ohne vorherige Kontaktaufnahme ausgelöste Kosten werden wir vollumfänglich zurückweisen und gegebenenfalls Gegenklage wegen Verletzung vorgenannter Bestimmungen einreichen. Die Kosten einer Abmahnung ohne vorhergehenden Kontakt mit uns wird im Sinne der Schadensminderungspflicht als unbegründet zurückgewiesen.

Anonymisierte Fahrzeuginformationen von Mercedes-Benz

Fahrzeugdaten für sicherere und effizientere Mobilität

Fahrzeuge erkennen Straßenschäden und unklare Beschilderung / Erkenntnisse unterstützen beispielsweise die Planung von Straßen-Instandhaltung und Winterdienst

Stuttgart, 03.07.2026. Schlaglöcher, beschädigte Straßenoberflächen und verwirrende Verkehrszeichen. Dies sind nur einige der Probleme, mit denen sich täglich Millionen von Autofahrerinnen und -fahrern auseinandersetzen. Mit Infrastrukturprojekten in Europa zeigt MercedesBenz, wie intelligente Datennutzung das Infrastrukturmanagement modernisieren kann.

Mit anonymisierten Fahrzeugdaten, die Kundinnen und Kunden freiwillig bereitstellen, trägt Mercedes-Benz dazu bei, Straßenschäden zu erkennen, unklare Beschilderungen zu identifizieren und ein deutlich klareres Bild davon zu vermitteln, was sich im gesamten Straßennetz abspielt. Das Ergebnis: frühzeitige Erkennung von Infrastrukturschäden, schnellere und gezieltere Instandhaltungsmaßnahmen sowie verbesserte Verkehrssicherheit. Moderne Mercedes-Benz Fahrzeuge sind mit fortschrittlichen Sensoren ausgestattet, die Straßenverhältnisse und Umgebungsinformationen erfassen können. Alle Daten werden anonymisiert und aggregiert verarbeitet und lassen keine Rückschlüsse auf einzelne Fahrerinnen und Fahrer oder spezifische Fahrzeuge zu. Der Datenschutz ist von Anfang an ein integraler Bestandteil des gesamten Prozesses. Zwei aktuelle Projekte demonstrieren diese digitale Transformation in der Praxis.

Digitales Verkehrszeichenkataster

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg nutzt anonymisierte Fahrzeugdaten von MercedesBenz, um einen digitalen Grundbestand für das Verkehrszeichenkataster (VZK) aufzubauen. Damit entsteht erstmals ein einheitliches Verfahren zur systematischen Erfassung, Pflege und Auswertung amtlicher Verkehrszeichen über alle Straßenkategorien hinweg. Durch die erweiterbare Datenbasis von MercedesBenz werden aufwendige Begehungen, Kartierungen und manuelle Erfassung reduziert. Das VZK steht als Open-Source-Lösung mit standardisierten Schnittstellen zur Verfügung und bietet eine zentrale Übersicht für innovative Mobilitätsdienste, Forschung und intelligente Verkehrssteuerung.

Road Monitor Programm in den Niederlanden

Die erfolgreiche Zusammenarbeit wird im Rahmen des niederländischen ROMO-Programms fortgesetzt. Nachdem die Wirksamkeit



Die neue Mercedes-Benz C-Klasse.

Bild: MercedesBenz

von Fahrzeugdaten in der ersten Projektphase unter Beweis gestellt wurde, ist die MercedesBenz Connectivity Services GmbH erneut als Innovationspartner für die nächste Phase (2026–2029) ausgewählt worden. MercedesBenz arbeitet eng mit nationalen Partnern zusammen, darunter das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und das Nationale Straßenverkehrsdatenportal der Niederlande (NDW), um Infra-

strukturschäden, Unfallschwerpunkte und kritische Straßenoberflächen zu identifizieren. Die gewonnenen Erkenntnisse unterstützen Behörden bei der Planung und Steuerung von Instandhaltungsarbeiten und Winterdiensten auf einem Straßennetz von etwa 130.000 Kilometern.

„Die Projekte zeigen eindrucksvoll, wie anonymisierte Fahrzeugsignale einen konkreten Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Im Austausch

mit öffentlichen Institutionen und in internationalen Programmen wie Road Monitor schaffen wir einen wichtigen Baustein dafür, Straßeninfrastruktur intelligenter, sicherer und effizienter zu planen und zu betreiben“, erklärt Michael Drzymala, Chief Executive Officer der MercedesBenz Connectivity Services GmbH.

Quelle: MercedesBenz Connectivity Services GmbH

Polestar-Daten direkt in MyGeotab

Geotab erweitert OEM-Telematiknetzwerk

Geotab integriert Polestar Fleet Telematics in MyGeotab / Flottenbetreibende erhalten Fahrzeugdaten in Echtzeit ohne Zusatzhardware oder Installation

Aachen, 06.05.2026. Geotab integriert Polestar Fleet Telematics in seine Flottenplattform MyGeotab. Gewerbliche Flottenbetreibende erhalten damit direkten Zugriff auf Fahrzeugdaten – ganz ohne zusätzliche Hardware oder Installationsaufwand.

Geotab, ein Anbieter vernetzter Transportlösungen, hat die OEM-Telematiklösung Polestar Fleet Telematics in seine Plattform MyGeotab integriert. Gewerbliche Flottenbetreibende erhalten damit vom ersten Tag an Zugriff auf umfangreiche Fahrzeugdaten – direkt aus der vernetzten Fahrzeugarchitektur von Polestar, ohne physische Nachrüstung oder zusätzlichen Installationsaufwand. Die Lösung wurde gemeinsam mit Geotab und weiteren Telematikern entwickelt.

Vorausschauendes Flottenmanagement

Über Polestar Fleet Telematics stehen nahezu in Echtzeit detaillierte Fahrzeuginformationen zur Verfügung. Das Spektrum reicht von Bat-

teriestatus und Ladevorgang über Standort, Reifenzustand und Fahrzeugsicherheit bis hin zu Wartungshinweisen und Klimadaten. Diese Datentiefe erlaubt einen grundlegenden Wandel in der Flottenverwaltung: Statt reaktiv auf Probleme zu reagieren, können Verantwortliche Wartungen frühzeitig einplanen, Ladevorgänge standortübergreifend koordinieren und Sorgfaltspflichten konsequenter erfüllen.

Besonders relevant ist das für gemischte Flotten, in denen Elektro- und Verbrennerfahrzeuge gemeinsam betrieben werden. Polestar-Modelle lassen sich in MyGeotab zusammen mit Fahrzeugen anderer Marken und Antriebsarten zentral

verwalten – ohne getrennte Systeme oder Zusatzgeräte.

Erleichterte DSGVO-Konformität

Für europäische Unternehmen bringt die werkseitig integrierte Telematik einen weiteren Vorteil: Der Verzicht auf nachgerüstete Hardware vereinfacht nicht nur Logistik und Betrieb, sondern erleichtert

auch die Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen – etwa der DSGVO – sowie betriebsinterner Bestimmungen. Gerade in Märkten mit starker Regulierung und hohem Elektromobilitätsanteil ist das ein entscheidender Faktor.

Mit der Anbindung von Polestar wächst das OEM-Telematik-

netzwerk von Geotab weiter. Es umfasst bereits mehr als 80 Prozent der weltweit führenden Fahrzeughersteller gemessen am Fuhrpark-Marktanteil – darunter BMW Group, Ford, Stellantis, Volkswagen Group und Volvo Cars. Bestehende MyGeotab-Nutzende können Polestar-Fahrzeuge ohne zusätzliche Installation direkt anbinden.

Die Integration ist ab sofort in Nordamerika, Europa sowie im asiatisch-pazifischen Raum verfügbar und unterstützt alle aktuellen Polestar-Modelle. Die Aktivierung erfolgt über den Geotab Marketplace oder direkt über den zuständigen Geotab-Kontakt.

Quelle: Geotab



Polestar Fleet Telematics kommt auf die Geotab-Plattform.

Bild: Geotab

Forschungsergebnisse zeigen Potenzial der Automatisierung

Digitale Kupplung im Schienengüterverkehr

Projekt testete die Digitale Automatische Kupplung (DAK) als Ersatz für die Schraubenkupplung / DAK überträgt neben mechanischer Verbindung auch diverse Daten

Lippstadt, 03.06.2026. Nach Jahren des Testbetriebs hat das europäische Forschungsprojekt DAK-Demonstrator seine Ergebnisse präsentiert. Die Digitale Automatische Kupplung könnte den Schienengüterverkehr grundlegend verändern – und das manuelle Kuppeln nach über 100 Jahren ablösen.

Am 2. Juni 2026 endete auf dem Gelände der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) im westfälischen Lippstadt ein Forschungsprojekt, das die Zukunft des euro-

päischen Schienengüterverkehrs mitgestalten könnte. Das Konsortium DAC4EU und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) präsentierten dort die Ergebnisse des DAK-



Demonstrator-Projekts – und zeigten Fachpublikum aus Bahnbranche, Industrie und Politik, was automatisches Kuppeln im realen Betrieb leisten kann.

Der Hintergrund ist ein strukturelles Problem, das die Branche seit Jahrzehnten begleitet. Güterwagen werden in Deutschland und Europa bis heute

überwiegend mit der klassischen Schraubenkupplung verbunden – per Hand, nach einem Verfahren, das seit mehr als hundert Jahren nahezu unverändert geblieben ist. Das kostet Zeit, belastet das Personal körperlich und macht den Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit dem Lkw strukturell schwächer.

Sechs Jahre Entwicklung

Seit 2020 erarbeitete das DAC4EU-Konsortium im BMV-Auftrag Lösungen für dieses Problem. Konsortialführer ist die Deutsche Bahn AG; weitere Partner sind DB Cargo, SBB Cargo, Rail Cargo Austria, Ermewa, GATX Rail Europe und VTG Rail Europe. Der Bund stellte insgesamt rund 30 Millionen Euro bereit.

In mehreren Projektphasen wurden verschiedene Systeme der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) erprobt – auf Rangierbahnhöfen, im internationalen Streckenverkehr und sogar auf Fährverbindungen. Die Testergebnisse belegen die grundsätzliche Eignung der Technologie für den europäischen Schienengüterverkehr.

Die DAK verbindet Wagen nicht nur mechanisch, sondern überträgt gleichzeitig Daten, Strom und Druckluft – ein technischer Quantensprung gegenüber der Schraubenkupplung. Das verkürzt Zugbildungszeiten, senkt den Personalbedarf und schafft die Voraussetzung für weitergehende Automatisierung im Güterverkehr.

Die Abschlussveranstaltung in Lippstadt bot neben Fachvorträgen und Diskussionsrunden auch Vorführungen des Demonstratorzuges auf dem WLE-Werksgelände. Im Mittelpunkt stand dabei nicht nur die Rückschau auf das Geleistete, sondern der Blick nach vorn: Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in europäische und nationale Programme ein, die einen koordinierten Rollout der DAK vorbereiten sollen.

Für die Branche markiert der Projektabschluss einen klaren Einschnitt. Was bislang Versuchsbetrieb war, soll künftig zum Standard werden – auf einem Kontinent, der seinen Güterverkehr spürbar von der Straße auf die Schiene verlagern will.

Quelle: BMV

Anzeige

Telematik ohne Kompromisse

Einstecken. Online. Fertig.

Der VDO Link macht jeden digitalen VDO Tachographen ab DTCO 3.0 cloudfähig – ohne Werkstatt, ohne Festinstallation. Echtzeitdaten, automatische Compliance und offene Schnittstellen inklusive.

Wer eine Flotte aus gemischten Lkw-Generationen oder Nutzfahrzeugklassen, Leasingfahrzeugen oder Subunternehmer-Fahrzeugen betreibt, kennt das Dilemma: Eine klassische Telematikinfrastruktur lohnt sich kaum – der Aufwand für Einbau und Wartung übersteigt schnell den Nutzen, die Bindung an einzelne Fahrzeuge passt nicht zur Realität heterogener Fuhrparks. Die Folge: Tachographendaten bleiben ungenutzt, Prozesse laufen manuell, Compliance ist eine Frage des Aufwands. Genau hier setzt der VDO Link an.

Die Plug & Play-Lösung von VDO ist denkbar einfach: Den VDO Link in die Front-

schnittstelle des Tachographen stecken, auf der VDO Fleet-Webseite registrieren – und sofort beginnt die Übertragung von Fahrer-, Fahrzeug- und Positionsdaten per LTE-Mobilfunk in die sichere VDO Cloud. Kein Werkstattbesuch, keine aufwendige Installation, keine Bindung an ein bestimmtes Fahrzeug. Kompatibel ist der VDO Link mit allen digitalen VDO-Fahrtenschreibern ab DTCO 3.0 – also auch mit bereits seit 2017 im Einsatz befindlichen Geräten. Gerade für Flotten mit häufig wechselnden Fahrzeugen, etwa aus Leasing oder mit Subunternehmern, ist das ein entscheidender Vorteil: Der VDO Link wandert einfach mit.

liche Hardware beschafft oder installiert werden müsste.

Offen für das gesamte VDO Ecosystem

Der VDO Link ist kein Insellösungsgerät, sondern der Einstieg in das wachsende digitale VDO Ecosystem. Dessen offenes Schnittstellenkonzept erlaubt es, die sogenannten Trusted Data aus dem Tachographen auch in Drittsysteme zu integrieren: Abrechnungsanbieter können Lenk- und Ruhezeiten für die automatische Arbeitszeiterfassung nutzen, Dispositionssysteme greifen auf verlässliche Live-Standortdaten zu, Frachtbörsen lassen sich auf Basis von Kapazitäts- und Positionsdaten bedienen. Wer VDO Fleet Services einsetzt, profitiert darüber hinaus von automatisierten Compliance-Berichten, Fahrerbewertungen und einem zentralen Dashboard für die gesamte Flotte – alles aus einer Hand, skalierbar und jederzeit erweiterbar. So wird der VDO Link zum strategischen Enabler: Der Tachograph entwickelt sich zur zentralen Datendrehzscheibe im digitalen Flottenalltag.



Disposition in Echtzeit mit automatischer Einhaltung regulatorischer Anforderungen
Kaum eingesteckt, erledigt der VDO Link im Hintergrund, was Flottenbetreiber sonst manuell nachverfolgen müssen: Er automatisiert den gesetzlich vorgeschriebenen Download von Massenspeicher und Fahrerkarte – remote und ohne zusätzlichen Aufwand für das Backoffice. Das sorgt für lückenlose Archivierung, rechtssichere Datenhaltung und deutlich weniger Kontrollaufwand im Tagesgeschäft. Gleichzeitig liefert der VDO Link Echtzeitdaten zur Fahrerposition und zu verbleibenden Lenkzeiten. Disponenten sehen auf einen Blick, welche Fahrer und Fahrzeuge wann und wo verfügbar sind – und können schneller, effizienter und rechtssicherer reagieren. Track & Trace und Restlenkzeit-Management sind ab dem ersten Tag nutzbar, ohne dass dafür zusätz-

Mehr Informationen unter www.fleet.vdo.de.



Jetzt auf der IAA Transportation erleben

VDO präsentiert vom 15. bis 20. September 2026 auf der IAA Transportation in Hannover (Halle 11, AUMOVIO Stand D06) den VDO Link als Teil des VDO Ecosystems – live und zum Anfassen. Die Messe ist die ideale Gelegenheit, um sich selbst ein Bild zu machen: Digitalisierung im Flottenmanagement muss weder teuer noch komplex sein. Manchmal reicht ein einziges Gerät – einfach einstecken und loslegen.

Weitere Informationen: www.fleet.vdo.de/produkte/vdo-link

Technologischer Durchbruch beim Megawattladen von Lkw

400 km Reichweite in 15 Minuten bald möglich

MAN und Projektpartner realisieren im Projekt NEFTON 3000 stabilen Ladestrom von 3.000 Ampere / eTruck könnte künftig in 10 bis 15 Minuten Energie für 400 km Reichweite laden

München, 29.06.2026. Im Förderprojekt NEFTON 3000 ist ein technologischer Durchbruch gelungen: MAN Truck & Bus und die weiteren Projektpartner haben einen stabilen Ladestrom von 3.000 Ampere im Zusammenspiel von Fahrzeug und Prüfstandsinfrastruktur realisiert.

Das Ergebnis markiert einen Fortschritt für das Megawattladen und erweitert die Einsatzmöglichkeiten batterieelektrischer Nutzfahrzeuge in Zukunft. Die Versuchsreihe an Prüfständen der Technischen Universität München sowie des Fraunhofer ISE Instituts in Freiburg hat belastbare Daten geliefert zu thermischem Verhalten, Schaltkomponenten, Kühlung und Sicherheitsarchitektur eines Ladepfads, der künftig Ladeleistungen bis zu drei Megawatt (MW) ermöglichen könnte.

Rekordladezeiten in Aussicht

Die im NEFTON-Projekt erreichte Ladeleistung adressiert ein zentrales Ziel der Branche: Ladezeiten müssen sich an betriebliche Abläufe anpassen. Damit rückt ein Szenario näher, in dem ein eTruck in 10 bis 15 Minuten Energie für 400 km Reichweite nachladen kann. Dieser Fortschritt kann dann eine Rolle spielen, wenn in der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitpause nicht geladen werden kann. Auch Transportaufgaben, die aufgrund der Einsatzplanung ohne Übernachtladung beginnen, profitieren von sehr hohen Ladeleistungen, weil der Lkw schnell wieder

fahren kann. Darüber hinaus entstehen in Einsätzen mit Zwei-Fahrer-Teams Situationen, in denen Standzeiten möglichst kurzgehalten werden müssen. Perspektivisch eröffnet sich zudem die Möglichkeit, Batteriegrößen zu reduzieren, wenn extrem schnelle Zwischenladungen mehrfach täglich realisierbar sind.

Sichere Lieferung der Ladeleistung

Um Ladeleistungen im Megawattbereich zu erreichen, wurden im Projekt NEFTON 3000 zentrale Komponenten neu ausgelegt. Der Strompfad wurde hinsichtlich minimaler elektrischer Widerstände optimiert, da hohe Ströme erhebliche Wärmeverluste erzeugen. Die Flüssigkühlung von Kabeln, Steckern und Verteilereinheiten wurde so ausgelegt, dass alle Bauteile im zulässigen Temperaturbereich arbeiten und die hohen thermischen sowie elektrischen Anforderungen erfüllen können. Schütze und Abschaltvorrichtungen wurden für hohe Schaltleistungen unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen ausgelegt. Zudem wurde großer Wert auf eine fahrzeugtaugliche Integration gelegt, die Installation, Gewicht und Sicherheit gleichermaßen berücksichtigt.

Batterie bleibt größte Herausforderung

Damit Ladeleistungen von deutlich mehr als einem Megawatt zukünftig Realität werden, müsste jedoch zunächst eine neue Generation von Batteriesystemen entwickelt werden, die speziell auf hohe Ladeleistungen ausgelegt ist. Zellchemie, Moduldesign und elektrische Verschaltung müssten dahingehend optimiert werden, hohe Ströme effizient aufzunehmen und zu verarbeiten. Auch auf Seiten der Infrastruktur wären Anpassungen notwendig.

Das Konsortium des NEFTON-Projekts besteht aus MAN Truck & Bus, AVL, der Technischen Universität München, Fraunhofer ISE, Prettl Electronics Automotive, der Forschungsstelle für Energiewirtschaft sowie der Technischen Hochschule Deggendorf. Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert und vom Projektträger DLR begleitet. Im Juli 2024 wurde im NEFTON-Projekt als wichtiger Meilenstein bereits ein MAN eTGX mit einem Megawatt Ladeleistung prä-

sentiert, nun konnte die Ladeleistung am Prüfstand nochmals deutlich gesteigert werden.

Nach Projektabschluss setzt die TRATON Group die Arbeiten fort. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung seriennaher Hochstromladepfade sowie in Untersuchungen zu bidirektionalen Funktionen und MCS-Laden mit bis zu 3.000 Ampere ein.

Quelle: MAN



Von Ladeleistungen über einem Megawatt könnten eTruck-Einsätze mit zwei Fahrer*innen profitieren. Auch wenn der Truck nicht über Nacht geladen werden konnte, wären verkürzte Ladezeiten vorteilhaft. Bild: MAN

FleetVision Video

AddSecure stellt seine Video-Telematik neu auf

AddSecure launcht FleetVision Video neu und führt RoadView-Portfolio zusammen / Fokus auf verhaltensbasierte Sicherheit / Modularer Aufbau erlaubt Einstieg mit Basisumfang

Stockholm (SE), 04.05.2026. AddSecure hat FleetVision Video vorgestellt. Durch die Kombination von Video, KI-basierten Sicherheitsbewertungen und einem Privacy-First-Ansatz soll FleetVision Video Flotten dabei unterstützen, das Fahrverhalten zu verbessern, Betriebskosten zu senken und von der reaktiven Vorfalldokumentation zum proaktiven Sicherheitsmanagement überzugehen.



Die Videotelematik von AddSecure hat sich in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt. Bild: AddSecure

Die Videotelematik von AddSecure, vormals bekannt als RoadView, hat sich in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt - von der Dashcam-basierten Beweisicherung zu fortschrittlichen, KI-gestützten Sicherheitslösungen. AddSecure FleetVision Video nun das gesamte Video-Portfolio unter einer Marke zusammen - mit klarem Fokus auf verhaltensbasierte Sicherheit.

FleetVision Video unterstützt sowohl fortschrittliche, KI-gestützte ADAS- und AddSecure-DMS-Funktionen als auch einfachere Anwendungsfälle, die ausschließlich auf einer frontgerichteten Kamera basieren - so können Flotten die Lösung skalieren, wenn ihre Sicherheitsanforderungen wachsen. Anders als werkseitig verbaute Kameras der

Lkw-Hersteller, die sich auf Alerts im Fahrerhaus zur Erfüllung regulatorischer Vorgaben konzentrieren, reicht FleetVision Video über das Fahrzeug hinaus: Es unterstützt Fahrpersonal und Flottenverantwortliche dabei, Risiken zu verstehen und das Fahrverhalten durch Sicherheitsbewertungen und Coaching zu verbessern.

Änderungen in den Tarifen

Im Rahmen dieser Entwicklung sind die Pakete RoadView Lite/Flex in FleetVision Video Flex übergegangen - Ausdruck eines modularen und skalierbaren Ansatzes. Flotten können mit Basisvideo und grundlegenden Einblicken in das Fahrverhalten starten und anschließend zusätzliche KI-basierte Sicherheitsfunktionen over the air freischalten, wenn ihre Sicherheitskultur reift - ohne Hardware

auszutauschen. RoadView Plus wird entsprechend zu FleetVision Video Plus.

Datenschutz bei FleetVision Video
FleetVision Video ist auf Sicherheit ausgelegt und mit Rücksicht auf den Datenschutz konzipiert. Die Lösung unterstützt ereignisbasierte Aufzeichnung, Anonymisierung von Personen und Kennzeichen, konfigurierbare Datenaufbewahrung und granulare Zugriffskontrolle. Sie konzentriert sich auf fahrbezogene Ereignisse und zeichnet nicht den privaten Bereich des Fahrpersonals im Fahrerhaus auf - das sichert die Einhaltung der DSGVO und lokaler Vorschriften in ganz Europa.

Quelle: AddSecure

Fleet Intelligence Report 2026

KI-Einsatz in Fuhrparks scheitert nicht am Budget

72 Prozent der Befragten setzen KI bereits ein oder testen sie in Pilotprojekten / die größten Bremsen sind fehlendes Know-how und Integrationsaufwand / Hürden variieren je nach Flottengröße

Berlin, 08.07.2026. Künstliche Intelligenz ist im Fuhrparkmanagement angekommen. Wie weit der Einsatz reicht, was ihn bremst und was Fuhrparkverantwortliche erwarten, das zeigt der Shiftmove Fleet Intelligence Report 2026, für den 211 Fuhrparkbetreibende aus Deutschland, Österreich und der Schweiz befragt wurden.

45 Prozent der Befragten setzen KI bereits aktiv ein, weitere 27 Prozent erproben sie in Pilotprojekten – zusammen 72 Prozent, eine klare Mehrheit. Gleichzeitig wird deutlich, wo die Grenzen liegen: 84 Prozent wollen bei zentralen Entscheidungen das letzte Wort behalten, und die größte Bremse ist nicht das Budget, sondern fehlendes Wissen.

Das Know-How entscheidet, nicht das Budget

Nur sechs Prozent der Befragten nennen das Budget als Hindernis beim KI-Einsatz – der mit Abstand niedrigste Wert. Was tatsächlich bremst, sind organisatorische Hürden: fehlendes Know-how (23 %), mangelnde interne Priorität (14 %) und fehlendes Vertrauen (12 %). Datenschutzbedenken fallen mit 13 Prozent niedriger aus als häufig angenommen. Die Hürden unterscheiden

sich je nach Flottengröße: Sehr große Flotten (ab 500 Fahrzeuge) nennen vor allem den Integrationsaufwand (25 %), mittlere Flotten (20-100 Fahrzeuge) das fehlende Know-how (27 %), kleine Flotten (unter 20 Fahrzeuge) den unklaren Nutzen (20 %).

„Eine KI einmal auszuprobieren ist einfach. Der Unterschied entsteht, wenn sie verlässlich auf echten Fuhrparkdaten läuft und sauber in bestehende Systeme eingebunden ist. Erst dann wird aus einem Test ein Werkzeug, auf das man sich täglich verlassen kann“, sagt Felix Schmidt, Shiftmove Chief Product & Technology Officer.

Größtes ungenutztes Potenzial

Beim Reporting im Fuhrpark klaffen Ist- und Wunschzustand am weitesten auseinander: 43 Prozent der Befragten automatisieren es bereits, aber 69 Prozent wünschen sich weitergehende KI-Unterstützung. Dahinter steckt ein grundlegender Unterschied: Was heute läuft, ist meistens ein Datenexport. Was gewünscht wird, ist eine Stufe weiter: Zahlen interpretieren, Empfehlungen liefern, warnen, bevor Probleme entstehen. Das größte ungenutzte Potenzial liegt in drei Bereichen:

- **Kostenprognosen und Bedarfsplanung:** 65 Prozent der Befragten wünschen sich KI-Unterstützung
- **Anomalieerkennung:** 61 Prozent sehen hier ungenutztes Potenzial

- **Automatisierte Kommunikation:** 51 Prozent wünschen sich mehr Automatisierung bei Routineabstimmungen, z.B. mit Fahrerinnen und Fahrern

Compliance-Aufgaben, wie Führerscheinkontrollen oder UVV-Prüfungen, sind dagegen bereits am stärksten automatisiert (56 %).

„Fuhrparkverantwortliche brauchen keine weiteren Reports, die sie selbst mühsam deuten müssen. Sie brauchen Systeme, die Routinearbeit übernehmen, Daten in Zusammenhang bringen, Muster erkennen und konkrete Empfehlungen geben – damit mehr Zeit bleibt für Entscheidungen, bei denen menschliches Urteilsvermögen entscheidend bleibt“, sagt Schmidt.

Der Mensch behält das letzte Wort

84 Prozent der befragten Fuhrparkverantwortlichen wollen bei Kostenfreigaben und fahrerbezogenen Entscheidungen das letzte Wort behalten. Beides ist unmittelbar mit persönlicher Verantwortung verbunden – und rechtlich relevant: In Deutschland können Unternehmer bei Verstößen gegen Halterpflichten persönlich haftbar gemacht werden. Bei regelbasierten Compliance-Prüfungen sieht das anders aus: Hier besteht nur eine Minderheit (42 %) auf menschlicher Kontrolle. Das Muster ist klar: Routine gehört

ins System, Entscheidung gehört dem Menschen.

KI ersetzt nicht – sie verschiebt

Die Sorge vor dem Jobverlust ist gering: Nur vier Prozent der Flottenbetreibenden rechnen ernsthaft damit, durch KI ersetzt zu werden, 80 Prozent schließen das aus. Dass sich ihre Rolle deutlich verändern wird, erwarten dagegen rund 90 Prozent. Als wichtigste Zukunftskompetenzen für das Steuern einer Unternehmensflotte nennen die Befragten strategisches Denken (38 %), Datenkompetenz (22 %) und Technologieverständnis (19 %). Besonders aufschlussreich: Wer KI bereits aktiv einsetzt, vertraut ihr deutlich mehr als jene, die noch keine Erfahrung damit haben (3,52 vs. 3,05 von 5). Erfahrung nimmt der Technik den Schrecken – ein gutes Argument, früh und im Kleinen anzufangen.

Was heute schon Realität ist

Vieles davon ist keine Zukunftsmusik, sondern bereits Realität. Avrios, die

Fuhrparkmanagement-Software von Shiftmove, beispielsweise liest heute schon eingehende Dokumente wie Rechnungen, Bußgelder oder Leasingangebote automatisch per KI aus und ordnet sie dem richtigen Fahrzeug oder Fahrpersonal zu. Erkannte Ereignisse wie anstehende Service- oder Prüftermine werden künftig direkt Aufgaben auslösen und Beteiligte automatisch benachrichtigen. Compliance-Aufgaben wie Führerscheinkontrollen laufen bereits überwiegend automatisch ab. Die Grundlage dafür bildet eine vernetzte Datenbasis, in der Fahrzeuge, Dokumente und Abläufe zentral zusammenlaufen.

Das Ziel: Fuhrparkverantwortliche spürbar von administrativen Aufgaben entlasten, damit mehr Zeit bleibt für Kosten, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Langfristig, wenn das Vertrauen in KI weiter wächst, kann sie ganze Prozesse eigenständig übernehmen.

Quelle: Shiftmove



72 % der Flottenmanager setzen laut Shiftmove-Report bereits KI ein. Bild: Shiftmove



Telematik-App pLG Drive: Neues Feature geht live

Dortmund, 08.05.2026. proLogistik ergänzt seine Telematiklösung pLG Telematik um eine Fahrstil-Analyse. Die Funktion soll Kraftstoffverbrauch senken, Sicherheit erhöhen und Fahrende aktiv einbinden.

Die proLogistik Group hat ihre Telematiklösung pLG Telematik um eine Fahrstil-Analyse erweitert. Die neue Funktion ist in die Fahrer-App pLG Drive integriert und richtet sich gezielt an alle Beteiligten im Fuhrparkbetrieb – von der Disposition über das Fuhrpark-Management bis hin zu den Fahrenden selbst. Diese können ihre persönlichen Auswertungen direkt in der App einsehen, darunter Brems- und Beschleunigungsverhalten sowie Kraftstoffverbrauchswerte. Auf Wunsch lässt sich auch ein unternehmensinternes Ranking aktivie-

ren, das den eigenen Fahrstil im Vergleich mit Kolleginnen und Kollegen einordnet.

Nachteile von aggressivem Fahren

Dass Fahrverhalten unmittelbare Auswirkungen auf Kosten und Sicherheit hat, belegen Zahlen aus der Forschung. Das US Department of Energy beziffert den Mehrverbrauch durch aggressives Fahren auf bis zu 30 Prozent bei Autobahngeschwindigkeit und bis zu 40 Prozent im Stadtverkehr. Auch die Verkehrssicherheit ist betroffen: Die Europäische Kommission schätzt, dass überhöhte oder unangepasste Geschwin-

digkeit bei 10 bis 15 Prozent aller Unfälle und bei rund 30 Prozent aller tödlichen Unfälle eine Rolle spielt. Mit steigender Geschwindigkeit wächst dabei sowohl die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls als auch dessen Schwere.

Telematik ermöglicht gezielte Maßnahmen

Die Fahrstil-Analyse stützt sich auf Telemetriedaten, die über die FMS-Schnittstelle sowie den Tacho Remote Download bereitgestellt werden. Letzterer ermöglicht das automatisierte Auslesen, Archivieren und Auswerten von Fahrer- und Fahrzeugdaten – darunter auch Lenkzeit-Verstöße, die für die Bewertung des Fahrstils relevant sein können. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden

eine fundierte Grundlage für Feedback-Gespräche, Schulungen oder betriebliche Effizienzprogramme.

Controlling und Effizienzsteigerung im Fuhrpark.

Quelle: proLogistik Group

pLG Telematik positioniert sich damit als Plattform, die über klassische Ortung und Statusmeldungen hinausgeht. Neben digitalen Workflows umfasst die Lösung die Analyse von Fahrzeugen, Trailern und weiteren Objekten – und entwickelt sich so zu einem umfassenden Werkzeug für Transparenz,



Die Fahrstil-Analyse ist direkt in der Fahrer-App pLG Drive verfügbar. Bild: proLogistik Group

Unabhängige Fachjury nimmt Arbeit auf

Telematik Award 2026: Bewertungen gestartet!

Fachliche Bewertung aller Einreichungen läuft / Bekanntgabe der nominierten Unternehmen in Kürze auf Telematik-Markt.de / Verkündung der siegreichen Telematik-Lösungen im Online-Event

Hamburg, 18.08.2026. Am 15. Juli endete die dreimonatige Bewerbungsfrist für den Telematik Award 2026. Daraufhin wurden alle Bewerbungen durchgesehen und ungültige bzw. unvollständige Einreichungen aussortiert. Nun begannen die Fachjurorinnen und -juroren mit ihren mehrwöchigen Bewertungen.

Über drei Monate hinweg hatten alle im DACH-Raum aktiven Unternehmen die Möglichkeit, ihre Lösungen für den renommierten Telematik Award einzureichen. Eine Auszeichnung, die seit 2010 vergeben wird und sich schon vor Jahren den schmeichelhaften Ruf des "Oscars der Telematik-Branche" verdiente.

Der Telematik Award startete im Jahr 2010 als die erste Auszeichnung, die sich derart konkret auf die Telematik-Branche bezog. Er sorgte für Transparenz in einem jungen, boomenden und dadurch auch undurchsichtigen Markt. Ebenso, wie der Telematik Award für mehr Durchblick sorgt, werden auch bei ihm selbst an keine großen Geheimnisse gemacht.

Peter Klischewsky, Chefredakteur der Mediengruppe Telematik-Markt.de erklärt: "Das Einreichungssystem ist frei zugänglich. Jeder kann sich während der Bewerbungsphase einen Account erstellen und selbst nachschauen, was wir über Lösungen wissen wollen - und ja, das ist nicht wenig, aber eben auch essenziell für eine ausgewogene Bewertung. Zudem legen wir die vielen Mitglieder unserer Fachjury seit jeher offen. Zu einem gewissen Teil schmücken wir uns natürlich mit ihnen, denn wir sind stolz darauf, mit diesen höchst kompetenten Expertinnen und Experten eine beispiellose Bewertungsgrundlage für den Telematik Award zu schaffen. Aber wir nehmen uns damit auch in die Verantwortung, denn der Telematik Award findet im Licht dieser Namen statt. Nicht nur, aber eben auch deswegen ist es eines der grundlegenden Prinzipien des Telematik Awards, eine Teilnahme an keiner Stelle mit Kosten zu verbinden. Alles, was ein Unternehmen investieren muss, ist die Zeit für eine durchdachte Bewerbung. Und wenn die Lösung unsere



Der Telematik Award startete im Jahr 2010 als die erste Auszeichnung, die sich derart konkret auf die Telematik-Branche bezog.
Bild: Nigel Tadyanehondo/unsplash



In Kürze werden die Nominierten für den Telematik Award bekanntgegeben, die fortan dieses Siegel führen dürfen.
Bild: Telematik-Markt.de

Wer keine News zum Telematik Award, den Nominierten und den Gewinnern verpassen will, schaut regelmäßig auf Telematik-Markt.de vorbei und abonniert am besten direkt den wöchentlichen Newsletter mit den wichtigsten News aus der Telematik-Branche: [Telematik-Markt.de/Newsletter](https://telematik-markt.de/Newsletter)

Fachjury überzeugen kann, kommt auch der Erfolg."

Bewertungssystem beim Telematik Award

Welche Unternehmen in diesem Jahr eine der begehrten Nominierungen und bestenfalls natürlich sogar einen Pokal erringen können entscheidet sich in den kommenden Wochen. Die Fachjury sieht sämtliche gültigen Bewerbungen je nach

ihrer jeweiligen Fachkompetenz durch und bewertet die eingereichten Lösungen in den Punkten Konzept, Innovation, Design, Usability und Vermarktung/Marketing. Außerdem wird eine Gesamtnote für jede Einreichung vergeben. Das ist wichtig, denn insbesondere kleine und junge Unternehmen haben eventuell nicht die Ressourcen für umfangreiche Marketingmaßnahmen. Alle Juror*innen können somit selbst beurteilen, wie Sie ihre Bewertungsgrundlagen gewichten. Im Endergebnis führt das zu einem sehr diversifizierten Feld an Preisträgern: Ob große, international tätige Unternehmen wie ZF, PTV, STILL, Michelin, Webfleet, Scania und Bosch oder eben auch mittelständische Unternehmen wie Couplink, proLogistik,

Intermodal Telematics, YellowFox und Vimcar. Sie alle zählten in den vergangenen Jahren zu den Gewinnern des Telematik Awards.

Veröffentlichung der nominierten Unternehmen

Wer in diesem Jahr ins engere Rennen kommt, zeigt sich in wenigen Wochen mit der Bekanntgabe der nominierten Unternehmen. Um für den Telematik Award nominiert zu werden, muss eine Einreichung mit den Noten "gut" oder "sehr gut" bewertet worden sein, was dementsprechend bereits ein äußerst positives Qualitätsurteil bedeutet. Aus ihnen gehen dann später die Gewinner der einzelnen Kategorien hervor.

Digitale Lkw-Stellplatzsuche startet an 1.850 Rastanlagen

Berlin, 19.06.2026. Einfach und digital: Der Stellplatzinformationsdienst (SID) des BMV vereinfacht die Stellplatzsuche für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Der SID liefert echtzeitnahe Belegungsdaten von Lkw-Stellplätzen auf allen Autobahnrastanlagen – direkt aus dem Mautsystem in die Mobilitäts- und Routing-Apps können die Daten kostenfrei in ihre Anwendungen integrieren.

Der Stellplatzinformationsdienst verfügt über tagesaktuelle Belegungsdaten von allen 1.850 Autobahnrastanlagen in Deutschland. Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer können mit dem neuen Service die Belegung der Lkw-Parkmöglichkeiten per App abrufen. Dadurch sollen sich nicht nur die Parksuchverkehre reduzieren, sondern auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Mark Erichsen, Vorsitzender der Toll Collect-Geschäftsführung: "Der Stellplatzinformationsdienst ist ein gutes Beispiel, welchen Mehrwert Verkehrsdaten leisten können. Bereits heute informiert der SID über die Auslastung der öffentlichen Autobahnrastanlagen. Künftig werden auch Daten privater Rastanlagen enthalten sein. So machen wir alternative Parkmöglichkeiten für die Lkw-Fahrer sichtbar, die heu-

te oft nicht im Blickfeld sind. Als Toll Collect sind wir stolz, mit dem Stellplatzinformationsdienst Mehrwert aus der Lkw-Maut für die Lkw-Fahrer zu erzeugen."

Im zweiten Schritt sollen die Rastanlagen an Bundesstraßen sowie private Parkraumanbieter und Autohöfe in den SID integriert werden, um den gesamten Lkw-Parkraum in Deutschland durch einen Dienst erfassen und die bundesweite Vernetzung des öffentlichen und privaten Lkw-Parkraums realisieren zu können.

Der Stellplatzinformationsdienst ist ein gemeinsames Projekt von Toll Collect, dem Bundesverkehrsminis-

terium für Verkehr (BMV) und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) in Kooperation mit der Autobahn GmbH des Bundes und der Bundesanstalt für Straßenwesen

(BASt). Er ist Teil des 5-Punkte-Plans des BMV zur Verbesserung der Stellplatzsituation für Lkw.

Quelle: BMV



Der Stellplatzinformationsdienst (SID) des BMV vereinfacht die Stellplatzsuche für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Bild: Ingo Hattendorf

Ganzheitlicher Co-Engineering-Ansatz

Autonome Tracking-Lösungen von Rosenberger

Tracking-Plattform TINO ermöglicht präzises Asset-Tracking für Logistik, Industrie und Bauwesen / KI-gestützte Algorithmen, Secure-by-Design-Architektur und Movement-Pattern-Detection

Fridolfing, 15.07.2026. Mit Smart Engineering verfolgt Rosenberger einen konsequent anwendungsorientierten Entwicklungsansatz für IoT-Produkte. Ausgehend von den konkreten Anforderungen der Kunden entstehen ganzheitliche Lösungen – von der Konzeption über Entwicklung und Integration bis hin zum Betrieb. Im Mittelpunkt steht dabei nicht ein einzelnes Produkt, sondern das Zusammenspiel aus Hardware, Software, Konnektivität und Datenintelligenz.

IoT und Künstliche Intelligenz eröffnen enorme Potenziale, erhöhen jedoch zugleich die Komplexität technischer Systeme. Rosenberger begegnet diesen Herausforderungen mit einem strukturierten Smart-Engineering-Ansatz, bei dem alle Systemkomponenten von Beginn an als integriertes Gesamtsystem gedacht werden. Ziel sind robuste, skalierbare und langfristig betreibbare Lösungen, die auch unter anspruchsvollen Umgebungsbedingungen zuverlässig funktionieren.

Während viele IoT-Lösungen auf standardisierte Komponenten zurückgreifen, setzt Rosenberger auf konsequente Individualisierung. Im engen Austausch mit den Kundinnen und Kunden werden die jeweiligen Pain Points identifiziert und in passgenau Lösungen übersetzt, die sich nahtlos in bestehende Prozesse und IT-Landschaften integrieren lassen.

TINO – flexible Tracking-Plattform

Ein Beispiel für diesen Ansatz ist die Plattform TINO für autonomes IoT-Asset-Tracking. Die Lösung wurde entwickelt, um spezifische Anforderungen in Logistik, Industrie und Bauwesen zu erfüllen – etwa lange Batterielaufzeiten, minimale Wartungsaufwände und eine flexible Systemintegration. TINO ermöglicht präzises Tracking über große Areale hinweg, optimiert Prozesse und reduziert nachhaltig Betriebskosten.

Als Teil eines ganzheitlichen Systems sind Gerät, Konnektivität, Backend und Datenlogik bei TINO eng miteinander verzahnt. Die Lösung lässt sich in Echtzeit konfigurieren, ohne Änderungen an Hardware oder Software. Eine robuste, langlebige Architektur sorgt für den zuverlässigen Einsatz unter anspruchsvollen Bedingungen. Offene Schnittstellen und eine leistungsfähige Backend-Anbindung gewährleisten eine nahtlose Systemintegration und Zukunftssicherheit.

Algorithmien erhöhen Batterielaufzeit
Ein zentrales Merkmal von TINO ist die außergewöhnlich lange Batterielaufzeit. Intelligente Algorithmen, Data-Science-Instrumente und KI passen Sendeintervalle dynamisch an und ermöglichen so selbst in rauen Umgebungen Batterielaufzeiten von bis zu zehn Jahren bei voller Funktionalität.

Algorithmien erhöhen Batterielaufzeit

Ein zentrales Merkmal von TINO ist die außergewöhnlich lange Batterielaufzeit. Intelligente Algorithmen, Data-Science-Instrumente und KI passen Sendeintervalle dynamisch an und ermöglichen so selbst in rauen Umgebungen Batterielaufzeiten von bis zu zehn Jahren bei voller Funktionalität.

Bereits auf Geräteebene filtert das System irrelevante Bewegungen heraus. Das eingesetzte Movement-Pattern-Detection-Verfahren (MPD) analysiert typische Bewegungsmuster mithilfe statistischer Methoden und linearer Algebra. So lassen sich ungewöhnliche Ereignisse wie Diebstahl, Fehlbedienungen oder ineffiziente Nutzung zuverlässig erkennen und prognostizieren.

Cyber-Security: Secure by Design

Cyber-Sicherheit ist integraler Bestandteil aller Smart-Engineering-Lösungen von Rosenberger. Ende-zu-Ende-Verschlüsselung, rollenbasierte Zugriffsrechte und eine „Secure by Design“-Architektur, die auch für KRITIS-Umgebungen geeignet ist, erfüllen hohe Sicherheits- und Compliance-Anforderungen.

Vernetzt, global und vielseitig einsetzbar

Die Anbindung an ERP- und Asset-Management-Systeme wie SAP ermöglicht den direkten Austausch von Objekt- und Betriebsdaten in Echtzeit. Globale SIM-Karten mit Multi-Provider-Roaming, ein Multi-Band-LTE-Modul



Die Tracking-Plattform TINO.

Bild: Rosenberger

(LTE-M, NB-IoT, EGPRS) sowie GPS- und Zellortung gewährleisten weltweit eine stabile, lückenlose Datenübertragung. Typische Anwendungsbereiche sind unter anderem Flughafen-Bodenabfertigung, Logistik und Transport, industrielle Prozesse sowie die Bauindustrie.

Mit KI-gestützter Energieoptimierung, hoher Cyber-Security und einem strukturierten Rollout begleitet Rosenberger Unternehmen ganzheitlich als verlässlicher Partner für individuelle IoT-Use-Cases“, sagt Kai-Uwe Müller, Director Smart Engineering bei Rosenberger.

Quelle: Rosenberger

Smart Engineering von Rosenberger steht für leistungsstarke IoT-Lösungen, die Effizienz steigern, Kosten senken und langfristige Zukunftssicherheit schaffen.

Anzeige

**FACHMESSE FÜR
INDUSTRIELLE INSTANDHALTUNG**

14. – 15. Oktober 2026
MOC - Event Center Messe München



**JETZT
REGISTRIEREN!**
mit Code: 1401

www.maintenance-messen.com/muenchen



by EASYFAIRS

LIS will Kundenservice optimieren

KI-Chatbot Lissy für WinSped und OTRS

Seit Mai im Kundenportal OTRS und im TMS WinSped verfügbar / Lissy basiert auf einem KI-Modell von Cognigy / LIS baut Self-Service-Angebote durch KI weiter aus

Greven, 25.06.2026. Schneller, einfacher und näher an den Anforderungen der Anwenderinnen und Anwender: Mit dem neuen KI-gestützten Chatbot Lissy entwickelt die LIS Logistische Informationssysteme GmbH ihren Kundenservice weiter.

Ob im Kundenportal OTRS oder direkt im Transport Management System (TMS) WinSped: Anwender*innen erhalten innerhalb weniger Sekunden Antworten auf ihre Fragen, passende Informationen und direkten Zugang zu weiterführenden Hilfestellungen. Entwickelt wurde Lissy in enger Zusammenarbeit mehrerer Fachbereiche mit dem Ziel, den Arbeitsalltag der Anwender*innen spürbar zu vereinfachen.

„Die Einführung von Lissy ist kein isoliertes Projekt, sondern der nächste Meilenstein in der gezielten Weiterentwicklung unseres Kundenservices“, sagt Markus Berkemeier, COO der LIS GmbH und ergänzt: „Wir investieren verstärkt in Funktionen, die unsere Kunden im Arbeitsalltag unterstützen und den Umgang mit unseren Softwarelösungen weiter vereinfachen. Dazu gehört auch, unsere Serviceangebote so effizient wie möglich zu gestalten.“

Schnelle Problemlösung

Der Chatbot Lissy ist eine Eigenentwicklung von LIS und seit dem 1. Mai verfügbar. Dabei ist die neue Funktion direkt in das Online-Ticketsystem OTRS eingebunden. Die Lösung, die auf dem KI-Modell von Cognigy basiert, bündelt Informationen aus unterschiedlichen internen Wissensquellen und stellt diese als zentrale Anlaufstelle bereit. „Kunden müssen nicht länger verschiedene Servicebereiche einzeln durchsuchen, sondern erhalten passende Antworten innerhalb weniger Sekunden“, erklärt Berkemeier. Dafür stellt der Chatbot unter anderem Direktlinks zu passenden Dokumenten oder Wissensartikeln bereit.

Kann Lissy ein Anliegen nicht unmittelbar lösen, erstellt der Chatbot aus dem Kundendialog heraus ein passendes Support-Ticket und leitet die Anfrage direkt an die zuständigen LIS-Mitarbeitenden weiter. Bei komplexeren Fragestellungen steht den

Anwender*innen damit weiterhin eine persönliche Betreuung über das Customer Excellence Center (CEC) der LIS zur Verfügung.

Chatbot auch in WinSped verfügbar

Darüber hinaus integriert LIS den Chatbot auch in das hauseigene TMS WinSped. Damit wird die Lösung besonders praxisnah, denn Anwender*innen müssen ihre gewohnte Arbeitsumgebung nicht verlassen um Unterstützung zu erhalten, sondern können ihre Fragen direkt im TMS stellen.

„So steht unser digitales Hilfsangebot genau dort zur Verfügung, wo es wirklich benötigt wird. Die Lösung ist stärker in den Alltag unserer Kunden integriert und kann somit ihr volles Potenzial entfalten“, sagt Berkemeier.

Übergeordnete Kundenservicestrategie

Mit der Einführung des KI-Chatbots geht LIS einen weiteren Schritt im Rahmen ihrer umfassenden Servicestrategie: Im Zuge der bis 2027 geplanten Weiterentwicklung des



Mithilfe des KI-basierten Chatbots Lissy erhalten Anwender*innen von LIS innerhalb weniger Sekunden Antworten auf ihre Fragen und schnellen Zugriff auf relevante Informationen.
Bild: LIS GmbH

CEC optimiert das Unternehmen seine Service- und Betreuungsstrukturen kontinuierlich, um die hohe Qualität der Kundenbetreuung weiter auszubauen und noch effizienter zu gestalten. Wichtige Grundlagen wurden dafür bereits im vergangenen Jahr geschaffen; mit dem CEC und seinen interdisziplinären Betreu-

ungsteams sowie der Einführung des webbasierten Ticketsystems OTRS. Nun treibt der Softwareanbieter den Ausbau seiner Self-Service-Angebote durch den gezielten Einsatz von KI weiter voran.

Quelle: LIS Logistische Informationssysteme GmbH

geoCapture stellt fleetCare vor

Digitales Wartungsmanagement für Maschinenfuhrparks

Automatische Erstellung dynamischer Wartungspläne / Schäden werden per App direkt von der Baustelle gemeldet / Werkstattrechnungen werden per Texterkennung automatisch zugeordnet

Hopsten, 13.04.2026. Wenn auf der Baustelle oder im Gartenbau eine Maschine ausfällt, steht oft der gesamte Betrieb still. Doch in vielen mittelständischen Betrieben gleicht das Wartungsmanagement noch immer einem unübersichtlichen Zettelchaos aus Wartungsterminen, Schadensmeldungen und Werkstattrechnungen. Mit der neuen Lösung „fleetCare“ will die geoCapture GmbH diesem Umstand mit einer digitalen Schaltzentrale entgegenwirken.

Das System setzt dort an, wo Informationen bisher oft verloren gingen: direkt am Einsatzort. Über die geoCapture App melden Mitarbeitende Schäden oder Mängel inklusive Fotos sofort von der Baustelle an die Zentrale. Der Werkstattverantwortliche sieht so in Echtzeit, welche Reparaturen anstehen, und kann diese priorisieren, noch bevor das Fahrzeug am Abend auf den Hof zurückkehrt. Alle Maßnahmen fließen automatisch in eine zentrale Wartungshistorie ein, die das Ende der klassischen Excel-Listen einläutet.

Digitalisierung von Dokumenten und Rechnungen

geoCapture integriert bei der neuen Lösung die hauseigene KI „geonardo“. Anstatt Wartungsintervallen

le mühsam aus dicken Betriebsanleitungen abzutippen, analysiert die Software die Dokumente der Hersteller eigenständig und hinterlegt die nötigen Termine direkt im System. In Kombination mit den Live-Daten der GPS-Sender entstehen so dynamische Wartungspläne, die sich nicht an starren Kalendern, sondern an der tatsächlichen mechanischen Beanspruchung und den realen Laufzeiten orientieren.

Auch die Buchhaltung profitiert von der Automatisierung. Eingehende Rechnungen von Fremdwerkstätten werden per Texterkennung ausgelesen und ohne manuelles Zutun dem richtigen Fahrzeug sowie der entsprechenden Kostenstelle zugeordnet. Das schafft eine Transparenz

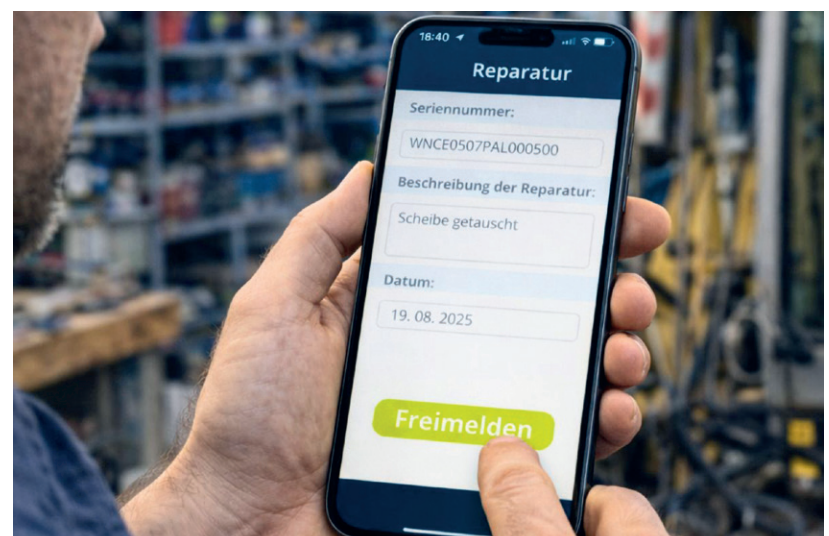
über die Fuhrparkkosten, die bisher nur mit hohem manuellem Aufwand möglich war.

„Hand aufs Herz: In den meisten Betrieben weiß man erst, dass eine Wartung fällig war, wenn die Maschine mit einem Schaden auf dem Hof steht. Da wird dann hektisch nach dem Handbuch gesucht oder in alten Listen gewählt. Das kostet massiv Zeit und Nerven“, erklärt Friedhelm Brügge, Geschäftsführer von geoCapture. „Mit fleetCare wollten wir genau dieses Chaos beenden. Uns ging es darum, dass der Werkstattmeister morgens den Rechner hochfährt und sofort sieht, was Sache ist – vom platten Reifen auf der

Baustelle bis zur automatischen Zuordnung der letzten Reparaturrechnung. Wir nehmen den Unternehmen den Papierkram ab, damit sie sich auf das konzentrieren können, was sie eigentlich tun: Bauen und Gestalten.“

Die Lösung ist ab sofort verfügbar und lässt sich vollständig in die bestehende geoCapture-Plattform integrieren, um Synergien mit der Fahrzeugzuteilung und der Einsatzplanung optimal zu nutzen.

Quelle: geoCapture GmbH



fleetCare soll das Wartungsmanagement erleichtern.

Bild: geoCapture

Forschungsk Kooperation mit mehr als zehn Partnern

Open-Source-Projekt für den eLieferschein gestartet

Projekt baut auf Erfahrungen des eCMR-Projekts auf / Ziel ist offener Baukasten mit kostenlosen Open-Source-Bausteinen / 15 Partner und Markant als Projektlead

Dortmund, 10.08.2026. Täglich begleiten Millionen Lieferscheine Warenlieferungen durch Europa. Ein standardisiertes digitales Datenmodell dafür gibt es aber nicht. Die Open Logistics Foundation startet das Projekt eLieferschein und stellt zukünftig kostenlose, frei verfügbare Open-Source-Komponenten bereit, die bestehende Systeme verbinden statt ersetzen.

Der Lieferschein erfüllt im nationalen Güterverkehr eine zentrale Funktion: Er dokumentiert die Übergabe von Waren, dient als Nachweis und Quittung und begleitet Sendungen durch die gesamte Lieferkette. Weil er dabei vor allem eine operative Pflichtfunktion erfüllt, hat sich seine Digitalisierung historisch kaum koordiniert entwickelt. Das Ergebnis ist eine fragmentierte Systemlandschaft, in der branchenspezifische Sonderlösungen und proprietäre Datenformate einen durchgängigen Austausch bis

heute erschweren – und eine durchgängige Digitalisierung auf Datenebene verhindern.

Die Open Logistics Foundation nimmt sich genau diesem Problem an und startet innerhalb ihrer Working Group Electronic Transport Documents das Projekt eLieferschein. Den Projektlead übernimmt Markant. Markant ist ein europaweit tätiger Dienstleistungsanbieter, der Unternehmen aus Handel, Industrie und Logistik mit integrierten digitalen Lösungen entlang der gesam-

ten Wertschöpfungskette unterstützt – von Finanz- und Zahlungsservices über Daten- und Integrationsplattformen bis hin zu Supply-Chain- und Marktdaten-Services. Gemeinsam mit weiteren Mitgliedsunternehmen soll ein offenes, konsensbasiertes Datenmodell für den digitalen Lieferschein entstehen, ergänzt um standardisierte Programmierschnittstellen (APIs) und interoperable Schnittstellen. Der Antrieb dahinter ist nicht die Entwicklung eines neuen Produkts, sondern branchenübergreifende Interoperabilität: Systeme, Unternehmen und Branchen sollen miteinander kommunizieren können, unabhängig davon, welche Lösung sie heute bereits einsetzen.

Vom eCMR zum eLieferschein

Das Projekt baut auf den Erfahrungen und Komponenten auf, die die Working Group Electronic Transport Documents bereits im Projekt eCMR entwickelt hat. Ziel der Working Group ist eine digitale Mappe. Mit dem digitalen Frachtbrief haben die Mitglieder der Open Logistics Foundation erfolgreich gezeigt, dass die Logistikbranche gemeinsam interoperable Open-Source-Standards schaffen und in die breite Anwendung bringen kann. Der eLieferschein ist der nächste logische Schritt: Während der eCMR den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr adressiert, rückt nun ein Dokument in den Fokus, das im nationalen Transportgeschehen eine ebenso zentrale Rolle spielt und branchenübergreifend in völlig unterschiedlichen Ausprägungen existiert.

Ziel der Open Logistics Foundation ist nicht der Aufbau einer neuen Plattform, sondern die Bereitstellung eines offenen Baukastens mit relevanten Open-Source-Bausteinen, die Unternehmen aufwandsarm in ihre bestehenden Systemlandschaften integrieren können. Im Mittelpunkt steht die Transformation vom Dokument zum strukturierten Datensatz. Die entwickelten Komponenten sind im Repository der Stiftung frei verfügbar und können im Rahmen der OLF-Lizenz auch kommerziell genutzt werden. „Wir fangen nicht bei null an, sondern bauen auf dem auf, was wir mit dem eCMR bereits gemeinsam geschaffen haben“, erklärt Reiner Sailer, Lead Service Owner SupplyChain-Services bei Markant. „Das gibt uns eine belastbare technische Grundlage und der Branche einen Vorsprung bei der Digitalisierung ihrer Transportprozesse.“ Alexander Theegarten, Projektleiter, ergänzt: „Gleichzeitig bringen wir Erfahrungen aus bestehenden Standards (Stichwort EANCOM) in das Projekt mit ein, sodass nicht verschiedenste Standards entstehen.“

Offen für alle Mitbewerber

Das Projekt ist von Beginn an auf Breite angelegt: Logistikdienstleister, Ver-

lader, Versender und IT-Anbieter sind gleichermaßen und jederzeit eingeladen, sich der Working Group anzuschließen und aktiv an der Entwicklung des Standards mitzuwirken. „Eine motivierte Gruppe von Frontrunner-Unternehmen hat dieses Projekt angestoßen“, sagt Nathalie Böhning, Innovations- und Projektmanagerin der Open Logistics Foundation. „Aber ein Standard lebt von der Vielfalt derer, die ihn nutzen und weiterentwickeln. Je mehr Know-how einfließt, desto robuster und praxistauglicher wird die Lösung für alle.“

Beteiligte des Projektes (Stand: August 2026)

Markant (Project Lead), adesso, CargoLedger, DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, Editel, Fraunhofer IML, GS1 Germany, iteratec, Rhenus, Shippeo, Sitra, Tesisquare, Trans.eu, ZeKju, Zunarelli Studio Legale.

Quelle: Open Logistics Foundation



Der Lieferschein erfüllt im nationalen Güterverkehr eine zentrale Funktion. Ein Open-Source-Projekt soll ihn nun digitalisieren.
Bilder: Pixabay/webandi



Reiner Sailer, Lead Service Owner SupplyChainServices bei Markant, und Nathalie Böhning, Innovations- und Projektmanagerin der Open Logistics Foundation.
Bilder: Markant/Open Logistics Foundation

kasasi launcht Analytics-Lösung für die Logistik

Kempten, 28.07.2026. Logistikdaten sind in vielen Unternehmen zwar vorhanden, bleiben aber ungenutzt. kasasi Analytics soll das ändern: Die Lösung bündelt Transport-, Flotten- und Prozessdaten auf einer Plattform und macht sie strategisch auswertbar.

Effizienz steigern, Kosten senken, Prozesse optimieren – das sind Ziele, die Logistikunternehmen seit Jahren verfolgen. Die Grundlage dafür, belastbare Daten, ist in den meisten Betrieben längst vorhanden. Das Problem liegt woanders: Relevante Informationen sind über verschiedene Systeme verteilt, Auswertungen kosten Zeit, und geeignete Werkzeuge fehlen häufig. Das Ergebnis ist ein paradoxer Zustand, in dem Unternehmen täglich wertvolle Daten erzeugen, diese aber kaum strategisch nutzen können.

Hilfe soll vom Telematik-Spezialisten kasasi kommen. Kasasi Analytics sammelt Transport-, Flotten- und Prozessdaten zentral, bereitet sie automatisch auf und visualisiert

sie in übersichtlichen Dashboards. So entsteht ein konsolidierter Blick auf die gesamte Logistik.

Strategische Steuerung der Transporte

Mit der kasasi-Plattform lassen sich Transporte auf Schiene und Straße in Echtzeit überwachen und steuern. Über Monate und Jahre hinweg akkumulieren sich dabei große Mengen operativer Daten. kasasi Analytics macht dieses Potenzial nutzbar, indem es den Schritt vom operativen Tagesgeschäft zur strategischen Steuerung ermöglicht.

Konkret können Unternehmen damit nachvollziehen, welche Transporte regelmäßig länger dauern als geplant, wo unnötige Standzeiten entstehen und wie zuverlässig

externe Dienstleister arbeiten. Auch die tatsächliche Auslastung von Flotten und Ressourcen lässt sich damit transparent machen. Das Unternehmen beschreibt den eigenen Ansatz mit einem vierstufigen Kreislauf: Durchführen, Überwachen, Analysieren und Optimieren – alles auf einer Plattform.

Flexibel für unterschiedliche Fachbereiche

kasasi Analytics richtet sich bewusst an verschiedene Zielgruppen innerhalb eines Unternehmens. Ob Disposition, Controlling, Vertrieb oder Geschäftsführung – jeder Fachbereich soll relevante Kennzahlen und Analysen abrufen können. Für einen

schnellen Einstieg stehen vorgefertigte Dashboards bereit, die ohne großen Konfigurationsaufwand einsetzbar sind.

Gleichzeitig bietet die Lösung Flexibilität für individuelle Anforderungen: Maßgeschneiderte Auswertungen

sind ebenso möglich wie die Integration in bestehende Business-Intelligence-Systeme über eine API. Perspektivisch plant kasasi zudem, auch logistikbezogene Daten aus kundeneigenen Systemen einzubinden.

Quelle: kasasi



Screenshot einer Auswertung mit kasasi Analytics.

Bild: kasasi

Stückgutlogistik unter Druck

Der hohe Wert automatisierter Tourenoptimierung

Klassische Tourenplanung berücksichtigt zu selten alle Faktoren wie Zeitfenster, Servicezeiten und Fahrzeugrestriktionen gleichzeitig / Ineffizienzen bei Touren und Standzeiten bleiben oft unentdeckt

Karlsruhe, 25.06.2026. Steigende Kosten, variierende Sendungsmengen und hohe Anforderungen an die Planung setzen die Stückgutlogistik unter Druck. Ein Whitepaper von PTV Logistics zeigt, wo die größten Herausforderungen liegen – und warum automatisierte Tourenoptimierung an Bedeutung gewinnt.

Die Stückgutlogistik steht vor einer schwierigen Phase. Während Kosten steigen und die operative Planung immer komplexer wird, bleibt der Produktivitätsgewinn vielerorts aus. Besonders deutlich zeigt sich das bei den Personalkosten, die laut DSLV-Kostenindex inzwischen mehr als die Hälfte der Gesamtkosten ausmachen. Zugleich fehlt es in vielen Unternehmen an Fachkräften, die tägliche Planung unter Zeitdruck zuverlässig abbilden können.

Hinzu kommt ein weiteres Problem: Viele Abläufe sind historisch gewachsen und lassen sich nur schwer an neue Anforderungen anpassen. Das macht es für Transportunternehmen immer schwieriger, wirtschaftlich zu arbeiten, ohne an Flexibilität zu verlieren. Gerade in der Stückgutlogistik, in der kleine Abweichungen große Folgen haben können, wird dieser Zielkonflikt immer sichtbarer.

Fehlende Sicht auf konkrete Touren

Ein zentrales Defizit liegt in der mangelnden Transparenz auf Betriebsebene. Wirtschaftlichkeitsrechnungen basieren oft auf Durchschnittswerten, Mischkalkulationen oder groben Annahmen. Was einzelne Touren tatsächlich kosten oder wo genau Ineffizienzen entstehen, bleibt dabei mitunter im Dunkeln.

Das ist besonders im Nahverkehr problematisch. Ungünstig zugeschnittene Gebiete, zusätzliche Stopps oder lange Standzeiten wirken sich direkt auf die Leistung aus. Ohne detaillierte Auswertung bleiben solche Schwachstellen oft unentdeckt und werden im Alltag schlicht mitgetragen.

Zu stark vereinfachte Planung

Auch die klassische Tourenplanung gerät an ihre Grenzen. Denn Stückgutverkehre lassen sich nur dann sinnvoll steuern, wenn zahlreiche Einflussfaktoren gleichzeitig

berücksichtigt werden. Dazu zählen Servicezeiten, Zeitfenster, Pausen, Fahrzeugrestriktionen oder lokale Besonderheiten bei einzelnen Kundinnen und Kunden.

In der Praxis wird vieles davon jedoch vereinfacht oder ganz ausgeklammert. Das kann dazu führen, dass Touren rechnerisch plausibel wirken, sich im Tagesgeschäft aber nur mit Mühe umsetzen lassen. Je größer das Netzwerk und je dichter die Anforderungen, desto deutlicher werden diese Schwächen.

Potenziale im Nahverkehr bleiben liegen

Gerade im Nahverkehr steckt noch viel ungenutztes Potenzial. Zustellungen und Abholungen lassen sich effizienter kombinieren, wenn die Planung sauber aufeinander abgestimmt ist. In der Realität scheitert das jedoch häufig an Abstimmungsaufwand, Zeitdruck und fehlender Transparenz über den Laderaum.

Dazu kommt: Wenn die Beladung nicht zur Tourenreihenfolge passt, entstehen unnötige Umwege und zusätzlicher Aufwand beim Umschlagen. Das kostet Zeit und

bindet Kapazitäten, die an anderer Stelle fehlen. Erst wenn Disposition, Fahrpersonal und operative Abläufe besser zusammenspielen, lassen sich diese Verluste spürbar reduzieren.

Automatisierung als Antwort

Vor diesem Hintergrund rückt die automatisierte Tourenplanung stärker in den Fokus. Moderne Systeme können Zeitfenster, Kapazitäten, Relationen und Restriktionen gleichzeitig verarbeiten und daraus realistisch umsetzbare Touren ableiten. Entscheidend ist dabei nicht nur die kürzeste Strecke, sondern die insgesamt beste Lösung für den jeweiligen Einsatz.

Das entlastet die Disposition und schafft mehr Verlässlichkeit im Tagesgeschäft. Vor allem aber können Unternehmen ihre vorhandenen Daten gezielter nutzen und die

Planung näher an der Realität ausrichten. In einem Markt mit steigendem Effizienzdruck wird genau das zunehmend zum Wettbewerbsvorteil.

Quelle: PTV Logistics



Tachodaten als Kostenhebel

Wie zaarc.next Fuhrparkbetreiber entlasten soll

LEA.fix und LEA.dynamics sollen Verstoßmuster erkennen, Schulungsbedarf aufzeigen und Betriebskosten senken / Module für Fernauslesen, detailliertere Analysen und Echtzeitortung

Heusenstamm, 02.06.2026. Der Transportsektor hat in den vergangenen Jahren einige Umbrüche erlebt. Neue Mautregelungen, strengere Umweltvorgaben, der anhaltende Druck durch den Onlinehandel – und im Juli 2026 eine neue Tachographenpflicht für Kleintransporter hinzu. Für viele Fuhrparkbetreibende bedeutet das erneut: Abläufe überdenken, Technik nachrüsten, Dokumentation ausweiten. Wer dabei mit veralteten Mitteln arbeitet, gerät schnell ins Hintertreffen.



Die Tachodaten-Archivierungssoftware zaarc.next.

Bild: Zauner

Dabei geht es schon lange nicht mehr nur darum, digitale Fahrtenschreiber im Fahrzeug zu haben. Das eigentliche Problem liegt dahinter: Tachodaten müssen nicht nur erfasst, sondern auch korrekt ausgelesen, ausgewertet und rechtskonform archiviert werden. Viele Betriebe unterschätzen, wie komplex dieses Datenmanagement in der Praxis ist – und wie teuer Fehler werden können, wenn eine Betriebsprüfung ansteht.

Das Unternehmen Zauner bietet mit zaarc.next eine Archivierungssoftware an, die hierbei helfen soll. Das System gibt es in drei Versionen, die sich an unterschiedliche Flottengrößen richten. Schon die Basisversion enthält neben den Kernfunktionen zur Datenverwaltung auch Verstoßauswertungen und ein Berichtswesen. Aktualisierungen werden regelmäßig eingespielt, damit die Software dem jeweils geltenden Rechtsstand entspricht.

Behördenwissen als ungewöhnlicher Vorteil

Was Zauner von vielen anderen Anbietern in diesem Segment unterscheidet, ist ein eher unerwarteter Hintergrund: Das Unternehmen entwickelt nicht nur Software für Flottenbetreibende, sondern auch für Behörden – darunter Zoll und Polizei. Daraus ergibt sich ein Verständnis dafür, wie Kontrollbehörden vorgehen, worauf sie bei Prüfungen achten und welche Datenlücken problematisch werden können. Dieses Wissen fließt nach Unternehmensangaben direkt in die Software-Updates ein.

Mit den höheren Ausbaustufen Premium und Server wächst der Funktionsumfang deutlich. Fernauslesen wird möglich, Datenanalysen werden detaillierter, und der Grad der Automatisierung steigt. Wer das optionale Modul „telematics“ hinzubucht, kann Fahrzeuge in Echtzeit orten und nachvollziehen, wo auf einer Route Umwege entstanden sind.

Analysetools sollen Bußgeldkosten senken

Die zwei neuen Module LEA.fix und LEA.dynamics versprechen, die gesetzlich ohnehin verpflichtend archivierten Tachographendaten stärker nutzbar zu machen. Konkret sollen die Tools aufzeigen, zu welchen Zeiten Verstöße besonders häufig vorkommen, bei welchen Fahrer*innen Schulungsbedarf besteht und wo sich Betriebskosten senken lassen.

Das klingt zunächst nach einer Selbstverständlichkeit, ist es aber nicht. Üblicherweise dienen Tachographendaten in erster Linie der gesetzlichen Nachweispflicht. Sie aktiv für die interne Steuerung zu nutzen, erfordert tiefere Auswertungen. Ob LEA.fix und LEA.dynamics dieses Versprechen in der Breite einlösen, wird sich im Betrieb zeigen – das Konzept jedenfalls ist interessant.

Quelle: Softwarebüro Zauner GmbH & Co. KG



Ein starker Verband: Die „TOPLIST der Telematik“!

Für die TOPLIST der Telematik qualifizieren sich ausschließlich in Technologie, Service und Support geprüfte Telematik-Anbieter:innen aus dem deutschsprachigen Raum (D-A-CH). Eine renommierte Fachjury führt diese Prüfung alljährlich durch. Dieser exklusive Kreis besteht schon seit mehr als zehn Jahren!

Als unabhängiges Fachmedium, dessen Herausgeberin die Mediengruppe Telematik-Markt.de ist, verfolgen wir das Ziel, den Leserinnen und Lesern mehr Transparenz und Orientierung innerhalb der Telematik-Branche zu verschaffen. Das TOPLIST-Signet steht für hochwertige und empfehlenswerte Produkte der/des geprüften Telematik-Anbieters, der/die sich von einer renommierten und unabhängigen Fachjury in Technologie, Service und Support testen ließ.

Mit der Vergabe dieses Signets schafft Telematik-Markt.de Vertrauen zwischen Telematik-Unternehmen und Anwender*innen. Telematik-Anbieter*innen, bei denen Sie dieses Signet in der Unternehmens- und Produktpräsentation finden können, haben erfolgreich eine Prüfung durch die Fachjury bestanden. Sie erwiesen sich als sehr kundenorientiert, kompetent und partnerschaftlich gegenüber Interessent*innen, Anwender*innen und Geschäftspartner*innen. Die Prüfung für die TOPLIST der Telematik muss von jedem Unternehmen jährlich erneut erfolgreich bestanden werden. Anwender*innen achten daher neben der Verlinkung auf Telematik-Markt.de auch immer auf die angezeigte Jahreszahl, die im Signet der/des TOPLIST-Anbieter/in geführt wird. Nähere Informationen erhalten Sie unter: Tel: 04102.2054-540 oder per E-Mail: redaktion@telematik-markt.de

ADD:SECURE

 AddSecure GmbH
www.addsecure.de

DAKO

 DAKO GmbH
www.dako.de
GEOTAB

 Geotab GmbH
www.geotab.com/de/

**KIENZLE
AUTOMOTIVE**

 Kienzle Automotive GmbH
www.kienzle.de
ARAT
 SPEZIALHALTERUNGEN

 ARAT Spezialhalterungen GmbH
www.arat.de

dedenet

 DeDeNet GmbH
www.dedenet.de/
GOODYEAR
 COMMERCIAL

 Goodyear Germany GmbH
www.goodyear.eu

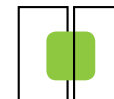
LINQO

 LINQO GmbH
www.linqo.de

 SINCE 2004
AREALCONTROL
 G M B H
 Telematik, IoT & IT

 AREALCONTROL GmbH
www.arealcontrol.de
Dr. Malek
 Logistiksoftware

 Dr. Malek Software GmbH
www.dr-malek.de
GPSoverIP Company
 Telematik für alle Ansprüche

 GPSoverIP GmbH
www.gpsauge.de

logics
 SOFTWARE

 Logics Software GmbH
www.logics-connect.de
VDO

 AUMOVIO Germany GmbH
www.fleet.vdo.de

eps | software
 engineering

 EPS Software Engineering AG
www.eps.ch

GPS WATCH

 GPS-WATCH GmbH
www.gps-watch.de/

lostnfound.com
 track • trace • protect

 LOSTnFOUND AG
www.lostnfound.com
aventeon
 mobile empowerment

 Aventeon B.V.
www.aventeon.com

KRONE
 Wir transportieren Zukunft

 FZW B. KRONE GMBH & CO. KG
www.krone-trailer.com

ICS GROUP

 ICS International GmbH
www.ics-group.eu
lytx
 Surfsight

 Lytx Europe Ltd
www.lytx.com

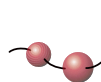
comuniverse GmbH

 comuniverse GmbH
www.comuniverse.de
FleetGO

 FleetGO® Deutschland GmbH
www.fleetgo.de
idem
 telematics

 idem telematics GmbH
www.idemtelematics.com

m2m
 your wireless competence

 m2m Germany GmbH
www.m2mgermany.de

COUPLINK GROUP
 WIR DIGITALISIEREN MOBILE PROZESSE

 Couplink Group AG
www.couplink.de
GEOCEPT
 G M B H
 Telematik • Navigation • Auftragsmanagement

 Geocept GmbH
www.geocept.de/

MapTrip
 by infoware

 infoware GmbH
www.maptrip.de
**Mercedes-Benz
Connectivity Services**

 Mercedes-Benz Connectivity
 Services GmbH
<https://connectivity.mercedes-benz.com/de>

Treffen Sie die TOPLIST in der Telematics VIP-Lounge

Die Telematics VIP-Lounge ist ein exklusiver Gemeinschaftsstand auf ausgesuchten Messebühnen in Deutschland. Veranstalter ist die Mediengruppe Telematik-Markt.de, welche in dieser ansprechenden VIP-Lounge ausschließlich erfolgreich geprüfte Mitglieder der TOPLIST der Telematik sowie Partner der Mediengruppe Telematik-Markt.de den Messegästen vorstellt. Dies wird u.a. auch mit eigenen Veranstaltungsblöcken auf den Messen, einer umfassenden Marketingkampagne und selbstverständlich in der Verbreitung über die eigenen medialen Kanäle (Online, Fachzeitung, Telematik.TV sowie Events) realisiert.

Auf rund 100 Quadratmetern bieten unterschiedliche Mitglieder dieses qualifizierten Netzwerkes an ausgesuchten Messeplätzen den Besu-

cher:innen die Möglichkeit, hochwertige Telematik-Lösungen sehr kompakt und in einer entspannten Networking-Atmosphäre kennen-zu-ler-nen. Im Zentrum der VIP-Lounge befindet sich stets eine gemeinsame, komfortable Networking-Fläche mit dem TV-Studio des Branchen-Sen-ders Telematik.TV. Starke Beachtung bei den Messebesucher*innen fin-den u.a. die Telematik-Talks zu spannenden Themen und in hochran-giger Besetzung. TOPLIST-Anbieter erreichen mit ihrem Auftritt in der Telematics VIP-Lounge mit minimalem Kosten- und Personalein-satz neue Messen und zusätzliche Kundschaft. Diese wiederum profitie-ren davon, dass sie sehr zielgenau die TOPLIST-Anbieter auf den Events treffen können. Wann und auf welchen Messen wir mit der Telematics VIP-Lounge vertreten sein werden, erfahren Sie direkt in der Redaktion: Tel: 04102.2054-540 oder per E-Mail: redaktion@telematik-markt.de



m
mobileObjects GmbH
www.mobileobjects.de

Quartix
Quartix SAS
<https://www.quartix.com/de-de/>

SINOS
SINOS GmbH
www.sinos.de

traisy
die telematik-marke
der tepcon gmbh
tepcon GmbH
www.tepcon.de

MOVING INTELLIGENCE
Moving Intelligence GmbH
<https://movingintelligence.de/>

Queclink
Queclink Wireless Solutions
www.queclink.com

sitec systems
sitec systems GmbH
www.sitec-systems.de

ubinam
track & act
ubinam track&act GmbH
www.tracking-live.com

NAVCOMM
NavComm GmbH
www.navcomm-gmbh.de

radius
Radius Business Solutions GmbH
www.radius telematics.com/de/

GPS.AT
SOFTWARE GmbH
www.gps.at

VIMCAR
Vimcar GmbH
www.vimcar.de

ORBCOMM
ORBCOMM
www.orbcomm.com/de

Rosenberger
Rosenberger Telematics GmbH
www.rosenberger-telematics.com

SOLVARES LOGISTICS
Solvares Logistics GmbH
www.solvares-logistics.com

webfleet
Webfleet Solutions
www.webfleet.com/de_de/webfleet

PI LABS
PI Labs GmbH
www.pi-labs.eu

route control
routecontrol / Yukatel GmbH
www.yukatel.de

TachoEASY
Leistungsstarke Disposition & Telematik
TachoEASY GmbH
www.tachoeasy.com

wialon service
Deutschland
WIALON Service Deutschland /
EDM Telematix GmbH
www.wialon-service.de

proLogistik GROUP
proLogistik Holding GmbH
www.prologistik.com

SCANIA
Scania Deutschland GmbH
www.scania.com

TADMIN.DE
SOFTWARE UM IHRE LASTEN ZU VERWALTEN!
TADMIN GmbH
about.tadmin.de

YellowFox
TELEMATIKSYSTEME
YellowFox GmbH
www.yellowfox.de

PTC Telematik
Vertrauen aus einer Hand
PTC Telematik GmbH
www.ptc-telematik.de

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.
Schmitz Cargobull AG
www.cargobull.com

TIS
TIS Technische Informationssysteme GmbH
www.tis-gmbh.de

ZE
ZF Digital Solutions Germany
www.zf-scalar.com

Locus Robotics zeigt „Locus Array“

Vollständig autonomes Fulfillment-System vorgestellt

Locus Array kombiniert mobile Robotik mit Roboterarm und KI / DHL Supply Chain ist erster Live-Kunde / System senkt manuellen Arbeitsaufwand um bis zu 90 Prozent

Wilmington (US), 14.05.2026. Locus Robotics, Experte für flexibel skalierbare Lagerautomatisierung, gab den globalen Launch von Locus Array bekannt. Das vollständig autonome Fulfillment-System kombiniert mobile Robotik, einen integrierten Roboterarm zur Kommissionierung sowie KI-gestützte Wahrnehmung mit autonomer Ausführung, um durchgängige Prozesse ohne manuelle Eingriffe abzubilden.

Erste Implementierungen bei frühen Kundinnen und Kunden im produktiven Einsatz in Nordamerika laufen bereits, während das Unternehmen die globale Skalierung von Locus Array in Europa und APAC vorbereitet, um der steigenden Nachfrage nach vollständig autonomem Fulfillment gerecht zu werden.

„Über Jahre hinweg war autonomes Fulfillment mehr Versprechen als Realität – bis jetzt“, sagt Rick Faulk,

CEO von Locus Robotics. „Lagerbetriebe stehen unter zunehmendem Druck durch Arbeitskräftemangel, steigende Kosten und eine hohe operative Dynamik, die traditionelle Systeme nicht bewältigen können. Locus Array bringt Autonomie in reale Betriebsumgebungen im großen Maßstab und verfolgt dabei einen grundlegend neuen, systemischen Ansatz, um diese Herausforderungen an der Wurzel zu lösen.“



Locus Array ist ein vollständig autonomes Fulfillment-System. Bild: Locus Robotics

Zu den Ersten, die Locus Array bereits im Live-Betrieb einsetzen, zählt DHL Supply Chain.

Sally Miller, Global Chief Information Officer bei DHL Supply Chain: „Die Einführung von Locus Array bei DHL markiert einen entscheidenden Meilenstein in der beschleunigten Digitalisierungsstrategie unseres Unternehmens. [...] Wir gehen damit über die traditionelle, assistierte Kommissionierung hinaus und erreichen ein neues Niveau in der sehr kompakten, autonomen Auftragsabwicklung.“

Features von Locus Array:

- Hoher Durchsatz auf begrenzter Fläche mit effizienter Auftragsabwicklung: Parallele Bearbeitung von Aufträgen und Bündelung der Arbeit direkt im Gang – mit 24/7-Betrieb zur Steigerung des Durchsatzes.
- Autonome Ausführung über mehrere Prozesse hinweg: Übernimmt Kommissionierung, Einlagerung, Induktion, Abgabe, Slotting und Nachschub in einem System und reduziert den manuellen Arbeitsaufwand um 90 Prozent.
- Schnelle Wertschöpfung bei minimaler Beeinträchtigung: Implementierung innerhalb weniger Wochen

ohne Anpassung der bestehenden Infrastruktur oder komplexe Umbauten. Flexible und skalierbare Leistung in dynamischen Umgebungen: Skaliert mit dem Volumen und passt sich an veränderte Layouts, Artikelstrukturen und Nachfragemuster an – ohne Anpassung der Prozesse.

- Koordinierte Multi-Roboter-Ausführung: Arbeitet nahtlos mit Locus Origin und Locus Vector zusammen und deckt das gesamte Artikelspektrum innerhalb eines einheitlichen Systems ab – mit schneller Amortisation und einem skalierbaren Robotics-as-a-Service-Modell mit geringen Anfangsinvestitionen.

Einführung von Robots-to-Goods (R2G)

Diese Fähigkeiten begründen eine neue Kategorie der Lagerautomatisierung: Robots-to-Goods (R2G). In diesem Modell bewegen sich intelligente robotische Systeme wie Locus Array direkt zur Ware und führen Fulfillment-Aufgaben innerhalb des operativen Ablaufs aus. Durch die Integration mehrerer Prozesse direkt im Roboter erweitert R2G die Automatisierung

über assistierte Abläufe hinaus hin zu vollständig autonomen Prozessen.

Im Gegensatz zu traditionellen Systemen, die Bestände durch feste Prozesse bewegen, werden Roboter wie Locus Array dynamisch in Echtzeit Aufgaben zugewiesen. Dadurch werden Wege minimiert, die Verfügbarkeit von Artikeln kontinuierlich sichergestellt und gleichzeitig eine höhere Lagerdichte innerhalb bestehender Lagerlayouts ermöglicht.

Angetrieben von LocusONE, der KI-gestützten Orchestrierungsplattform, arbeitet Locus Array als Teil einer einheitlichen Flotte gemeinsam mit Locus Origin und Vector. LocusONE weist Aufgaben dynamisch auf Basis der aktuellen Nachfrage zu und koordiniert Roboter, Prozesse und Warenbewegungen als integriertes System, das mit den Anforderungen wächst und sich kontinuierlich anpasst. So wird Automatisierung über sämtliche Fulfillment-Prozesse hinweg ermöglicht und eine konsistente Leistung sowie die notwendige operative Sicherheit geschaffen, um auch in einem unsicheren Umfeld erfolgreich zu agieren.

Quelle: Locus Robotics

Zetes sorgt für lückenlose Rückverfolgbarkeit

KI-Kameratechnik optimiert Lebensmittellogistik

Gates mit ImageID-Technologie prüfen Barcodes, Chargennummern und Artikelnummern in Echtzeit / Scanzeit sinkt von über einer Minute auf rund fünf Sekunden pro Palette

Paris (FR), 19.05.2026. Für den Lebensmittelproduzenten Kerméné war lückenlose Rückverfolgbarkeit schon immer Pflicht – doch manuelle Prozesse stießen an ihre Grenzen. Eine KI-gestützte Lösung von Zetes bringt nun den Durchbruch.

Der französische Lebensmittelproduzent Kerméné ist einer der wichtigsten Zulieferer der Supermarktkette E.Leclerc. Kerméné beschäftigt 4.000 Personen, betreibt sieben Produktionsstätten und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von 1,2 Milliarden Euro. Täglich verlassen fast 100.000 Kartons die Werke, die allesamt einwandfrei identifiziert, zugeordnet und dokumentiert werden müssen.

Genau hier lagen in der Vergangenheit die Schwachstellen. Manuelle Scanprozesse führten gelegentlich zu Etikettierungsfehlern oder fehlerhaft zusammengestellten Paletten. In einem Sektor, in dem bereits ein einziger falsch zugeordneter Karton ein ernstes Gesundheitsrisiko darstellen kann, war der Handlungsbedarf evi-

dent. Kerméné entschied sich daher für eine strategische Partnerschaft mit dem Technologiespezialisten Zetes und implementierte dessen Lösung ZetesMedea Shipping Verification an fünf Standorten in ganz Frankreich.

Kamerabasierte Kontrolle ersetzt manuelle Prozesse

Herzstück der neuen Infrastruktur sind elf automatische Shipping Verification Gates, die auf der sogenannten ImageID-Technologie basieren. Jede Palette durchläuft diese Kontrollpunkte, bevor sie für die Logistikplattform freigegeben wird. Die installierten Kameras lesen dabei vollautomatisch alle aufgebrachten Barcodes und überprüfen gleichzeitig die Anzahl der Kartons, Chargennummern, Mindesthaltbarkeitsdaten sowie Artikelnum-

mern. Nach erfolgreicher Validierung wird automatisch ein Palettenetikett generiert, und sämtliche Informationen – inklusive Bilddaten – werden direkt an die bestehenden ERP-Systeme übermittelt.

Ergänzt wird das System durch ein KI-Modul, das eigens mit vor Ort aufgenommenen Bildern trainiert wurde. Es erkennt zuverlässig nicht gekennzeichnete Kartons, fehlende Pakete oder sonstige Unregelmäßigkeiten – in Echtzeit und ohne manuellen Eingriff. Die Inhouse-Teams von Kerméné können die Wartung des Systems eigenständig durchführen, was die Lösung besonders gut in die Unternehmenskultur integriert.

Messbare Effizienzgewinne in kurzer Zeit

Die Auswirkungen auf den Betrieb sind deutlich spürbar. Wo das manuelle Scannen zuvor bis zu 144 Einzelscans pro Palette erforderte und mehr als eine Minute in Anspruch

nahm, erledigt das neue System denselben Vorgang in rund fünf Sekunden. Die Rückverfolgbarkeit liegt seither bei 100 Prozent: Jeder Karton ist seiner Palette zugeordnet, Versandfehler oder sogenannte Phantomkartons gehören der Vergangenheit an.

Die gestiegene Prozessgeschwindigkeit schlägt sich auch personell nieder. Kapazitäten im Umfang von

fünf Vollzeitstellen konnten eingespart und die betreffenden Mitarbeitenden für Tätigkeiten mit höherer Wertschöpfung eingesetzt werden. Gleichzeitig bietet das System verlässliche Garantien für die Qualitätskontrolle hochsensibler Ultrafrischprodukte – ein entscheidender Faktor für die Erfüllung der Anforderungen von E.Leclerc.

Quelle: Zetes



Kerméné setzt auf automatisierte Versandprüfung.

Bild: Zetes

Studie des Fraunhofer IML

Potenzial humanoider Roboter in der Logistik

Markt ist stark von außereuropäischen Anbietern geprägt / Rund drei Viertel der Befragten erwarten produktiven Einsatz innerhalb der nächsten zehn Jahre / Roboter sollen Menschen ergänzen

Dortmund, 25.05.2026. Fachkräftemangel, geopolitische Unsicherheiten und globale Lieferketten zwingen Unternehmen, effizienter, resilienter und flexibler zu werden. Wo klassische Automatisierung an ihre Grenzen stößt, gelten humanoide Roboter als vielversprechende Technologie. Forschende des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML haben nun ihr Potenzial für die Logistikbranche untersucht.

Die Anforderungen an Logistiksysteme sind heute so vielfältig, dass weder der Mensch noch klassische Automatisierungslösungen allein alle Herausforderungen bewältigen können. Um die Lücke zu schließen, gelten humanoide Roboter als flexible, generalistische Automatisierungseinheiten, die sich nahtlos in bestehen-

de Prozesse integrieren. Doch wie sind der aktuelle Stand und die Perspektive dieser Technologie in der Logistikbranche? Das hat jetzt eine Studie des Fraunhofer IML untersucht. Mit ihrem branchenspezifischen Fokus und der Verbindung von Marktanalyse, Expertenperspektiven und strategischen Emp-

fehlungen erweitert sie bisherige Erkenntnisse in diesem Feld.

Humanoide Robotik steht noch am Anfang

Die Marktanalyse identifizierte rund 80 unterschiedliche Systeme, die sich in Mobilität, Sensorik und Software unterscheiden und macht einen stark fragmentierten, überwiegend von außereuropäischen Anbietern geprägten Markt deutlich. Insgesamt stehe die humanoide Robotik noch am Anfang ihrer Entwicklung, biete jedoch langfristig ein erhebliches Transformations-

potenzial für die Logistik, so die Studienautoren. keiten ist ein Ziel, das wir im Rahmen der Hightech-Agenda des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt umsetzen möchten", erklärt Prof. Alice Kirchheim, Institutsleiterin am Fraunhofer IML.

Realistischer Blick auf die Technologie

Die Studie zeigt, dass die Logistikbranche humanoide Roboter mit großem Interesse sieht, aber auch mit einer realistischen Einschätzung des aktuellen Entwicklungsstands. Rund drei Viertel der befragten Unternehmen erwarten einen produktiven Einsatz innerhalb der nächsten zehn Jahre. Aus Sicht der Unternehmen sollen humanoide Roboter nicht den Menschen ersetzen, sondern als flexible, generalistische Automatisierungseinheiten für bestehende Arbeitsumgebungen dienen.

"Die Zeit zu handeln ist jetzt: Betreiber, Integratoren und Hersteller intelligenter Automatisierungslösungen in der Logistik sind gefragt, Testfelder aufzubauen und offene Standards und Partnerschaften voran-

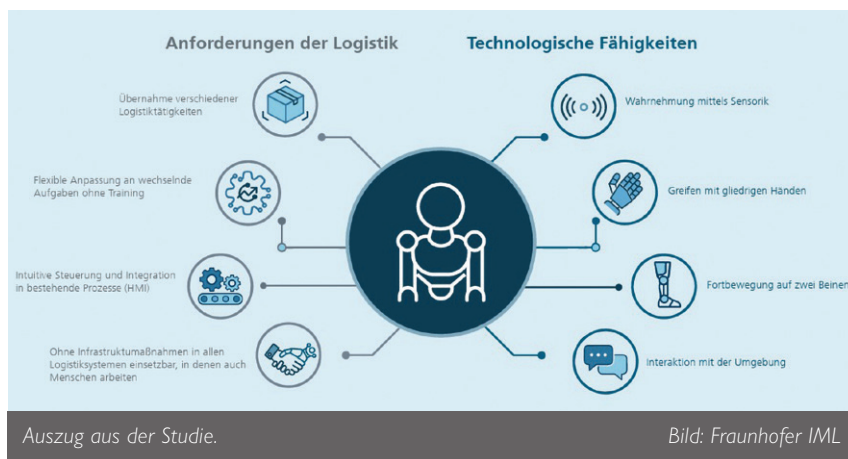
zutreiben. Gleichzeitig muss Europa stärker in die Entwicklung autonomer Systeme investieren, um seine Technologiesouveränität sicherzustellen", betont Kirchheim.

Vor dem Hintergrund eines derzeit stark von außereuropäischen Anbietern geprägten Markts empfehlen die Forschenden zudem, Sicherheitsstandards für den Mensch-Roboter-Mischbetrieb zu entwickeln und die Digitalisierung logistischer Prozesse konsequent auszubauen.

Quelle: Fraunhofer IML



Cover der Studie. Bild: Fraunhofer IML



KI-gestützte Software optimiert Verpackungsprozesse

Kartonsetoptimierung mit „CASTN“

CASTN findet optimales Standardkartonset, reduziert Überverpackung, Materialeinsatz und Versandkosten / Software hilft bei EU-Verpackungsverordnung PPWR

Dortmund, 03.07.2026. Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und die IGEPA group, eine Fachgroßhandelsgruppe für Papier, Verpackung und Werbetechnik, starten eine strategische Partnerschaft, um die Prozesse im Versandhandel zu verbessern. Im Mittelpunkt steht die KI-gestützte Software CASTN (Carton Set Optimization), die die IGEPA group als erster Drittanbieter ihren Kundinnen und Kunden in Deutschland und Europa als Service anbietet.

Der Versandhandel steht vor wachsenden Herausforderungen: Überdimensionierte Kartons, unnötiges Füllmaterial und steigende Versandkosten belasten Umwelt und Budgets gleichermaßen. Gleichzeitig macht die neue EU-Verpackungsverordnung (PPWR) ab 2030 eine maximale Leerraumquote von 50 Prozent im Karton zur Pflicht. CASTN liefert die Antwort: Die Software hilft Unternehmen, ein geeignetes Standardkartonset zu finden, um mit möglichst wenigen verschiedenen Kartongrößen eine maximale Volumenauslastung zu erreichen. So werden Überverpackung, Materialeinsatz und Kosten spürbar reduziert – und Unternehmen erhalten eine transpa-

rente Basis für die Einhaltung regulatorischer Vorgaben.

"Mit CASTN stellen wir unseren Kunden erstmals eine intelligente Lösung zur Verfügung, mit der sie ihre Verpackungsstrategie gezielt auf Effizienz und Nachhaltigkeit ausrichten können", so Bernd Loschelder, Geschäftsbereichsleiter PACKAGING bei der IGEPA group. "Unser Ziel ist es, unseren Kunden eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Auswahl von Verpackungen zu bieten und sie bei der Anpassung an neue regulatorische Anforderungen zu unterstützen. [...]"

Schluss mit absurd großen Leerräumen

Das Fraunhofer IML hat CASTN über vier Jahre hinweg entwickelt – mit dem Ziel, den Einsatz überdimensionierter Kartons zu beenden, den Wandel hin zu nachhaltigen Versandprozessen aktiv zu gestalten und einen Beitrag zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Emissionen zu leisten.

Aktiver Einsatz bei der IGEPA group

Die IGEPA group übernimmt eine Pionierrolle, indem sie die Software als Service in ihr Leistungsportfolio integriert und ihre Kundinnen und Kunden vom ersten Analysegespräch bis zur Lieferung passgenauer Verpackungen begleitet. Die Kooperation markiert einen Paradigmenwechsel: Statt willkürlich Kartons einzukaufen, analysieren die IGEPA group und Fraunhofer IML gemeinsam für ihre Kundinnen und Kunden, welche Verpackungen wirklich gebraucht werden – und schaffen so Transparenz

und Planbarkeit im Versandprozess.

Nach dem Produkt-Launch im Februar 2026 ist CASTN dabei, sich im Markt zu etablieren, und stößt auf Interesse in der Logistik- und Handelsbranche. Die Software überzeugt Logistikdienstleister, eCommerce sowie Anbieter von Förder-/Lagertechnik und Verpackungsmaschinen gleichermaßen. Durch die frühzeitige Analyse des tatsächlichen Bedarfs an Kartongrößen können Unternehmen ihre Förderanlagen und Verpackungsmaschinen gezielt auf das optimale Standardkartonset ausrichten und Investitionen effizient planen. Das ermöglicht direkte



CASTN soll den Einsatz überdimensionierter Kartons verringern, den Wandel hin zu nachhaltigen Versandprozessen aktiv gestalten und einen Beitrag zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Emissionen leisten. Bild: Fraunhofer IML/Sebastian Beierle

Kosteneinsparungen, eine verbesserte Nachhaltigkeitsbilanz und schafft eine solide Grundlage für die Einhaltung zukünftiger regulatorischer Anforderungen.

Quelle: Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML



Wenn Flottendaten zum strategischen Vorteil werden.

Mit wachsender Flottengröße steigen die Anforderungen an Transparenz, Steuerung und effiziente Entscheidungen.

Webfleet zeigt auf der IAA TRANSPORTATION 2026, wie sich daraus messbare Vorteile entwickeln lassen.

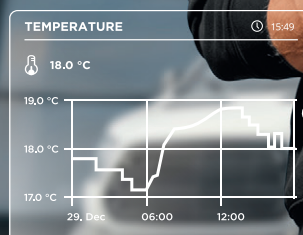
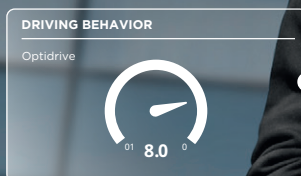
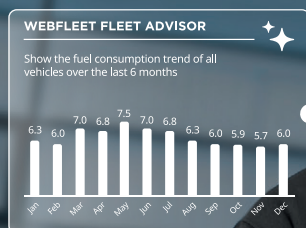
Möchten Sie diese Themen für Ihre Flotte vertiefen?

Fachlicher Austausch im persönlichen Gespräch - fokussiert auf Ihre spezifischen Fragestellungen.

» IAA TRANSPORTATION

Messe Hannover | 15. - 20. September 2026

○ Halle 12 | Stand B63 ○ Halle 25 | Stand B62



» IAA
TRANSPORTATION

**See more.
Know more.
Do more.**

Advanced fleet management
the easy way.

**Jetzt QR
Code scannen
und Termin
abstimmen.**

Wir freuen uns auf
Ihren Besuch!



Kontaktieren Sie uns:
webfleet.com | 069 6630 8024

Let's drive business. Further.



BRIDGESTONE
Solutions for your journey