

Digitacho statt Tachoscheibe



Nutzen Lkw mit Digitalem Tachografen: Hans Risch (l.) und Michael Henschel, beide Geschäftsführer bei Kombi Fracht in Groß Ippener. Foto:THK

30 Lkw fahren bei der Kombi Fracht GmbH in Groß Ippener bereits mit dem Digitalen Tachografen. Die Erfahrung der beiden Firmenchefs mit dem neuen Kontrollgerät sind gemischt.

■ **Groß Ippener.** Startschwierigkeiten, aber keine schwer wiegenden Probleme hatten die Kombi Fracht-Geschäftsführer Hans Risch und Michael Henschel beim Wechsel von der Tachoscheibe, die in Deutschland seit rund 30 Jahren verwendet wird, zum Digitalen Tachografen. In neuen Lkw ist das elektronische Kontrollgerät seit Mai 2006 Pflicht. Bedauerlich sei, meinen die Expeditions-Chefs, dass es keine gesetzliche Stichtagsregelung gibt. Das heißt: zur Umrüstung „alter“ Fahrzeuge sind Unternehmen nicht verpflichtet.

30 der 100 Kombi Fracht-Lkw sind mit dem Digitacho ausgestattet, bis Ende des Jahres sollen es 50 sein. „In zwei Jahren sind wir damit durch“, sagt Hans Risch. Wenn er schildert, wie sein an der A1 in Groß Ippener (Landkreis Oldenburg) ansässiges Unternehmen die Umstellung bis dato bewerkstelligt hat, ist viel Bürokratie im Spiel. Die Firma Kombi Fracht, die laufend Fahrzeuge austauscht und auf Tempo bei der Einführung der neuen Technik bedacht ist, traf auf zum Teil unvorbereitete Behörden.

Die Einführung des Tachografen begann mit einer außerordentlichen Fahrerschulung durch einen Mitarbeiter der Gewerbeaufsicht, rechtzeitig, bevor im Spätsommer 2006 die ersten Geräte kamen. Außerdem waren mit Unterstützung des Fuhrparkherstellers individuelle Fahrerschulungen notwendig. Schließlich mussten sich die Fahrer eine Fahrerkarte bei ihren Einwohnermeldeämtern besorgen, dazu brauchten sie neue Führerscheine – alles in allem ein wochenlanges Prozedere.

Auf der neuen Fahrerkarte, die in den Digitacho bei jeder Fahrt einzuführen ist, sind

alle Fahrtätigkeiten gespeichert. Die Polizei lässt sich also nicht mehr die Tachoscheibe aushändigen, vielmehr heißt es bei Fahrern von Lkw, die ein Jahr und weniger alt sind: „Die Fahrerkarte, bitte!“ Bis zur Einführung des Digitachos mussten Fahrer die Tachoscheiben für die laufende Woche und den letzten Tag der Vorwoche bei sich haben. Die Änderung ist für Fahrer und Unternehmen nun gravierend: Auf der stets mitzuführenden Fahrerkarte sind die Tätigkeiten der letzten 28 Tage (!) gespeichert.

Fahrer tauschen sich aus

Als endlich alle Unterlagen beisammen waren, folgte die Praxisphase, geprägt von der Umgewöhnung und mancher Unsicherheit der Fahrer: Was ist mit Zeiten im Stau, was gilt als Bereitschaftszeit, was ist zu tun, wenn das Gerät eine Zigarettenlänge vor dem Ziel piept und die Weiterfahrt eigentlich untersagt ist? Henschel: „Das machte den Fahrern Angst. Schließlich werden die aufgezeichneten Daten vier Wochen lang gespeichert.“ Bei Kombi Fracht, wo insgesamt 150 Fahrer tätig sind, organisiert man deshalb einen Erfahrungsaustausch, um den Fahrern die Unsicherheiten zu nehmen. Die Ermessensspielräume sind eng geworden, das hat auch Auswirkungen auf die Arbeit der Disponenten. Da Kombi Fracht viel im Liniendienst unterwegs ist, sei dieses Problem lösbar. Einem Fahrer, der trotz Nachschulungen mit dem neuen Gerät nicht zurechtkam, wurde von Touren im Fernverkehr „befreit“.

Die Anforderungen seien enorm gestiegen, meint Risch. Aufs Image der Fahrer

eingehend meint er: „Vom einstigen Kapitän der Landstrasse ist nicht viel geblieben, ganz im Gegensatz zum Flugpiloten.“

Fahrer werden mit dem neuen Gerät gläsern. Was sie tun, speichert ein Chip, den die Kontrolleure von der Polizei oder vom Bundesamt für Güterverkehr nur auszulesen brauchen, um minutiös festzustellen, ob sich ein Fahrer an die teils komplizierten und zum 11. April wieder verschärften Lenk- und Ruhezeitregeln gehalten hat.

Doch Henschel betont: „Viele glauben, das Überziehen der Lenkzeiten sei nun erst verboten. Falsch. Denn Fahrer durften auch vorher nicht zwölf Stunden lang nonstop unterwegs sein.“ Die Einführung des Digitacho sei keine grundsätzliche Gesetzesverschärfung. Das werde in der Branche teils falsch gesehen. Henschel glaubt, der Tachograf werde ihr und ihrem Image langfristig nutzen. Schwarze Schafe unter den Unternehmern würden schneller entdeckt und konsequenter bestraft.

Außerdem entsteht ein „enormer Verwaltungsaufwand“. Unternehmen wie Kombi Fracht müssen die vom Tachografen aufgezeichneten Daten im PC speichern und mindestens zwei Jahre aufbewahren. Henschel geht von einer Lohnkostensteigerung zwischen sieben und elf Prozent aus. Hinzu kommt: die Gewerbeaufsicht kann die im Unternehmen gespeicherten Daten per E-Mail anfordern und, wenn nötig, innerhalb von Minuten mit einem Bußgeldbescheid antworten.

Risch: Die Halterhaftung sei immer da gewesen, jetzt aber viel genauer kontrollierbar. „Gläserner Fahrer? Ja, aber auch gläserner Transportunternehmer! Unsere kontrollierbare Verantwortung ist gewachsen!“ (Michael Bruns) ■

Gläserne Fahrer und Firmen

Seit 1. Mai 2006 gilt: Wer einen neuen Lkw in seinen Fuhrpark aufnimmt, muss ihn mit einem Digitalen Tachografen ausrüsten lassen. Der Digitacho ersetzt die Tachoscheibe und macht Fahrer und Unternehmen gläsern. Kontrolleure können Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten auf Knopfdruck nachweisen. Es gibt keine Pflicht zur Umrüstung für Fahrzeuge, die vor dem 1. Mai 2006 zugelassen wurden.