



Tastendruck mit Folgen: Nur wenn der Fahrer am Tachografen der Weitergabe seiner persönlichen Daten zustimmt, gehen diese an Drittsysteme wie Telematik

Jan Burylow/Verkehrsrundschau

Höchste Zeit für Aufklärung

In Kürze

Wenn Lkw-Fahrer am smarten Tachografen der Weitergabe ihrer persönlichen Daten an Drittsysteme nicht zustimmen, ist die Telematik in Teilen lahmgelegt. Gegen diese Entscheidung kann der Unternehmer wenig tun – außer aufzuklären. Die Sorgen und Ängste der Fahrer sind mitunter nämlich woanders begründet.

Mit der Einführung des smarten Tachografen wurden die Fahrer für das Thema Datenschutz sensibilisiert wie nie – mit teils unbequemen Folgen für den Unternehmer. Von ausgebremsster Telematik, Fahrerängsten und einem großen Missverständnis.

Seit 15. Juni 2019 ist die neue Tachografen-Generation in allen neu zugelassenen Lkw obligatorisch, nach den neuesten Plänen der Unterhändler zum EU-Mobilitätspaket wurde die Nachrüstpflicht auf das Jahr 2025 vorgezogen. Früher oder später wird sich also jedes Transportunternehmen mit den neuen Fahrtenschreibern auseinandersetzen müssen.

So mancher, der jüngst seinen Fuhrpark erneuert hat, tut es jetzt schon – und zwar offenbar mehr, als ihm lieb ist. Grund sind zwei zentrale Neuerungen, die die EU-Tachografenverordnung für den smarten

Tachografen vorgesehen hat: Sie fordert eine standardisierte DSRC-Schnittstelle (Dedicated Short Range Communication), über die ausgewählte Informationen quasi im Vorbeifahren an die Geräte der Kontrollbeamten übermittelt werden können. Zudem wurde die sogenannte optionale ITS-Schnittstelle definiert – das steht für Intelligent Transportation Systems –, die eine Menge Daten an Drittsysteme wie Telematik übertragen kann. Der Großteil davon ist als persönlich klassifiziert und zustimmungspflichtig. Der entsprechende Tastendruck am Tacho hat direkte Folgen

für angeschlossene Drittsysteme, die bei einem „Nein“ nicht mehr mit Lenk- und Ruhezeiten in Echtzeit versorgt werden. Ein Ärgernis für den Unternehmer – das gute Recht der Fahrer.

Motivation statt Zwang

„Fast täglich erreichen uns Anfragen, was man denn gegen eine solche Entscheidung des Fahrers machen könne“, berichtet Olaf Horwarth, offizielles Mitglied im Tachografenforum der EU-Kommission und mit seiner Firma SBS Anbieter von Seminaren zum Thema Tachograf. So mancher Spediteur führe an, dass er der Verpflichtung, die Lenk- und Ruhezeiten zu überwachen, nicht mehr nachkommen könne. „Allerdings gibt es keine rechtliche Verpflichtung, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten live und über die gesamte Tour hinweg zu überwachen“, betont Horwarth. Der Remote-Download bleibe schließlich unabhängig vom Zustimmungstatus des Fahrers möglich. „Auch wenn es alles andere als schön ist, dass quasi ein Tastendruck ein teures Telematiksystem in Teilen unbrauchbar macht, so ist dies zumindest durch Zwang nicht zu ändern“, konstatiert der Experte. Vielmehr sei jetzt die Kunst der Motivation gefragt, den Fahrer von der Wichtigkeit der Einbeziehung seiner aktuellen Lenk- und Ruhezeiten in die Tourenoptimierung zu überzeugen. Für Verunsicherung sorgt derzeit aber auch ein ganz anderer Aspekt. Was ein Fuhrparkleiter gegenüber der Verkehrs-



„Viele Fahrer haben einfach Angst, dass zu viele ihrer Daten an die Kontrollbehörden gesendet werden.“

THOMAS DÖHLER,
Geschäftsführer BKFSchule

Rundschau hinter vorgehaltener Hand andeutete, kann BKF-Ausbilder Thomas Döhler aus seiner Schulungspraxis bestätigen: „Viele Fahrer wissen schlichtweg nicht, auf welche Art von Datentransfer sich die Abfrage am Tachograf bezieht.“ Dass Lenk- und Ruhezeiten ans Telematik- und dann ins Transport-Management-System wandern, damit hätten die wenigsten Probleme, vermutet der Geschäftsführer der BKFSchule in Niedererl bach. „Daran denken die meisten Fahrer auch gar nicht, wenn sie vor der Entscheidung stehen, am Tachograf die Ja- oder Nein-Taste zu drücken, sondern an die Kontrollen per DSRC“, sagt Döhler. Viele hätten einfach Angst, dass zu viele Daten an die Kontrollbehörden gesendet werden. „Das kann man in gewisser Weise auch verstehen, denn die gesetzgebenden Instanzen haben sich in den letzten Jahren nicht wirklich darum bemüht, für Trans-

parenz zu sorgen“, sagt Döhler. Auch wenn sich die Unterhändler in Brüssel nun offenbar auf einen Kompromiss geeinigt haben – welche Daten die Kontrollbehörden irgendwann tatsächlich im Vorbeifahren abrufen werden, werde erst feststehen, wenn das EU-Mobilitätspaket final in Kraft tritt, meint Döhler.

Sorge vor Sanktionierung in Echtzeit

So sah ein früherer Entwurf zum EU-Mobilitätspaket noch vor, dass Lenk- und Ruhezeiten per Remote-Kontrolle übertragen werden sollen. In einer späteren Version sei dieser Passus wieder verschwunden, erklärt Döhler. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor aus Fahrersicht sei die Sanktionierung von Geschwindigkeitsübertretungen. Der Tachograf sei zwar grundsätzlich in der Lage, per DSRC die Information zu senden, ob eine Geschwindigkeitsübertretung in einer gewissen Zeitspanne vorlag. „Was die Kontrolleure künftig allerdings nicht können werden, ist das Auslesen detaillierter Geschwindigkeitsverstöße im Vorbeifahren. Der Bußgeldbescheid automatisch per Post wird nicht ins Haus flattern“, sagt Döhler.

So oder so steckt die neue Kontrollpraxis noch in der Pilotphase. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat nach eigenen Angaben 13 Fahrzeuge des Straßenkontrolldienstes im Rahmen des Pilotbetriebes mit DSRC-Auslesetechnik ausgerüstet. Die flächendeckende Ausstattung der Kontrollfahrzeuge mit der neuen Technik sei mittelfristig geplant, so die Behörde auf Anfrage. **mh ■■■**

Fit für die neue Tacho-Generation

Im Transport-Trainer, der E-Learning-Plattform für Pflichtunterweisungen im Güter- und Personenverkehr, werden im Management-Kurs „Einführung Smart Tachograf“ die wichtigsten Fragen thematisiert. Experte Olaf Horwarth erläutert in sechs Videos die Änderungen zur vorherigen Version, gibt Auskunft über die neuen Kontrollmöglichkeiten und zeigt auf, was es mit der optionalen ITS-Schnittstelle auf sich hat. Am Ende des Kurses erhalten Nutzer ein Dokument mit den wichtigsten Informationen rund um das Thema „Datenschutz im Fahrtenschreiber“. Ebenfalls neu im Bereich Fahrer-Unterweisungen: Der Kurs „Praxistraining Smart Tachograf: VDO 4.0“. Die Onlineunterweisung nach Paragraf 33 macht Fahrer fit im Umgang mit der neuen Tachografen-Generation.

Für VerkehrsRundschau-Abonnenten ist die Nutzung inklusive! Transport-Trainer ist wie die VR ein Produkt der Springer Fachmedien München GmbH.

www.transport-trainer.de

TL TRANSPORT-TRAINER DE



Mehr zum Thema finden Sie unter #Tachograf

www.verkehrsrundschau-plus.de/hashtag