

Schöne neue digitale Welt?

Lkw, die nach dem 01.05.2006 zugelassen wurden, haben ihn schon: den digitalen Tachographen. Er wird die gute alte Tachoscheibe ersetzen. Die Transportunternehmen scheinen wenig begeistert – und bisweilen auch schlecht aufgeklärt.



Im Bild ein digitaler Tachograph von Siemens VDO: Es wird noch einige Jahre dauern, bis der gute, alte Fahrtenschreiber nur noch im Museum zu sehen sein wird.



Auf jeden Fall hat die bevorstehende Einführung des digitalen Tachographen für Fahrzeuge mit einem höchst zulässigem Gesamtgewicht ab 3,5 t und Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen bis einschließlich April noch einmal zu einem Zulassungsboom bei den Lkw geführt. Zum Teil sollen die „nackten“ Fahrgestelle zugelassen worden sein, nur um bei der Tachoscheibe bleiben zu können.

Damit ist es jetzt aber vorbei. Und klar ist auch, dass der digitale Tachograph den Alltag des Transportgewerbes verändern wird. Vor allem für die Unternehmer, denn die Regelungen zum Auslesen, Sichern und Archivieren der Daten werden ganz sicher zu einem Mehraufwand führen.

Aber auch der Alltag der Fahrerinnen und Fahrer wird nicht mehr so sein, wie er einmal war. Dabei spielt ein zeitlicher Mehraufwand allerdings keine Rolle. Die Tücken des Objekts und die exakte Daten-

erfassung – mit ihren erweiterten Kontrollmöglichkeiten – werden, zumindest in erster Zeit, die Hauptherausforderungen sein.

So warnt das Gerät den Fahrer zum Beispiel zwei Mal vor dem Lenkzeitende: ein erstes Mal kurz vor Ablauf und ein zweites Mal, wenn die Lenkzeit tatsächlich abgelaufen ist. Werden beide Warnungen bestätigt und der Lkw ist trotzdem noch unterwegs, so handelt der Fahrer mit Vorsatz – mit entsprechenden rechtlichen Konsequenzen.

Der alte „Lappen“ tut es nicht.

Derzeit aber stellt sich vor allem die Frage, wo die unter-

schiedlichen Karten – Unternehmens-, Werkstatt-, Kontroll-, Fahrerkarten – beschafft werden können. Und diese Frage lässt sich nicht so einfach beantworten, denn wo welche Karten beantragt werden können, ist eben nicht bundeseinheitlich geregelt.

In einem Bundesland ist der TÜV / DEKRA, in einem anderen sind es die Fahrerlaubnisbehörden oder es sind gar ganz andere Ämter. Wer, wo, welche Karte bekommt, darüber kann man sich unter anderem im Internet beim KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) und beim Bundesamt für Güterverkehr (BGA) informieren. Ganz allgemein verweisen gerade die öffentlichen Stellen darauf, dass die Beschaffung der für das jeweilige Transportunternehmen notwendigen Karten nicht auf die lange Bank geschoben

werden sollte, selbst wenn der Fuhrpark nur aus Fahrzeugen mit dem herkömmlichen Tachoscheibe-System besteht. Gerne wird darauf verwiesen, dass, sollte ein weiteres mit einem digitalen Tachograph ausgerüstetes Fahrzeug angemietet werden müssen, weil zum Beispiel ein Lkw kurzfristig ausgefallen ist, dieser Miet-Lkw selbstverständlich nur von einem Fahrer mit Fahrerkarte gefahren werden kann.

Die Beantragung der Fahrerkarte fällt, so sieht es die Verordnung vor, in den Pflichtenkreis der Fahrerinnen und Fahrer. Diese können die Fahrerkarte bei den in ihrem Bundesland jeweils zuständigen Behörden und Institutionen beantragen, benötigen dafür aber einen EU-Kartenführerschein – der alte „Lappen“ tut es da nicht.