

Teure Bedienfehler

Digi-Tacho - Teil 3 Wer die Technik des Kontrollgerätes beherrscht, kann Verstöße gegen die Sozialvorschriften und daraus resultierende Bußgelder vermeiden

Fünf Jahre sind eine lange Zeit. So wurden seit dem 1. Mai 2006 – dem Stichtag der Einführung des digitalen Tachografen – bereits deutlich mehr als 1,5 Millionen der modernen Kontrollgeräte in Lkw eingebaut. Genutzt wird die Technik mittlerweile von drei Millionen Fahrern und 900.000 Transportunternehmen in der EU. Die als besonders fälschungssicher konstruierten Geräte wurden von kriminellen Banden jedoch

Anzeige



transfairlog
ERSTE FACHMESSE FÜR INTERNATIONALES
TRANSPORT- UND LOGISTIK-MANAGEMENT
12. – 14. Juni 2012
Messe Hamburg, Deutschland
www.transfairlog.com
Tel. +49 (0)89 32391-241

schon mehrfach manipuliert. Am 1. Oktober 2011 soll deshalb eine neue Generation des digitalen Tachografen für den Straßentransport eingeführt werden. In einer EU-Verordnung wurde festgelegt, dass dann nur noch die neuen Geräte in Lastern und Bussen installiert werden dürfen.

Neue Modelle ab Herbst

Für Transportunternehmer und Fahrer bedeutet diese Änderung, dass sich ab Herbst weitere Modelle der vier Hersteller Stoneridge, VDO, Actia und Efccon am Markt befinden – und sie sich darauf einstellen müssen. Schon heute sind mindestens zehn

DER AUTOR

Thomas Becker ist Geschäftsführer und Bereichsleiter Spedition bei der Dako EDV-Vertrieb und Entwicklungs-GmbH & Co. KG in Jena.



Foto: Dako

Versionen im Umlauf, die sich zum Teil erheblich in ihrer Bedienung unterscheiden. Frühere Modelle sind meist schwieriger zu handhaben, was zu Bedienfehlern und unnötigen Bußgeldern führen kann.

Unterschiedliche Handhabungen

Ein Beispiel für das unterschiedliche Handling liefert die Zeiterfassungs-Kategorie, die der Tachograf nach der Zündung des Motors automatisch annimmt: Frühere Modelle schalten nach dem Stopp zum Beispiel automatisch auf „Arbeitszeit“. Neuere Modelle nehmen hingegen „Ruhezeit“ als aktuelle Kategorie an. Darauf muss der Fahrer beim Stopp unbedingt achten. Auf ty-

pische Fehler weisen indessen alle Arbeitsschichten hin, die mit Lenkzeit beginnen. Denn streng genommen muss jede Schicht mit Arbeitszeit starten – schließlich ist die Abfahrtskontrolle zu Schichtbeginn für jeden Fahrer verpflichtend.

Im Zweifel sollte der verbaute Tachograf gegen ein neues Modell ausgetauscht werden. Dieser Vorgang ist recht problemlos. Für einen Umstieg auf moderne Geräte spricht auch der Remote-Download, den erst die im vergangenen Jahr eingebauten Tachografen beherrschen. Mit dieser Funktion erleichtern sich Fuhrparkmanager die Kontrollpflicht erheblich.

Ein weiterer Tipp zielt auf die rationelle Verarbeitung der Lenk- und Ruhezeiten: Mit guter Aus-

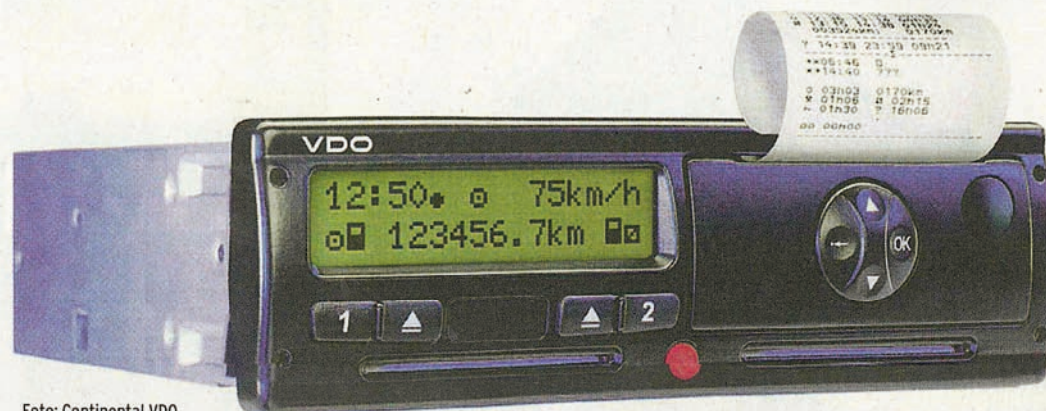


Foto: Continental VDO

Der neue „DTCO 1.4“ von Continental VDO mit integriertem Thermodrucker



Foto: Stoneridge

Der neue „SE5000 Exact“ von Stoneridge schlüsselt die Minute auf

wertungssoftware oder entsprechenden Internetportalen lassen sich die per Fernsteuerung oder herkömmlich durch örtliches Auslesen gewonnenen Daten gezielt nach Fahrern, Fahrzeugen oder Zeiträumen auswerten. Dadurch werden einzelne Fahrer mit überdurchschnittlichen Lenk- und Ruhezeitüberschreitungen schnell sichtbar. Nützlich ist, wenn die technischen Hilfsmittel das Setzen von Filtern erlauben, die nur die groben Verstöße anzeigen. Durch das Ausblenden der Lappalien können sich die Verantwortlichen auf die schweren Fälle konzentrieren – dies machen die Kontrollbehörden übrigens in ähnlicher Weise.

Immer informiert

Unternehmer, die zu jeder Zeit über die Lenk- und Ruhezeiten ihrer Fahrer informiert sind, können im Falle einer Kontrolle besser argumentieren. Noch besser ist jedoch, wenn das eigene Fahrzeug erst gar nicht angehalten wird. Um die Wahrscheinlichkeit einer Kontrolle durch Polizei und BAG zu verringern, sollte sich das Fahrzeug deshalb in einer

ansprechenden Optik präsentieren. Hierfür ist nicht allein der Fahrer verantwortlich. Ein enger Wartungs- und Pflegeplan muss durch den Fuhrparkleiter vorgeschrieben und kontrolliert werden. Denn jeder Stopp ist ärgerlich, der in erster Linie auf-

grund mangelnder Beleuchtung oder starken Rostbefalls am Auflieger fällig wird. Werden in so einem Fall dann auch noch Lenkzeitverstöße zu Tage gefördert, ist das besonders unangenehm.

(Transport, 24.06.2011, Thomas Becker)

Experten-Tipp

Technik des Tachografen

- Der technische und optische Gesamteindruck des Lkw entscheidet mit, ob ein Lkw herausgewinkt wird oder nicht.
- Die Tachografen der vier Hersteller Stoneridge, VDO, Actia und Efccon und die verschiedenen Modelle unterscheiden sich in ihrer Bedienbarkeit.
- Die im Unternehmen eingesetzten digitalen Tachografen sollten den Remote-Download unterstützen.
- Frühere Modelle der digitalen Tachografen sind meist schwieriger zu handhaben, was zu Bedienfehlern und unnötigen Bußgeldern führen kann.
- Im Zweifel den Tachografen gegen ein neues Modell austauschen.
- Darauf achten, auf welcher Position der Tachograf nach dem Start des Lkw steht.
- Eine Arbeitsschicht muss immer mit Arbeitszeit beginnen.
- Mit guter Auswertungs-Software oder Internet-Portalen werden Fahrer mit überdurchschnittlichen Lenk- und Ruhezeitenüberschreitungen schnell sichtbar.