

Normalerweise sitzt Frank Schulz, 49, Vertriebsleiter von VDO in Villingen-Schwenningen, mit den Einkäufern der Lkw-Hersteller an einem Tisch und verhandelt über die Zahl der Tachografen, die in naher Zukunft an den Montagebändern als Erstausrüstung verbaut werden sollen. VDO, eine Marke des Reifen- und Technologiekonzerns Continental, ist Marktführer in diesem Segment, also sozusagen der Klassenprimus. Doch an diesem Mittwochmorgen steht Schulz vor einer kreideverwaschenen Tafel des Berufskollegs Simmerath bei Monschau in der Eifel. Derzeit lernen hier 170 junge Frauen und Männer in drei Jahrgängen den Stoff, den sie bald im Rahmen der dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer für ihre abschließende Prüfung vor der IHK brauchen.

Die 20 Azubis heute sind aus der Mittelstufe. Sie haben also schon erste Fahrpraxis gesammelt und lassen schnell durchblicken, dass sie von Fahrzeugtechnik Ahnung haben – und dass Scania ihr Favorit ist. Bei anderen Marken herrschen eher Vorurteile. „Sterne gehören an den Himmel und nicht auf die Straße“, spottet etwa Evgenij Ressler. Alle sind aber neugierig, etwas Neues zu erleben.

Clemens Stanzel, 51, Abteilungsleiter Transport und Verkehr, legt großen Wert darauf, dass die Sozialvorschriften richtig dargestellt werden. „In regelmäßigen Abständen laden wir externe Experten zu einer Diskussion ein“, erzählt Stanzel. Die Autobahnpolizei ist oft zu Gast, auch das Amt für Arbeitsschutz. Und nun also mit Frank Schulz ein Vertreter der Zulieferindustrie, der die Kontrollgeräte für den Lkw so konzipieren muss, dass sie den sich kontinuierlich wandelnden Vorschriften aus Brüssel entsprechen.

Seine Zeitreise in die Geschichte der Lenkzeitüberwachung beginnt mit einem Ausblick in die Zukunft der Telematik. Derzeit testet Schulz eine neue Entwicklung des Technologiekonzerns aus Hannover, eine App zur Beobachtung des persönlichen Fahrstils. Ein Smartphone ist über einen Dongle mit der Fahrzeugelektronik verbunden, Spritverbrauch, Bremsverhalten und Geschwindigkeit werden aufgezeichnet.

Jeder Schüler hier hat selbst ein Smartphone, das Interesse ist also groß. Gerade für Fahranfänger sind die Versicherungsprämien extrem hoch. „Eine positive Bewertung des Fahrstils könnte bei der Einteilung in Risikogruppen für Fahranfänger von Vorteil sein“, erläutert Schulz. „Solange ein aggressiver Fahrstil nicht an die Polizei weitergegeben wird, ist das okay“, sagt Kevin Schwarz. Die Mitschüler lachen, das Eis ist gebrochen.

Schnell geht es zum eigentlichen Thema über. Die allgemeine Tachopflicht gibt es seit 1935. In Deutschland erklärte bereits das Verkehrssicherungsgesetz vom 19. Dezem-



ZEITREISE

Frank Schulz ist Vertriebsleiter der Marke VDO. Am Berufskolleg Simmerath diskutierte er die Zukunft der Telematik im Transportgewerbe.

Text | Jan Bergrath

ber 1952 den Tachografen unter anderem für Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen für obligatorisch. Schon Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich die Firma Kienzle aus Schwenningen im Schwarzwald auf den Bau von Uhren spezialisiert. Der erste Kienzle-Fahrten-schreiber entstand im Jahr 1928 – Fahrten-schreiber ist die deutsche Bezeichnung für Tachograf. „Das Wort Tachograf stammt aus dem Griechischen und setzt sich zusammen aus Geschwindigkeit und Schreiben“, erläutert Schulz anhand eines altherwürdigen Kienzle-Tachografen aus den 70er-Jahren. „Aber mit dem analogen Tacho und den Scheiben war früher alles besser“, klingt es sofort aus der Klasse. „Man konnte viel länger arbeiten und hat als Fahrer auch mehr Geld verdient als heute.“

Schulz scheint nur auf diesen Einwurf gewartet zu haben, er präsentiert sogleich einen neuen digitalen Tacho von VDO. Der digitale Tachograf ist seit Mai 2006 durch die EU-Verordnung 561/2006 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge Pflicht. In einem versiegelten Speichermodul zeichnet er 365 Tage auf. Die Fahrerkarte, die mittlerweile die Tachoscheibe ersetzt hat, speichert die Daten des Fahrers für mindestens 28 Tage. „Der digitale Tacho ist ein Segen für den Lkw-Fahrer“, kontert Schulz, „denn er hat dazu geführt, dass sich immer mehr Fahrer tatsächlich an die Sozialvorschriften halten.“

Es ist spannend zu erleben, wie sich viele Ansichten der jungen Generation offenbar an den Meinungen der Väter oder den Kollegen der Ausbildungsbetriebe orientieren. „Früher waren Arbeitszeiten von 80 Stunden und mehr an der Tagesordnung“, erklärt Stanzel. Einzelne Kommentare der Azubis lassen durchblicken, dass das Thema Aufzeichnung der Arbeitszeit in den verschiedenen Speditionen immer noch unterschiedlich gehandhabt wird. Genau der richtige Moment für Schulz, einen kleinen Film zu starten, der die Produkte von VDO in der mo-

Viele der jungen Fahrer übernehmen die Ansichten der Elterngeneration

dernen Spedition erklärt. Für Lkw-Fahrer spannend sind dabei vor allem die Lösungen, die auf der aktuellen Baureihe des DTCO 1381 basieren.

Da ist zum einen der VDO-Counter, der über einen Smart-Link die Lenk- und Ruhezeiten auf das Display des Smartphones überträgt. Die Frage der ständigen Überwachung ist heute bei der Jugend kein Thema mehr, stellt sich heraus. Alle Azubis hier sind es gewohnt, dass ihre Touren überwiegend regelkonform geplant werden. „Wenn der Disponent nicht weiß, welche Lenkzeit ich noch habe, dann ist er kein richtiger Disponent“, sagt etwa Adrian Groth.

Größten Eindruck macht die neue Möglichkeit zur Dokumentation der Abfahrtskontrolle. Es hat sich unter den Berufsschülern herumgesprochen, dass das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) mittlerweile kontrolliert, ob für die Fahrzeugübernahme rund 15 Minuten als Arbeitszeit auf dem Tacho notiert sind.

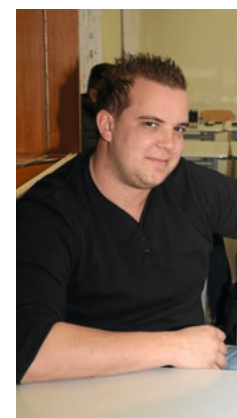
Auf der neuen App von VDO lassen sich die wichtigsten Punkte einfach ankreuzen und dann direkt ins Fuhrparkmanagement senden. Und sollte also etwa ein Reifen defekt sein, kann der Fahrer ein Foto als Beweis machen, um damit zu dokumentieren, dass er der Dispo den Schaden gemeldet hat.

„Das entbindet ihn natürlich nicht, im Rahmen des eigenverantwortlichen Handelns die Fuhrparkleitung darauf aufmerksam zu machen“, betont Stanzel. Lange wird die Frage diskutiert, ob man mit einem Reifenschaden überhaupt noch losfahren darf. „Wenn euch der Chef trotzdem dazu auffordern sollte, was er nicht darf, dann habt ihr wenigstens etwas in der Hand.“

Am Ende einer lehrreichen und oft auch unterhaltsamen Doppelstunde wünschen sich die Schüler, dass ihre Chefs die eine oder andere Lösung ins Flottenmanagement übernehmen würden. Und Frank Schulz ist voll des Lobes: „Für uns ist es wichtig, was Fahrer über unsere Lösungen denken. Die Schüler heute waren schon nach fünf Minuten fachlich auf dem Punkt. Das hat mir sehr imponiert.“



Frank Schulz (vorne) und Clemens Stanzel (hinten) diskutieren mit Berufsschülern.



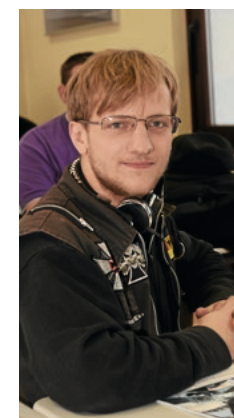
„Die App zur Abfahrtskontrolle ist eine feine Sache. Sie vereinfacht das Leben gegenüber einem Kontrolleur des BAG schon sehr.“

Kevin Schwarz, 26, aus Merken.



„Die Lösungen von VDO finde ich klasse. Wenn jetzt die Transportunternehmen noch mitspielen, wäre das ein Fortschritt für uns alle.“

Evgenij Ressler, 28, aus Aachen.



„Diese beiden Stunden waren sehr informativ, die Produkte sind sehr interessant. Einige davon sollten gesetzlich vorgeschrieben werden.“

Adrian Groth, 21, aus Alsdorf.