

**D**ie im Fuhrpark gegenwärtig zum Einsatz kommenden DV-Systeme unterscheiden sich zum Teil beträchtlich hinsichtlich ihrer Zielsetzungen und des Leistungsumfanges. Vereinfacht lassen sie sich in einerseits Tourenplanungs- und andererseits Fuhrpark-Informationssysteme einteilen.

Bei der täglich notwendigen Verteilung von Waren auf eine Vielzahl von Kunden steht jede Fuhrparkleitung immer wieder vor dem Problem, ...

- ... die Vielzahl der zu beliefernden Kunden einzelnen Touren zuzuordnen;
- ... die Reihenfolge festzulegen, in der die Kunden innerhalb einer Tour angefahren werden sollen;
- ... für jede Tour die Lastkraftwagen mit geeigneter Ladekapazität und Ausstattung auszuwählen.

Aus Sicht der Fuhrparkleitung ist diese Aufgabe dann optimal gelöst, wenn erreicht wird, daß ...

- ... die kürzeste Gesamtfahrstrecke pro Tour bzw. die zeitgünstigste Tour gefunden wird;
- ... die eingesetzten Fahrzeuge voll ausgelastet sind;
- ... die zur Verfügung stehende Arbeitszeit effektiv ausgenutzt ist.

Ausgangspunkt für den Einsatz von DV-gestützten Tourenplanungssystemen ist der Umstand, daß ab einer bestimmten Fuhrparkgröße bzw. ab einem bestimmten Transportvolumen die manuelle Zusammenstellung von Auslieferungstouren an ihre Grenzen stößt. Je unüberschaubarer die Lösungsmöglichkeiten werden, je mehr Tourvariationen also denkbar sind, je schwieriger ist es für den Tourenplaner, ohne technische Hilfe die kostenoptimalsten Touren herauszufinden. Und hier setzen die Tourenplanungssysteme an, Computerprogramme, die zunächst allerdings mit einer Fülle von Informationen gefüttert werden müssen:

- Kundendaten wie Name und Anschrift des Kunden, Art der Lieferung und zeitliche Lieferbeschränkungen (z.B. bestimmte Öffnungszeiten, feste Anlieferzeiten in Fußgängerzonen);
- Fuhrparkdaten wie Fahrzeuganzahl, Fahrzeugtyp und Ladekapazität;

# Die Freiheit der Straße ...



***In Spielfilmen werden sie verherrlicht, in Liedern besungen – die Trucker, die Cowboys der Landstraße. In einem von Hektik, Leistungsstreß, Bürokratie und Fremdbestimmung geprägten Alltag verkörpern sie noch einen Hauch von Freiheit und Abenteuer. Es sind harte Burschen, die sich in kein Korsett pressen lassen, die ihre Freiheit über alles lieben und verteidigen, und die selbstbewußt über endlose Straßen brettern und auch heikelste Situationen souverän meistern ... Soweit das Klischee. Und die Realität? LKW-Fahrer haben einen ausgesprochenen Knochenjob. Lange Arbeitszeiten, ewiger Schlafmangel, hohe körperliche und nervliche Beanspruchung, eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten, hohes Unfallrisiko im Verkehr oder auch beim Be- und Entladen von Waren, das sind nur einige der Risiken, die zum Trucker-Leben gehören wie das Nummernschild mit dem Vornamen hinter der Windschutzscheibe. Da ist es gut, daß man wenigstens nicht ständig einen Vorgesetzten im Nacken hat. So kann man sich bei entsprechender Erfahrung einige Spielräume verschaffen und auch mal eine eigentlich nicht vorgesehene kurze Pause einlegen.***

***Damit aber könnte es schon bald vorbei sein. Denn der fortschreitende Einzug neuer Technologien macht vor den Toren der Fuhrparks nicht halt. Eine lückenlose Kontrolle von Tourverlauf und Fahrverhalten ist möglich. Ohne Gegensteuerung wird der Trucker zum »gläsernen« Fahrer ...***

- Verkehrsnetzdaten, die das Auslieferungsgebiet beschreiben, und die zur Ermittlung der Entfernungen vom Lager zum Kunden bzw. von Kunde zu Kunde dienen;
- Planungsdaten wie Durchschnittsgeschwindigkeiten für die verschiedenen Strecken (Autobahn, Bundesstraße usw.);
- besondere Standzeiten (z.B. Aufwand beim Be- und Entladen, mit Anlieferung verbundene Montage).

Auf der Grundlage dieser und manchmal noch weiterer Daten lassen sich computerunterstützt die »optimalen« Touren zusammenstellen. Als Ergebnis der Tourenplanung entstehen einzelne »Fahrpläne« mit exakten Vorgaben, beispielsweise zu:

- Tourlänge,
- Tourdauer,
- Beginn und Ende der Tour,
- Umsatz je Kunde,
- Ankunft beim Kunden,
- gesamte Standzeit,
- Auslastung des Ladevolumens,
- gesamte Kosten der Tour.

Wie so ein Tourenplan in der Praxis aussehen kann, zeigt Beispiel 1.

## Tourenplanung auf dem Personal Computer

Mittlerweile ist es Standard, daß Tourenplanungssysteme auch für Personal Computer angeboten werden, und daß sie



»dialogfähig« sind. Damit steigt die Flexibilität der Tourenplanung. Falls erforderlich, kann der Tourdisponent jederzeit eingreifen und auch plötzlich eintretende Änderungen, beispielsweise die Stornierung eines Auftrages, bei der Planung noch berücksichtigen.

Der Markt für den Einsatz von Tourenplanungssystemen ist groß. Allein für die Bundesrepublik Deutschland wird von einem Potential von bis zu 11 000 Betrieben ausgegangen! In Frage kommende

## BEISPIEL 1

### Tourenplanung – Daten einer Einzeltour ...

Laufende Tour-Nummer	Tour-Status	Anzahl Kunden in der Tour	Fahrzeug und Fahrzeugtyp (interne Nummern)	Kosten der Tour (Basis Fahrzeug- und Fahrerkosten)	Gesamtgewicht und Fahrzeugauslastung	Gesamtvolumen und Raumnutzung	Tour-Länge	Tour-Dauer	Früheste Abfahrtszeit	Verschlebbungsfreiheit (in Minuten)	
Tour	S	Kunden	Fzg	Typ	Kosten	Gewicht	Volumen	Weg	Dauer	Ab	Int
3	F	18	3	7	512	8,2 99 %	7,5 92 %	353	8:40	7:10	15

Laufende Kundennummer	Gewicht des Auftrags in Tonnen	Volumen des Auftrags in Kubikmeter	Anzahl der Auftragspositionen	Standzeit beim Kunden	Zeitbedingungen beim Kunden (A = An, B = Bis, G = Geöffnet)	Geplante Ankunftszeit beim Kunden	Strecke bis zum Kunden	Name	PLZ	Ort/Straße
Knd	Gew	Vol	Pos	SZt	Zeit	An	km	Name	PLZ	Ort/Straße
008	0,0	0,0	1	4	B 09:00	07:30	24	Müller	6744	Kandel ...
102	0,3	0,2	13	10		08:14	75	Meier	6785	Münchweiler ...
089	0,0	0,0	1	5		08:34	87	Sohnemann	6757	Waldfishbach ...
101	0,0	0,0	2	5	A 08:30	08:56	107	Toll	6750	Kaiserslautern ...
048	0,1	0,1	2	5	A 08:12	09:07	115	Horst & Co.	6750	Kaiserslautern ...
114	0,4	0,3	6	12	G 12:14	09:17	116	Eiermann	6750	Kaiserslautern ...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Quelle: Planungsbüro Transport und Verkehr

Branchen/Bereiche sind etwa der Lebensmittelgroßhandel, die Getränkebranche, der Fahrverkauf von Tiefkühlkost, die Distribution von Heizöl, der Außendienst generell, die Warenverteilung bei Handelshäusern und ähnliche Bereiche. Diesem enormen Potential steht allerdings erst eine verhältnismäßig geringe Zahl von Anwendern gegenüber – nach Untersuchungen der Universitäten Nürnberg und Karlsruhe sollen im deutschsprachigen Raum nur rund 200 bis 250 Betriebe, vorrangig aus den Branchen Lebensmittel, Getränke und Möbelindustrie entsprechende Systeme nutzen.

Glaubt man an die in der Fachliteratur dokumentierten und von Herstellern oft genannten Vorteile von Tourenplanungssystemen, dann allerdings dürfte sich die Zahl der Anwender zukünftig wohl schnell vergrößern. Von Kilometersparungen bis zu 20 Prozent oder gar Kostensenkungspotentialen von bis zu 30 Prozent ist da die Rede. Auch die bereits angesprochene Entwicklung hin zu dialogfähigen PC-Lösungen und die damit einhergehenden Flexibilitätsvorteile dürften die Verbreitung der Systeme fördern.

Wie aber sind Tourenplanungssysteme aus der Sicht der Beschäftigten zu bewerten? Arbeitgeber weisen im Vorfeld

der Einführung immer wieder auf die Vorteile hin, die computerunterstützte Tourenplanungssysteme für die Beschäftigten mit sich bringen. Insbesondere wird betont, daß die Systeme eine *gerechte Aufteilung* der Touren auf die Fahrer ermöglichen. Dadurch, daß die Zusammenstellung der Touren »automatisch« durch das DV-System erfolge, sei es der Willkür des Fuhrparkleiters bzw. des Tourdisponenten weitgehend entzogen, die Einzeltouren nach Sympathie oder Antipathie gegenüber bestimmten Fahrern zu verteilen – gewährleistet sei also eine größere »Objektivität«.

## Akzeptanz durch Prämienlohn?

Um die Akzeptanz von Tourenplanungssystemen zu erhöhen, wird mitunter auch versucht, einen Zusammenhang zwischen Prämienentlohnung für Fahrer und Tourenplanung herzustellen – argumentiert wird dabei wie folgt: Die Geschäftsleitung ist gerne bereit, eine Prämienentlohnung einzuführen oder eine bereits bestehende Prämienentlohnung so zu verbessern, daß die Fahrer unter dem Strich mehr

verdienen. Die dabei anfallenden höheren Kosten müssen aber – und das sollte auch der Betriebsrat einsehen! – an anderer Stelle aufgefangen werden. Was liegt da näher, als ein System einzuführen, das



ausschließlich durch Reduzierung von gefahrenen Kilometern zu ganz beträchtlichen Kosteneinsparungen führt?

Konfrontiert mit einer solchen Argumentation sehen sich Betriebsräte plötzlich in der Zwickmühle. Sie müssen sich nicht mehr nur mit der Arbeitgeberseite auseinandersetzen, sondern sich auch gegenüber den Fahrern rechtfertigen, wieso sie sich trotz offensichtlicher materieller Verbesserungen mit der geplanten Einführung eines Tourenplanungssystems schwer tun. Hier hilft nur Aufklärung. Es gilt, der Belegschaft zu vermitteln, daß eine computergesteuerte Tourenplanung mit hoher Wahrscheinlichkeit auch schwerwiegende negative Konsequenzen für die Fahrer haben wird:

- Leistungsintensivierung wegen des Wegfalls zeitlicher Spielräume;
- Erhöhung körperlicher und psychischer Beanspruchung durch Leistungsverdichtung;
- Entlassungen bzw. Arbeitsplatzabbau als Folge der Leistungsintensivierung;
- Verlust an Entscheidungsspielräumen, weil detailliert vorgeschrieben wird, zu welchem Zeitpunkt der Fahrer welchen Kunden anzufahren und wieder zu verlassen hat.

Für den Fall, daß die vom System ermittelten *Soll*-Vorgaben dann gleich oder später mit den tatsächlich anfallenden, tourbezogenen *Ist-Daten* abgeglichen werden, besteht zudem das Risiko erhöhter fahrerbezogener Überwachung. Das allerdings geschieht dann nicht mehr durch das Tourenplanungssystem, das wäre Aufgabe eines anderen, eigenständigen Computerprogramms.

Dabei handelt es sich um sogenannte Fuhrpark-Informationssysteme, die in der Lage sind, eine Vielzahl von Leistungs- und Kostendaten aus den ein-

zelnen Bereichen des Fuhrparks zu erfassen, zu speichern und nach verschiedensten Gesichtspunkten auszuwerten. Fuhrpark-Informationssysteme sollen dem Arbeitgeber dazu dienen, einen genauen

Überblick über die Kosten- und Leistungsstruktur im Bereich des Fuhrparks zu erhalten. Sie sollen helfen, »Schwachstellen« aufzuspüren und

geeignete Gegenmaßnahmen in die Wege zu leiten.

Typische Fragestellungen, die sich mit einem Fuhrpark-Informationssystem erstmals oder jedenfalls besser beantworten lassen, sind beispielsweise:

- Wie hoch sind die Kraftstoffkosten pro LKW?
- Welche Lastkraftwagen sind besonders reparaturanfällig?

Gesichtspunkten aufgeschlüsselt zur Verfügung zu stellen, müssen eine Vielzahl von Daten gesammelt und verarbeitet werden. In der Regel handelt es sich um Daten über Fahrzeuge, Fahrer, Kunden, Artikel und Touren – dazu Beispiel 2.

## Fahrtenschreiber und Bordcomputer

Die zur Zeit wichtigste Datenquelle ist die gesetzlich vorgeschriebene Fahrtenschreiber-Diagrammscheibe, häufig ergänzt durch Tourenaufzeichnungen der Fahrer. So liefert die Diagrammscheibe zum Beispiel folgende Informationen:

- Gesamt-Fahrzeit,
- Gesamt-Fahrstrecke,
- Fahrstrecke pro Tour,

## BEISPIEL 2

### Auswertung einer Einzeltour ...

Fahrer: Müller								Fahrzeug: NMS-LV 123		
Datum	Beginn	Standzeit	Fahrzeit	km	km/Std.	Ltr.	L/100km	Nebenzzeit	Pause	
		Std./Min.	Std./Min.					Std./Min.	Std./Min.	
01.10.	06:59		0:08	2	15	0,3	15,0			
	07:07	1:25								
	08:32		0:18	15	50	2,7	18,0			
	08:50	0:08								
	08:58		0:06	4	40	0,7	17,5			
	...	...	...	...	...	...	...	...	...	

### Sammel-Auswertung der Fahrfehler ...

Fahrer: Müller							Fahrzeug: NMS-LV 123					
Datum	km	Geschwindigkeitsüberschreitungen				Übertourig			Verbrauch			
		km/h	Anz.	Dauer	km/h	Anz..	Dauer	Anz.	Dauer	Stand	Fahrt	
01.10.	236	50	30	2:11	90	8	0:36	3	0:13	1,2	79,8	
02.10.	187	50	22	1:47	90	2	0:16	4	0:17	1,5	80,4	
03.10.	258	50	27	1:55	90	3	0:21	2	0:08	1,0	82,3	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	

Quelle: Gewerkschaft NGG, EDV im Fuhrpark

- Welche Fahrer haben häufiger als andere Unfälle?
- Haben die Fuhrparkkosten ein Ausmaß angenommen, das es günstiger erscheinen läßt, Fahraufträge an Fremdfirmen zu vergeben?

Damit es möglich wird, alle für die Leitung des Fuhrparks erforderlichen Daten stets aktuell und nach verschiedenen

- Standzeit pro Kunde,
- sonstige Standzeiten,
- Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Die Übertragung der auf der Diagrammscheibe dokumentierten Informationen in das Fuhrpark-Informationssystem erfolgt entweder manuell, das heißt, die Daten müssen von einer Person abgelesen und in den Rechner eingegeben werden oder aber automatisch über



sogenannte Tachoscheiben-Lesegeräte. Geht es nach dem Willen der Hersteller und Vertreiber von Fuhrpark-Informationssystemen, so wird die Fahrtenschreiber-Diagrammscheibe als Informationsquelle allerdings bald ausgedient haben.

Angepriesen werden Fahrzeug-Bordcomputer, die weit mehr Informationen liefern als die Diagrammscheibe. Verschiedene technische Lösungen werden angeboten. Auf dem Markt sind zum einen transportable Rechner, die während der Tour im Fahrzeug an eine spezielle Vorrichtung angeschlossen werden. Zum anderen sind im Fahrzeug fest zu installierende Computer zu bekommen, die mit mobilen Datenspeichern arbeiten. Mit dem Bordcomputer lassen sich über eine Reihe von im LKW installierten Meßsensoren technische Fahrzeugdaten sammeln. Hierzu zählen Daten wie Motor-drehzahl, Kraftstoffverbrauch, Geschwindigkeit, aber auch ungewöhnlichere und (noch) problematischere Informationen.

### Kontrolle sogar über geöffnete Türen ...

Beispielsweise wird genau registriert, wann Türen, Ladeluken, Ventile oder Förderpumpen geöffnet und wieder geschlossen werden. Außerdem können (und sollen) die Fahrer über sogenannte »Funktionstasten« zusätzliche Informationen eingeben, die sich sonst nicht ohne weiteres erfassen lassen – beispielsweise über Kundenbesuche, Bestellungen, Begründungen für Fahrtunterbrechungen. So werden »sicher vor Manipulation« – damit werben die Hersteller! – eine Reihe von Informationen tourbezogen gesammelt und nach Beendigung der Tour über eine »Schnittstelle« dem Fuhrpark-Informationssystem zur Verfügung gestellt.

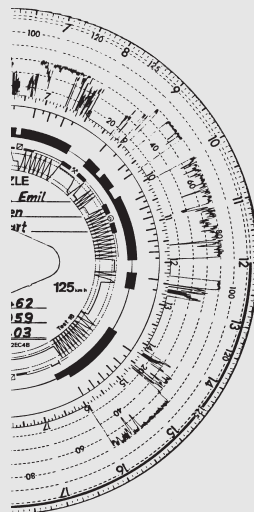


Arbeitszeiten, Tourverlauf und Fahrverhalten werden lückenlos dokumentiert. Im Fuhrpark-Informationssystem lassen sich dann nach unterschiedlichen Gesichtspunkten zum Beispiel tagesaktuelle oder monatliche Auswertungen

### KONKRET

#### Daten aus der Tachoscheibe ...

gesetzlich vorgeschrieben ist lediglich die Erfassung von Fahr- und Standzeiten, Fahrstrecken und Fahrgeschwindigkeiten – die Erfassung zusätzlicher Daten ist möglich, unterliegt aber der Mitbestimmung.



vornehmen. Denkbar sind etwa fahrzeug- bzw. fahrerbezogene Auswertungen zu ...

- ... durchschnittliche Standzeiten pro Kunde,
- ... durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch,
- ... durchschnittliche Geschwindigkeit,
- ... durchschnittliche Transportleistung.

Die durch das Fuhrpark-Informationssystem erstellten Auswertungen, Listen und Statistiken werden damit zur wichtigsten Entscheidungsgrundlage für alle möglichen Maßnahmen zur Kostensenkung und Leistungssteigerung. Typisch sind:

- Verringerung der vorgegebenen Standzeiten,
- Verzicht auf den Beifahrer,
- Verkleinerung des Fuhrparks,
- Vergabe von Fahrten an Fremdfirmen.

Hinzu kommt das Risiko einer tiefgehenden Verhaltens- und Leistungskontrolle und der daraus abgeleiteten negativen personalpolitischen Konsequenzen für die Beschäftigten. So ist es technisch kein Problem, unter anderem die Pausen-, Hof- und Fahrzeiten, die Durchschnittsgeschwindigkeiten und auch die

Anzahl von Geschwindigkeitsüberschreitungen von Fahrern zu ermitteln und folglich leistungsfähige und weniger leistungsfähige bzw. mit dem Fahrzeug mehr oder weniger sorgfältig umgehende Fahrer ausfindig zu machen.

Aus diesen Auswertungsmöglichkeiten und ihrer »disziplinierenden« Wirkung wird in der Fachliteratur auch kein Hehl gemacht:

»Die fahrpersonalbezogene Auswertung könnte ... bei einer festen Zuordnung der Fahrer auf bestimmte Fahrzeuge, zu Kontrollen, zum Beispiel

- des Kraftstoffverbrauchs,
- der Unfallhäufigkeit,
- der Reparaturhäufigkeit oder
- des Reifenverschleißes,

der den Fahrern anvertrauten Fahrzeuge herangezogen werden. Dem Nachteil der Unflexibilität bei einer festen Paarung Fahrer/Fahrzeug steht in der Praxis der Vorteil der besseren Kontrollmöglichkeit und der sorgfältigeren Behandlung der Fahrzeuge gegenüber. Der Einsatz eines derartig umfassenden Überwachungsmediums kann sich jedoch auf die Motivation der Fahrer negativ auswirken. Durch die Ausschreibung von Prämien auf niedrigen Kraftstoffverbrauch, Unfallfreiheit und geringen Reifenverschleiß kann dies vermieden werden.«\*

Werden neben Fuhrpark-Informationssystemen auch Tourenplanungssysteme eingesetzt – was in der Perspektive die Regel sein dürfte –, dann lassen sich die Daten dieser beiden Systeme zusammenführen, und es wird möglich, für jeden Fahrer »Soll-Ist«-Vergleiche durchzuführen:

- Wurde die im Tourenplan vorgegebene Kilometerzahl eingehalten?
- Hat sich der Fahrer beim Kunden länger oder kürzer aufgehalten als im Tourenplan veranschlagt?
- Wurde die im Tourenplan festgelegte Dauer der Tour über- oder unterschritten?

Das sind im Überblick die Möglichkeiten, die die moderne, computergestützte Fuhrpark-»Optimierung« bietet. Bleibt

\* H. C. Siegert, EDV-Unterstützung im Fuhrpark, Landsberg a. L. 1988, Seite 29

*Sowohl Tourenplanungs- als auch Fuhrpark-Informationssysteme müssen bezogen auf Einsatzzweck, verwendete Hard- und Software, zulässige Auswertungen, Listen und Statistiken, Schnittstellen zu anderen Systemen, Zugriffsberechtigungen und Lösungsfristen für erfaßte Daten detailliert dokumentiert werden. Nur so erhält der Betriebsrat einen genauen Überblick darüber, was denn nun eigentlich im Betrieb zum Einsatz gelangt. Außerdem erleichtert eine entsprechende Dokumentation dem Betriebsrat, eine Einhaltung der Betriebsvereinbarung zu überprüfen.*

*Um direkte Soll-Ist-Vergleiche unmöglich zu machen, sollte das Tourenplanungssystem nicht mit dem Fuhrpark-Informationssystem gekoppelt werden. Außerdem muß angestrebt werden, daß entweder keine oder möglichst wenige personenbezogene Daten erfaßt werden. Für unumgängliche Auswertungen sollten grundsätzlich nur Durchschnittswerte aus größeren Zeiträumen (keine Tagesauswertungen) errechnet werden.*

*Vor allem aber sollten sich Betriebsräte nicht nur auf die Leistungs- und Verhaltenskontrolle konzentrieren, sondern auch arbeitsorientierte Ziele, wie etwa eine »gerechte Tourenaufteilung« oder »Entlastung der Fahrer«, formulieren und fordern.*

*Bei geplantem Arbeitsplatzabbau muß sich das Unternehmen verpflichten, den betroffenen Arbeitnehmern Arbeitsplätze mit mindestens gleicher Qualifikation anzubieten. Die Kosten für erforderliche Umschulungen trägt der Arbeitgeber.*

**Eckpunkte für eine Betriebsvereinbarung »Tourenplanungssystem«:**

1. Die Touren sind so aufzuteilen, daß sie von den Fahrern in der tariflich bestimmten bzw. in Betriebsvereinbarungen festgelegten Arbeitszeit und bei strikter Einhaltung der Verkehrsregeln tatsächlich zu bewältigen sind.
2. Die dem Tourenplanungssystem zugrunde liegenden Planungsdaten (Durchschnittsgeschwindigkeiten, durchschnittliche Standzeiten usw.) entscheiden darüber, wie »realistisch« und wie belastend die Ergebnisse der Tourenplanung für die einzelnen Fahrer sind. Sie werden deshalb in einer paritätisch besetzten Kommission festgelegt und in regelmäßigen Abständen überprüft.
3. Die im Tourenplan vorgegebenen Kilometerangaben können überschritten werden, ohne daß für den Fahrer/ das Team die Notwendigkeit besteht, sich zu rechtfertigen. Ferner besteht für den Fahrer/das Team kein Rechtfertigungszwang, wenn die im Tourenplan vorgegebenen Zeitangaben unter- bzw. überschritten werden.

**Eckpunkte für eine Betriebsvereinbarung »Fuhrpark-Informationssystem«:**

1. Vereinbarung einer nicht überschreitbaren Normalleistung; Kriterien für eine Normalleistung könnten sein:
  - maximale Anzahl von Kunden pro Tour und/oder
  - maximal zu befördernde Menge je Tour und/oder
  - maximale Kilometerleistung pro Tour.

Diese Normalleistung muß – wenn gleichzeitig ein Tourenplanungssystem im Einsatz ist – auch Grundlage für die Berechnung der einzelnen Touren sein!

2. Fuhrpark-Informationssysteme dürfen nicht zur Leistungs- und Verhaltenskontrolle genutzt werden. Der Betriebsrat muß darauf drängen, daß mit dem DV-System keine Auswertungen erstellt werden, die direkt oder indirekt Rückschlüsse auf die Leistung und das Verhalten einzelner Fahrer zulassen. Daten, die das ermöglichen würden, dürfen im Computer gar nicht erst erfaßt werden (z. B. Name des Fahrers, Fahrer-Nummer oder auch Fahrzeug-Nummer, wenn ein Fahrer ausschließlich einem LKW zugeordnet ist).
3. Häufig kommt es allerdings vor, daß Fuhrpark-Informationssysteme für die Prämienvergütung der Fahrer genutzt werden sollen. Zur Ermittlung von Prämien werden dann bestimmte fahrerbezogene Daten wie Fahrzeiten, Pausen- und Hofzeiten und/oder Liefermengen benötigt. Diese Daten können dann aber auch zur Leistungs- und Verhaltenskontrolle der Fahrer verwendet werden. Es ist daher sicherzustellen, daß die erfaßten personenbezogenen Daten ausschließlich zu Abrechnungszwecken genutzt werden.
4. Mit der Begründung, man wolle überprüfen, ob speziell vereinbarte Standzeiten der Korrektur bedürfen, strebt die Fuhrparkleitung häufig die Durchführung tourbezogener Soll-Ist-Vergleiche an. Wenn überhaupt, sollten entsprechende Vergleiche nur in anonymisierter Form (also ohne Name, Personalnummer o.ä.) erfolgen.
5. Abweichungen von den tariflich üblichen Arbeitszeiten (siehe auch Tourenplanungssystem) sind zu verhindern. Falls erforderlich, sind Mehrarbeitszeitregelungen zu treffen.

die Gestaltung der Tourenplanungs- und Fuhrpark-Informationssysteme nun ausschließlich dem Management überlassen, ist das Risiko groß, daß die angesprochenen negativen Konsequenzen auch wirklich eintreten. Der Betriebsrat sollte daher auf jeden Fall eigene Vorstellungen zur

Gestaltung entsprechender Systeme entwickeln. »Patentrezepte« gibt es nicht, aber Eckpunkte als Orientierungshilfe – siehe oben.

Die Chancen, die dort skizzierten Mindestanforderungen in Betriebsvereinbarungen abzusichern, sind gar nicht

so schlecht, wie es im ersten Moment vielleicht erscheinen mag. Denn abgesehen davon, daß es sich bei Tourenplanungs- und Fuhrpark-Informationssystemen ohnehin um Systeme handelt, die der Mitbestimmung des Betriebsrates gemäß § 87 Abs. 1 Ziff. 6 BetrVG unterliegen, ist

das Management bei der Einführung dieser Systeme in besonderem Maße auf die Akzeptanz durch Benutzer und Fahrer angewiesen. Mangelnde Akzeptanz (Probleme bei der Disponentenschulung, Widerstände der Fahrer) wird auch von Disponenten, Fuhrpark- und Logistik-Leitern als das größte Problem bei der Einführung von Tourenplanungssystemen gesehen. Zur Sicherung von Akzeptanz wird dem Management in der einschlägigen Literatur daher auch nahegelegt, Beschäftigte an der Entwicklung zu beteiligen und eine offene Informationspolitik zu betreiben.

Der Umstand, daß im eigenen Interesse Akzeptanz geschaffen werden muß, macht das Management oft empfänglicher gegenüber Forderungen von Seiten der Arbeitnehmer. Der Betriebsrat sollte dies offensiv nutzen und Ansprüche in Richtung einer »sozialverträglichen« Gestaltung der Systeme geltend machen.

Durch die Nutzung von Tourenplanungs- und Fuhrpark-Informationssystemen sind die Rationalisierungsmöglichkeiten im Bereich der Fuhrparks allerdings noch nicht ausgeschöpft. Insbesondere der Umstand, daß ein Fahrer während der Tour nicht jederzeit erreichbar ist und daß die Zentrale meist nicht weiß, wo er sich gerade befindet, wird von Fuhrparkleitungen als großes Defizit empfunden. Doch auch hier sind Lösungen in Sicht. Mittels mobiler Kommunikationssysteme wird es möglich, zwischen Fahrer und Zentrale jederzeit Informationen auszutauschen – rund um die Uhr kann zum Fahrer im Fahrzeug Kontakt aufgenommen werden. Ausgeklügelte Funksysteme ermöglichen zudem, jederzeit den exakten Standort eines Fahrzeugs festzustellen. Damit werden auch neue Formen der Fahrerüberwachung geschaffen. Von der eingangs beschriebenen Freiheit des Truckers dürfte dann endgültig nicht mehr viel übrig bleiben – dem gehen wir in einer der nächsten Ausgaben nach.

*Dr. Ulrich Fischer  
BTQ – Beratungsstelle für  
Technologiefolgen und Qualifizierung  
Oldenburg*