

FERNFAHRER

DAS INTERNATIONALE TRUCK MAGAZIN

D CH A



RECHENHILFE

SONDERDRUCK



Auch außerhalb des Lkw sind demnächst die Lenkzeiten des VDO Counters verfügbar.



rade ein Polizist vorbeikommt, könnte ich über mein Smartphone direkt von der Parkbank aus einen Tagesausdruck im Lkw in Gang setzen.“

Was Thomas so locker in der Hand hält, ist im wahrsten Sinne Teil einer neuen Zeitrechnung, die Lkw-Fahrern das Arbeitsleben im potenziellen Konflikt mit den Sozialvorschriften leichter machen wird. Dahinter verbergen sich Tausende Mannstunden Entwicklung bei VDO, um die Gesetzgebung, die in anderen Ländern anders interpretiert wird, in gesicherte Empfehlungen zu verwandeln, die weit über das hinausgehen, was die EU als Mindestanforderung für den Digitacho festgelegt hat.

Schritt für Schritt wird dieses komplexe System nun in Zukunft weiter ausgetüfelt, sodass der Fahrer zum Manager seiner gesetzlich beschränkten Ressource Lenkzeit wird. Vorausgesetzt natürlich, das Transportunternehmen, für das er arbeitet, ist in der Lage oder willens, dass sich die Fahrer an die Gesetze halten. Denn eins steht fest: Mit dem VDO Counter und der simultanen Datenübertragung auf ein Smartphone wird die Schere im europäischen Straßengüterverkehr noch weiter auseinandergehen – in die Getriebenen und die Gelassenen.

Thomas zählt definitiv zur zweiten Gruppe. Direkt nach der Wende verschlug es ihn in den Schwarzwald. Gleich seine erste Fahrerstelle trat er bei der Spedition Effinger an. Dort ist er nun seit über 22 Jahren angestellt. Allerdings zog es seine Familie dann doch nach Pirna zurück. So fährt er mit Ladungen der Firma Sto Rundläufe in den Raum Frankfurt, zum Wochenende garantiert Richtung Osten. „Ich muss immer darauf achten, dass ich mir eine zehnstündige Lenkzeit bis ans Ende der Woche aufbebe-

täglichen Ruhezeit, meine verbleibende Tageslenkzeit und wann ich allerspätestens die nächste tägliche Ruhezeit beginnen muss. Er zeigt mir meine nächste wöchentliche Ruhezeit an, die daraus verbleibende Wochenlenkzeit sowie den spätesten Beginn meiner wöchentlichen Ruhezeit. In der dritten Maske habe ich schließlich noch den genauen Status, wann ich meine verkürzte wöchentliche Ruhezeit wieder ausgleichen muss. Und falls zufällig ge-

RECHENHILFE

Thomas Mahlich von der Spedition Effinger testet seit 2005 die jeweils neueste Generation der digitalen Tachografen von VDO.

Text | Jan Bergrath

Der Parkplatz an der B33 vor Ofenbürg lädt geradezu zum Verweilen ein. Ein paar Minuten genießt Thomas Mahlich die spätherbstlichen Sonnenstrahlen. Neben ihm steht sein Actros 1845 Streamline. Dann zückt er ein Smartphone und verschafft sich entspannt auf der hölzernen Bank einen Überblick über seine restlichen Lenkzeiten. Er ist von Stühlingen an der Schweizer Grenze gekommen. Eine Stunde und 26 Minuten verbleiben ihm noch bis zur nächsten Pause von 45 Minuten, falls er sofort wieder los-

fährt. Das jedenfalls zeigt ihm sein Handy-Display, das die Informationen elegant vom digitalen VDO-Tachografen bezieht.

Links unten in der Anzeige ticken in Echtzeit die Minuten seiner Lenkzeitunterbrechung herunter. Bleibt Thomas jetzt eine Viertelstunde stehen, springt die Dauer der vorgeschriebenen Pause rechts unten auf 30 Minuten. Wartet er dagegen, bis die Ziffern die Null erreichen, rechnet ihm der Tacho sofort aus, dass er wieder die vollen vier-einhalb Stunden fahren dürfte. „Das würde mir jetzt aber nicht so viel bringen“, sagt

Thomas. „Denn dann müsste ich auf dem langen Weg ins Rheinland noch einmal eine Pause von 45 Minuten machen.“

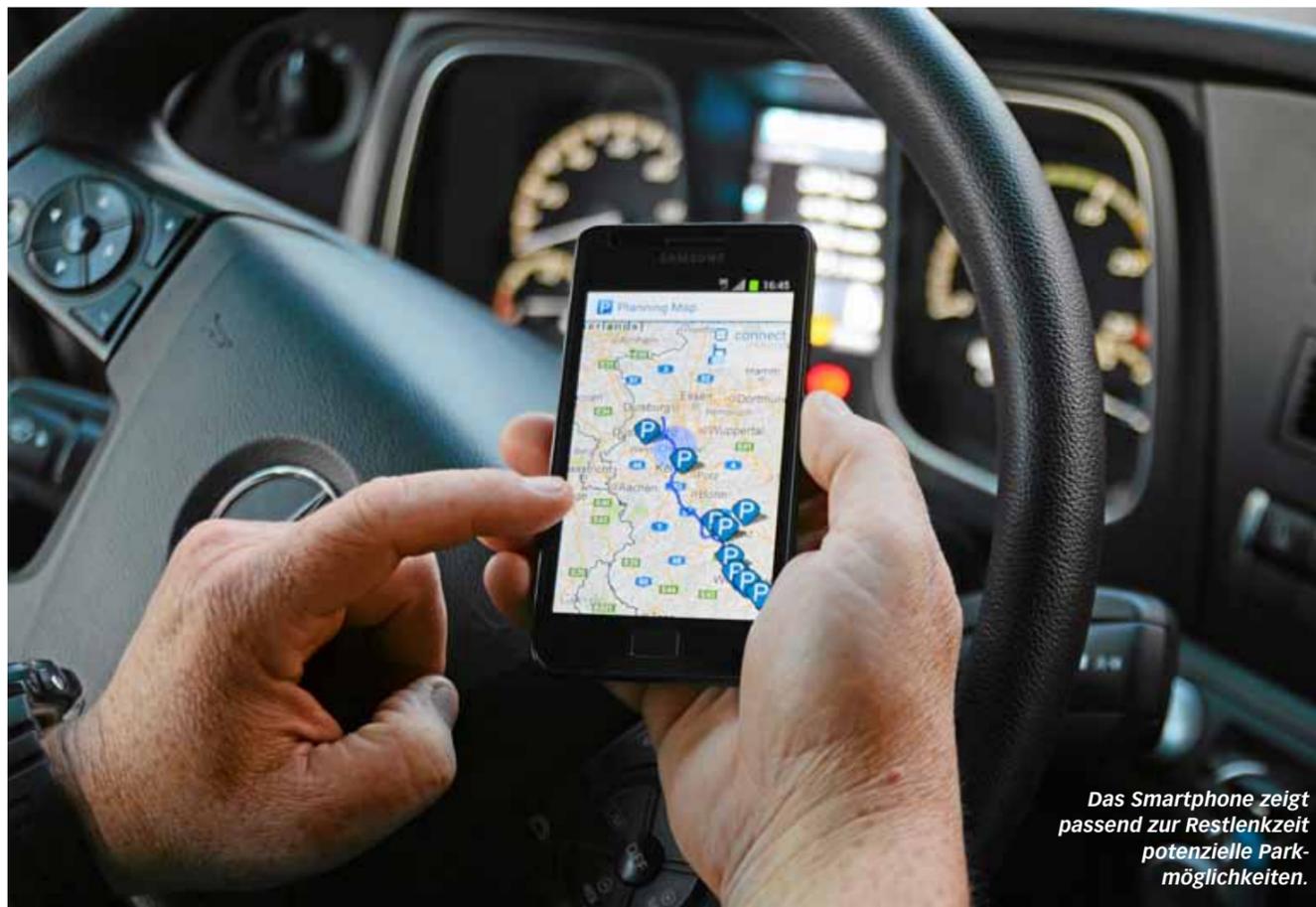
Doch damit nicht genug. Neben dem aktuellen Stand, den das Smartphone von seinem DTCO 2.0a abbildet, hat Thomas noch weitere Möglichkeiten, sich einen Überblick über seine vergangenen und zukünftigen Lenk- und Ruhezeiten zu verschaffen. Da ist zunächst sein Arbeitstag selbst. Den bezeichnen viele Fahrer immer noch als „Schichtzeit“, wobei es diesen Begriff in der zugrunde liegenden VO (EU) 561/2006 gar

nicht gibt. Es geht vielmehr um den Zeitraum zwischen den beiden täglichen Ruhezeiten von dreimal neun und zweimal elf Stunden pro Woche, die innerhalb von 24 Stunden einzulegen sind. Daraus ergeben sich die 13 oder 15 Stunden „Schichtzeit“. Da man zudem dreimal die Woche neun und zweimal zehn Stunden lenken darf, ist es durchaus kein Kunststück, unterwegs komplett den Überblick zu verlieren.

Dazu kommt noch die alles entscheidende Doppelwoche mit maximal 90 Stunden Lenkzeit – wobei immer die jeweils neue Woche mit der Woche vorher zusammenzählt. „Fehler, die man da macht, können ziemlich teuer werden“, sagt Thomas. Für ihn ist das kein Problem, er scrollt einfach durch drei weitere Displayanzeigen des DTCO 2.0a, der über Bluetooth bis zu einer Entfernung von rund 15 Metern mit dem Smartphone verbunden ist, und schon kann er auf seine externe Rechenhilfe zurückgreifen. „Der Tacho berechnet exakt die Dauer meiner nächsten

Frank Schmidt von VDO betreut regelmäßig die Testfahrer von Effinger.





Das Smartphone zeigt passend zur Restlenkzeit potenzielle Parkmöglichkeiten.

Der VDO Counter zeigt mir auf einen Blick, wie oft ich noch elf Stunden Pause machen muss und ob ich überhaupt noch zehn Stunden fahren darf.“

Aber das Beste kommt zum Schluss. In der Regel fährt Thomas um 22 Uhr am Sonntagabend wieder raus – je nach Tourplan zurück in den Schwarzwald oder zu vier festen Kunden an die Ostsee. „In der Doppelwoche komme ich persönlich selten über mehr als 85 Stunden. Für den Fall, dass ich doch einmal 90 Stunden auf dem Tacho habe, weiß ich über den VDO Counter, dass ich am Montag frühestens ab ein Uhr morgens wieder losfahren darf. Denn was oft vergessen wird, der Sonntagabend zählt noch zur abgelaufenen Woche. Und schnell handelst du dir ein Bußgeld ein, obwohl du vorschriftsmäßig deine 45 Stunden Ruhezeit eingehalten hast.“

In mancher Hinsicht sind die Sozialvorschriften der blanke Wahnsinn. Die Tatsache, dass die starren Pausenzeiten sich dem Biorhythmus des Fahrers oft krass entgegenstellen, ist noch nicht zu Ende diskutiert. Kein Wunder, dass viele Fahrer bei der Einführung des digitalen Tachos nervös waren. „Als wir gehört haben, dass der digitale Tacho kommt,

wollte zuerst keiner von uns etwas damit zu tun haben“, erinnert sich Thomas. „Heute muss ich sagen, dass durch den Digitacho tatsächlich etwas mehr Ruhe ins Transportgewerbe gekommen ist. Nun wird das Ganze auch noch idiotensicher.“

Thomas kann mit Fug und Recht behaupten, dass er einer der ersten Fahrer war, die einen Digitacho schon gesehen haben, als sich die gesamte Transportwelt noch in der analogen Phase befand. Denn seit 2005 testen er und seine Kollegen von Effinger die jeweils neueste Gerätegeneration des Marktführers VDO aus Villingen-Schwenningen. „Der erste Prototyp war in meinem Lastwa-

„Ich habe den VDO Counter schon in meinem alten Lkw getestet. Für Fahrer ist er total hilfreich.“

Gerd Czymai, 63, aus Brigachtal



gen parallel verbaut und ich musste beide Tachos bedienen. Heute bekommen wir die Testgeräte rund sechs Monate vor ihrer Markteinführung.“

Diese sogenannte Pilotierungsphase bedarf allerdings einiger Vorbereitungen. Zunächst erhält Effinger nach Prüfung durch das Bundesverkehrsministerium eine Sondergenehmigung, die alle 18 Monate neu erteilt wird. Dann werden das Bundesamt für Güterverkehr, BAG und die örtliche Polizei informiert. Denn Thomas ist mit einer „zweiten“ Fahrerkarte unterwegs. „Nur mit einer zusätzlich mitgeführten Test-Kontrollkarte können das BAG oder die Polizei die Daten im

„Der neue VDO-Tacho ist mittlerweile idiotensicher und den VDO Counter kann ich nur empfehlen.“

Thomas Mahlich, 47, aus Pirna



Ein Stau auf der A3 macht die Planung zunichte, Thomas kommt nur bis Köln.



Für die Testkarte von VDO muss Thomas Genehmigungen mitführen.

Tacho auslesen. Mittlerweile hat sich das bei den Behörden herumgesprochen. Anfänglich gab es aber Polizeibeamte, die es einfach nicht glauben wollten, dass sie mit ihrer Kontrollkarte keine Daten bekamen. Einer war sogar so sauer, dass er stattdessen die Ladungssicherung kontrolliert hat. Aber auch da war bei uns nichts zu finden.“

Betreut werden Unternehmenschef Michael Effinger und seine Fahrer von Frank Schmidt, als OEM Support Manager bei VDO auch für die Testaktivitäten zuständig. Alle ein bis drei Wochen überprüft er vor Ort die Tacho- und Fahrerkartendaten auf Fehler und Verstöße. Er koordiniert auch die Ausgabe, Verwaltung und Kontrolle der Testfahrerkarten. Für Michael Effinger heißt das: „Ich bekomme umfassende Unterstützung bei der Datenarchivierung und es ist immer wieder spannend, neue Technologien als eines der ersten Transportunternehmen in der Praxis zu testen. Denn so sind unsere Mitarbeiter und wir immer up to date.“ Das kann Frank Schmidt nur bestätigen: „Durch

VDO Counter und Smartlink sind erste Schritte zum Intelligenten Transportsystem

den engen Kontakt mit Effinger im Rahmen der Pilotierung erhalten wir wichtige Information zu den Bedingungen im Arbeitsalltag von Fahrern und Disponenten eines Transportunternehmens. Diese Herausforderungen und Probleme können wir bei kundenorientierten Produktverbesserungen und Neuentwicklungen berücksichtigen. Ein Paradebeispiel hierfür ist der VDO Counter. Während der Konzeptphase und Entwicklung waren die Fahrer der Pilotierungsflotten ein wichtiger Ansprechpartner und Ideengeber.“

Der VDO Counter ist ein Software-Update, das ab sofort in allen zertifizierten Werkstätten für rund 50 Euro auf den DTCO 2.0 aufgespielt werden kann. Das hört sich zunächst gut an, doch diese Tachogeneration wird erst seit etwa Juni 2012 als Erstausrüstung am Band in neue Lkw verbaut. Alle anderen Interessenten müssen den alten Tacho tauschen. Hier, so heißt es bei VDO, gibt es demnächst attraktive Angebote. „Ich persönlich kann den VDO Counter nur empfehlen“, meint Thomas. „Er macht das Leben leichter.“

Noch mehr begeistert ist Thomas allerdings über die Smartphone-Lösung, die er derzeit testet und die im ersten Quartal 2013 verfügbar sein wird. Sie eröffnet neue Möglichkeiten, die Lenk- und Ruhezeiten optisch besser darzustellen. Denn das Display des Tachos selbst ist in seiner Größe begrenzt. „Es wäre zum Beispiel hilfreich, wenn der VDO Counter die Lenk- und Ruhezeiten so darstellt, dass ich weiß, um welche konkrete Uhrzeit ich wieder losfahren darf. Auch fände ich es gut, wenn ich daheim oder im Autohof mit dem Smartphone über große Entfernungen meine Zeiten auf dem aktuellen Stand ablesen könnte.“ Das sei in Vorbereitung, sobald die VDO-App fertig konfiguriert sei, verrät Frank Schmidt. Es ist der erste Schritt in Richtung Intelligente Transportsysteme (ITS), die den regen VDO-Entwicklern vorschweben.

Als Thomas nach seiner Pause auf der Raststätte Bruchsal am Kreuz Wiesbaden in einen Stau kommt, ist seine schöne Planung allerdings schon dahin. Im Smartphone erkennt er zwar, dass er noch in den Großraum Köln kommt – und dass es dort den privaten Autohof Eifelort gibt. Dort mit 38 Minuten Restlenkzeit angekommen, stellt er fest, dass der Parkplatz restlos überfüllt ist. Thomas „rettet“ sich ins nahe Industriegebiet und seufzt: „VDO schwebt vor, dass wir eines Tages unterwegs freie Lkw-Stellplätze reservieren können. Das ist eine weitere tolle Idee. Aber bis dahin ist es sicher noch ein weiter Weg.“

„Die Rückmeldungen der Fahrer sind für uns besonders wichtig, weil sie den Tacho täglich unter realen Bedingungen nutzen.“

Frank Schmidt, 36, OEM Support Manager



„Mit dem VDO Counter können die Fahrer ihre Lenk- und Ruhezeiten einfacher einhalten. Sie werden sich mehr auf ihre Arbeit konzentrieren.“

Michael Effinger, 50, Geschäftsführer



Spedition Effinger



Die Spedition Effinger GmbH ist ein mittelständisches, familiengeführtes Speditions- und Transportunternehmen mit Sitz im Schwarzwald, Brigachtal. Effinger ist Spezialist für ganzheitliche Transport- und Logistiklösungen mit dem Schwerpunkt auf Komplett- und Teilladungen sowie Stückguttransporten. Als inhabergeführtes Unternehmen in der zweiten Generation sorgt Effinger bereits seit über 65 Jahren für optimierte Prozesse und reibungslose logistische Abläufe. Themen wie Qualität und Flexibilität stehen dabei an erster Stelle. Entsprechend verfügt die Spedition auch über eine moderne Speditionsanlage sowie einen der modernsten Fuhrparks in Südbaden mit rund 30 Lastwagen für den Fern- und Verteilerverkehr. Alle Fahrzeuge unterliegen der Abgasnorm Euro 5 oder Euro 6 und sind mit neuesten Technologien unter anderem im Bereich Sicherheit ausgestattet. Dazu gehört auch der Einsatz der neuesten Generation des digitalen Tachografen und der entsprechenden Peripherie, um alle gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen der Lenk- und Ruhezeiten optimal umzusetzen. Unter der Leitung der beiden Geschäftsführer, Hans-Joachim Effinger und Michael Effinger, beschäftigt die Spedition rund 50 Mitarbeiter.