

Nachsitzen zum Nachtragen

Busfahrer müssen den Fahrtenschreiber beherrschen. Dafür haben ihre Chefs zu sorgen. OMNIBUSREVUE hat Unternehmern und Disponenten bei einer Tachografenschulung über die Schulter geschaut.



Rund um den Tachografen ranken sich seit jeher Mythen und Halbwissen. Mit der obligatorischen Einführung der Generation der „smarten“ Fahrtenschreiber in neu zugelassenen Fahrzeugen zum 15. Juni 2019 und den neuen Datenschutzbestimmungen hat sich der Kenntnisstand vieler Verkehrsunternehmer – vorsichtig gesagt – nicht verbessert. Weil Verkehrsunternehmen aber laut EU-Verordnung obliegt, dass sie ihre Fahrer in der korrekten Bedienung digitaler wie analoger Fahrtenschreiber schulen und unterweisen, hatten sich 19 Unternehmer und Disponenten für eine Schulung bei SBS Fleet Competence angemeldet. Inhaber Olaf Horwarth brachte Licht ins Dickicht der Mythen – in den Räumlichkeiten des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO), der die Seminarreihe seit 2015 unterstützt.

Ein Bereich, in dem derzeit Unsicherheit unter Fahrern wie Unternehmern vorherrscht, sind zwei von der Tachografenverordnung vorgesehene Schnittstellen. Die optionale ITS-Schnittstelle

MYTHEN UND RECHTSSICHERHEIT: DAS PASST NICHT ZUSAMMEN – WER KLARHEIT ZUM DIGITACHO HABEN WILL, BRAUCHT EINE GUTE SCHULUNG

(Intelligent Transportation Systems) überträgt Daten an Drittsysteme wie Telematik. Allerdings nur unter der Bedingung, dass der Fahrer bei der Abfrage „ITS Daten ausgeben“ zustimmt. Denn der Großteil der Daten, die der Fahrer dem Unternehmen so zur Verfügung stellt, ist personenbezogen, und hierfür ist jetzt dessen Einverständnis erforderlich. Stimmt der Fahrer nicht zu, hebt er

große Teile des teuren Telematiksystems des Unternehmers mit einem Tastendruck aus. Das sei zwar sein gutes Recht, bemerkt Horwarth, jedoch sollten die Unternehmer ihre Fahrer davon überzeugen, der ITS-Nachfrage zuzustimmen: „Wieso sollte die Fahrer die Übertragung der Daten jetzt auf einmal stören, wenn es bisher auch gemacht wurde?“ Viel störender sei es doch, wenn der Disponent oder der Kunde dauernd anrufe, um zu fragen, wo der Bus inzwischen sei.

Eine genaue Erklärung, wofür der Disponent die Daten einsetzt, kann so manchen Fahrer umstimmen. „Wenn mein Fahrer nicht zustimmt, kann ich dann noch meiner Pflicht nachkommen, die Fahrdaten auszuwerten?“, wollte ein Teilnehmer wissen. „Es

stimmt, dass Sie Daten zu kontrollieren haben“, sagte Horwarth, „aber es gibt keine Pflicht, die Daten live auszuwerten.“ Fahrerkarten seien spätestens alle 28 Tage herunterzuladen. Dies sei unabhängig vom Zustimmungsstatus des Fahrers möglich. Daher könne die Kontrolle der Daten wie gewohnt durchgeführt werden.

Für Verwechslungsgefahr bei den Fahrern sorgt die andere standardisierte Schnittstelle DSRC (Dedicated Short Range Communication). Sie ermöglicht Kontrollbehörden das Auslesen von Fahrerdaten quasi während des Vorbeifahrens. Hierfür aktualisiert der Smart Tacho alle 60 Sekunden 19 definierte Datensätze und stellt diese zum Abrufen im internen oder externen DSRC-Modul bereit, die Kontrolleure mit stationären oder mobilen Geräten abrufen. Das soll es den Behörden ermöglichen, Manipulationen frühzeitig zu erkennen und eine Vorauswahl für die Kontrolle zu treffen: Störungen, Geschwindigkeit und die aktuelle Aktivität können so abgefragt werden. Hier hat der Fahrer selbstverständlich kein Veto-Recht. Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten können die Behörden erst bei der Auslesung der Fahrerkarten feststellen. Für die Ausdrucke empfiehlt Horwarth Berufskraftfahrern, immer drei Papierrollen mit an Bord zu haben, auch wenn es dazu keine definierte Mindestvorgabe gibt: Der Gesetzgeber schreibt lediglich vor, genug Papier für die Ausdrucke der vorangegangenen 28 Tage mitzuführen.

Theorie ist wichtig, doch ohne praktische Verknüpfung dazu verurteilt, schnell in Vergessenheit zu geraten. Deshalb durften die Seminarteilnehmer im zweiten Veranstaltungsblock ausprobieren, ob sie einen Tachografen nach all den Informationen richtig bedienen können. Horwarth hatte von den drei Versionen der ersten Generation der Fahrtenschreiber sowie der zweiten Generation („Smart Tachos“) unterschiedlichste Trainingsgeräte von VDO und Stoneridge dabei. Kommentar des Seminarleiters: Die Bedienung des Stoneridge sei intuitiver und logischer, der Druckpunkt der Tasten angenehmer.



Seminarleiter Horwarth erklärt Seminarteilnehmern die Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit

Zunächst durften die Seminarteilnehmer grundlegende Einstellungen am Tacho vornehmen. Schon die Einstellung der Ortszeit unter Berücksichtigung der UTC-Zeit barg großes Fehlerpotenzial. Die zweite scheinbar leichte Aufgabe: ein Nachtrag im Mischbetrieb. Mit Fahrerkarten ausgestattet, trainierten die Unternehmer und Dispo-

NACHTRÄGE SIND EBENSO ALLTÄGLICH WIE HEIKEL: NUR GENAUE KENNNTNIS VON THEORIE UND PRAXIS VERHINDERT BUSSGELDER

menten, wie sie die Lücke per manueller Eingabe schließen, die seit dem letzten Stecken der Karte entstanden ist: sei es wegen Krankheit, Urlaub oder anderen Tätigkeiten wie einem Bürojob oder einer Linienfahrt. Viele Teilnehmer vergaßen hier etwa, nach dem Einschalten der Zündung aus den Zeitgruppen die gekreuzten Hammer auszuwählen, damit schon die Zeit für die Eingabe des Nachtrags der Tätigkeiten seit dem letzten Stecken der Fahrerkarte als Arbeitszeit gerechnet wird. Fehler wie diese konnte Horwarth, der neben seiner Lehrtätigkeit offizielles Mitglied im Tachografen-

Forum der EU-Kommission ist, gleich per Kartenlesegerät auslesen und erkennen. Dann gab der Experte den Übenden eine neue Fahrerkarte samt neuer Aufgabe: Zum Beispiel Tätigkeiten vor und nach der Fahrt sowie „Krankentage“ nachzutragen mit der Prüfung, ob die Krankheitstage auf der Fahrerkarte gespeichert wurden.

Im Praxisteil wurde auch kurz die Verwendung der Bescheinigung mit dem EU-Formblatt thematisiert. Diese sei nur in zwei Fällen zulässig, erklärte Horwarth: Erstens, wenn der Nachtrag besonders aufwendig ist.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erachtet den manuellen Nachtrag erst ab mehr als 25 Einträgen für zu aufwendig. Zweitens, wenn die Eingabe technisch nicht möglich ist. Für die gewollte Lücke in der Aufzeichnung verwendet der Fahrer beim VDO-Tachografen ab Version 1.4 und Stoneridge ab Version 7.3 das Fragezeichen-Symbol. Vorher musste beim VDO bis 1.3 „Schichtende ja“ und „Beginn“ gewählt werden. „Schichtende ja“ galt dann auch für die Teilnehmer, die nach einem anspruchsvollen Seminar mit Mythen aufgeräumt und Klarheit gewonnen hatten. Michael Simon



Kein Fehler bleibt unentdeckt: Mit Lesegerät und Software identifiziert der Seminarleiter fehlerhafte Eingaben der teilnehmenden Unternehmer an den Trainingsgeräten