

Vom Auslesen und Archivieren

Der digitale Tachograf ist in der Praxis noch unbeliebt. Anbieter entwickeln jedoch zunehmend komfortable Lösungen

Der Griff auf die runde Papierscheibe hinter dem Tacho gehörte jahrzehntelang zur täglichen Routine von Lastkraftfahrern. Der Tachograf zeichnete auf, mit welcher Geschwindigkeit der Lkw unterwegs war und galt so als Beleg für Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und – noch wichtiger – der Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Lenk- und Ruhezeiten.

Doch die Zeit des analogen Tachografen ist abgelaufen. Der Platz in der Vitrine des technikhistorischen Museums ist sprichwörtlich gesehen schon freigeräumt. Denn seit dem 1. Mai 2006 ist in neuen Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts und in Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastplätzen der digitale Tachograf zwingend vorgeschrieben. Er ersetzt den bisherigen Fahrtenschreiber und anstatt auf der Tachoscheibe werden die Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten sowie Pausen auf einer sogenannten Fahrerkarte und zusätzlich im Massenspeicher des digitalen Tachografen aufgezeichnet. Manipulationen sollen dadurch nahezu unmöglich sein, da gleichzeitig die Daten der Fahrerkarte und die des Massenspeichers verändert werden müssten.

Sobald die Fahrer eine Fahrerkarte haben und die Fahrzeuge mit einem digitalen Tachografen ausgestattet sind, müssen die Unternehmer Pflichten erfüllen, die vom Gesetzgeber eindeutig vorgeschrieben wurden: Alle 28 Kalendertage muss die Fahrerkarte ausgelesen und archiviert werden und alle 92 Kalendertage muss der digitale Tachograf ausgelesen und die Daten archiviert werden.

Das Unternehmen muss, unabhängig davon ob es ein selbstständiger Unternehmer mit einem Fahrzeug oder eine Firma mit 100 Fahrzeugen ist, einige Auflagen beim Auslesen erfüllen. Vor dem Hintergrund der IT-Sicherheit müssen eine digitale Signatur und ein spezieller Downloadschlüssel berücksichtigt werden. Die

Auswertung der Daten muss nach den gesetzlichen Bestimmungen geschehen, um die Lenk- und Ruhezeiten auf Verstöße zu kontrollieren und für deren Einhaltung zu sorgen. Zudem ist die Aufbewahrung der Daten vorgeschrieben. Nach derzeitiger Regelung müssen sie ein Jahr aufbewahrt werden, danach aber aus Datenschutzgründen gelöscht werden. Die Archivierung der Daten muss auf mindestens zwei Datenträgern geschehen, um einen Datenverlust auszuschließen.

Hard- und Softwarekompetenz ist in vielen Speditionen und Transportunternehmen jedoch nur marginal vorhanden. „Für diese Aufgaben benötigt der Unternehmer nicht nur Hard- und Software sondern auch einen Partner, der ihn ausführlich berät, auf seine individuellen Anforderungen eingeht und hilft, diese Aufgabe mit dem geringsten Aufwand wirtschaftlich zu erfüllen“, sagt Ursula Claß-Weiss von Avus Services.

Gemeinsam mit seinem langjährigen Partner Dekra hat das Stuttgarter Unternehmen ein Lösungsportfolio entwickelt, das unter dem Begriff „DekraOffice Station“ diese Belange abdeckt. Seit über zwei Jahren hilft Avus Services den Unternehmen beim Datenmanagement. „Wir halten unsere Kunden permanent über die vielen gesetzlichen Änderungen auf dem Laufenden“, sagt die für Marketing und Personal verantwortliche Mitarbeiterin.

Seit April 2008 bieten die Schwaben eine zusätzliche Möglichkeit an, die gesetzlichen Pflichten zu erfüllen. An bundesweit 220 Dekra-Niederlassungen und weiteren etwa 150 Down-



An Terminals können Fahrer über eine sichere Internetverbindung Daten des Tachografen weiterleiten.

Dezentrale Stationen sollen das sichere Auslesen von Fahrerdaten vereinfachen.

loadstationen (zum Beispiel Nutzfahrzeugwerkstätten, Autohäuser oder Waschanlagen) steht eine Auslesestation, an der Fahrerkarten und Downloadkeys ausgelesen werden können. „Die Daten werden dann über das Internet an ein Rechenzentrum übertragen und dort zuverlässig archiviert“, sagt Weiss. Über einen sicheren Internetzugang können Daten betrachtet und ausgewertet werden. Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieses Services ist lediglich ein Vertrag mit Avus Services.

Diese Lösung für etwa neun Euro pro Fahrzeug pro Monat soll den Unternehmen eine einfache, schnelle und günstige Möglichkeit bieten, um den gesetzlichen Verpflichtungen in Zusammenhang mit dem digitalen Tachografen zu entsprechen.

Zum Beispiel wird gewährleistet, dass die archivierten Daten wie vorgeschrieben nach einem Jahr gelöscht werden. Außerdem sind weitere Auswertungen, Fahrtenbuch, Tätigkeitsbescheinigungen und Zeitstrahlanzeige enthalten, die für die tägliche Arbeit des Disponenten oder Fuhrparkleiters nützlich sein können.

Da keine Nachrüstpflicht für ältere

Fahrzeuge besteht, existieren analoge und digitale Systeme nebeneinander. Und der digitale Tachograf ist aufgrund der gesetzlichen Regularien, dem hohen Preis und natürlich der Transparenz, die er mitbringen soll, derzeit in der Praxis noch sehr unbeliebt. Meist versuchen die Unternehmen, so lange wie möglich an der analogen Variante festzuhalten. Den notwendigen Nachweis der Lenk- und Ruhezeiten müssen die Fahrer aber ohnehin erbringen.

Derzeit werden erste Ansätze diskutiert, rechtssichere Daten auch per Telematik zu übertragen und somit eine Art virtuelle Unternehmenskarte zu etablieren. So könnte das Datenmanagement zentralisiert und vereinfacht werden, doch solche Lösungen erfordern wieder neue Schutzsicherheiten, beispielsweise vor dem Missbrauch.

Letztendlich wird das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) über die weitere Entwicklung entscheiden. Bis der komplette Güter- und Personenverkehr auf die digitale Variante umgestiegen ist, wird aber noch einige Zeit vergehen. Bis dahin werden noch viele traditionelle „Fahrtenschreiber“ zuverlässig ihren Dienst verrichten. (sg)

www.avus-services.de