

Maut und digitaler Tachograph: Fatale Parallelen?!

Kaum ein anderes Thema hat sich zum Leidwesen der Transport- und Logistikwirtschaft in den vergangenen Monaten und Jahren zu einem solchen Dauerbrenner entwickelt, wie das Gerangel um die Einführung des digitalen Tachographen. Das Hick-Hack konkurriert lediglich noch mit der Lkw-Maut, hinsichtlich deren Einführung in diesen Wochen endgültig die Würfel fallen dürften. Beide einstmals so attraktiven Vorzeige-Projekte deutscher bzw. europäischer Verkehrspolitik haben durch eine unausgewogene Bilanz zwischen Nutzen im liberalisierten Verkehrsmarkt einerseits und den immensen Kosten und zahllosen offenen Fragen andererseits traurige Gemeinsamkeiten. So werden „Digi-Tacho“ und „OBU“ nicht nur im Fahrzeugcockpit in einträchtiger Nachbarschaft installiert sein. Eine negative Artverwandtschaft findet sich auch in der von den betroffenen Nutzern kaum mehr nachvollziehbarer Bürokratie. Bei beiden Reizthemen, so scheint es, stehen wirtschaftlicher Vernunft und Praktikabilität und die politischen Ränke und Klimmzüge in einem offenkundigen Missverhältnis.

Zum Start der Maut lässt in diesen Tagen lediglich nur noch hoffen, dass die Optimisten Recht behalten und das Gesamtsystem „nutzungsabhängige Gebührenerhebung“ keine zweite Bruchlandung erleidet, und das logistische Gesamtsystem der Wirtschaft kollabiert. An die Verantwortlichen kann nur zum wiederholten Male appelliert werden, zumindest für ein adäquates Notfallmanagement Sorge zu tragen, um großen Schaden von den Unternehmen abzuwenden. Ganz so dramatisch stellt sich die Situation beim Fahrtenschreiber zwar noch nicht dar, jedoch muss auch hier interveniert werden, um ein Chaos zu verhindern. Der EU-Ministerrat hat im Juni dieses Jahres entschieden, dass der Einbau des digitalen Fahrtenschreibers in Neufahrzeuge zum 5. August 2005 erfolgen soll. Die Ausgabe der dazugehörigen Karten (Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmer- und Kontrollkarte) ist zum 5. Mai 2005 vorgesehen. Diese Terminentscheidung fiel – quasi als Griff in die Trickkiste der Politik – im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Standpunkt des Rates zur neuen Lenk- und Ruhezeitregelung (EWG-Verordnung 3820/85). Diese „Huckepack-Lösung“ war notwendig, weil der ursprüngliche Terminplan für den digitalen Fahrtenschreiber unhaltbar geworden war. Durch die rosarote Brille betrachtet, sollte dann also zur Jahresmitte 2005 alles funktionieren und alle Beteiligten wissen, was sie zu tun haben: Die Tachographen-Hersteller verfügen demnach über die erforderliche Geräte-Betriebserlaubnis, die Lkw-Hersteller können die Geräte in sämtliche Fahrzeugtypen einbauen und dem Kunden anbieten. Die Werkstätten sind allesamt lizenziert; die Behörden sind flächendeckend in der Lage, die Chipkarten zur Verfügung zu stellen. Die Fahrer verfügen sämtlich über die persönliche Chipkarte, auf der alle relevanten Daten im Zusammenhang mit den Sozialvorschriften gespeichert sind. Die Unternehmen besitzen die entsprechenden Karten zum periodischen Herunterladen des Datenmassenspeichers. Die europäischen Kontrollbehörden sind geschult und in der Lage, die Überprüfung wirkungsvoll und diskriminierungsfrei durchzuführen. Soweit in gebotener Kürze die schöne neue digitale Tachographen-Welt.

Doch die Voraussetzungen für eine reibungslose Einführung in allen Staaten der EU sind – wen mag es angesichts der Komplexität wundern – keinesfalls gegeben. Zwar sind die Vorbereitungen in Deutschland, Frankreich oder Österreich schon recht gut vorangeschritten, jedoch hat die deutsche Verkehrswirtschaft und die deutsche Automobilindustrie große Bedenken hinsichtlich der Praktikabilität der vorgesehenen neuen Fristen. Diese Bedenken betreffen u. a. Fragen, ob jeder der 25 Mitgliedsstaaten garantieren kann, dass die Kartenausgaben zu diesem Termin gewährleistet sind und dass Doppelausgaben von Fahrerkarten ausgeschlossen sind. Auch ist die Frage zu stellen, ob in allen Staaten garantiert werden kann, dass rechtzeitig die notwendigen nationalen Gesetzgebungen zur Ermächtigung von Werkstätten erlassen werden, die die Voraussetzung für den Aufbau eines ausreichend großen Werkstättennetzes vor dem Starttermin im August sind.

Ein immenses Problem ist weiterhin, dass ein sehr komplexes neues technisches System eingeführt werden soll, ohne dass ausreichende Zeit für einen Feldtest bleibt, der Fahrer, Unternehmen, Werkstätten, Lkw-Hersteller, Tachographen-Hersteller, Kartenausgabe-Organisationen und Kontrollbehörden einbezieht. Nach der Entscheidung des Rates und dem Vorschlag für diesen engen Terminplan gelangt nun der politische Staffstab zum Europäischen Parlament, das im Rahmen eines sog. Mitentscheidungsverfahrens einen Entschluß zum Einführungstermin des digitalen Tachographen und zum Ausgabetermin für dessen Karten zu treffen hat. Obgleich droht, dass die des Themas überdrüssigen EU-Parlamentarier den Vorschlag des Ministerrats zügig durchwinken wollen, sollte nichts unversucht bleiben, das Europäische Parlament davon zu überzeugen, dass ohne eine ausreichende Vorbereitung in allen Mitgliedsstaaten mit dem digitalen Tachographen der gewünschte Erfolg für die Verkehrssicherheit und die Harmonisierung des Wettbewerbs verfehlt, je sogar eventuell ins Gegenteil verkehrt wird. Hierzu hat die deutsche Verkehrswirtschaft in Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie den Parlamentariern empfohlen, vor einer Entscheidung zur neuen Terminsetzung Informationen zu den ungeklärten Fragen aus den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen. Argumentiert wurde auch, dass ein Stichtagtermin, wie er bisher vorgesehen ist, für die Einführung einer neuen, sehr komplexen Fahrzeugkomponente vollkommen unüblich und aus logistischen und Kostengründen nicht praktikabel ist. Für alle Beteiligten wäre es deshalb mehr als sinnvoll, einen Einführungszeitraum vorzusehen, der zwischen dem 5. August 2005 und Ende 2006 liegt. Während dieses Zeitraumes könnte dann entweder der analoge oder der digitale Tachograph eingebaut werden. Nach Ablauf dieses Zeitraums muss dann der digitale Fahrtenschreiber in allen Mitgliedsstaaten eingebaut werden. Einer solchen periodischen Regelung würde auch der Tatsache gerecht, dass die Lkw-Hersteller Tests mit Hunderten von Fahrzeugtypen und mit vielen Varianten des digitalen Tachographen durchführen müssen, um die Verkehrssicherheit und Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge zu garantieren.

Gerade die Einführung der Lkw-Maut lässt überdeutlich Parallelen erkennen, mit welchen Konsequenzen zu rechnen ist, wenn im Vorbereitungsprozess aller Beteiligten erhebliche Lücken klaffen, breit angelegt und repräsentative Testläufe unterbleiben und zukunftsweisende, Nutzen stiftende Lösungen von Machtspielen und Themenmüdigkeit der Politik konterkariert werden. Somit ist alles daranzusetzen, dass der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft fatale Parallelen zwischen OBU und digitalem Tachograph in jeder Hinsicht erspart bleiben.