



Täglich 45 Minuten mehr Lenkzeit mit dem neuen Tachograf von Stoneridge? FERNFAHRER hat es getestet.

Text | Jan Bergrath

Doppelte Überwachung der Lenkzeit gilt im Lkw von Kai Matthes, als er von Bretzfeld zurück nach Schwieberdingen rollt. Links über ihm ist der alte Digitacho von Siemens VDO eingebaut, rechts der neue Stoneridge SE 5000 Exakt. Natürlich hat er eine Ausnahmegenehmigung an Bord. Denn was für Kontrolleure auf den ersten Blick wie Manipulation aussieht, ist eine Testanordnung. FERNFAHRER will wissen, wie viel Zeit der neue Stoneridge wirklich gut macht. Die Werbung verspricht bis zu 15 Stunden im Monat. Matthes hat mit seiner Lenkzeit zwar keine Probleme, aber die vielen Stopp

Fotos | Jan Bergrath, Hersteller

VORSPRUNG DURCH TACHO

unterschiedliche Arbeitsweise der Geräte zeigen. Er sieht es gelassen „Ich fahre jetzt seit vier Jahren bei Große-Vehne. In dieser Zeit bin ich noch nie kontrolliert worden.“

Mit dem neuen Tachografen testen wir auch eine Regelung aus Brüssel, die das ganze europäische Kontrollsystem wieder auf den Kopf stellen wird: Ab dem 1. Oktober 2011 müssen Neufahrzeuge vom Hersteller gemäß der überarbeiteten EU-Verordnung 1266/2009 mit einer ganz neuen Generation von Kontrollgeräten ausgerüstet werden. Damals, 2006, als die digitale Zeitmessung eingeführt wurde, kauften viele Unternehmer schnell noch Lkw mit analogen Geräten. Vie-

le sind immer noch unterwegs. Diesmal könnte der Wettlauf andersrum laufen: Unternehmer werden versuchen, diesen neuen Tacho so schnell wie möglich zu bekommen, wenn die Geräte das Werbeversprechen einhalten sollten.

Stoneridge prescht zuerst vor und präsentiert den SE 5000 Exakt im April auf der Nufam in Karlsruhe, Marktführer VDO legt im Mai auf der Transport Logistic in München mit der Version 1.4 des DTCO 1381 nach. Beide Geräte warten dazu mit neuen sinnvollen Features auf, die das Handling für Fahrer und Unternehmen erleichtern sollen. Entscheidend ist jedoch die Umsetzung der



Ein Test an der Rampe belegt die große Erleichterung für Lkw-Fahrer. Innerhalb



von 29 Sekunden lässt sich der Lkw bewegen – ohne Lenkzeitaufzeichnung.



Die 1-Minuten-Regel

Der alte digitale Tacho notiert bereits nach fünf Sekunden Lenkzeit. Jetzt bestimmt die längste Aktivität innerhalb einer Minute, was aufgezeichnet wird.



Je mehr Stopps es unterwegs gibt, desto größer ist der Lenkzeitgewinn.

Am Mittwoch, den 11. Mai, machen wir noch eine Stichprobe: Die Strecke von Bretzfeld zurück beträgt nur 50 Kilometer. Wir simulieren zunächst den Parkplatzsuchverkehr auf einer Autobahnraststätte, fahren dann durch Bietigheim. Wir stehen an Ampeln und warten an Kreisverkehren. Am Ende setzen wir den Lkw an die Rampe und ziehen ihn innerhalb von 29 Sekunden wieder vor. In der Tat: Das wird als Arbeitszeit festgehalten. Das Zwischenergebnis ist verblüffend: Während der herkömmliche VDO-Tachograf 85 Minuten Lenkzeit notiert, kommt der Stoneridge mit 65 Minuten aus. Ein Zeitgewinn von 20 Minuten. „Das hätte ich absolut nicht erwartet“, sagt Matthes.

Der Zug kommt in beiden Wochen auf 3988 Kilometer. Die addierten Lenkzeiten beider Fahrer liegen in der ersten Woche beim VDO zwischen 8:31 und 10:43 Stunden, in der zweiten Woche nur zwischen 5:41 und 9:29 Stunden, weil nicht alle Linien gefahren wurden. Am Samstag sind alle gespannt auf die Endabrechnung. Als die Daten schließlich ausgelesen sind, ist die Überraschung perfekt: Für die Doppelwoche berechnet der herkömmliche Tachograf 87:10 Stunden, der SE 5000 Exakt nur 76:07 Stunden. Die gesamte Lenkzeiterparnis be-

sogenannten 1-Minuten-Regelung. Bislang notiert ein digitaler Tacho die Lenkzeit exakt nach fünf Sekunden Bewegung. Jetzt bestimmt die längste Aktivität innerhalb einer gegebenen Minute, ob diese als Lenk-, Arbeits- oder Ruhezeit gewertet wird. Sprich: Wird der Lkw innerhalb einer Minute maximal 29 Sekunden bewegt, zeichnet der Tacho lediglich Arbeitszeit auf. Je mehr Stopps es also auf einer Tour gibt, desto größer ist am Ende die Zeitersparnis. Das spricht für Vorteile im Verteilerverkehr. Ein Fahrer, der zwei mal viereinhalb Stunden auf der Autobahn unterwegs ist, merkt dagegen kaum Unterschiede. Auf der Homepage (www.se5000.com/de/comparison-tool.html) bietet Stoneridge einen Vergleichsrechner für Downloaddaten aus dem alten Tacho an.

Doch grau ist alle Theorie, FERNFAHRER vereinbarte mit der Spedition Große-Vehne

einen Test über die Doppelwoche im Lieferservice der Automobilindustrie. Am Samstag, den 29. April, baut Frank Krüger, Serviceleiter des deutschen Stoneridge-Vertragspartners Motometer, den SE 5000 Exakt ein, so dass die Testphase am Montag ohne Verzögerung beginnen kann. Ab jetzt ist ein direkter Vergleich der Lenkzeiten und der zurückgelegten Wegstrecke möglich.

Kai Matthes lenkt den Sattelzug tagsüber. Ab sechs Uhr morgens bringt er Leergut zu sechs bis acht Kunden zwischen Heilbronn und Schwäbisch-Hall, dann sammelt er die Rückladung ein. Etwa 250 Kilometer legt er so im Verteilerverkehr zurück. Gegen 16 Uhr sattelt er den Auflieger an der Rampe ab. Kurz danach übernimmt ein Kollege den Lkw und fährt in der Spätschicht die nächtliche Linie ins Mercedes-Werk nach Wörth, je 170 Kilometer.



Karl Matthes, 36, aus Pfaffenrhoda

„Das ist schon ein extremer Unterschied. Das hätte ich nie gedacht. Für mich bedeutet es im Nahverkehr aber keinen wirklichen Zeitgewinn. Andere Fahrer können es sicher besser ausnutzen.“

Juristische Bedenken

Nach der EU-Verordnung 561/2006 ist Lenkzeit die Dauer der Lenktätigkeit, die entweder vollautomatisch (Digitacho) oder halbautomatisch (Scheibe) aufgezeichnet wird. Mit den nun drei parallel laufenden Systemen führt dieselbe Lenktätigkeit aber zu höchst unterschiedlichen Lenkzeiten. Dieser Umstand wird nur schwerlich mit dem Grundsatz, dass keine Gleichbehandlung im Unrecht erfolgt, abgetan werden können. Hier muss eine Regelung gefunden werden, die eine Benachteiligung von Fahrern, die mit digitalen Tachos der ersten Generation fahren, verbietet. Ansonsten wäre in Frage zu stellen, ob die Lenkzeitverstöße mit den alten Digitachos überhaupt noch bestraft werden dürfen. § 1 des Strafgesetzbuches lautet immerhin: „Eine Tat kann nur bestraft werden, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde.“

Kontakt: Matthias Pfitzenmaier, Moltkestraße 40, 74072 Heilbronn, Tel.: 0 71 31/60 99 25, Fax: 0 71 31/60 99 60, E-Mail: anwalt@haus-des-rechts.de. Die telefonische Erstauskunft ist kostenlos.





Nach genau 14 Tagen werden die Daten aus beiden Tachos heruntergeladen.

René Große-Vehne, 37, Geschäftsführer

„Für manche Fahrer im Grenzbereich von neun bis zehn Stunden Lenkzeit dürfte es eine gewisse Sicherheit geben. Allerdings tauchen mit dem neuen Tacho juristische Fragen auf.“



das ist bei uns gegeben.“ Interessant wird es dagegen für Fahrer, die sich mit Touren genau im Grenzbereich von neun oder zehn Stunden befinden. René Große-Vehne will deshalb sofort zwei Fernzüge, davon einer mit Wechselbrücken, für einen neuen Test dauerhaft mit neuen Tachografen ausstatten. FERNFAHRER wird darüber berichten. „Im Prinzip kann sich jetzt jeder Unternehmer den Tacho aussuchen, der am besten zu seiner Tour passt“, so Große-Vehne. „Es ist recht leicht vorherzusehen, dass es bald zu Wettbewerbsverzerrungen kommen wird.“

Beide Hersteller bieten zwar zeitlich begrenzte lukrative Austauschpreise (zwischen 640 bis 680 Euro) für die Geräte an, aber große Speditionen wie Große-Vehne, die zu-

trägt satte 11:03 Stunden. Der Schichtdienst spielt keine Rolle, aber selbst auf der Tour nach Würth holt der neue Tacho 13 Minuten heraus. Gerade noch in der Toleranz einer EU-Richtlinie gegen Ungleichheit zwischen analogem und altem digitalen Tacho.

Ausgehend von zehn Werktagen ergibt sich im Test eine tägliche Lenkzeitdifferenz von rund 66 Minuten zu Gunsten des neuen Geräts. Auch VDO kündigte kürzlich eine neue Generation an. Auf unsere Nachfrage heißt es, dass für die neue Version 1.4 bei internen Tests vergleichbare Zahlen vorliegen. „Diese Werte sind zunächst einmal irritierend“, sagt Geschäftsführer René Große-Vehne. „In meiner ersten Einschätzung fürchte ich, dass es arbeitsrechtliche Probleme geben wird, wenn in einer Flotte verschiedene Tachos zum Einsatz kommen.“

Faktisch legt Matthes seine Tagestour natürlich keine Sekunde schneller zurück. Und eigentlich hat er persönlich auch nichts davon. Seine Lenkzeit liegt pro Schicht ohnehin nur bei rund fünf Stunden. „Ich muss nur sehen, dass ich mit der Arbeitszeit im gesetzlichen Rahmen bleibe“, sagt er. „Aber

Testergebnis

Tag	Datum	VDO DTCO		Stoneridge SE 5000 Exakt		Differenz in Std.
		Lenkzeit in Std.	gef. Strecke in km	Lenkzeit in Std.	gef. Strecke in km	
Mo	02.05.2011	10:43	448	09:17	448	- 01:26
Di	03.05.2011	09:58	457	08:36	456	- 01:22
Mi	04.05.2011	09:53	480	08:49	480	- 01:04
Do	05.05.2011	08:31	413	07:35	413	- 00:56
Fr	06.05.2011	09:32	485	08:37	485	- 00:55
Sa	07.05.2011	00:05	0	00:00	0	- 00:05
So	08.05.2011	00:00	0	00:00	0	00:00
Summe KW 18		48:42	2283	42:54	2282	- 05:48
Mo	09.05.2011	07:29	340	06:30	341	- 00:59
Di	10.05.2011	08:21	398	07:25	397	- 00:56
Mi	11.05.2011	09:29	429	08:15	429	- 01:14
Do	12.05.2011	06:37	282	05:40	282	- 00:57
Fr	13.05.2011	05:41	249	04:57	250	- 00:44
Sa	14.05.2011	00:51	7	00:26	7	- 00:25
Summe KW 19		38:28	1705	33:13	1706	- 05:15
Summe KW 18 + 19		87:10	3.988	76:07	3.988	- 11:03



Reiner Fernverkehr auf der Autobahn bringt keine wesentliche Zeitersparnis.

Irrsinn hoch drei

FERNAHRER-Autor Jan Bergrath befürchtet Ungerechtigkeit bei Kontrollen.

Wer auch immer Lkw-Fahrer vor den EU-Wirrungen schützen will, hat in Brüssel offenbar keinen Einfluss. Anders ist nicht zu erklären, dass mit der jüngsten Generation des digitalen Tachos drei Kontrollsysteme nebeneinander existieren. Von einer juristischen Gleichbehandlung kann keine Rede sein. Jetzt erklärt Verdi auf Nachfrage, keine unterschiedlichen Auswertungssysteme zu akzeptieren, um eine zusätzliche Belastung der Fahrer zu verhindern. Das kommt etwas zu spät.

Noch immer liegt der Bestand an analogen Tachos in der EU bei 50 Prozent. Bei der 28-Tage-Regelung sind Fahrer mit Scheibe klar im Vorteil. Nutzer der ersten Generation des Digitachos beklagten dagegen früh, dass sie ihre faktisch gleichen Touren nicht mehr in der selben Lenkzeit schaffen.

Und nun das: Mit diesen hohen Zeitvorteilen durch den neuen Tacho hat kaum jemand gerechnet. Wahrscheinlich nicht mal die EU. Welche juristischen Konsequenzen das hat, ist derzeit völlig unklar – und beschäftigt sicher bald die Gerichte. Mit Leitlinie 4 allein ist es nicht getan.

Auf den ersten Blick ist die neue 1-Minuten-Regelung eine Erleichterung. Fahrer können auf einem Parkplatz ohne Lenkzeitaufzeichnung einem Kollegen Platz machen. Aber schon an der Rampe beginnt das Dilemma. Es ist nun möglich, in 29 Sekunden kurz wegzufahren. Unternehmen, die bereits ihre Fahrer nötigen, beim Abladen den Tacho auf Pause zu stellen, nutzen das sicher bald knallhart aus, statt dafür zu sorgen, dass sich die Situation an den Rampen zu Gunsten der Fahrer ändert. Wo andere Fahrer im Containerhafen mit Magneten manipulieren, um in der Schlange keine Lenkzeit zu verlieren, tasten sich Kollegen mit neuem Tacho bald ganz locker im Halb-Minuten-Takt vor. Das Prinzip gilt auch für jeden Stau.

Das wäre halb so schlimm, wenn diese Benachteiligungen nicht mit zum Teil horrenden Strafen belegt wären. Gleiches Recht für alle wäre nur mit einer Nachrüstpflcht zum Tag X zu erreichen. Dagegen wehren sich die Unternehmerverbände – angeblich aus Kostengründen. Zur drohenden Ungerechtigkeit bei Kontrollen sagt das Bundesverkehrsministerium lapidar, es bleibe jedem Unternehmen unbenommen, sich ein Gerät der zweiten Generation zuzulegen. Auch die EU-Kommission stellt sich auf den Standpunkt, dass es durch die „natürliche Flottenerneuerung“ im gewerblichen Güterverkehr einen schnellen Austausch der älteren Digitachos gibt. Dabei bleibt ein Lkw in der Regel acht Jahre beim Erst- und Nachbesitzer.

Für die Tachohersteller ist es ein Riesensmarkt von sechs Millionen Geräten in der EU. Die alten Digitachos gingen selten kaputt, Werkstätten waren kaum ausgelastet. Kein Wunder also, dass sie keine Freude daran hätten, ältere Geräte durch ein Release zu aktualisieren.

dem über eine eigene Werkstatt verfügen, können die Tachos in größerer Menge nicht nur günstiger einkaufen, sondern die vorgeschriebene Prüfung nach § 57 b vor Ort selber durchführen. Und sie können den Zeitverlust, der beim Einbau der Geräte entsteht, besser kompensieren. Kleine Unternehmer müssen alles in allem mit rund 1000 Euro Austauschkosten rechnen, wenn sie in Zukunft ihren Fahrern die Arbeit hinterm Steuer erleichtern wollen.

Bleibt noch das Problem der Gleichbehandlung. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) sagt auf Anfrage: „Ältere Geräte können durch ein Release des Herstellers aktualisiert werden.“ Die Industrie reagiert darauf verhalten. „Es handelt sich um ein neu zugelassenes Gerät“, sagt Renato Baric, Vertriebsleiter bei Motometer. „Ein Update auf alte Geräte ist nicht möglich.“ Auch VDO verneint, dass ein Update möglich ist.

Vor allem geht es aber um mögliche rechtliche Konsequenzen. Verdi in Berlin hat erkannt, „dass der Fahrer mit dem neuen Tacho weniger oft in Gefahr gerät, ein Bußgeld zu bezahlen. Das wird sicher ein Anreiz sein, die Geräte umzustellen und damit auch wieder eine größere Einheitlichkeit herzustellen.“ Selbst der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik e.V. (BGL) fürchtet: „Sollten die Zeiten typisch und repräsentativ sein, ergibt sich in der Tat bei Lkw-Kontrollen eine Ungleichbehandlung, die weder aus der Sicht der Fahrer noch der Unternehmer tragfähig wäre.“

Hier wiegelt das BMVBS ab: „Die Änderung der Minutenregelung sollte dazu führen, dass hinsichtlich des analogen Kontrollgerätes und der neuen Gerätegeneration keine spürbaren Unterschiede bei der Aufzeich-

Neue Zeitmesser

Auch Marktführer VDO hat mittlerweile die neue Generation des digitalen Tacho mit der 1-Minuten-Regelung und weiteren Verbesserungen vorgestellt. Interne Tests weisen auf vergleichbare Zeitvorteile hin. Das Gerät von Actia ist offenbar technisch fertig, allerdings ist die Bauartzulassung bis heute nicht erfolgt. Insider rechnen erst ab 2012 mit Verfügbarkeit. Von EFAS heißt es ebenfalls, dass ein neues Modell kommen soll.



nung mehr entstehen. Um ein einheitliches Vorgehen bei Kontrollen zu ermöglichen, hat die EU-Kommission für die Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Geräte der ersten Generation bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind, die Leitlinie 4 veröffentlicht. Hiernach kann eine Toleranz von bis zu 15 Minuten gewährt werden. In Deutschland wird diese Leitlinie bei Kontrollen berücksichtigt.“ Das wird Ärger geben: Denn der Zeitunterschied ist doch viel größer. Das BMVBS hüllt sich in Allgemeinplätze: „Der Sinn und Zweck der Lenk- und Ruhezeiten wird auch bei Verwendung älterer Geräte sichergestellt. Eine Verpflichtung zum nachträglichen Einbau der neuen Gerätegeneration in bereits zugelassene Fahrzeuge hätte der Wirtschaft unnötige Kosten bereitet. Insgesamt handelt es sich aber um ein temporäres Problem, da in neu zugelassene Fahrzeuge keine älteren Geräte eingebaut werden dürfen.“

**Der Test belegt:
die Werbeaussage ist sogar
noch untertrieben**



Jan Bergrath