



Fotos: Teamware | Michael Blumenstein

Die Aussicht(en) bei Teamware ist/sind fantastisch. Manfred Hüttner (l.) im Gespräch mit Autoflotte im Münchner Office.

Noch immer Excel oder digital?

Wenn Fahrzeugverwaltung und Corporate Carsharing clever gemanagt werden, wird die Flotte effizient(er) genutzt. Teamware will mit Car-Express zeigen, wie das klappt.

Wer heute einen Unternehmensfuhrpark verantwortet, jongliert nicht selten mit gegensätzlichen Anforderungen. Auf der einen Seite stehen Erwartungen an Nachhaltigkeit, Kosteneffizienz und flexible Nutzung – Carsharing, Elektromobilität und multimodale Konzepte gelten daher als Leitbilder eines zukunftsfähigen Flottenbetriebs. Auf der anderen Seite zeigt sich im Alltag vieler Firmen ein anderes Bild: Die Terminierung von Dienst- oder besser Poolfahrzeugen wird noch immer mit der Excel-Liste geplant, der Fahrzeugschlüssel per Hand überreicht, die Rückgabe auf Papier dokumentiert. Digitalisierung? Oft Fehlanzeige, wie so oft in Deutschland.

Genau an diesem Punkt setzt Car-Express an, eine Software-as-a-Service-Lösung für Corporate Carsharing und Fahrzeugverwaltung. Ursprünglich von der Software-Schmiede Creamteam entwickelt, wurde das Unternehmen und dessen Know-how 2023 von Teamware übernommen und in den vergangenen Monaten unter dem Namen Car-Express grundlegend modernisiert. „Wir haben Car-Express kom-

plett neu aufgesetzt – cloudbasiert, modular, mandantenfähig und mit einer App-Anbindung“, erklärt Manfred Hüttner beim Autoflotte-Besuch im Münchner Büro mit imposanter Aussicht. Der Stammsitz von Teamware befindet sich in München, eine Außenstelle besteht in Kösching, einem Städtchen nordöstlich von Ingolstadt. In Albacete in der spanischen La Mancha gelegen, sitzen die Entwickler von Car-Express (zuvor bereits Creamteam). Von dort kommt auch die Ursprungsidee dieser digitalen Fuhrparkverwaltung. Teamware war und ist hingegen ein Software-Unternehmen, dessen IT-Lösungen primär für Automotive-Anwendungen entwickelt wurden und werden, die aber auch in der Profifußballvermarktung, beispielsweise Spielertransfers und Lizenzierungen, genutzt werden.

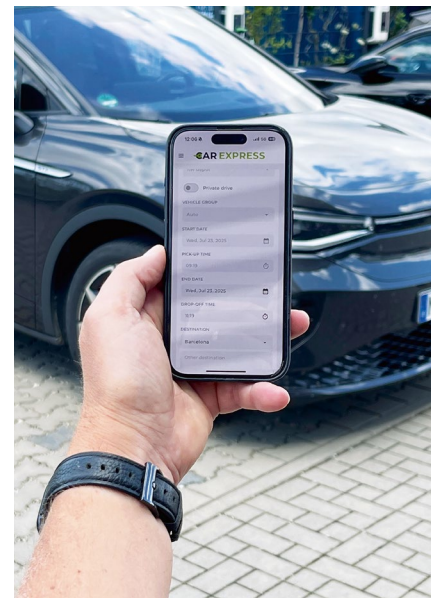
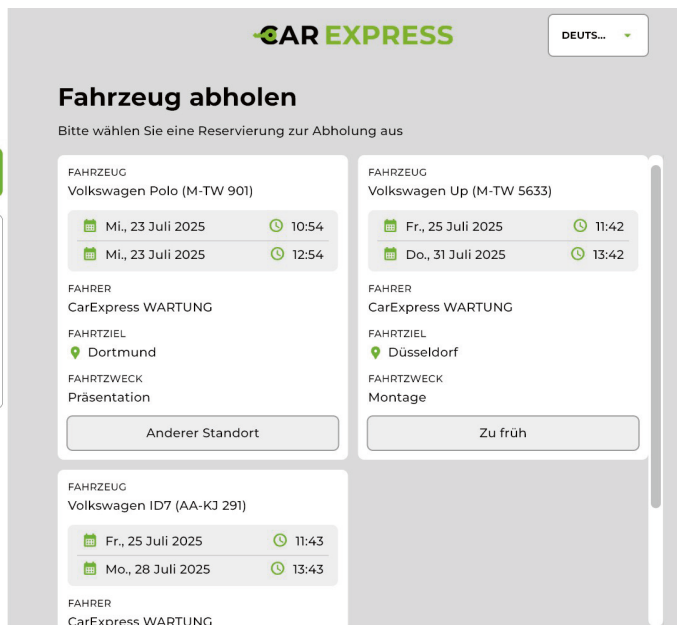
70 Mitarbeiter bei Teamware

Doch einer der beiden Geschäftsführer, Manfred Hüttner, hatte ein Leben vor Teamware und das fand primär im Volkswagen-Konzern statt. Dort war er unter anderem für die logistischen

Herausforderungen verantwortlich, die im Vorfeld, aber auch auf den Fahrzeug-Erprobungsfahrten entstanden sind. So ergibt sich eine ziemliche Spannweite an Anwendungsfällen für die IT-Kunden der Oberbayern. Die rund 70 Leute bei Teamware arbeiten nicht nur an der passenden und sicheren Software für die Fuhrparkverwaltung, sondern bieten unter anderem auch die technische Basis für millionenschwere Spielertransfers in den deutschen Fußballligen an. Man könnte meinen, Hüttner hat sich seinen Traum aus Software, Fußball und Automobil geschaffen.

Dass dieser jedoch nicht so profan ist und sich im Alltag weniger um „Luis Díaz“ und „Porsche“ als vielmehr um Bits, Bytes und eben den Ersatz für Excel dreht, dürfte all jenen klar sein, die sich – zumindest beim Thema Fuhrpark – tagtäglich damit beschäftigen.

Hüttner verspricht, mit der Car-Express-Software einen Gegenentwurf zu den klassischen Fuhrparkverwaltungsschwerewichten im Flottenmarkt anbieten zu können: kein monolithisches System mit monatelanger Einführungszeit, sondern ein leicht



Auf Wunsch gibt es bei Car-Express auch Bedienterminals, ähnlich aufgebaut, ...

... wie die App, die eine schlüssellose Fahrzeugübernahme möglich machen.

skalierbares, praxisnahes Werkzeug, das sich ohne komplexe und oft langwierige IT-Projekte integrieren lässt – samt App, Schlüsselschrank (sofern die Fahrzeugübergabe nicht voll digital gelöst werden soll) und anschließender CO₂-Auswertung, um der EU-Gesetzgebung Rechnung zu tragen – so die Idee.

Spannend wird es bei der Anbindung nach außen: Car-Express ermöglicht beispielsweise den Zugriff auf externe Sharing-Anbieter wie Stadtmobil oder sogar auf private Fahrzeuge von Mitarbeitern – inklusive automatischer Abrechnung und Dokumentation. Damit wird der Übergang von klassischem Fuhrpark zu flexibler Mobilität greifbarer.

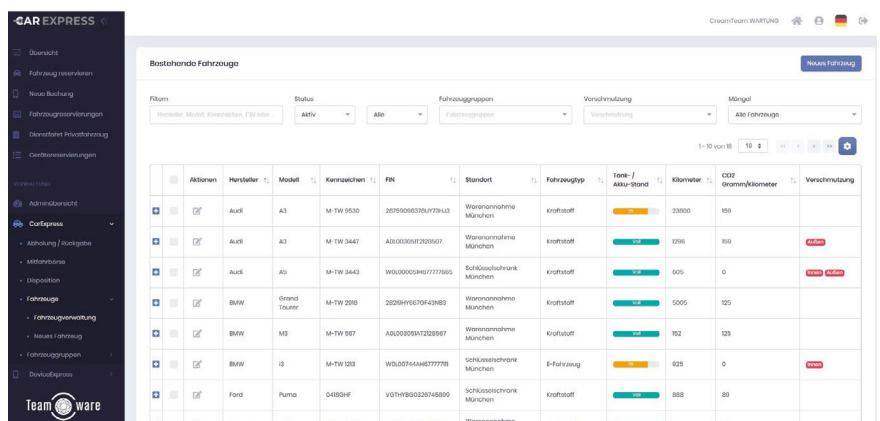
Ein weiteres praxisnahes Feature: Die integrierte Mitfahrbörse, wie es einige Großunternehmen längst machen. Car-Express erkennt parallele Fahrten mit gleichem Ziel und schlägt aktiv Mitfahrgelegenheiten vor – datenschutzkonform und einfach buchbar. Besonders in Behörden oder in Unternehmen mit engem Fuhrparkbudget wird so die Auslastung erhöht und der Organisationsaufwand reduziert.

Kommunale Kunden

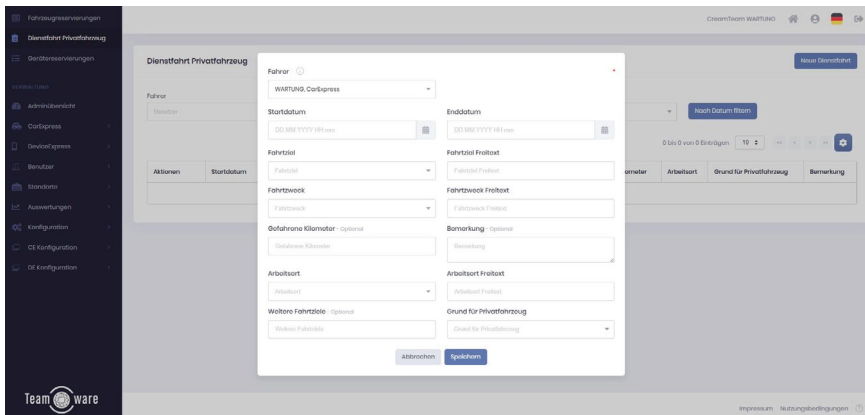
Der Kundenfokus von Car-Express liegt derzeit auf kommunalen Verwaltungen und Organisationen mit mittelgroßen Fuhrparks. Und bei dieser Klientel ist Flexibilität oft gefragt – oder besser: notwendig. Das bedeutet, dass die konkreten Anforderungen von (zukünftigen) Kunden in die Entwicklung des Tools einfließen und je nach Bedarf genutzt werden können – oder eben nicht. Landratsämter

aus Böblingen und dem Ortenaukreis (beides Baden-Württemberg) sowie rund 15 weitere sind bereits Car-Express-User, Autohandelsgruppen, Energieversorger und öffentliche Einrichtungen ebenso. Und mittlerweile mit Bosch auch Großkunden. In Summe werden derzeit mehr als 20.000 Fahrzeuge mit der Car-Express-Plattform verwaltet.

All das liest sich vielversprechend – doch die Bewährungsprobe folgt bei der operativen Umsetzung im indivi-



Es gibt auch eine übersichtliche und individualisierbare Desktop-Anwendung.



Je nach Kundenwunsch wird die Software an die Bedürfnisse angepasst.

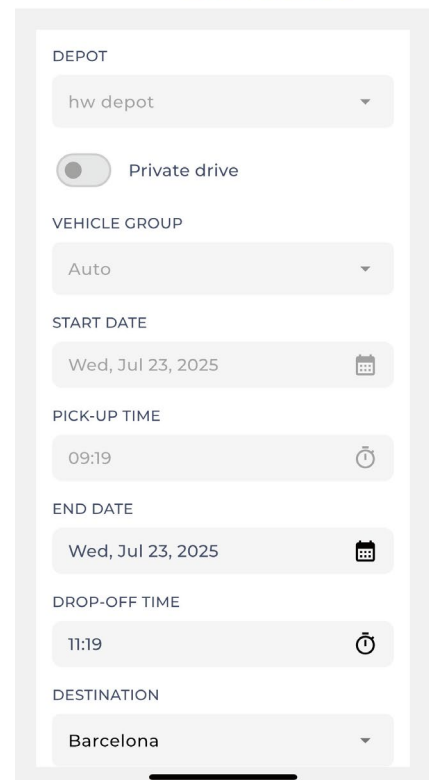
duellen Unternehmen: Lässt sich ein modulares System wirklich reibungslos in bestehende Strukturen integrieren? Und reicht der Funktionsumfang aus, um nicht nur Fahrzeuge, sondern komplette Mobilitätsprozesse abzubilden? Manfred Hüttner sieht Car-Express nicht nur als Verwaltungstool, sondern als strategisches Steuerungssystem: „Car-Express, ursprünglich als internes Werkzeug konzipiert, trägt heute den Anspruch, zentrale Mobilitätsprozesse vollständig abzubilden – und das auf einem technologischen Fundament, das sowohl kommunale als auch industrielle Anforderungen berücksichtigt. Funktionen wie die automatische Fahrzeugzuteilung, App-basierte Führerscheinkontrolle, Schlüsselausgabe per RFID-Schrank oder die Anbindung externer Carsharing-Flotten zeigen, dass wir betriebliche Mobilität leben und daher auch verstehen.“

Im Zentrum steht dabei ein flexibles Buchungs- und Dispositionssystem, das sowohl spontane Einzelbuchungen als auch komplexe Rollenzuweisungen und mehrstufige Freigabeprozesse abdeckt. Fahrzeuge lassen sich automatisiert zuteilen – etwa basierend auf Leasinglaufzeit, Restkilometern, Kilometerstand oder CO₂-Klassifizierung. Auf Wunsch können Elektroautos bevorzugt vergeben oder Poolfahrzeuge zur maximalen Auslastung vorgeschlagen werden. So wird nicht nur effizient, sondern

auch strategisch disponiert – automatisch. Die Buchung selbst erfolgt über ein mehrstufiges Rechte- und Rollensystem. Nutzer können für sich selbst oder (etwa in Sekretariaten oder für Außendienstteams) auch für andere buchen – je nachdem, was eingestellt wurde. Alternativ kann auch eine „intelligente“ Zuteilung über ein regelbasiertes System erfolgen, das Kriterien wie Standorte, Entfernung, Fahrzeuggruppe, Nutzergruppe oder Uhrzeit kombiniert.

Car-Express funktioniert unabhängig vom verwendeten Autohersteller oder Datenlieferanten. Die Software kann sowohl über Dongles als auch

≡ CAR EXPRESS



Über die App können die Fahrten einfach und schnell eingebucht werden.

über zur Verfügung gestellte Schnittstellen der Hersteller erfolgen. „Unser Ziel ist es, alle Flottenprozesse in einem System abbildbar zu machen“, so Hüttner. Damit würden zumindest einige der Gegensätze im Flottenmanagement verschwinden. *mb*



Im Hintergrund ein typischer Schlüsselschrank, wie Autohäuser ihn oft wählen.

V O L V O

Der Volvo XC60.

Unser elektrisches SUV mit Backup-Plan.



Der Volvo XC60 Plug-in Hybrid bietet maximalen Fahrkomfort bei optimierter Effizienz: Mit einer rein elektrischen Reichweite von bis zu 82 km¹ meistern Sie Ihren Alltag – und für alle längeren Dienstreisen können Sie sich auf den Hybridantrieb verlassen.

volvocars.de/XC60

¹ WLTP-Reichweite (kombinierte Werte)

Verbrauch: 18,1-20,9 kWh Strom/100 km plus 0,9-1,4 l/100 km | CO₂ 22-32 g/km | CO₂-Klasse B | bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 7,0-8,2 l/100 km | CO₂-Klasse F-G; (kombinierte WLTP-Werte).