

Der zweite Schritt

Nach den ersten grundsätzlichen Überlegungen, wie KI-Dashcams und strukturierte Daten im Fuhrpark helfen, Kosten zu sparen, heißt es nun, die Technik bei Nobleglass einzubauen.



Fotos: Rocco Teichmann-Swantsch

Die Transporter erhalten an einigen Standorten ihre neue KI-Technik an Bord.

Flotten zu versichern, ist teuer, denn so wie jeder Fuhrpark seine Eigenheit hat, muss auch der Versicherungspartner viele Eventualitäten abdecken. Hinzu kamen in den letzten Jahren steil steigende Werkstattkosten (Stundensätze und vor allem die Ersatzteilkosten). Es lohnt sich also, diesen für die meisten Fuhrparks wachsenden Kostenblock genauer in den Blick zu nehmen. Das macht auch Nobleglass. Der mobile Glas-Dienstleister aus Kolbermoor bei Rosenheim hatte aber noch weitere Gründe, zusammen mit seinem Schadensteuerer Auto Fleet Control (AFC) ein gemeinsames Pilotprojekt zu starten. Wir berichteten darüber in der Autoflotte 1_2/2026.

Im Dezember 2025 waren wir beim Beginn der gemeinsamen Reise in der Nobleglass-Zentrale im bayerischen Kolbermoor dabei und sprachen mit

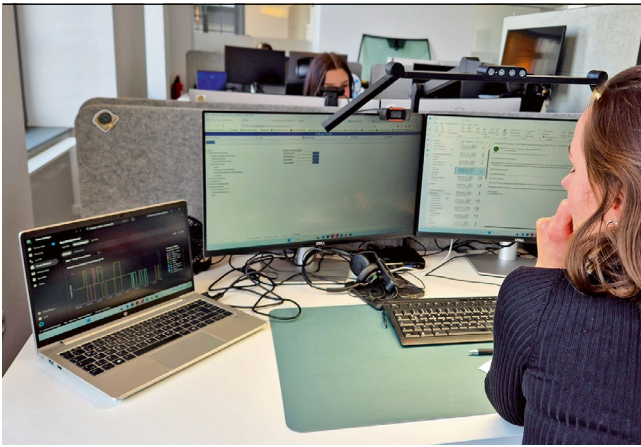
Florian Waubke (CEO Nobleglass), Daniele Baldino (CEO AFC) und dem externen Riskmanager Ralph Feldbauer, der das Projekt unterstützt, über die Ausgangslage und die Erwartungshaltung. Die Flotte von gut 130 Transportern (und Pkw) wurde zu diesem Zeitpunkt im Zuge einer Roadshow dezentral an fünf Standorten umgerüstet. Neben der Technik stand hier das Gespräch mit den Mitarbeitern im Vordergrund. Denn ohne die aktive Mitarbeit der Fahrer kann die neue Technik noch so gut sein. Es wird dennoch nicht gelingen. Also verbaute man an diesem Nachmittag nicht nur Dutzende KI-fähige Dashcams, sondern lud auch zum Dialog mit allen Fahrern. Wir sprachen mit den drei Projektverantwortlichen über die Hintergründe und die Erwartungen für die kommenden Monate.

Herr Waubke, welche Erfahrungen oder Ereignisse haben Sie dazu veranlasst, das Thema Fahrersicherheit und Prävention bei Nobleglass neu zu denken?

Florian Waubke: Der ausschlaggebende Punkt war, dass wir in den letzten Jahren gesehen haben, wie sehr sich der Straßenverkehr verändert hat und wie stark er unsere Monteure belastet. Sie sind jeden Tag mehrere Stunden unterwegs, oft im dichten Stadtverkehr oder auf langen Strecken zwischen unseren Standorten. Dabei erleben sie Situationen, die man als Privatfahrer kaum nachvollziehen kann. Für uns als Arbeitgeber war klar, dass wir mehr tun müssen, um sie zu schützen und Risiken aktiv zu reduzieren.

Es gab früher zwei schwere Unfälle in der Flotte. Wie haben diese ihre Präventionsarbeit verändert?

F. Waubke: Diese beiden Unfälle waren ein Einschnitt. Zum Glück ist niemandem etwas dauerhaft passiert, aber sie haben uns deutlich gemacht, wie schnell aus einer Unachtsamkeit eine lebensgefährliche Situation entstehen kann. Wir hatten die Gespräche in den Geschäftsführungsrunden mit dem Risikomanagement und der Versicherung und mussten uns fragen, ob wir als Unternehmen genug tun, um solche Situationen zu verhindern. Die Antwort war: Wir können mehr tun. Das hat uns motiviert, nach einem System zu suchen, das Warnungen in Echtzeit gibt, Ablenkungen erkennt und auf Gefahren hinweist, bevor es zu spät ist. Die Nauto-Technik erfüllt genau diese Anforderungen. Ein Assistenzsystem, das frühzeitig warnt oder auf kritische Situationen aufmerksam macht, ist in diesem Umfeld ein echter Sicherheitsgewinn.



In Kolbermoor gehen alle Aufträge für Nobleglass ein.



Schnelle Infos gibt es per QR-Code auf dem Dashboard.

AFC und Nobleglass haben sich für das System von Nauto entschieden. Was entscheidet das System von einer klassischen Telematiklösung?

Daniele Baldino: Der ausschlaggebende Punkt war, dass Nauto nicht in erster Linie ein Kontrollinstrument ist, sondern ein präventives Sicherheits- und Assistenzsystem. Telematik liefert Daten rückwirkend, aber sie verhindert keine Gefahrensituationen. Wir wollten etwas, das unmittelbar eingreift und unseren Fahrern hilft, im richtigen Moment besser zu reagieren. Die Kombination aus Innen- und Außenkamera, die KI-basierte Erkennung von Müdigkeit, Ablenkung oder riskanten Abständen und die klaren akustischen Hinweise sind Funktionen, die echte Unfälle vermeiden können. Das hat uns überzeugt, weil es nicht um Überwachung geht, sondern um Schutz und Prävention.

Welche Vorteile bringt diese Kombination für die Unfallprävention und die Risikobewertung?

Ralph Feldbauer: Die duale Perspektive ist entscheidend. Die Frontkamera zeigt, was im Verkehr passiert, etwa Bremsmanöver anderer Fahrzeuge oder kritische Abstände. Die Innenkamera erkennt gleichzeitig den Zustand des Fahrers, zum Beispiel Ablenkung durch das Handy oder Anzeichen von Müdigkeit. Erst die Verbindung beider Informationen ermöglicht es dem System, wirklich sinnvolle Warnungen zu geben. Ein kurzer Blick aufs Telefon ist in manchen Momenten nicht kritisch, aber in einer engen Baustelle kann er lebensgefährlich sein. Die KI bewertet genau diese Kombination und warnt im rich-

tigen Moment. Das ist ein enormer technisch unterstützter Fortschritt.

Wie greift das System ein, wenn Müdigkeit, Ablenkung oder riskante Situationen erkannt werden?

F. Waubke: Der Eingriff erfolgt über klare, kurze akustische Warnhinweise und Töne, die direkt im Fahrzeug ausgegeben werden. Die Fahrer bekommen beispielsweise den Hinweis, den Blick wieder auf die Straße zu richten oder den Abstand zu vergrößern. Wenn die KI Anzeichen von Müdigkeit erkennt, wird ebenfalls unmittelbar gewarnt. Das System ist nicht darauf ausgelegt, jemanden zu bestrafen, sondern in Echtzeit zu unterstützen. Viele der ersten Anwender von Nauto haben nach kurzer Zeit berichtet, dass sie die Hinweise als hilfreich empfinden, weil sie ihnen die Möglichkeit geben, sich rechtzeitig zu korrigieren. Es ist ein Assistenzsystem, das aufmerksam macht, bevor etwas passiert.

Ein zentraler Punkt für den Erfolg wird die Akzeptanz bei den Monteuren sein. Wie haben Ihre Mitarbeiter zunächst auf die Pläne reagiert?

F. Waubke: Die Reaktionen waren gemischt, was völlig normal ist. Manche waren sofort offen, andere hatten Bedenken, ob sie überwacht werden oder ob Aufnahmen gegen sie verwendet werden könnten. Besonders ein Kollege war zu Beginn sehr skeptisch und fragte, ob wir diese Technik einsetzen, weil wir ihm misstrauen. Nach einer ausführlichen Erklärung und der Klarstellung, dass die Geschäftsführung keinen Zugriff auf die Daten hat, hat sich die Stimmung ver-

ändert. Als er verstanden hatte, dass das System ihn schützt und nicht bewertet, hat er sein Feedback komplett revidiert. Genau diese Gespräche waren wichtig für die Akzeptanz.

Welche Kommunikations- und Schulungskonzepte haben Sie entwickelt, um Sorgen vor Überwachung oder Fehlinterpretation auszuräumen?

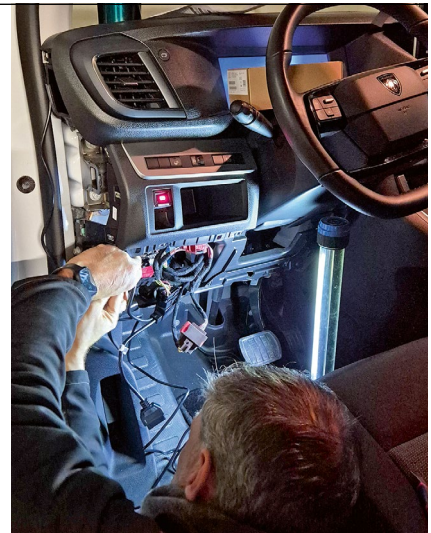
F. Waubke: Wir haben uns entschieden, jeden Standort persönlich zu besuchen und im Rahmen einer Roadshow alle Teams abzuholen. Dort erklären wir die Funktionsweise, zeigen Beispiele, beantworten Fragen und gehen offen auf Sorgen ein. Parallel dazu haben wir einen eigenen Teams-Channel eingerichtet, über den alle Informationen, FAQs und Updates bereitgestellt werden. Transparenz ist der Schlüssel. Wir erklären klar, wer welche Daten sieht, warum die Kameras nicht live übertragen und warum wir als Geschäftsführung keinerlei Einsicht haben. Diese offene Kommunikation hat viel Vertrauen geschaffen und die Akzeptanz spürbar erhöht.

Sie haben beschrieben, dass die Geschäftsführung keinen Zugriff auf die Daten hat. Warum ist diese Rollen- und Zugriffstrennung für Sie so wichtig?

F. Waubke: Wir wollten von Anfang an klarstellen, dass das System nicht zur Leistungsbewertung oder Überwachung genutzt wird. Die Daten dienen ausschließlich dem Risikomanagement und der Prävention. Wenn Fahrer das Gefühl hätten, dass jeder Blick vom Steuer weg sofort bei der



Florian Waubke (M.) mit Daniele Baldino (r.) und Ralph Feldbauer.



Neue Verkabelung für die Dashcam.

Geschäftsführung landet, wäre das ganze Projekt zum Scheitern verurteilt. Deshalb liegt die Auswertung ausschließlich beim Risikomanagement und bei unserem Versicherungspartner und selbst dort nur auf aggregierter Ebene. Mir persönlich geht es nicht darum, einzelne Mitarbeiter zu kontrollieren, sondern Muster zu erkennen und daraus Maßnahmen abzuleiten. Diese Trennung schafft Vertrauen, und ohne dieses Vertrauen wäre ein solches System nicht einföhrbar. Die Kommunikation und Abwicklung erfolgt komplett über unseren Schadenmanager AFC.

Welche Datenschutzmaßnahmen mussten erfüllt sein, bevor Sie das Projekt freigeben konnten?

D. Baldino: Wir haben das System von unserer Datenschutzabteilung und externen Spezialisten umfassend prüfen lassen. Es musste sichergestellt sein, dass keine permanenten Videoaufzeichnungen gespeichert werden, dass das Gesicht standardmäßig pixeliert wird und dass nur kurze Ereignisse gesichert werden, wenn die KI wirklich etwas Relevantes erkennt. Wichtig war, dass es keine Live-Übertragung gibt und keine Person jederzeit auf die Kamera zugreifen kann. Zudem haben wir genau definiert, welche Daten für welchen Zweck verwendet werden und wie lange und wo sie gespeichert bleiben. Erst als alle Anforderungen erfüllt waren und wir sicher waren, dass der Schutz der Fahrer oberste Priorität hat, haben wir das Projekt freigeben.

Welche Erkenntnisse aus Ihrem Schadenmanagement und Risikomanagement fließen in das eigene Versicherungskonzept ein?

F. Waubke: Wir haben mit allen Beteiligten im letzten Jahr intensive Gespräche geführt und gemeinsam analysiert, dass wir die Risiken besser steuern können. Die Unfälle haben uns deutlich gezeigt, dass wir stärker in Prävention investieren müssen. Mit dem Nauto-System können wir nun objektive Daten liefern, die helfen, Risikosituationen besser zu verstehen und langfristig die Schadenquote zu senken. Unser Versicherer begrüßt diesen Schritt ausdrücklich, weil er erkennt, dass wir unsere Verantwortung ernst nehmen und aktiv daran arbeiten, die Sicherheit unserer Flotte zu erhöhen. Es ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, die auf Transparenz und gemeinsamen Zielen basiert.

Inwiefern erwarten Sie künftig durch das neue System und den weiteren Prozess des Pilotprojekts eine Senkung der eigenen Schadenquote und eine Verbesserung der Flottenstabilität?

F. Waubke: Wir gehen davon aus, dass sich das System spürbar auf die Schadenquote auswirken wird, weil viele Unfälle oder kritische Situationen durch kleine Unaufmerksamkeiten entstehen. Wenn ein Hinweis zur rechten Zeit kommt, kann das den Unterschied zwischen einem normalen Arbeitstag und einem Schadenfall ausmachen.

R. Feldbauer: Entscheidend ist auch, dass wir Muster erkennen und daraus Maßnahmen entwickeln können, etwa zusätzliche Schulungen oder Anpassungen im Einsatzablauf. Über die Zeit wird das zu einer stabileren Flotte führen, zu weniger Ausfallzeiten und zu einer höheren Sicherheit für die Monteure bei Nobleglass.

Das System ist nun verbaut und wird in den kommenden Monaten aktiv sein? Welche Erwartungen knüpfen Sie an das Projekt?

F. Waubke: Erfolg bedeutet für uns in diesem Zusammenhang, dass wir weniger kritische Situationen, weniger Schäden und gleichzeitig mehr Sicherheit empfinden in der Belegschaft in den nächsten Monaten feststellen würden. Wenn Monteure sagen, dass sie sich sicherer fühlen und die Hinweise des Systems als Unterstützung wahrnehmen, wäre das ein starkes Zeichen.

D. Baldino: Neben diesem wichtigen Punkt der Arbeitssicherheit werden wir als Schadensteuerer die Veränderungen der Schadenquote und der Ausfallzeiten genau beobachten. Wenn wir dort eine positive Entwicklung sehen, wissen wir, dass das System wirkt. Am Ende geht es nicht um Zahlen allein, sondern um das gute Gefühl, dass wir unseren Kunden und deren Mitarbeitern ein Werkzeug an die Hand geben, das ihre tägliche Arbeit sicherer macht.

Herzlichen Dank, Ihnen dreien, für das Gespräch.

15