

Hilfe für alle Mitarbeiter

Telematik | Dass Telematikdaten nur was für Nutzfahrzeugflotten bringen, ist ein altes Vorurteil. Warum das keineswegs stimmt, erklärt Wolfgang Schmid bei einem Gespräch in der deutschen Webfleet-Zentrale in Leipzig.



Fotos: Webfleet

Am Anfang stand die Frage: Wo ist meine Flotte? Heute hilft Telematik bei sehr vielen anderen Arbeitsabläufen weiter.

Je größer die Fahrzeuge, desto wichtiger ist Telematik. Das galt und gilt immer noch für jene, die das Fahrzeug als Werkzeug einsetzen, um Transportaufgaben zu erledigen. Für klassische Dienstwagennutzer ist die mitfahrende Technik eher eine als übergriffig eingeschätzte Last, die vielleicht hilft, die Versicherungskosten zu senken, aber sonst keine Vorteile bringt – so weit so manches Vorurteil.

Da die Telematik sich wandelt, sich weiterentwickelt und mittlerweile Teil der Digitalisierung von Prozessen in der Arbeits- und Privatwelt geworden ist, passt diese Erkenntnis nur noch zum Teil. Denn wer, wie Webfleet es macht, Daten erhebt, kann damit auch die Arbeitsabläufe digitaler gestalten und den Mitarbeiter aktiv entlasten. Das ist der Ansatz, den wir mit Wolfgang Schmid, dem Head of Central Region bei Webfleet, besprechen wollen. Aber blicken wir zunächst kurz auf die vergangenen 25 Jahre seit der Firmengründung zurück.

Was für Kontinuität steht, ist der Standort in Leipzig. 1994 gründeten Thomas Schmidt und Thomas Becher die Datafactory AG in der Bachstadt. Damit kam einer der ersten Software-as-a-Service-anbieter für das Flottenmanagement auf den Markt. „Damals war Telematik oder GPS-Ortung noch der leuchtende Punkt auf einer Karte“, erinnert sich der gebürtige Allgäuer Schmid beim Treffen in Leipzig.

Aus der Fahrzeugortung und der Disposition der Touren ist heute ein viel breiteres Dienstleistungsspektrum geworden, aus dem sich nahezu jede Flotte bedienen kann. Das liegt zum einen daran, dass Hard- und Software längst für die Transport-Logistiker nicht mehr so teuer sind wie am Anfang. Gleichzeitig könnte man heutzutage laut Schmid den Begriff „Telematik“ durch „IoT“, also das „Internet der Dinge“, ersetzen, was Ausdruck der wachsenden Vielfalt der neuen Anwendungsfälle und damit der neuen Zielgruppen ist. „Statt reine Fuhrparklösungen bieten wir ein breites Spektrum auch für Firmen, die sich in erster Linie gar nicht als Flottenbetreiber sehen. Das können beispielsweise Handwerker oder auch Pflegedienste sein, bei denen es keinen expliziten Fuhrparkleiter gibt.“ Denn Telematik hieß und heißt immer noch: Digitalisierung von Betriebsprozessen. Und das ist ein Schlagwort in jedem Unternehmen in Deutschland.

Bridgestone steigt ein

Für Webfleet ist die Digitalisierung Teil der DNA. 2005 übernahmen die Niederländer von TomTom die Datafactory, weshalb es heute neben den Standorten in Leipzig, Barcelona und Warschau in Amsterdam die Firmenzentrale gibt.

Das Gros der Entwickler sitzt hier in der Bachstadt, wo gut 120 Mitarbeiter zu Hause sind, und sie sind zum Teil bereits

Kurzfassung

Der Telematikanbieter Webfleet sieht heute viele Prozesse, die mit Telematikdaten beschleunigt werden können. Neben vielen administrativen Aufgaben in Fuhrparks gehört dazu auch der Bereich Service.

Ein Vierteljahrhundert

Webfleet stand immer schon für Telematik, auch wenn sich die Anwendungsfälle und damit auch die Einsatzgebiete der datenbasierten Services im Laufe der Jahre im Vergleich zu den Anfängen deutlich erweitert haben.

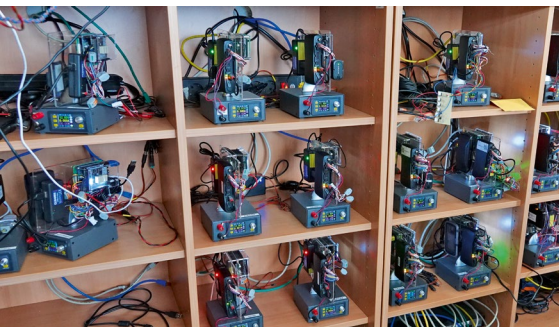


Foto: Rocco Swantusch

Die Hardware wird an neue Software gewöhnt. Getestet wird im Dauerloop.

seit dem Anfang an dabei. So wie Tomasz Grubba, der uns durch die Räume des Klinkerbaus, der früher zum Reclam-Verlag gehörte, führt.

Irgendwo dazwischen – also zwischen den Daten und der präzisen Positionsbestimmung (von Transporten) – lagen auch die Anfänge der Telematik in den späten 1990er- und den frühen 2000er-Jahren.

Mit der Übernahme durch TomTom wurde die Datafactory fortan deren B2B-Zweig, was beiden viele Vorteile brachte. Denn so wurde die Software auch für Nicht-Spediteure interessant, wie Schmid erinnert. 2019 wird Webfleet schließlich Teil von Bridgestone und ist dies noch heute. Dabei gewinnt die Marke Webfleet optisch gerade erst ihre Eigenständigkeit. „Bridgestone möchte mit Webfleet die „Digitalisierung der Mobilität vorantreiben“, wie Schmid erklärt. Und diese ist aus unterschiedlichen Gründen dringend nötig in deutschen Fuhrparks.

Großkonzerne etwa spüren den Druck zur Dekarbonisierung der Flotte aufgrund der CSRD-Vorgaben (Corporate Sustainability Reporting Directive), die vorschreiben, dass der CO₂-Fußabdruck ganzheitlich erfasst werden muss. Wer hier keine digitalen Prozesse hat, verliert schnell den Überblick.

CSRD-Regeln betreffen jeden

Die Reporting-Last liegt vorerst bei den Konzernen, diese wiederum geben einen Teil der Aufgaben an ihre Subunternehmer weiter, sodass der Zirkelkreis der CSRD-Betroffenen weiter gezogen wird, als man zunächst nach dem Wortlaut der aktuellen Vorgaben meinen mag. Was

sich auch in den Ausschreibungen wiederfindet und damit heute schon zur Geschäftsgrundlage für alle im Transportgeschäft geworden ist.

Genese zur E-Flotte

Wer die eigenen Emissionen erfasst, versucht in der Regel auch, einen Teil der Transportaufgaben elektrisch abzuwickeln. Egal wie groß der Fuhrpark ist, die Genese hin zur teilweisen E-Flotte ist überall die gleiche.

Man benötigt zunächst die internen Daten der aktuellen Fahrzeuge und der Fahrprofile, um das Potenzial an E-Fahrten und -Fahrzeugen feststellen zu können. Nach der – in der Regel – teilweisen Umstellung auf Stromer braucht man wiederum die Fahrzeugdaten, um den Mischfuhrpark effektiv steuern zu können. Und drittens können Unternehmen mit gewissen Fahrzeugdaten künftig selbst Geld verdienen, etwa wenn es um die Gesundheit der Batterien der Stromer geht.

Alles Themenfelder, die nur mit akkuraten Daten funktionieren. Aber am Anfang steht hier immer ein Investment. „Der Einsatz von Webfleet rechnet sich für jeden Fuhrpark“, erklärt Schmid hierzu selbstbewusst. Das vertriebliche Rückgrat dazu bilden die gut 40 Vertriebspartner, die als Reseller die Endgeräte und die Dienstleistung in die Fuhrparks bringen. Die Rechnung dahinter spiegelt die Weiterentwicklung in der Geschäftswelt wider: Ging es anfangs vor allem darum, mithilfe der Software mehr Aufträge zu

erfüllen, geht es heute insbesondere um die Entlastung der Mitarbeiter von regulatorischen und administrativen Aufgaben, die die Arbeitszeit ineffektiver machen, so Schmid's Beobachtung. Der Fahrermangel verschärft diese Situation seit Längerem. Deshalb steht für den Allgäuer fest: „Firmen, die ihre Fahrer nicht digital entlasten, werden Probleme haben, künftig neue Mitarbeiter zu gewinnen.“ Es geht also nicht nur um Neuaufträge, sondern auch um die teurer werdende Arbeitszeit.

Sicherheit, Steuer, Werkstatt

Schmid spricht hier von einem Blumenstrauß an Maßnahmen, mit denen man die Fahrer und die Firmen unterstützen kann, sei es beim pünktlichen Ankommen an die Rampe oder bei der digitalen Lieferscheinverwaltung. Das spart Zeit und schafft Vertrauen auch dem Kunden gegenüber. Hier ist die Bruchkante zur alten Telematik-Welt am stärksten. Die Daten-Skepsis (gläserner Fahrer) ist dem Bewusstsein gewichen, dass man durch das Teilen seiner eigenen Daten Vorteile erlangt, die allen helfen.

Das können neben den erwähnten Dingen Services sein wie die permanente Reifendruckkontrolle (Sicherheit), das Fahrtenbuch (Versteuerung) oder der vorhersagbare Werkstattbedarf (Prozesskosten). Das entlastet alle Flotten, denn der Arbeitsalltag der Fuhrparkverantwortlichen ist meist voll mit Dingen, die wenig mit dem reinen Managen von Fahrzeugen zu tun haben. rs |



Foto: Webfleet

Wolfgang Schmid ist sicher, dass die Mitarbeiter digital entlastet werden müssen.



Foto: Rocco Swantusch

Tomasz Grubba, Engineering Manager, führt uns durch die Zentrale.