

Weiterbildung Lkw/Bus

RECHTSSICHER DOKUMENTIEREN

Sozialvorschriften & Digitales Kontrollgerät



Inklusive Zugang
zur Vogel BKF App

© 2025 Verlag Heinrich Vogel
TECVIA GmbH,
Aschauer Str. 30, 81549 München

1. Auflage 2025
Stand: 07/2025

Bildnachweis: Archiv Verlag Heinrich Vogel;
stock.adobe.com; Michael Oesterle; Rico Fischer;
M. Schiebel; Continental; Getty Images;
MAN Truck & Bus; Daimler AG
Titelbild: Verlag Heinrich Vogel

Umschlaggestaltung: Verlag Heinrich Vogel
Layout und Satz: Uhl + Massopust, Aalen
Autor: Thomas Fritz
Fachredaktion: Michael Oesterle
Druck: Gebr. Geiselberger GmbH, 94503 Altötting

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Folgenden die männliche Form (z. B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für Frauen, Männer und divers gleichermaßen.

Bei abgebildeten Personen handelt es sich um Symbolbilder mit Fotomodellen.

Vorwort	5
1. Einstieg	7
1.1 Einführung	7
1.2 Einstiegstest	8
2. Sozialvorschriften	12
2.1 Wo gelten die Vorschriften?	12
2.2 Für wen gelten die Vorschriften?	14
2.3 Wer ist von den Vorschriften ausgenommen?	15
2.4 Übersicht über die einzelnen Symbole	18
2.5 Besonderheiten der Sozialvorschriften	20
2.6 Sonderregelungen Mobilitätspaket I	32
3. Arbeitszeitgesetz	37
3.1 Grundsätze	37
3.2 Ausnahmen	38
3.3 Arbeitszeit bei Selbständigen	40
3.4 Unterschiedliche Tätigkeiten als Berufskraftfahrer	41
4. Rechtssicher dokumentieren	46
4.1 Tageskontrollblätter	46
4.2 Analoge Technik und Scheiben	47
4.3 Digitale Technik Generation 1	50
4.4 Digitale Technik Generation 2	61
4.5 Die Tachoprüfung	71
4.6 Die »OUT«-Einstellung	72
4.7 Die Minutenregel	74
4.8 Fehlermeldungen	77
4.9 Störungen des Fahrtenschreibers	79
4.10 Fahrerkarte defekt, verloren oder gestohlen	81
4.11 Fahrerkarte ungültig	82
5. Der tägliche Einsatz	85
5.1 Vorbereitung der Fahrt	85
5.2 Kontrollpflichten am Fahrtenschreiber	87
5.3 Der »lückenlose Nachweis«	94
5.4 Hinweise zur richtigen Bedienung	102
5.5 Die Verkehrskontrolle	109

6. Sonderregeln Personenverkehr	114
6.1 Linienverkehr bis 50 km Linienlänge, Haltestellenabstand unter 3 km	114
6.2 Linienverkehr bis 50 km Linienlänge, Haltestellenabstand über 3 km	118
6.3 Linienverkehr über 50 km Linienlänge, Fernlinienbus	119
6.4 Gelegenheitsverkehr über mehrere Tage	120
7. Gegenwart und Zukunft	126
7.1 Die neue Version in der 2. Generation der Fahrtenschreiber	126
7.2 Privat oder gewerblich	134
7.3 Praxisbeispiele	135
8. Wissens-Check und Abschlusstest	140
9. Trainerinhalte zum Modul	145
9.1 Vorbereitung des Weiterbildungstages	145
9.2 Den Weiterbildungstag abwechslungsreich gestalten	146
9.3 Vorschlag für den Modulablauf	149

Liebe Trainer, Fahrlehrer und Ausbilder

Wie die Zeit vergeht! Für Berufskraftfahrer geht es nun in die vierte Weiterbildungsrunde. Auch hierbei unterstützen wir Sie wieder mit aktuellen und abwechslungsreichen Weiterbildungsmedien. Deshalb haben wir für Sie – mit den anderen Modulen und mit diesem – eine neue Modulreihe erstellt.

Was erwarten Sie in den Modulen der 4. Welle?

- Neue aktuelle Themen bzw. neue Gewichtung der Inhalte, Abdeckung aller Kenntnisbereiche.
- Modul 1 bis 4 gemeinsam für Lkw- und Busfahrer mit den Inhalten der gemeinsamen Unterkennisbereiche, jeweils ein Modul 5 mit den spezifischen Lkw- und ein Modul 5 mit den spezifischen Bus- Unterkennisbereichen.
- Für die Teilnehmer eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte im Teilnehmerheft mit Einstiegstest, Aufgaben und Wissens-Check sowie dem Zugang zur BKF-App mit Voting, Einstiegstest, Abschlusstest, E-Book und E-Learning.

Und für Sie als Trainer zusätzlich:

- Klare Vorstrukturierung des Schulungstages (inkl. Trainingsplan)
- Pädagogische Erläuterungen z.B. zu Lernzielen, Übungen, Abläufen und Methodik
- Wissensvorsprung durch thematisch passendes Hintergrundwissen
- Hinweise zu Highlights und besonderen Elementen in PC-Professional
- Einsatz und Anwendung der Vogel BKF App
- Unterrichtsgestaltung mittels Votings, spezifischen Inhalten der Erweiterungsbereiche sowie Unterrichtsrezepte in PC Professional

Für Anregungen und Hinweise sind wir jederzeit erreichbar; Schreiben Sie uns einfach eine Mail an: eu-bkf@tecvia.com

Wir wünschen eine gelungene und interessante Weiterbildung!

Ihr Verlag Heinrich Vogel



Symbolerläuterung

 Lehrzeitangaben

 Hintergrundwissen

 BKF App

 Aufgaben

 Lernziel

 Ablauf

 Rechtlicher Hinweis

 Hinweis PC Prof

 Medienverweis

 Unterrichtsgestaltung

Ziele und Kenntnisbereiche des Moduls

Folgende Ziele und Kenntnisbereiche (nach Anlage 1 BKrFQV) werden mit dem Modul erreicht/abgedeckt:

2.1 Ziel: Kenntnisse der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr



Auf dem Informationsportal www.eu-bkf.de finden Sie neben weiterführendem Schulungsmaterial auch aktuelle Informationen zum Thema Berufskraftfahrerqualifikation!

1. Einstieg

🚩 Die Teilnehmer werden in das Thema eingeführt und prüfen ihr Vorwissen.

🕒 Ca. 45 Minuten

1.1 Einführung

§ Entspricht dem/den Unterkennntnisbereich/en: 2.1

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass der »Lkw« als Transportmittel Nummer 1 mehr benötigt wird denn je.

Mit Erweiterung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum und einer Zunahme der Reiselust von Fahrgästen mit dem Omnibus, hat auch die gewerbliche Personenbeförderung einen aktuellen Zuwachs zu verzeichnen.

Doch beide Branchen kämpfen derzeit sehr heftig mit dem immer massiver werdenden Problem des »Fahrermangels«. Die IRU (International Road Transport Union) hat als Weltdachverband des Straßentransportgewerbes in einer aktuellen Studie festgestellt, dass ohne sofortige Maßnahmen des Gegensteuerns bis 2026 europaweit rund 2 Millionen Fahrerinnen und Fahrer fehlen werden.

Aus diesem Grund wurden von Seiten der EU auch bereits Ende 2022 schon deutliche Veränderungen und wesentliche Neuerungen bei der beruflichen Aus- und Weiterbildung beschlossen und 2024 von Deutschland in der gesetzlichen Neufassung umgesetzt.

Stets neue Aufgaben kommen auf die Fahrerinnen und Fahrer zu, die Rechtslage ändert sich fortlaufend und die technische Entwicklung schreitet rasend schnell voran.

Der Modulbaustein »Rechtssicher dokumentieren« ist dabei ein wichtiger Part die aktuell immer brisanter werdende Rechtslage zu verstehen und gute Hilfestellungen für die praktische Anwendung der Vorschriften zu bieten.

Mit der neuen, gesetzlichen Vorgabe steht das Thema »Arbeitszeit« neuerdings im Vordergrund, für deren Einhaltung zwar grundsätzlich der Verantwortliche des Unternehmens zu sorgen hat, dem Fahrer jedoch eine aktive Mitwirkungspflicht obliegt.



Neuerungen sind auch weitere Veränderungen in den Sozialvorschriften, und zudem die Einführung einer 2. Generation der Aufzeichnungstechnik. Diese kam bislang stufenweise mit zwei Versionen in die Fahrzeuge und bietet seit 15.06.2019 behördliche Möglichkeiten der Fernauslese. Mit der »G2-V2« wurde zum 21.08.2023 eine 2. Version der Gerätetechnik vorgeschrieben, die zunächst dem grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr auch als etappenweise Nachrüstverpflichtung in den Fahrzeugen auferlegt wird. Tatsächlich ist sogar schon eine nächste Generation der Aufzeichnungstechnik von der EU für 2026 angekündigt worden, die weiteren Einstellmöglichkeiten bieten wird.

Damit die Teilnehmer ihren aktuellen Wissenstand einmal selbst einschätzen können nachfolgend ein kleiner »Wissenscheck« zu Seminarbeginn:

1.2 Einstiegstest



Die Aufgaben zum Einstiegstest finden Sie in der BKF APP sowie in PC-Professional als Unterrichtsrezept.

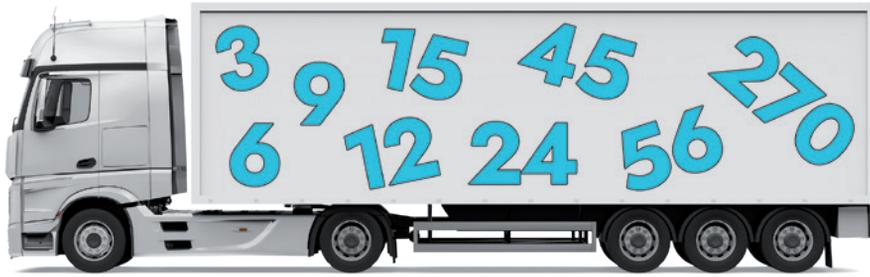
Die Aufgaben dienen den Teilnehmern als reiner Selbsttest zur Einschätzung des persönlichen Wissensstandes. Diskutieren Sie im Anschluss die Ergebnisse und füllen Sie Wissenslücken auf.

Zahlenspiel

Was sagen Ihnen diese Zahlen aus den Sozialvorschriften?

Es handelt sich bei jeder Zahl entweder um eine »Verhaltensvorschrift« (Lenk-, Ruhe-, Arbeitszeiten) und/oder um eine »Formalvorschrift« (Mitführipflicht, Dokumentation, Ausnahme).

Versuchen Sie Ihr Glück – Sie kennen im Grunde genommen alle Zahlen, die teilweise mehrfach in den Vorschriften genannt werden.



1 Zahlenspiel

Zahl 3:

- a) 3 x zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten kann die Tagesruhezeit auf 9 Stunden reduziert werden.
- b) Ist ein Stundenausgleich erforderlich muss dieser bis zum Ende der nachfolgenden, 3. Woche erbracht sein (z.B. verkürzte Wochenruhezeit, Überschreitung der Lenkzeit nach Artikel 12 usw.)
- c) Es gibt nur 3 Gründe des berechtigten Fahrens ohne Fahrerkarte in einem nachweispflichtigen Fahrzeug (von den Ausnahmen abgesehen).
 - 1) Karte wurde gestohlen
 - 2) Karte wurde verloren
 - 3) Karte oder Aufzeichnungsgerät ist defektAusdruck vor Fahrtbeginn und Ausdruck nach Fahrtende mit entsprechender Beschriftung auf der Rückseite.
- d) In der 12-Tage-Regelung beim Reisebus darf bei einer 1-Fahrerbesetzung während der Nachtzeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr eine ununterbrochene Lenkzeit von nur maximal 3 Stunden gefahren werden. Danach muss bereits die Fahrtunterbrechung von 45 Minuten erfolgen.
- e) Im ÖPNV-Linienerkehr ändert sich die Rechtslage mit dem Haltestellenabstand (mehr oder minder 3 Kilometer im Durchschnitt entscheiden über Blockpausen oder die Möglichkeit der Inanspruchnahme der 1/6-tel-Regelung).

Zahl 6:

- a) Ununterbrochene Arbeitszeit nach dem Arbeitszeitgesetz sind 6 Stunden. Danach muss eine Arbeitsunterbrechung von mindestens 30 Minuten eingelegt werden, die allerdings auch in Abschnitte von 2 x 15 Minuten aufgeteilt werden kann.
- b) Nach 6 x 24-Stundenzeiträumen erfolgt grundsätzlich die Pflicht zur Einhaltung einer Wochenruhezeit. (Ausnahmen z. B. im Reiseverkehr, ÖPNV oder durch die Anwendung des Artikel 12 sind möglich).
- c) 1/6-tel Regelung im ÖPNV-Linienerkehr.

**Zahl 9:**

- a) Grundsatz der Obergrenze für die tägliche Lenkzeit.
- b) Bei mehr als 9 Stunden Arbeitszeit muss an die arbeitsrechtliche Unterbrechung von weiteren 15 Minuten gedacht werden, so dass sich eine Gesamtzeit der täglichen Arbeitsunterbrechung von mindestens 45 Minuten ergibt.

Zahl 12:

- a) Artikel 12 – die Anwendungsmöglichkeiten für die Fälle der »Höheren Gewalt«. (Weiterfahrt bis zum nächsten geeigneten Halteplatz/»Heimweghilfe« am letzten Fahrtag der Arbeitswoche zum Betriebssitz oder Wohnsitz).
- b) 12-Tageregelung im Reiseverkehr (seit 22.05.2024 ist ein Grenzübertritt und ein mindestens 24-stündiger Aufenthalt in einem anderen Land nicht mehr Bedingung, so dass die Anwendung dieser Regelung auch nur innerhalb eines Landes stattfinden kann).
- c) 12 Stunden Tagesruhezeit in der »Splittvariante« (auch geteilter Dienst genannt). Die Anwendung setzt mindestens 3 Stunden anrechenbare Tagesruhezeit während der Arbeitsschicht und abschließend weitere 9 Stunden Tagesruhezeit am Ende der Arbeitsschicht voraus.

Zahl 15:

- a) Maximale »Schichtzeit« in der Betrachtung des 24-Stunden-Bezugszeitraums, wenn man diesen mit der Einhaltung einer Tagesruhezeit von 9 Stunden betrachtet.
- b) Mindestzeitraum einer anerkannten Fahrtunterbrechung: 15 Minuten.
- c) Mindestzeitraum einer anerkannten Arbeitsunterbrechung: 15 Minuten.
- d) Die Anwendung der Ausnahme zum berechtigten »Fahren ohne Fahrerkarte« (gestohlen, verloren, defekt) ist auf 15 Kalendertage in Folge beschränkt.

Zahl 24:

- a) Der Grundsatz der Betrachtung von Sozialvorschriften im »24 Stunden-Bezugszeitraum«.
- b) Mindestdauer der reduzierten, wöchentlichen Ruhezeit.
- c) Ausgleichszeitraum für Arbeitszeiten nach dem ArbZG: 24 Wochen.
- d) Dauer eines Kalendertages: 24 Stunden.

Zahl 45:

- a) Mindestdauer einer regelmäßigen, wöchentlichen Ruhezeit.
- b) Mindestdauer einer vollen Fahrtunterbrechung nach 4 Stunden 30 Minuten Lenkzeit (entweder 45 Minuten komplett oder aufgeteilt in 15/30 Minuten beziehungsweise Sonderregelung Bus).
- c) Mindestdauer der zusammengerechneten Zeit der Arbeitsunterbrechung bei mehr als 9 Stunden täglicher Arbeitszeit, wobei ein Abschnitt mindestens 15 Minuten betragen muss.

- d) »Faustformel« für Disponenten und Tourenplaner bei der Gestaltung der wöchentlichen Lenkzeit, denn nur so erreicht man stets ausgeglichene Wochen und eine problemlose Betrachtung der Lenkzeiten in der Doppelwoche von 90 Stunden.

Zahl 56:

- a) Rechnerisch maximal zulässige Lenkzeit in der Kalenderwoche (4 x 9 Stunden und 2 x 10 Stunden).
- b) Erweiterte Mitführipflicht des lückenlosen Nachweises über die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten in einem Zeitraum von 56 Kalendertagen seit 31.12.2024.
- c) Neue Mitführipflicht einer Kopie der abgelaufenen EU-Fahrtenblätter vergangener Reisen in dem Fahrzeug, wenn keine digitale Variante vorliegt.

Zahl 270:

- a) Bei dieser Zahl muss man um die Ecke denken, denn 270 Minuten sind 4 Stunden 30 Minuten Lenkzeit. Das wird die Brisanz der Zukunft, denn bei aktuellen Kontrollen werden immer mehr »intelligente Auswertprogramme« eingesetzt. Diese KI-Technik kennt nur die Zahl 270 und schlägt bereits bei 271 Alarm. Im aktuellen Bußgeldkatalog LV 48 ist sogar in Deutschland ab der 1. Minute Überschreitung bereits eine mögliche Verwarnung von 30,-- € vermerkt. Sanktionsmöglichkeiten in anderen Ländern können ab der 1. Minute des Verstoßes in der Tat bis zu dreistellig werden, was mancher Fahrer leider schon zu spüren bekam.



© nerthuz/stock.adobe.com

2 Wir schaffen das!



2. Sozialvorschriften



Die Teilnehmer ...

- ... kennen den Geltungsbereich der Sozialvorschriften.
- ... kennen die relevanten Ausnahmen von den Sozialvorschriften.
- ... kennen die Besonderheiten der Sozialvorschriften.
- ... kennen die neuen Regelungen des Mobilitätspaket I.



Ca. 90 Minuten

2.1 Wo gelten die Vorschriften?

Europa ist immer mehr zusammengewachsen und der grenzüberschreitende Reise- und Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft wesentlich erleichtert worden. Dennoch sind nicht alle Länder auch EU-Mitgliedsstaaten.

Neben der Rechtsgültigkeit der Vorschriften in den EU-Mitgliedsstaaten gelten diese durch das EWR-Abkommen auch im europäischen Wirtschaftsraum (EFTA-Staaten). Die EU-Gemeinschaft hat außerdem in einem sogenannten AETR-Abkommen die Einhaltung der Sozialvorschriften mit weiteren Ländern vertraglich geregelt.



© WoGi/stock.adobe.com

3 EU und EFTA Staaten

- i** Die Sozialvorschriften begleiten Sie auf allen Fahrten in Europa. Unter welche Rechtsvorschrift Sie fallen, hängt von Ihrer Fahrtstrecke und nicht von Ihrem momentanen Aufenthalt ab. Die Eingabe der richtigen Länderkennungen am Fahrtschreiber ist deshalb von wesentlicher Bedeutung.

EU-Mitgliedstaaten Belgien	
Land	Kürzel
Belgien	B
Bulgarien	BG
Dänemark	DK
Deutschland	D
Estland	EST
Finnland	FIN
Frankreich	F
Griechenland	GR
Großbritannien (durch den »BREXIT« ist eine Sonderstellung zu beachten)	GB
Italien	I
Irland	IRE
Kroatien	HR
Lettland	LV
Litauen	LT
Luxemburg	L
Malta	M
Niederlande	NL
Österreich	A
Polen	PL
Portugal	P
Rumänien	RO
Schweden	S
Slowakei	SK
Slowenien	SLO
Spanien	E
Tschechien	CZ
Ungarn	H
Zypern	CY

EFTA-Staaten	
Land	Kürzel
Norwegen	N
Island	IS
Lichtenstein	FL
Schweiz	CH

AETR-Vertragsstaaten	
Land	Kürzel
Albanien	AL
Andorra	AND
Armenien	AM
Aserbajdschan	AZ
Belarus/Weißrussland	BY
Bosnien-Herzegowina	BIH
Kasachstan	KZ
Mazedonien	MK
Moldawien	MD
Montenegro	MNE
Russische Föderation	RUS
San Marino	RSM
Serbien	SRB
Türkei	TR
Turkmenistan	TM
Ukraine	UA
Usbekistan	ZU



2.2 Für wen gelten die Vorschriften?

Fahrzeuge zur Güterbeförderung

Gewichtsabhängig:

Die zulässige Höchstmasse der Fahrzeugkombination übersteigt 3,5 t.

Ab 01.07.2026: Die zulässige Höchstmasse der Fahrzeugkombination übersteigt bei grenzüberschreitenden Verkehr 2,5 t.



© MAN Truck and Bus SE

4 Gewicht über 3,5t zGM

Fahrzeuge zur Personenbeförderung

Sitzplatzabhängig:

Die Konstruktion, dauerhafte Anpassung und die Zweckbestimmung ist auf mehr als 9 Personen, einschließlich Fahrer, ausgerichtet.



© onlyyouqj/stock.adobe.com

5 Mehr als 9 Personen

So kann theoretisch ein Doppelstockfahrzeug mit nur 9 Sitzen außerhalb der Vorschrift liegen und ein kleiner Pickup mit Anhänger in der gewerblichen Güterbeförderung muss die Lenk- und Ruhezeiten beachten.

2.3 Wer ist von den Vorschriften ausgenommen?

- i** Es gibt zwei Vorschriften, die Ausnahmen für die Lenk- und Ruhezeiten Regelungen vorsehen:
- VO (EG) 561/2006 mit 10 Ausnahmen
 - Fahrpersonalverordnung der BRD mit 20 Ausnahmen



© Imaginis/stock.adobe.com

6 Pannenhilfsfahrzeug



VO (EG)
561/2006

01	Personenbeförderung im Linienverkehr mit nicht mehr als 50 km Linienstrecke.
02	Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen von nicht mehr als 7,5 t zGM, die a) Beförderung Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder b) Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, maximal 100 km Umkreis, Fahren nicht Haupttätigkeit und Beförderung nicht gewerblich.
03	Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h.
04	Fahrzeuge der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr, wenn diese Fahrzeuge für ihre Dienste eingesetzt werden.
05	Fahrzeuge für humanitäre Hilfe sowie Fahrzeuge, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden.
06	Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke.
07	Pannenhilfsfahrzeuge, im Umkreis von 100 km um ihren Standort eingesetzt.
08	Probefahrten mit Fahrzeugen, die entweder a) nach einer Reparatur oder Wartungsarbeit gemacht werden oder b) neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen wurden.
09	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen von nicht mehr als 7,5 t zGM, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden.
10	Nutzfahrzeuge, die als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.

© Artrancj/stock.adobe.com



© Björn Wylezich/stock.adobe.com

7 + **8** Auslieferung handwerklich gefertigter Güter (links), Milchfahrzeug (rechts)

Fahrpersonalverordnung der BRD §1	01	Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, verwendet werden. Lenken darf nicht Haupttätigkeit des Fahrers sein. (Verhältnis 30:70 = 3 Stunden Fahren und 7 Stunden Arbeiten) (Keine Gewichts- oder Kilometerbeschränkung!)
	02	Fahrzeuge, die zur Auslieferung handwerklich gefertigter Güter verwendet werden. Lenken darf nicht Haupttätigkeit des Fahrers sein. (Verhältnis 30:70 = 3 Stunden Fahren und 7 Stunden Arbeiten) (Keine Gewichts- oder Kilometerbeschränkung!)
	03	Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf Märkten verwendet werden. Lenken darf nicht Haupttätigkeit des Fahrers sein. (Verhältnis 30:70 = 3 Stunden Fahren und 7 Stunden Arbeiten)
	04	Selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach § 2 Nr. 17 Fahrzeug-Zulassungsverordnung.
Fahrpersonalverordnung der BRD §18	05	Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen, um Beförderungen durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen.
	06	Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiunternehmen zur Beförderung lebender Tiere, im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit verwendet werden. Dabei gilt eine Umkreisbeschränkung von 100 km
	07	Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten verwendet werden. Dabei gilt eine Umkreisbeschränkung von 100 km
	08	Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die von Postdienstleistern zum Zwecke der Zustellung von Sendungen verwendet werden. Dabei gilt eine Gewichtsbeschränkung von maximal 7,5 t zGM und eine Umkreisbeschränkung von 100 km und das Lenken darf nicht Hauptbeschäftigung des Fahrers sein.
	09	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von maximal 2300 Quadratkilometer verkehren.
	10	Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden. Dabei gilt eine Gewichtsbeschränkung von maximal 7,5 t zGM und eine Umkreisbeschränkung von 100 km.
	11	Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht, zur Fahrprüfung oder zur Erlangung eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen.
	12	Fahrzeuge, die in Verbindung mit der Instandhaltung von Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Straßenunterhaltung und -kontrolle, Hausmüllabfuhr, Telegramm- und Telefondienstleistung, Rundfunk und Fernsehen eingesetzt werden.
	13	Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen Personenbeförderung verwendet werden.
	14	Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstung des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden.
	15	Speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden.
	16	Fahrzeuge, die zur Abholung von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden. Dabei gilt eine Umkreisbeschränkung von 100 km.
	17	Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte.
	18	Fahrzeuge, die zum Transport tierischer Nebenprodukte und zum Transport nicht für den menschlichen Verzehr bestimmter tierischer Nebenprodukte verwendet werden. Dabei gilt eine Umkreisbeschränkung von 250 km.
	19	Fahrzeuge, die ausschließlich in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen, Kombiverkehr und Eisenbahnterminals verwendet werden.
	20	Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten oder von den Märkten zu den Schlachthäusern verwendet werden. Dabei gilt eine Umkreisbeschränkung von 100 km.



2.4 Übersicht über die einzelnen Symbole

Um die relevanten Zeiten richtig erfassen zu können und im Nachgang auch eine Überprüfung zu ermöglichen, sind entsprechende Symbole festgelegt worden, deren Bedeutung jeder Fahrer kennen sollte:

Symbol	Bedeutung	Erklärung
	Lenkzeit	Reine Lenkzeit, sobald das Fahrzeug anhält, springt das Symbol auf eine andere Tätigkeit um.
	Arbeitszeit/ Andere Arbeiten	Jegliche andere Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber. Welche Arbeitszeit dazu zählt steht in der VO (EG) 561/2006, Artikel 4(e) und in der Richtlinie 2002/15/EG, Artikel 3(a)
	Bereitschaftszeit	Als Bereitschaftszeit gilt insbesondere die Zeit als Beifahrer bei Mehrfahrerbesatzung. Auch ist die Zeit auf einer Fähre oder im Zug als Begleitung des Lkws oder die Wartezeit an der Grenze Bereitschaftszeit. Richtlinie 2002/15/EG, Artikel 3(b)
	Fahrtunterbrechung/ Ruhezeit/ beschäftigungsfreie Zeit	Jeder Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann, ob nun die Fahrtunterbrechung während der Lenkzeit, die Tagesruhezeit oder die Wochenruhezeit. Mit Erweiterung durch das EU-Mobilitätspaket I werden unter diesem Symbol nun auch erfasst: Abwesenheit durch Krankheit, Elternzeit, Erziehungsurlaub, vorausgegangene Arbeitslosigkeit, Urlaub und Sonderurlaub, somit jeglicher beschäftigungsfreie Zeitraum. (Artikel 4 Buchstaben d, f, g und h der VO (EG) 561/2006)
	Nicht definierte Zeit	Für alle Zeiträume, für die eine andere Nachweisführung vorhanden ist (Scheiben, Tageskontrollblätter, Bescheinigungen, etc.), ist im Datenbestand eine »Falscheingabe« zu vermeiden. Der Fahrer hat dann die Möglichkeit diese Zeiträume entweder bewusst mit dem Symbol »?« zu erfassen (VDO) oder durch »Nichteintrag« das Symbol »?« automatisch zu setzen. Um bei Kontrollen die so entstandene Nachweislücke zu erklären, sind die analogen Dokumente für die »neu« 56 vorausgegangenen Kalendertage zwingend mitzuführen.

Das aktuelle Symbol der Tätigkeit, die aufgezeichnet wird, sieht der Fahrer unten links im Display des Fahrtenschreibers. Auf diesem Bild steht das Symbol auf Ruhezeit. Der Fahrer sollte bereits bevor er seine Karte steckt das Symbol auf Arbeitszeit umstellen. Dazu muss er kurz die Taste 1 drücken.



© Vlad/stock.adobe.com

9 Fahrtenschreiber

§ Die relevanten Symbole in der Bedeutung finden sich wieder in der VO (EU) 165/2014, Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b.

Der Artikel 10 der VO (EG) 561/2006 und der § 20a Fahrpersonalverordnung sind relevante Rechtsgrundlagen für die bestehenden »Verantwortlichkeiten in der Beförderungskette«.



2.5 Besonderheiten der Sozialvorschriften



Fragen Sie zuerst nach, wer von einer Sonderregelung betroffen ist:

- Mehrfahrerbesetzung
- Fahrenregelung / Verladen auf die Eisenbahn
- Übernahme oder Übergabe des Fahrzeugs an einem anderen Ort als in der Firma
- Fälle höherer Gewalt

Haben Sie eine Gruppierung, bei der ein Sonderfall ein wichtiges Thema ist, bietet sich eine Visualisierung am Flipchart an.

Auch eine Gruppenaufgabe kann hilfreich sein, in der Sie ein Negativbeispiel vorgeben und die Teilnehmer in mindestens 2er-Gruppen die Fehler finden lassen (Beispiele zu jeder Sonderregelung finden Sie im jeweiligen Unterkapitel)

Sammeln Sie alle Schlagwörter zum Thema und arbeiten Sie diese mit den Unterpunkten nacheinander ab, wobei Sie stets die Erfahrungen (positive wie negative) der Teilnehmer mit einbinden sollten.

Mehrfahrerbesetzung/Mehrfahrerbetrieb



© Anna/stock.adobe.com

10 Zweifahrerbesetzung

Auch »30-Stunden-Regelung« genannt. Diese Sonderregelung gilt für eine Fahrzeugbesatzung, die aus mindestens 2 aktiven Fahrern besteht, die sich im Verlauf der Fahrt gegenseitig ablösen können. Sie ist an Regularien geknüpft, die jeder Fahrer einer solchen Besatzung kennen sollte.

Was versteht man unter der »30-Stunden-Regelung«?

Der zusammengerechnete Zeitraum von 30 Stunden wird als höchstmöglicher Rahmen festgelegt, in dem die mindestens 9 Stunden Tagesruhezeit integriert sein müssen. Somit bleiben noch 21 Stunden »Schichtzeit«. Dieser 21-Stunden-Zeitraum beinhaltet dann die einzelnen Abschnitte der Lenk-, Bereitschafts- und sonstigen Arbeitszeiten, sowie alle Fahrtunterbrechungen aller hierbei aktiven Fahrer.

Gemeinsamer Fahrtbeginn/gemeinsames Fahrtende?

Während der 2. Fahrer bis zu 1 Stunde (60 Minuten) später zusteigen darf, müssen in der Folge beide Fahrer bis zum gemeinsamen Fahrtende im Fahrzeug verbleiben. Schwierig wird es in der Praxis, wenn der 2. Fahrer nach 1 Stunde zusteigt, beispielsweise an seinem Wohnort. Da beide Fahrer bis zum Schichtende gemeinsam im Fahrzeug bleiben müssen, dürfte dieser Fahrer nicht auch an seinem Wohnort wieder aussteigen.

»Bereitschaftszeit« als Fahrtunterbrechung für den jeweils nicht Fahrenden

Mit der Änderung der Rechtslage in Artikel 7 der VO (EG) 561/2006 durch das EU-Mobilitätspaket I zum 20.08.2020 wurde auch die Möglichkeit zur Anerkennung einer Fahrtunterbrechung auf europäischer Ebene erweitert.

So kann ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer seitdem eine 45-minütige »Bereitschaftszeit« als Fahrtunterbrechung anrechnen, wenn er den aktuell lenkenden Fahrer bei seiner Lenktätigkeit nicht unterstützt, (z. B. Weg zeigen/Straßenkarte lesen, ...) und auch sonst keine anderen Arbeiten ausführt (z. B. Begleitunterlagen zur Ladung ausfüllen, Abrechnungen machen, ...).

In Deutschland gibt es diese Regelung schon seit vielen Jahren über den § 21a Arbeitszeitgesetz, so dass diese Zeiten auch nicht als Arbeitszeiten gewertet werden. In Sachen Lenk- und Ruhezeiten fehlte diese Regelung jedoch bisher in ganz Europa, was nun durch diese Novellierung der Vorschriften nachgeholt wurde.



© Sunday Cat Studio/stock.adobe.com

11 3 Fahrer-Besetzung

Ändert sich etwas mit dem 3. Fahrer?

Das zeitliche Gesamtgefüge der Mehrfahrerbesetzung wird auch mit einem 3. oder gar 4. Fahrer nicht verändert. 21 Stunden Schichtzeit bei 30 Stunden Gesamtbetrachtung. Die 9 Stunden Tagesruhezeit können nicht bei fahrendem Fahrzeug genommen werden, sodass der 3. Fahrer lediglich die eine Stunde übernehmen könnte, die bei einer Zwei-Fahrer-Besetzung übrigbleibt (2 x 10 Stunden = 20 Stunden können zwei Fahrer fahren).

Nachtrag bei Fahrerkartenwechsel?

Lösen sich zwei Fahrer regelmäßig ab, entnehmen ihre Fahrerkarte und stecken sie sofort wieder in den jeweiligen anderen Kartenschacht, dann ist die entstandene Lücke so klein, dass sie von der rechtlich vorgegebenen Toleranz abgedeckt wird. Ein Nachtrag ist nicht erforderlich. Ist die Lücke jedoch größer, da zwischen den Wechseln eine Kaffeepause gemacht wird oder das Fahrzeug länger verlassen wird, dann ist der Nachtrag erforderlich.

Muss der zweite Fahrer immer derselbe sein?

Tatsächlich besteht die Möglichkeit unterwegs einen Fahrer auszutauschen. Für den Fahrzeugverlassenden ist das Gefüge der Mehrfahrerbesetzung dann beendet, der verbleibende Fahrer kann aber seine 30 Stunden Berechnung weiter nutzen. Sollte der Fahrzeugverlassende umsteigen zu einem Fahrer hinzu, der bereits im Mehrfahrerbetrieb unterwegs war, dann kann sogar für ihn das Gefüge weiter bestehen. In der Praxis findet dies bei Begegnungsverkehr statt, wenn jeweils einer der Fahrer, der sich entgegkommenden Lastzüge, einfach umsteigt.

2 Fahrzeuge mit 3 Fahrern?

Da der 3. Fahrer nicht ständig bei einem Fahrer dabei ist, sondern das Fahrzeug wechselt, kann hier die Mehrfahrerbesatzungsregelung nicht angewandt werden. Sobald ein Fahrer einen Streckenabschnitt allein fahren muss, kann die Regelung nicht mehr angewandt werden.

Ruhezeit im Fahrzeug?

Die Rahmenbedingungen zur täglichen Ruhezeit müssen selbstverständlich auch bei einer Mehrfahrerbesatzung eingehalten werden. Das bedeutet: wird die Ruhezeit im Fahrzeug verbracht, muss eine geeignete Schlafkabine für alle Mitglieder des Fahrpersonals vorhanden sein und das Fahrzeug muss stehen.

Liegt Lkw-Fahrer 2 in der Schlafkoje während Lkw-Fahrer 1 fährt, dann ist das keine anerkannte Ruhezeit. Diese Zeit zählt als Bereitschaft und wird durch den digitalen Fahrtenschreiber auch automatisch so eingestellt.

Beenden Busfahrer 1 + 2 ihre Tour, die Fahrgäste sind ausgestiegen, der Bus abgestellt, dann können sie beide ihre Tagesruhezeit im Fahrzeug verbringen, wenn das Fahrzeug eine geeignete Liegemöglichkeit für beide Fahrer aufweist. Es wurde jedoch noch kein serienmäßig gefertigter Reisebus mit zwei Schlafkabinen ausgeliefert. Der eine Fahrer hat somit eine anerkannte Tagesruhezeit, der andere Fahrer unter Umständen ein Problem.



© M. Perfectti/stock.adobe.com

12 Schlafen in der Fahrerkabine



Wenn Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, muss eine geeignete Schlafmöglichkeit **pro Fahrer** zur Verfügung stehen. Die Berufsgenossenschaft definiert Richtlinien zu »geeigneten Schlafmöglichkeiten«.

Die Mehrfahrerbesatzung ist rechtlich fundiert in der VO (EG) 561/2006 Artikel 8 Absatz 5 in Verbindung mit dem Artikel 4 Buchstabe o).

Fährenregelung/Verladung auf die Eisenbahn

Diese Sonderregelung gilt für eine Fahrzeugbeförderung auf dem Fährschiff oder bei der Verladung auf der Eisenbahn, wenn sich der Fahrer dafür entscheidet einen Teil der Ruhezeit an Bord und einen oder gar zwei weitere Teile der Ruhezeit an Land zu verbringen. Güter- und Personenverkehr dürfen gleichermaßen diese Regelung anwenden, wenn es in den Tagesablauf der Kraftfahrer und der Fahrgäste passt.



© jcg_aida/stock.adobe.com

13 Fährregelung

Was ist die Fährregelung/Verladen auf die Eisenbahn?

Diese Sonderregelung gibt dem Fahrer die Möglichkeit seine reguläre tägliche Tagesruhezeit von mindestens 11 Stunden in mehrere Abschnitte aufzuteilen. Bei maximal drei Abschnitten muss ein Abschnitt mindestens an Bord eines Fährschiffes oder Verladen auf einem Zug (Rollende Landstraße) verbracht werden. Die Unterbrechungen (maximal 2 Stück) dürfen zusammengerechnet nicht mehr als 60 Minuten betragen und werden sinnvollerweise zum Auffahren und Abfahren genutzt. Hinzu kommt noch, dass dem Fahrer eine geeignete Schlafmöglichkeit auf dem Schiff/im Zug zur Verfügung stehen muss. Also Schlafkabine im Lkw/Bus an Land und eine Koje/ein Schlafabteil an Bord, wenn der Lkw/Bus während der Huckepackfahrt verlassen werden muss. Diese Regelung kommt im Güter- und im Personenverkehr gleichermaßen vor und ist durchaus sinnvoll um zu einer der vielen Inseln in Europa (Sardinien, Korsika, Elba, ...) zu gelangen.

England hat sich zwar durch den BREXIT von der EU gelöst, erkennt aber die in Europa getroffenen Regelungen vollumfänglich an, so dass auch hier die Fährregelung in Betracht kommen kann. (Aktuelle Informationen hierzu auf: www.go.uk)

Wie dokumentiert der Fahrer die Fährregelung?

Im Fahrtenschreiber gibt es für den Fahrer die Möglichkeit diese Sonderregelung bei Benutzung einzustellen über das »Fährensymbold«. Ebenfalls möglich ist es aussagekräftige Bilder zu machen und das Ticket zu behalten. Nicht vergessen, nach Ablauf der 56 Tage Mitführpflicht das Ticket/die Bilder auch im Büro abzugeben, um bei einer Betriebsprüfung den Nachweis vorlegen zu können. Der Fahrer stellt das Symbol »Fähre/Zug« ein, sobald er auf dem anderen Verkehrsträger angekommen ist. Vor dem Verlassen des anderen Verkehrsträgers muss der Fahrer händisch das Symbol wieder löschen. Automatisch geschieht das nicht und wenn der Fahrer es vergisst, dann ist das zwischenzeitlich bußgeldbewährt!

Was muss der Fahrer außerdem beachten?

Die Zeit der Ruhezeitunterbrechung (maximal 60 Minuten) muss dem Fahrer an diesem Tag noch als Fahrzeit zur Verfügung stehen. Eine Ausnahme nach Artikel 12 besteht in diesem Fall nicht.

Was ist neu seit dem Mobilitätspaket I?

Der Artikel 9 VO (EG) 561/2006 wurde folgendermaßen geändert:

Die Fährtenregelung darf auch angewendet werden, wenn der Fahrer eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einlegt (mindestens 24 Stunden, maximal 44 Stunden).

Unter etwas verschärfteren Bedingungen darf sie auch bei Einlegung einer regelmäßigen Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden angewandt werden:

- Mindestdauer der Überfahrt: 8 Stunden
- Kabine muss auf den Fahrer fest gebucht sein



Somit kann der Fahrer nach einer Überfahrt z. B. von Italien nach Griechenland oder von Deutschland nach Finnland mit voll zur Verfügung stehenden Lenk- und Ruhezeiten planen.

§ Die Fährregelung ist rechtlich fundiert in der VO (EG) 561/2006 Artikel 9 Absatz 1 in Verbindung mit dem Artikel 4 Buchstabe g) und in Verbindung mit Leitlinie 6.

© Rico Fischer



© Pietersma/stockadobe.com

14 + 15 Einstellung Fährregelung Beginn (links), Rollende Landstraße (rechts)

Aufgabe 1

Fährüberfahrt über den Bodensee von Romanshorn (Schweiz) nach Friedrichshafen.

Ein Lkw-Fahrer fährt mit seinem Sattelzug an den Fährhafen und muss noch 1 ½ Stunden warten, bis die Fährüberfahrt erfolgt. Er bleibt in seinem Lkw sitzen, der mit einer Schlafpritsche ausgestattet ist, er nutzt sie aber nicht.

Nach den 90 Minuten kommt das Fährschiff an. Die Verladung seines Sattelzugs dauert nur 15 Minuten. Als das Schiff ablegt, bleibt der Fahrer wiederum im Lkw sitzen. Eine Schlafkoje hat die auf einem Binnengewässer verkehrende Fähre nicht.

Nach insgesamt 90 Minuten Überfahrt fährt er seinen Sattelzug vom Schiff runter und erreicht 45 Minuten später einen geeigneten Rastplatz. Dort tritt er dann seine restliche Tagesruhezeit an. Da er es aber eilig hat, setzt er bereits nach 8 Stunden seine Fahrt fort, um rechtzeitig zum Wochenende zuhause zu sein.

Hat er hier an alles gedacht? Ist die Sonderregelung »Fähre/Zug« eingehalten worden?



Lösung:



Die Anwendung der Fährregelung ist in der Tat möglich, da alle Rahmenbedingungen erfüllt wurden und auch die Schweiz selbst, sowie auch die EU für die Fahrten aus der Schweiz diese Regelung akzeptiert.

Zur Erklärung:

Maximal 3 Teile der regelmäßigen, täglichen Ruhezeit von mindestens 11 Stunden (1,5 h + 1,5 h + 8 h = 11 Stunden)

Maximal 2 Unterbrechungen, zusammen maximal 60 Minuten Dauer
Ständiger Zugang zu einer Schlafkabine, während Abschnitt 1 und 2 der Teilunterbrechungen Tagesruhezeit, da der Lkw-Fahrer auch während der Überfahrt auf dem Schiff Zugang zu seinem Fahrzeug hatte.

Die Fähre benötigt dann keine Schlafkabine. Eine Nutzungspflicht der Kabine für den Fahrer besteht nicht, es reicht das Vorhandensein.

Was aus der Aufgabe nicht hervorgeht: Hat der Fahrer an seinem Arbeitstag noch diese 1 Stunde Lenkzeit übrig?

Übernahme oder Übergabe des Fahrzeugs an einem anderen Ort als in der Firma



© Rico Fischer

16 Lkw-Parkplatz



Viele Fahrer fragen sich, welches Symbol bei einem erforderlichen Nachtrag verwendet werden muss, wenn ein Fahrzeug »an einem anderen Ort« übernommen oder übergeben wird, und nun anderweitig zum Firmensitz oder Wohnort zurückgekehrt wird. Sind das Ruhezeiten, Bereitschaftszeiten oder gar Arbeitszeiten?

Alle drei Fälle sind möglich:

Arbeitszeit:

Der Fahrer fährt mit einem Fahrzeug (in der Regel PKW) selbst an einen Ort zur Übernahme, der nicht die Betriebsstätte des Arbeitgebers ist (z. B. Rasthof, Autohof, Industriegebiet).

Bereitschaftszeit:

Der spätere Fahrer gelangt als Mitfahrer an diesen Übernahmeort (ein Kollege oder der Vorgesetzte fährt ihn dahin) und er muss den Fahrer während der Fahrt nicht unterstützen (z. B. Karte lesen, Anfahrtsweg erklären, ...).

Ruhezeit:

Der Fahrer fährt z. B. mit dem Zug zum Übernahmeort und ihm steht eine Schlafmöglichkeit zur Verfügung.

Gilt diese Regelung für alle Fahrer gleich?

Vollzeitbeschäftigte, Teilzeitbeschäftigte, Aushilfsfahrer und sogar »Leihfahrer« werden hier alle vom Gesetz gleichbehandelt. Immer ist der Ort des Betriebssitzes des Unternehmens ausschlaggebend und nicht z. B. der Sitz des Lohnunternehmens oder der Zeitarbeitsfirma.



© Best_Seller/stock.adobe.com

17 Lkw muss erst geholt werden

Was ist mit dem Weg von meinem Wohnort zum Betriebsitz?

Das ist letztlich »Privatsache« wenn laut Arbeitsvertrag der Betriebsitz und damit der Ort der regelmäßigen Übernahme festgelegt ist. Anfahrtszeiten aus Osteuropa, von Sonntagnachmittag über Nacht bis Montagmorgen und dann die direkte Übernahme des Lkw hört man leider immer wieder. Hier sind Fahrer und Arbeitgeber gleichermaßen in der Pflicht, denn müde bzw. übermüdete Fahrer gefährden sich selbst, ihr Material und die Verkehrssicherheit.



Fragen Sie die Teilnehmer nach Beispielen aus Ihrem Arbeitsalltag. Beurteilen Sie die Richtigkeit des Handelns im Sinne der Verkehrssicherheit und der rechtlichen Grundlagen.



VO (EG) 561/2006 Artikel 9 Absatz 2 und 3 in Verbindung mit Leitlinie 2
Es handelt sich hier um eine der meistbeanstandeten Handlungen bei Lkw- und Buskontrollen, da die Fahrer diese Verpflichtung vielfach nicht kennen und teilweise auch nicht richtig ernst nehmen.

Fälle höherer Gewalt



© Kara/stock.adobe.com

18 Stau/höhere Gewalt



Ein Verkehrsunternehmen ist stets in der Pflicht die Tourenplanung mit einer realistischen Weg-/Zeitberechnung und unter der Berücksichtigung bekannter und möglicher Einschränkungen zu gestalten. Bereits vor der Fahrt bekannte Witterungseinbrüche, bekannte Verkehrsprobleme oder auch bekannte und einschränkende Rahmenbedingungen müssen in der Planung berücksichtigt werden. Eine große Herausforderung, die manchem Disponenten unter Umständen Probleme bereitet, wie einige Straßenkontrollen in der Praxis zeigen.

Auszug aus der VO (EG) 561/2006:

§ Artikel 12 VO (EG) 561/2006:

»Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Was steht in den Artikeln 6 bis 9?

Artikel 6 = tägliche Lenkzeit 9 bzw. 10 h und wöchentliche Lenkzeit/
Doppelwochenlenkzeit 56 h/90 h

Artikel 7 = ununterbrochene Lenkzeit und Lenkpause 4 ½ h dann 45 min oder
Aufteilung in 15/30 min innerhalb und am Ende der 4 ½ h

Artikel 8 = Tägliche Ruhezeit 11 h, verkürzt 9 h und wöchentliche Ruhezeit regulär
mind. 45 h, verkürzt mind. 24 h mit Ausgleichsregelungen

Artikel 9 = Sonderregelung Föhre/Zug 1 h Unterbrechung in max. 2 Teilen der
Tagesruhezeit oder Wochenruhezeit

Wann spricht der Gesetzgeber von »es war erforderlich?«

Es muss etwas völlig Überraschendes und nicht Vorhersehbares entstehen (z. B. Witterungseinbruch, plötzlicher Stau durch Unfall oder Fahrbahnblockade, plötzlicher Notfall eines Fahrzeuginsassen, ...). Kritisch zu betrachten ist, wenn eine Langzeitbaustelle mit Behinderungen der Disposition bekannt sein müsste oder z. B. der Artikel 12 öfter an derselben Stelle angewandt wird.

Um wieviel darf die Lenkzeit überschritten oder die Ruhezeit unterschritten werden?

Nur bis zum nächsten »geeigneten Halteplatz«. Jede Inanspruchnahme des Artikel 12 ist im Nachgang eine Einzelfallentscheidung. Dauer und Strecke sind nicht begrenzt.

Was ist ein »geeigneter Halteplatz«?

Geeignet ist ein Halteplatz dann, wenn Haltende die Möglichkeit geboten ist während der Tagesruhezeit zu duschen, zu essen oder einzukaufen. Handelt es sich lediglich um eine Fahrtunterbrechung ist das Vorhandensein einer Toilette u.U. bereits ausreichend.

Wie dokumentiere ich den Artikel 12 richtig?

Spätestens beim Erreichen des geeigneten Halteplatzes fertigen alle Fahrzeuginsassen einen Ausdruck »Tageswert Fahrer« an und beschriften diesen auf der Rückseite mit dem Grund, der Ortsangabe und der Art der Abweichung deutlich lesbar. Als Überschrift sollte »Artikel 12 VO (EG) 561/2006« stehen und der Ausdruck sollte unterschrieben sein.



Aufgabe 2

Da Sie durch eine Teilspernung der A 81 zwischen Stuttgart und Ludwigsburg erst nach 4 Stunden 40 Minuten den Rastplatz »Wunnenstein« erreichen, haben Sie Ihre Lenkzeit überzogen.

Ergänzen Sie einen Ausdruck Fahrer auf der Rückseite mit den notwendigen Angaben.

Lösung:

Artikel 12 VO (EG) 561/2006 Stau auf der Autobahn A81 zwischen Stuttgart und Ludwigsburg

Überschreiten der ununterbrochenen Lenkzeit um 10 Minuten um den Rastplatz »Wunnenstein« zu erreichen

Unterschrift

Diesen Ausdruck 56 Tage mitführen, bei einer Kontrolle vorzeigen und danach beim Auslesen der Fahrerkarte mit abgeben.



19 Ausdruck aus dem Fahrtenschreiber



2.6 Sonderregelungen Mobilitätspaket I

Zur flexiblen Handhabung der Lenk- und Ruhezeiten und zur besseren Überwachung wurde VO (EG) 561/2006 durch das Mobilitätspaket I erweitert, eingeschränkt und mit mehreren Ausnahmen versehen. Da diese Sonderregelungen insbesondere den Berufskraftfahrer betreffen, der nicht täglich nach Hause zurückkehrt, ist es sehr wichtig, diese Regelungen verstanden zu haben.

Es handelt sich dabei um folgende Vorschriften:

- a) Wochenruhezeit im Fahrzeug verbringen
- b) Zwei verkürzte Wochenruhezeiten hintereinander
- c) Heimkehrrecht
- d) Heimweghilfe eine oder zwei Stunden

a) Wochenruhezeit im Fahrzeug verbringen



© littiewolf1989/stock.adobe.com

20 Wochenruhezeit im Lkw

Moderne Fahrzeuge sind mit allen Raffinessen ausgestattet und man fühlt sich als Fahrer fast wie zuhause. Mit dem verlängerten Fahrerhaus entstand deutlich mehr Raumgefühl und der Einbau einer eigenen Dusche, Toilette und ein Waschbecken ist nur noch eine Frage der Zeit.

Trotzdem ist es derzeit rechtlich nicht mehr erlaubt dieses »Wohn-/Schlafzimmer« regelmäßig zu benutzen. Während der Lenkzeit ist der Aufenthalt zwingend, während der anschließenden Ruhephase teilweise eingeschränkt und in einigen Fällen nicht mehr möglich.

Die EU zeigt die rote Karte für alle im Fahrzeug verbrachten Ruhezeiten, wenn keine geeignete Schlafmöglichkeit gegeben ist. Alle regelmäßigen, wöchentlichen Ruhezeiten (über 45 Stunden), sowie alle reduzierten, wöchentlichen Ruhezeiten oder gar täglichen Ruhezeiten, die mit noch anfallenden und angehängten Ausgleichzeiten ebenfalls einen Zeitraum von über 45 Stunden erreichen, sind im Fahrzeug verbracht auch nicht erlaubt.

Der Fahrer muss das Fahrzeug verlassen und eine alternative, anerkannte Übernachtungsmöglichkeit wählen (Wohnung, Hotelzimmer, Pension, ...). Macht er das nicht, kann es für Fahrer und Unternehmer zu Sanktionen führen und sehr teuer werden. Manche Nachbarländer verlangen hier horrenden Summen, mit Beträgen bis zu 30.000,- Euro und drohen im Wiederholungsfall sogar mit Haftstrafe (z. B. Frankreich).

Wann ist das Übernachten im Fahrzeug noch erlaubt?

Bei allen täglichen Ruhezeiten und bei verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten mit weniger als 45 Stunden steht einer Übernachtung im Fahrzeug nichts im Wege. Dabei muss das Fahrzeug aber stehen und eine geeignete Schlafkabine haben.

Wie wird die Einhaltung überwacht?

Die Überwachung des Verbots ist in Deutschland noch sehr dürftig, dennoch gibt es erste Feststellungen mit hohen Strafen. Jeder Fahrer sollte eigenverantwortlich an den Selbstschutz denken. Manche Fahrer haben bei Kontrollbehörden auch schon Selbstanzeige erstattet, was dann die Lawine beim Unternehmen ins Rollen gebracht hat.



Diskussionsgrundlage:

Diskutieren Sie mit Ihren Teilnehmern das »Für und Wider« der Übernachtung im Fahrzeug. Denken Sie an den Zeitrahmen 24 h/45 h.

Als Ergebnis sollte herauskommen, dass ein Wochenende Zuhause immer besser ist als 45 h im Fahrzeug.



Rechtsgrundlage ist die VO (EG) 561/2006 Artikel 8 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe h) und in Verbindung mit dem Fahrpersonalgesetz Paragraph 8a



b) Zwei verkürzte Wochenruhezeiten hintereinander

Innerhalb der EU und auch des EWR dürfen Fahrende außerhalb des Niederlassungslandes des Unternehmens und zudem auch außerhalb des Wohnsitzlandes des Fahrers zwei reduzierte Wochenruhezeiten in Folge nehmen und auch im Fahrzeug verbringen. Eine der Bedingungen hierfür ist allerdings, dass innerhalb eines Betrachtungszeitraum von 4 aufeinanderfolgende Wochen neben diesen zwei reduzierten Wochenruhezeiten auch noch zwei regelmäßige Wochenruhezeiten (45 Stunden und mehr) genommen werden.

Als weitere Bedingung muss der Ausgleich für diese beiden in Folge genommenen Reduzierungen zusammengerechnet und **vor** der darauffolgenden, regelmäßigen WRZ erfolgen. Eine entsprechende Dokumentation ist dabei elementar.

Beispiel:

- Erste Woche regelmäßiges Wochenende 45 Stunden
- Zweite Woche reduziertes Wochenende 36 Stunden
- Dritte Woche reduziertes Wochenende 24 Stunden
- Vierte Woche **erst Ausgleich** $9+21 = 30$ Stunden, **dann** regelmäßiges Wochenende 45 Stunden = zusammen 75 Stunden Freizeit bis So.
(Wochenende muss bereits Donnerstag starten).

c) Heimkehrrecht

Hat das eingesetzte Fahrpersonal allerdings den Wunsch eine regelmäßige Wochenruhezeit, oder auch diese sich jetzt rechnerisch ergebende Ausgleichzeit, an seinem Wohnsitz oder dem Betriebssitz des Unternehmens abzuleisten, so hat dies der Unternehmer zu ermöglichen.

Es ist keine rechtliche Verpflichtung einer zunächst bei der EU angedachten »Heimkehrpflicht«, sondern lediglich das dem Fahrpersonal eingeräumte Anrecht auf eine »Heimkehrmöglichkeit«.

d) Heimweghilfe eine oder zwei Stunden am letzten Arbeitstag der Woche

Ebenfalls durch die Rechtskraft des EU-Mobilitätspaket I hat die EU die Möglichkeiten des Artikel 12 erweitert und eine sogenannte »Heimweghilfe« für das Fahrpersonal eingeführt. Diese Regelung gilt gleichermaßen für Lkw, aber auch für Busfahrer, doch in der Anwendung ausschließlich nur an dem letzten Fahrtag der Arbeitswoche. Es soll dadurch eine reale Möglichkeit geschaffen werden, dass der Fahrer bei einem unvorhergesehenen Ereignis, einer »außergewöhnlichen Situation« oder einem Vorfall der »höheren Gewalt« mit seinem Fahrzeug doch noch den Betriebshof oder seinen Wohnsitz erreicht, um im Anschluss seine vorgesehene Wochenruhezeit zuhause zu verbringen.

Hierzu gibt es 2 Varianten der Anwendung, die aber jede für sich auch entsprechende Rahmenbedingungen für die Rechtmäßigkeit hat.

Bei keiner dieser 2 Möglichkeiten ist es aber erlaubt die ununterbrochene Lenkzeit oder die Lenkzeit der Doppelwoche zu überschreiten, was jeder Betroffene unbedingt im Blick haben muss.



© Fotolyse/stock.adobe.com

21 Tag mit 26 Stunden

Variante I:

Eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit um bis zu einer Stunde ist grundsätzlich möglich, wenn dieser »außergewöhnliche Vorfall« im Laufe des Tages gegeben war und dadurch faktisch der zeitliche Weg zum Ziel (Betriebssitz oder Wohnsitz) nicht mehr reicht.

Neben einer aussagekräftigen Dokumentation muss durch den Fahrer auch der Planende verständigt werden, denn er hat für den Fahrer binnen der nächsten 3 Wochen diesen Überhang an Mehrzeit in Form einer Ruhezeitverlängerung auszugleichen.

Der Fahrer selbst muss nach Erreichen des Ziels direkt im Anschluss eine zumindest reduzierte, wöchentliche Ruhezeit (mindesten 24 Stunden) einlegen.

Variante II:

Bei Anwendung dieser zweiten Möglichkeit kann der Fahrer die tägliche Lenkzeit sogar bis zu 2 Stunden überschreiten, muss aber zwingend vor Inanspruchnahme der ersten Überschreitungsmminute eine zusätzliche Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten einlegen. Dies völlig unabhängig davon, wie sein bisheriger Tag verlaufen war.



Am Ziel angekommen steht auch hier der Planungsverantwortliche in der Pflicht und der Fahrer muss jetzt direkt im Anschluss eine regelmäßige, wöchentliche Ruhezeit (mindestens 45 Stunden) einlegen. Schriftliche Dokumentation auf einem Ausdruck des Kontrollgeräts oder auf der Rückseite der verwendeten Tachoscheibe ist hierbei alles.



© Виктория Марьянко/stock.adobe.com

22 Nicht jeder hat sein Zuhause dabei

Nicht jeder hat sein Zuhause immer dabei. Genau deshalb ist es für die EU sehr wichtig, dass die Berufskraftfahrer die Wochenruhezeiten im eigenen Zuhause verbringen können. Solange die öffentliche Sicherheit nicht gefährdet ist, sind Ausnahmen (Lenkzeitüberschreitungen) gerne akzeptiert.

3. Arbeitszeitgesetz



Die Teilnehmer...

- ... kennen die Grundsätze des Arbeitszeitgesetzes.
- ... kennen die Ausnahmeregelungen.
- ... wissen wie die Regelung bei Selbständigen ist.
- ... verstehen die Schnittstellen mit den Sozialvorschriften für Berufskraftfahrer.



▪ Ca. 45 Minuten

3.1 Grundsätze



© nmamm77/stock.adobe.com

23 Arbeitszeitgesetz

Um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer in der BRD zu gewährleisten und um den Sonntag und die staatlich anerkannten Feiertage als Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erhebung der Arbeitnehmer zu schützen, wurde 1994 das Arbeitszeitgesetz vom Bundestag beschlossen. Dieses Gesetz regelt alle Arbeitszeiten, Mindestpausenzeiten und Ruhezeiten aller Arbeiter, Angestellten und die zur Berufsbildung Beschäftigten.



Begriffe und Zeiträume:

01.)	Arbeitstage	6-Tage-Woche (nur der Sonntag ist geschützt)
02.)	Arbeitszeit	Maximal 8 Stunden am Tag
03.)	Ununterbrochene Arbeitszeit	Maximal 6 Stunden am Stück
04.)	Ruhepause	Mindestens 30 Minuten am Tag
05.)	Ununterbrochene Ruhepause	Mindestens 15 Minuten am Stück
06.)	Tagesruhezeit	Mindestens 11 Stunden zwischen zwei Arbeitstagen
07.)	Sonn- und Feiertagsregelung	Von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr

3.2 Ausnahmen

01.)	Arbeitstage Linienverkehr bis 50 km Länge Gelegenheitsverkehr und Ausflugsfahrt	Maximal 12 Arbeitstage am Stück
02.)	Arbeitszeit	Maximal 10 Stunden am Tag (Voraussetzung beachten)
03.)	Ununterbrochene Arbeitszeit	Keine Ausnahme, 6 am Stück bleibt
04.)	Ruhepause	Mindestens 45 Minuten, wenn Arbeitszeit über 9 Stunden am Tag
05.)	Ununterbrochene Ruhepause	Tariflich sind auch Pausen unter 15 Minuten erlaubt (10 oder 8)
06.)	Tagesruhezeit	3x pro Woche reichen 9 Stunden zwischen zwei Arbeitstagen
07.)	Sonn- und Feiertagsregelung	Beginn darf bis zu 2 Stunden früher sein, somit Ende auch 2 Stunden früher (22 Uhr)



© Kzenon/stock.adobe.com

24 Ausnahme Arbeitsverbot am Sonntag

Ausnahmen Fahr- und Arbeitsverbote:

SONN- UND FEIERTAGS-FAHRVERBOT

- 01.) Not- und Rettungsdienste, sowie die Feuerwehr.
- 02.) Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie der Funktionsfähigkeit von Gerichten und Behörden und für die Zwecke der Verteidigung.
- 03.) Behandlung, Pflege und Betreuung von Patienten in Krankenhäusern.
- 04.) Bewirtung und Beherbergung in Gaststätten und anderen Einrichtungen.
- 05.) Musikaufführungen, Theatervorstellungen, Filmvorführungen, Schaustellungen, Darbietungen und andere ähnliche Veranstaltungen.
- 06.) Nichtgewerbliche Aktionen und Veranstaltungen der Kirche, Religionsgemeinschaften, Verbände, Vereine, Parteien und andere ähnliche Vereinigungen.
- 07.) Sport und in Freizeit-, Erholungs- und Vergnügungseinrichtungen, beim Fremdenverkehr sowie in Museen und wissenschaftlichen Präsenzbibliotheken.
- 08.) Rundfunk, Tages- und Sportpresse, Nachrichtenagenturen und andere Tätigkeiten, die tagesaktuelle Presseerzeugnisse dienen. Einschließlich des Austragens, der Herstellung von Filmen, Bild- und Tonaufnahmen, sowie der Transport und die Kommissionierung von Presseerzeugnissen, die am Montag oder am Tag nach einem Feiertag erscheinen.
- 09.) Messe, Ausstellungen, Märkte und Volksfeste.
- 10.) Verkehrsbetriebe und Transport und Kommissionierung leichtverderblicher Ware nach §30 Abs. 3 Nr. 2 StVO.
- 11.) Energie- und Wasserversorgung, sowie in Abfall- und Abwasserentsorgungsbetrieben.
- 12.) Landwirtschaft und Tierhaltung sowie in Einrichtungen zur Behandlung von Tieren.
- 13.) Bewachungsgewerbe und bei der Bewachung von Betriebsanlagen.
- 14.) Reinigung und Instandhaltung von Betriebseinrichtungen sowie die Aufrechterhaltung der Funktionalität von Datennetzen und Rechnersystemen.
- 15.) Verhütung des Verderbens von Naturerzeugnissen oder Rohstoffen sowie bei kontinuierlich durchzuführenden Forschungsarbeiten.
- 16.) Vermeidung einer Zerstörung oder Beschädigung der Produktionseinrichtungen.
- 17.) Herstellung, Austragen und Ausfahren von Konditorwaren für maximal 3 Stunden in Bäckereien und Konditoreien wenn diese am selben Tag verkauft werden.



Ausgleich für Sonn- und Feiertagsarbeit:

Mindestens 15 Sonntage im Jahr müssen beschäftigungsfrei bleiben.

- Polizei, Soldaten, Krankenhaus und Gastronomie nur mindestens 10 freie Sonntage:
- Theater, Orchester und Schausteller nur mindestens 8 freie Sonntage und
- Filmtheater und Tierhaltung nur mindestens 6 freie Sonntage

Arbeitnehmer müssen für Sonntagsarbeit einen Ersatzruhetag innerhalb von zwei Wochen bekommen.

Bei Feiertagsarbeit unter der Woche muss der Ausgleich durch einen Ersatzruhetag innerhalb von acht Wochen erfolgen.

3.3 Arbeitszeit bei Selbständigen



© Александр Марченко/stock.adobe.com

25 Selbständiger Fahrer

Das Arbeitszeitgesetz steht nur für den Schutz der Angestellten, nicht jedoch für die Selbständigen. Hier gibt es keine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit mit Ausnahme der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr. Extra für diese Berufsgruppe hat der Gesetzgeber das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern erlassen.

Die Inhalte sind folgendermaßen:

01.)	Arbeitstage	6-Tage Woche, Sonntag geschützt
02.)	Arbeitszeit	48 Stunden/Woche, bis zu 60 Stunden erlaubt (Voraussetzungen beachten)
03.)	Ununterbrochene Arbeitszeit	Maximal 6 Stunden am Stück
04.)	Ruhepause	Mindestens 30 Minuten am Tag
05.)	Ununterbrochene Ruhepause	Mindestens 15 Minuten am Stück
06.)	Tagesruhezeit	Gemäß den Vorschriften der EG und dem AETR
07.)	Sonn- und Feiertagsregelung	Von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr

3.4 Unterschiedliche Tätigkeiten als Berufskraftfahrer

Berufskraftfahrer haben täglich das Problem, dass sie das Arbeitszeitgesetz UND die verschiedenen Verordnungen über die Lenk- und Ruhezeiten (VO (EG) 561/2006, Fahrpersonalverordnung, AETR) beachten müssen. Deshalb ist es umso wichtiger, dass diese verschiedenen Regelungen in den meisten Fällen synchron anwendbar sind und sich nur in wenigen Fällen widersprechen. Sollte ein Widerspruch eintreten, hat die internationale Verordnung eine größere Gewichtung als das nationale Gesetz!

01.)	Arbeitstage	Nur der Busfahrer darf im Linienverkehr oder im Reiseverkehr mit einer Gruppe die Anzahl der Arbeitstage auf bis zu 12 Tage erhöhen.
02.)	Arbeitszeit	Lenkzeit ist Teil der Arbeitszeit und muss von der restlichen Arbeitszeit abgezogen werden. Internationales Recht erlaubt zwar 2x pro Woche 10 Stunden Lenkzeit, jedoch kann durch tägliche Abfahrtskontrolle, durch Tanken, Laden, Waschen, ... die Lenkzeit nie voll ausgeschöpft werden.
03.)	Ununterbrochene Arbeitszeit	Der Berufskraftfahrer muss nach spätestens 4 ½ Stunden Pause machen, fährt er mehr als 9 Stunden, muss er sogar ein zweites Mal Pause einlegen.
04.)	Ruhepause	Der Berufskraftfahrer muss mehr Pausen einlegen. Anstatt 30 Minuten muss er 45 Minuten oder anstatt 45 Minuten muss er 90 Minuten Pause machen.
05.)	Ununterbrochene Ruhepause	Der Berufskraftfahrer muss 30 Minuten am Stück machen, darf nicht alle Pausen in 15 Minuten aufteilen. (Beachte Sonderregelung Busfahrer)
06.)	Tagesruhezeit	Berufskraftfahrer darf entweder: a) Regulär 11 Stunden machen oder b) 3x auf 9 verkürzen oder c) auf 3/9 Stunden aufteilen.
07.)	Sonn- und Feiertagsregelung	Verbot darf um 2 Stunden verschoben werden, sodass bereits am Sonn- oder Feiertag um 22 Uhr wieder gefahren werden darf.



Es muss unbedingt auf die Lenkzeit geachtet werden, da die Zeit von 22 Uhr bis 0.00 Uhr am Sonntagabend noch zur laufenden Woche zählt!



Beispiele für Arbeitszeiten als Berufskraftfahrer:

© Tempura/Getty Images



© Perytsky/stock.adobe.com

26 + 27 Tanken (links), Waschen (rechts)

- Abfahrtkontrolle
- Fahrvorbereitung jeglicher Art
- Tanken, Waschen, Fahrzeugpflege Innen und Außen
- Be- und Entladen auch als Busfahrer
- Ladungssicherungstätigkeiten (verzurren, umschlingen, ...)
- Aktive Bereitschaftszeiten am Arbeitsplatz (Überwachungstätigkeiten, ...)
- Dokumentenabwicklung
- Kontrollen (Grenze, Polizei, Zoll, ...)
- Ein- oder Auschecken bei der Fähr- oder Bahnverladung
- An- und Abmeldevorgänge im Büro des Kunden
- Nachbereitung einer Fahrt
- Spezialfall Busfahrer: Hilfe beim Ein- und Aussteigen, jegliche Art von Reiseservice, Getränkeverkauf im Bus

UND

- Zweitbeschäftigungen bei einem anderen Arbeitgeber, wenn diese keine fahrerische Tätigkeit im Sinne der VO (EG) 561/2006 ist.

© benjaminolte/stock.adobe.com



© Gallib/stock.adobe.com

28 + 29 Fahrzeugkontrolle (links), Alles in Ordnung (rechts)

Visualisiertes Beispiel:

1	2	3	4	5	6	7
2 Stunden Arbeitszeit	2 Stunden Lenkzeit	15 Min. Pause	2 Stunden Lenkzeit	15 Min. Pause	30 Min. Lenkzeit	30 Min. Pause

- 1) Kraftfahrer arbeitet 2 Stunden (Fahrzeugpflege, tanken, beladen, Papiere, ...)
- 2) Erster Lenkblock 2 Stunden
- 3) Kurzer Boxenstopp 15 Minuten (Toilette, Kaffee holen, ...)
- 4) Zweiter Lenkblock 2 Stunden
- 5) **Pflichtpause** nach dem Arbeitszeitgesetz: nach 6 Stunden: 30 Minuten Pause
- 6) Dritter Lenkblock, darf maximal 30 Minuten betragen
- 7) **Pflichtpause** laut VO (EG) 561/2006:
nach 4 ½ Stunden lenken: 45 Minuten Pause und die zweite Pause muss mindestens 30 Minuten betragen

Bessere Aufteilung

1	2	3	4	5	6
2 Stunden Arbeitszeit	2 Stunden Lenkzeit	15 Min. Pause	2 Stunden Lenkzeit	30 Min. Pause	4 Stunden Lenkzeit

- 1) Kraftfahrer arbeitet 2 Stunden (Fahrzeugpflege, tanken, beladen, Papiere, ...)
- 2) Erster Lenkblock zwei Stunden
- 3) Kurzer Boxenstopp 15 Minuten (Toilette, Kaffee holen, ...)
- 4) Zweiter Lenkblock 2 Stunden
- 5) **Pflichtpause** nach dem Arbeitszeitgesetz:
nach 6 Stunden: 30 Minuten Pause, **freiwillig 15 Minuten mehr**
→ 30 Minuten anstatt 15 Minuten
- 6) Dritter Lenkblock, darf nun 4 Stunden betragen (NICHT 4 ½ Stunden!)
(Achtung! Tagesarbeitszeit maximal 10 Stunden)



Aufgabe 3

Nach 1,5 Stunden Arbeitszeit (Fahrzeug vorbereiten, Dokumente einsehen, ...) fahren Sie los und lenken Ihr Fahrzeug 3 Stunden »non stop«. In der Folge müssen Sie nun tanken. Das selbstständige Tanken ist natürlich »Arbeitszeit« für Sie. Dieses Tanken dauert 30 Minuten.

Wie lange dürfen Sie nach dem Tankstopp maximal fahren, bis Sie zwingend eine erste Fahrtunterbrechung einlegen müssen? Und wie lange muss diese Fahrtunterbrechung mindestens sein?

Lösung 1:

Es verbleibt noch eine Lenkzeit von 60 Minuten.

Die Fahrtunterbrechung muss dann mindestens 30 Minuten betragen.

Und weiter geht die Fahrt ...

Wie lange dürfen Sie nach der Pause nach Arbeitszeitgesetz weiterfahren bis Sie eine Fahrtunterbrechung nach VO (EG) 561/2006 einlegen müssen? Und wie lange muss diese Fahrtunterbrechung sein?

Lösung 2:

Eine weitere Fahrzeit von 30 Minuten ist möglich.

Die zweite Fahrtunterbrechung muss mindestens 30 Minuten betragen.

Und wie lange darf an diesem Arbeitstag jetzt noch gefahren werden?

Lösung 3:

Der Fahrer darf an diesem Tag noch 3,5 Stunden arbeiten oder lenken.



Erklärung zu Lösung 1:

Obwohl eine Gesamtarbeitszeit von bereits 5 Stunden erreicht ist, können Sie dennoch ohne Pause weiterfahren. Die zulässige ununterbrochene Arbeitszeit beträgt gesetzlich geregelt 6 Stunden, die integrierte Lenkzeit liegt erst bei 3 Stunden. Somit haben Sie 60 Minuten Arbeitszeitreserve und theoretisch 1 ½ Stunden (= 90 Minuten) Lenkzeitreserve.

Nach 1 Stunde Lenken ist dann also erstmal die Obergrenze der Arbeitszeit von 6 Stunden ohne Pause erreicht. Der »Arbeitnehmer« muss nun eine Pause von mindestens 30 Minuten einlegen.

Erklärung zu Lösung 2:

Nach nur weiteren **30 Minuten** müssen Sie nun die Fahrtunterbrechung nach VO (EG) 561/2006 einlegen. Die 30 bisher genommenen Minuten nach dem Arbeitszeitgesetz reichen nicht aus. Sie werden Ihnen zwar auch bei den Lenkzeiten als »kurze Pause« (mindestens 15 Minuten) angerechnet, jedoch fehlt bei Splittung nun noch die »lange Pause« von mindestens **30 Minuten**, die jetzt zu nehmen ist.

Erklärung zu Lösung 3:

Nachdem die Obergrenze für tägliche Arbeitszeit grundsätzlich bei 8 Stunden liegt und in der Erweiterungsmöglichkeit auf 10 Stunden ausgedehnt werden darf, sind die Restarbeits- oder Restlenkzeiten begrenzt.

Durch die bereits abgeleistete Gesamtarbeitszeit an diesem Tag von 6 ½ Stunden (2 Stunden Arbeitszeit inklusive Tanken und 4 ½ Stunden Lenkzeit) verbleibt Ihnen eine maximal nutzbare Restarbeitszeit von **3,5 Stunden**. Ob Sie diese Zeit zu 100 % zum Lenken verwenden oder auch noch andere Tätigkeiten innerhalb dieser Zeit erledigen obliegt ihrer eigenen Entscheidung.

Praxistipp:

Sie sollten, anstatt nach 6 Stunden 30 Minuten Pause nach Arbeitszeitgesetz einzulegen, direkt 45 Minuten nach VO (EG) 561/2006 berücksichtigen. So können Sie im Anschluss 4 Stunden Restarbeitszeit ohne weitere Fahrtunterbrechung ablegen.

Fazit:

Wer den Arbeitstag gesetzeskonform plant und ausführt, muss stets seine Arbeitszeit in Kombination mit den Lenkzeiten und den erforderlichen Unterbrechungen im Blick haben.

Alle anfallenden Arbeitszeiten (außer Lenkzeiten) werden dabei zusammengerechnet und von der möglichen »Obergrenze = 10 Stunden« abgezogen. Die Zeit, die jetzt noch verbleibt, kann theoretisch als Lenkzeit aufgefüllt werden.

10 Stunden reine Lenkzeit sind somit nur theoretisch möglich.



4. Rechtsicher dokumentieren



Die Teilnehmer...

- ... können Tageskontrollblätter richtig ausfüllen.
- ... können die Tachoscheiben richtig ausfüllen.
- ... können mit der Fahrerkarte sich richtig anmelden und Nachträge machen.
- ... kennen die weiteren Möglichkeiten der 2. Generation Version 2.



Ca. 135 Minuten

4.1 Tageskontrollblätter



© studio v-zwoelf/stock.adobe.com

30 Tageskontrollblätter

Im nationalen Bereich müssen Kraftfahrer von Fahrzeugen zur Güterbeförderung ab 2,8 t zGM bis 3,5 t zGM sich ebenfalls an die Lenk- und Ruhezeiten halten. (Fahrpersonalverordnung § 1 Absatz 1). Da diesen Fahrzeugen meist die analoge oder digitale Technik zur Erfassung fehlt, soll an dieser Stelle kurz auf die Tageskontrollblätter eingegangen werden.

Laut § 1 Absatz 6 müssen die Fahrer solcher Fahrzeuge folgende Aufzeichnungen tätigen:

- 1.) Lenkzeiten,
- 2.) alle sonstigen Arbeitszeiten einschließlich der Bereitschaftszeiten,
- 3.) Fahrtunterbrechungen und
- 4.) tägliche und wöchentliche Ruhezeiten.

Diese Aufzeichnungen sind für jeden Tag getrennt zu fertigen und müssen außerdem noch folgende Angaben enthalten:

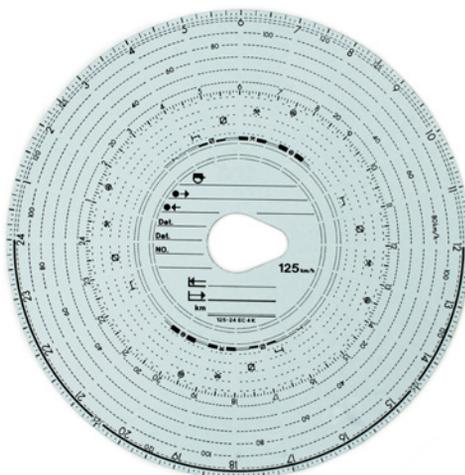
- Vor- und Familienname,
- amtliches Kennzeichen der benutzten Fahrzeuge,
- Ort des Fahrtbeginns,
- Ort des Fahrtendes und
- Kilometerstände der benutzten Fahrzeuge bei Fahrtbeginn und Fahrtende.

Der Fahrer hat alle Eintragungen jeweils unverzüglich zu Beginn und am Ende der Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten vorzunehmen. Dazu gibt es auf dem Markt verschiedene Fahrtenbücher, die dem Fahrer die Erfassung erleichtern.



Im PC Professional finden Sie eine leere Ausfüllaufgabe mit richtigen und falschen Informationen, die Ihre Teilnehmer auf dem Tageskontrollblatt eintragen sollen.

4.2 Analoge Technik und Scheiben



© Hayati Kayhan/stock.adobe.com



Insbesondere bei Fahrzeugen im Nahbereich und im nationalen Gütertransport kann es auch heute noch sein, dass das Fahrzeug eine analoge Zeiterfassung verbaut hat. Für den richtigen Umgang bedarf es der korrekten Handhabung von Fahrtenschreiber und Diagrammscheiben. Letztere muss korrekt und leserlich ausgefüllt und richtig eingelegt werden.

Vor Fahrtbeginn sind folgende Punkte wichtig:

- Habe ich ausreichend Diagrammscheiben dabei?
- Entsprechen die Diagrammscheiben dem Geschwindigkeitsmessbereich des Fahrtenschreibers?
- Sind die Diagrammscheiben nach EU-Prüfzeichen (abgedruckt auf der Rückseite) zulässig?
- Sind die Diagrammscheiben intakt und sauber?
- Muss ich auf der Rückseite der Diagrammscheibe den lückenlosen Nachweis vervollständigen?
- Habe ich das Innenfeld der Diagrammscheibe vor dem Einlegen handschriftlich vollständig und leserlich ausgefüllt?

Nach Fahrtende sind folgende Punkte wichtig:

- Wurde die Diagrammscheibe spätestens vor dem Ablauf von 24 Zeitstunden wieder entnommen?
- Wurden die relevanten Zeiten richtig dokumentiert?
- Habe ich das Innenfeld der Diagrammscheibe nach der Entnahme handschriftlich leserlich vervollständigt?
- Gab es auf der Fahrt Besonderheiten, die auf der Rückseite der Diagrammscheibe zu notieren wären?
- Wie führe ich die Diagrammscheibe für die nächsten 56 Tage sicher mit?
- Bei wem gebe ich die Diagrammscheibe nach der Mitführpflicht zur Archivierung ab?
- Benötige ich eine Kopie der Tachoscheibe für Stunden- oder Spesenabrechnung oder der steuerlichen Angabe über Abwesenheitszeiten vom Wohnsitz?

Verwendung einer persönlichen Diagrammscheibe in mehreren Fahrzeugen:

Erfolgt während der Arbeitsschicht ein Wechsel von einem Fahrzeug auf das andere, dann kann die zuerst verwendete Diagrammscheibe weitergenutzt werden aber nur, wenn auch der Geschwindigkeitsmessbereich und das EU-Prüfzeichen im zweiten Fahrtenschreiber identisch sind. Dieser Fahrzeugwechsel ist auf der Rückseite der Diagrammscheibe einzutragen. Es sind auch mehrere Wechsel an einem Tag denkbar, wenn entsprechende Möglichkeiten der Vermerke auf der Rückseite der Tachoscheibe bestehen.

»Mischbetrieb«:

Erfolgt ein Fahrzeugwechsel zwischen analoger Technik und Digitaltechnik, so ist auch hier auf eine lückenlose Nachweisführung der nachweispflichtigen Zeiten zu achten. Praxisprobleme sind dabei entstehende Lücken, wenn die Diagrammscheibe auf der Rückseite im vorgedruckten Diagrammfeld nicht vervollständigt wurde, oder kein zeitangleichender Nachtrag in der Digitaltechnik erfolgte.

Ausfall der analogen Aufzeichnungstechnik:

Sollte der Fahrtenschreiber defekt sein und keine Aufzeichnung auf der Diagrammscheibe mehr möglich sein, dann hat der Fahrer auf der Rückseite der Diagrammscheibe im vorgedruckten Diagrammfeld für jeden 24-Stunden-Zeitraum handschriftliche Aufzeichnungen zu fertigen.



Im PC Professional finden Sie eine leere Ausfüllaufgabe mit richtigen und falschen Informationen, die Ihre Teilnehmer auf der Diagrammscheibe eintragen sollen.

Zeigen Sie, dass auch »alten Hasen« Fehler machen oder Probleme beim Ausfüllen haben können. Allein der fehlende Vorname auf einer Tachoscheibe kann in Deutschland bereits bei Fahrlässigkeit bis zu 125,- € Bußgeld je Tachoscheibe für den Fahrer bedeuten!



4.3 Digitale Technik Generation 1

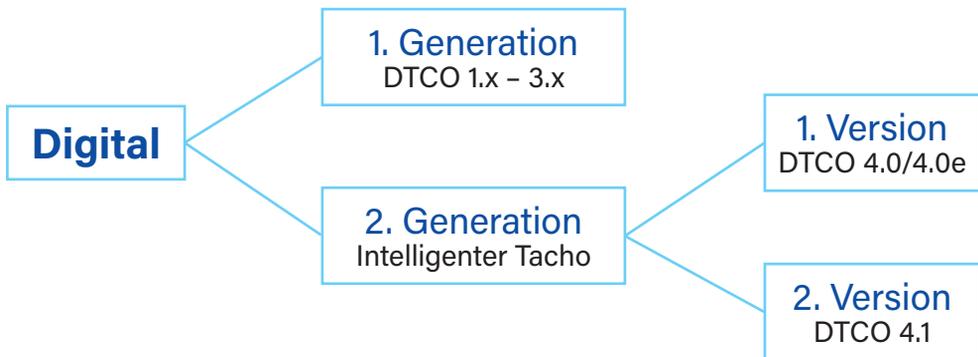


© vlad_stock.adobe.com

32 Digitaler Fahrtenschreiber

Am 01.05.2006 wurde der verpflichtende Einbau der neuen Generation der Aufzeichnungstechnik, das »Digitale Kontrollgerät« oder auch »Digitaler Fahrtenschreiber« genannt, in alle Neufahrzeuge innerhalb der Europäischen Union (EU), des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und der Schweiz beschlossen.

Mit der zwischenzeitlich intensiven Weiterentwicklung dieser digitalen Aufzeichnungstechnik sind wir heute bereits in der 2. Generation der Gerätschaften und haben dabei auch schon die 2. Version erhalten. Da alle bisherigen Geräte auch weiterhin in den Fahrzeugen verbaut sein können und, zumindest im nationalen Bereich auch weiterhin benutzt werden dürfen, kommt auf das Fahrpersonal eine Vielzahl von Informationen zu, was die einzelne Gerätetechnik kann und was nicht.



33 Entwicklung der Fahrtenschreiber

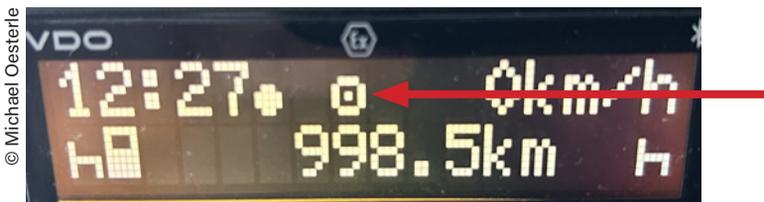
Die Aufzeichnung erfolgt hier mittels einer Fahrerkarte, die mit einem Speichermedium ausgestattet ist, welches aktuell weit mehr als nur 56 Aktivitätstage speichern kann. Der Nachweis ist lückenlos, durch Nacherfassung aller außerhalb des Fahrzeugs entstandenen Zeiträume, zu führen.

Man unterscheidet vier verschiedene Kartentypen:

Fahrerkarte, Unternehmerkarte, Werkstattkarte und Kontrollkarte

§ Der Umgang, die Handhabung und die Bedienung des im Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreibers ergibt sich aus der VO (EU) 165/2014 und wird im Kern in Kapitel VI (Benutzungsvorschriften) ab Artikel 32 ff beschrieben. Die nationale Umsetzung erfolge über die Fahrpersonalverordnung mit den hier relevanten §§ 2 und 20.

Die Fahrerkarte



34 Symbol Fahrerkarte

Im sogenannten »Kontrollgerätekartenregister« werden die Daten des Fahrers und der Fahrerkarte gespeichert, um sicherzustellen, dass keine unzulässige Doppelbeantragung von Fahrerkarten erfolgt, oder Anträge auf die Ausstellung einer Fahrerkarte in mehreren Ländern gestellt werden. Diese Missbrauchsvariante war in den letzten Jahren leider festzustellen, weshalb jetzt ein internationaler Abgleich der Antragsdaten erfolgt. Das nationale Register in Deutschland wird beim Kraftfahrtbundesamt geführt.

i Weitere Informationen zum nationale Kontrollkartenregister des Kraftfahrtbundesamtes finden Sie auf dessen Website: www.kba-online.de



35 + 36 Fahrerkarte Vorderseite (links), Fahrerkarte Rückseite (rechts)

Was mache ich als Fahrer mit der abgelaufenen Fahrerkarte?

Die Fahrerkarte ist mein persönliches Eigentum und bleibt es auch nach Ablauf der Gültigkeit. Nach der vorgeschriebenen Mitführipflicht von 56 Kalendertagen nach Gültigkeitsende (Datennachweis bei Kontrollen) kann ich die Fahrerkarte selbstständig vernichten oder »als Erinnerung« aufbewahren.

Muss die Führerscheinnummer auf der Fahrerkarte identisch sein?

Neben der eigenen Fahrerkartenummer ist auch die Führerscheinnummer des Karteninhabers auf der Fahrerkarte vermerkt. Diese stimmt immer. Lediglich die letzten 3 Zahlen (sogenannte »Zählernummern«) können verändert sein, wenn vor Kartenneuantrag der Führerschein bereits neu ausgestellt wurde. Immer wieder verbreitete »Geschichten« von Auslandskontrollen sind unwahr: Die Führerscheinnummer stimmt.

Muss ich als Fahrer die Fahrerkarte auch in der Freizeit oder im Urlaub mitführen?

Wenn der Fahrer in dieser Zeit nicht kurzfristig ein nachweispflichtiges Fahrzeug übernehmen muss, kann er die Fahrerkarte beruhigt zuhause lassen. Allein der Besitz der Führerscheinklassen C/CE oder D/DE verpflichtet noch nicht zum ständigen Mitführen der Fahrerkarte. Die Rechtslage spricht lediglich von einer Mitführipflicht, wenn der Fahrer ein nachweispflichtiges Fahrzeug lenkt, oder in einem solchen mitfährt, um es ggf. als Fahrzeugführer zu übernehmen. Das heißt allerdings auch, dass er bei Nutzung eines Fahrzeugs mit analoger Aufzeichnungstechnik (Tachoscheibe) seine Fahrerkarte mitführen muss, sofern er eine solche besitzt.

§ Die Rechtsgrundlagen über den Umgang mit den Fahrerkarten findet man im Kapitel V (Art 26 ff) der VO (EU) 165/2014.

Die Unternehmerkarte



37 Symbol Unternehmerkarte

Bei der Unternehmenskarte handelt es sich um eine reine Funktionskarte, die an die verantwortliche Person eines Unternehmens ausgegeben wird. Das kann der Geschäftsführer, Inhaber, Fuhrparkleiter oder sonst eine berufene Person im Unternehmen sein, die für den Fahrzeugeinsatz verantwortlich ist.

Sind hierfür mehrere Personen verantwortlich oder besteht der Bedarf für mehrere Unternehmenskarten, so kann die verantwortliche Person mit einem Antrag bis zu 62 Unternehmenskarten beantragen, die sich lediglich in der »Zählernummer« (letzte 3 Zahlen) unterscheiden. So können die Mehrkarten an die Werkstatt, Disposition oder Zweitniederlassung ausgegeben werden.

In manchen Unternehmen wird eine Unternehmenskarte auch den Fahrern ausgehändigt, um bei anfallendem Fahrzeugwechsel auf ein Fahrzeug eines anderen Unternehmens unterwegs die Unternehmerekennung zu aktivieren und nach Fahrtende zu deaktivieren.

Die Unternehmenskarte hat eine Gültigkeit von 5 Jahren und dient ausschließlich zum Anzeigen, Ausdrucken oder Herunterladen der unternehmensbezogenen Daten, die durch Setzen der Unternehmenssperre für andere nicht sichtbar sind.

Insbesondere im Fernreiseverkehr oder bei dem »Nachtsprung« mit Wechselbrücken kommt es vor, dass die Fahrer die Fahrzeuge wechseln und auf zugelassene Fahrzeuge anderer Unternehmen umsteigen. Zwei Unternehmenskarten gleichzeitig können nicht angemeldet sein. Da aber seitens des Gesetzgebers die Verpflichtung besteht vor jedem neuen Fahrzeugeinsatz die Unternehmenskarte in dem Fahrten-schreiber zu aktivieren, beauftragt der Unternehmer seinen Fahrer als »Erfüllungs-gehilfen« dies zu tun.

Die entstehenden Fahrzeugdaten gehören somit faktisch für diese Fahrt zu dem neuen Unternehmen, dem man dann auch die entstehenden Aktivitätsdaten zuordnen kann. Ist der Fahrzeugeinsatz zu Ende, muss das Unternehmen wieder abgemeldet und die Daten für die Archivierung gesichert werden.



- i** Entstehen bei der Archivierung Datenlücken können diese beim verantwortlichen Unternehmer in Deutschland mit einem Bußgeld von bis zu 1000,- € je 24-Stunden-Zeitraum geahndet werden!

Daher gehört es auch für jeden Fahrer dazu sich vor Fahrtbeginn davon zu überzeugen, dass die richtige Unternehmenskennung hinterlegt ist. Über das Menü und den Unterpunkt »Anzeige Fahrzeug« gelangen Sie zum weiteren Unterpunkt »Unternehmen«. Mit »OK« bestätigt erscheint im Display die dem Unternehmen zugeteilte Nummer der Unternehmenskarte mit 13 Ziffernfeldern. Die letzten 3 Zahlen (»Zählernummer«) werden nicht angezeigt. Jeder Fahrer sollte die seinem Unternehmen zugeteilte Nummer kennen, sonst ist eine Überprüfung nicht möglich.

- §** Auszug aus EU-Verordnung VO (EU) 165/2014 Artikel 32:
»Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte ...«

Wird bei einer Verkehrskontrolle festgestellt, dass keine oder die falsche Unternehmenskennung hinterlegt ist, bedeutet das oft auch »Ärger« und Sanktionen für den Fahrer. Bei Auslandskontrollen können deswegen größere Kautionsbeträge fällig werden.

Wird keine Unternehmenskennung, sondern stattdessen nur drei kurze Striche, oder eine andere Unternehmenskennung angezeigt, heißt es für den Fahrer umgehend zu handeln und durch die verantwortliche Person die richtige Unternehmernummer zu aktivieren. So können alle produzierten Aktivitätsdaten von Fahrzeug und Fahrer auch dem korrekten Unternehmen zugeordnet werden.

Ein Kontrollbeamter hat bei der Sichtung der Digitaldaten im Fahrtenschreiber des Fahrzeugs die Möglichkeit vergangene Unternehmenssperrungen sichtbar zu machen und kann somit auch noch nach Monaten oder nach dem Verkauf des Fahrzeugs nachvollziehen, welcher Fahrer wann mit dem Fahrzeug für welches Unternehmen im Einsatz war. Und natürlich auch, was er ggf. falsch gemacht hat.

Weitere Verpflichtungen des Unternehmers:

- Regelmäßiger Datendownload aus der Fahrzeugeinheit alle 90 Tage.
- Zusammenführen der Daten von Fahrzeugeinheit und verwendeter Fahrerkarten.
- Regelmäßige Prüfung der Daten auf Einhaltung von Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten, richtigen Umgang mit dem Fahrtenschreiber durch den Fahrer und Hinweise auf Manipulationen durch das Fahrpersonal (z. B. unberechtigtes Fahren ohne Fahrerkarte etc.).
- Informierende und belehrende Gespräche mit dem Fahrpersonal auf Grund von positiven und vor allem negativen Feststellungen von Verstößen im Datenbestand.
- Ausdruck und Aushändigung der Daten der Fahrerkarte auf Wunsch des Fahrers.
- Archivierung der Daten in der vorgesehenen Archivierungsfrist mit anschließender Vernichtung der Daten, wenn die Frist verstrichen ist.
- Regelmäßige Kontrolle der Fahrzeuge des eigenen und/oder angemieteten Fuhrparks auf Aktivität der Unternehmenssperre.



© Michael Oesterle

38 Abmeldung des Unternehmens

Mietfahrzeuge/Werkstattersatzwagen:

Ist ein kurzfristiger Ausfall des eigenen Fahrzeugs zu verzeichnen oder muss das Unternehmen wegen einer besonderen Auftragslage kurzfristig ein Fahrzeug bei einer Autovermietung anmieten, ist das sofortige Aktivieren der Unternehmenssperre oftmals nicht ohne weiteres möglich. Insbesondere dann, wenn das ausgefallene Fahrzeug unterwegs auf der Tour ersetzt werden muss.

In diesem Fall unterliegt der Vermieter einer besonderen Verpflichtung. Der Vermieter hat dem Mieter die im Zeitraum der Vermietung, in dem noch keine Unternehmenssperre des Mieters gesetzt war, produzierten Daten bis spätestens 3 Monate nach Beginn des Mietverhältnisses zur Verfügung zu stellen. Der Mieter hat die Unternehmenssperre so schnell wie möglich vorzunehmen.



Bei geplanten Anmietungen mit genügend Vorbereitungs- und Vorlaufzeit gilt diese Sonderregelung nicht und der Fahrer des mietenden Unternehmens hat direkt bei Fahrzeugübernahme die Unternehmenssperre zu setzen. Dies verlangen zwischenzeitlich zwingend viele Vermieter von ihren Kunden direkt bei Abholung, sonst wird das Fahrzeug nicht ausgehändigt.



© Björn Wylezich/stock.adobe.com

39 Mietfahrzeug

§ Die Rechtsgrundlage über den Umgang mit der Unternehmenskarte ergibt sich aus Artikel 2 Absatz 2 Ziffer j, Artikel 4, 32 und 33 der VO (EU) 165/2014, sowie § 9 Fahrpersonalverordnung.

Hinweis:

Insbesondere der § 9 Absatz 3 FPersV ist der verpflichtende Hinweis an den Unternehmer dafür Sorge zu tragen, dass vor Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes die Unternehmenskarte in den Fahrtenschreiber einzugeben ist, um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen auch zuzuordnen zu können.

Im EU-Recht liest sich das aus Artikel 32 der VO (EU) 165/2014 deutlich heraus, wonach der Fahrer und der Unternehmer für das ordnungsgemäße Funktionieren des Fahrtenschreibers Sorge zu tragen haben.

Praxistipp:

Überprüfen Sie bei einer Schulung im Unternehmen die Unternehmmerkennung direkt vor Ort an den Fahrzeugen des Unternehmens.

Die Werkstattkarte:



© Michael Oesterle

40 Symbol Werkstattkarte

Bei der Werkstattkarte handelt es sich um die sensibelste Funktionskarte in Bezug auf den Fahrtenschreiber, deshalb ist sie auch nur 1 Jahr gültig. Sie wird ausschließlich persönlich an die Mitarbeiter von Fachwerkstätten ausgegeben, die eine fachlich versierte Überprüfung des Fahrtenschreibers vornehmen können und hierzu »berufen« worden sind. Bei Ablauf der Gültigkeit der Karte und Neuantragstellung muss der Mitarbeiter nicht nur seine Zuverlässigkeit wieder aufs Neue nachweisen, sondern auch belegen, dass sein Arbeitsverhältnis in dieser Fachwerkstatt noch besteht und er die Fahrtenschreiberprüfungen nach § 57b StVZO durchführt.

Die Werkstattkarte ist eine reine Funktionskarte, mit der man allerdings sehr tief in den Datenbestand einsteigen kann und an technischen Daten, z. B. aml. Kennzeichen, Reifengröße, Zeiteinstellung, Veränderungen vornehmen kann.

Jede Verwendung einer Werkstattkarte wird im Datenbestand des Fahrtenschreibers mit Datum, Uhrzeit, vorgenommene Änderungen und Kartenummer hinterlegt, so dass auch Jahre später jede Aktion nachvollzogen werden kann. Spätestens nach dem Ablauf von 2 Jahren erfolgt die erneute Nachprüfung des Fahrtenschreibers durch eine anerkannte Werkstatt. Diese hat unter anderem folgende Punkte zu prüfen:

- dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß eingebaut und geeignet ist,
- dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß funktioniert,
- dass auf dem Fahrtenschreiber das Typgenehmigungszeichen angebracht ist,
- dass die Einbauplakette angebracht ist,
- dass alle Plombierungen unversehrt sind und ihre Funktion erfüllen,
- dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind und dass keine Spuren der Verwendung solcher Vorrichtungen vorhanden sind,
- dass die Reifengröße und der tatsächliche Umfang der Radreifen übereinstimmen.



Im Rahmen von Straßenkontrollen wurden hierdurch schon »Verdachtsmomente« einer zum Beispiel falschen Impulseinstellung gewonnen, die sich bei den weiteren Ermittlungen in den Werkstätten meist bestätigten. Dies sind in der Regel Straftatbestände und gravierende Rechtsfolgen.

Mit dem Ausdruck »Technische Daten« oder auch »Tageswert« kann auch jeder Fahrer nachvollziehen, wann welche Werkstatt letztmalig an diesem Fahrtenschreiber tätig war.

§ Die Rechtsgrundlagen über Einbau und Prüfung der Fahrtenschreiber finden sich in dem Kapitel IV der VO (EU) 165/2014 wieder, wobei sich Artikel 25 konkret mit der Werkstattkarte an sich befasst. National sind noch die Regelungen aus § 7 FPersV, sowie aus § 57b StVZO zu erwähnen.

Die Kontrollkarte:

© Michael Oesterle



41 Symbol Kontrollkarte

Die Kontrollkarte oder auch »Behördenkarte«, ist ebenfalls eine Funktionskarte und ausschließlich für die Verwendung bei Kontrollen gedacht. Die Kontrollkarte ist 5 Jahre gültig. Ausgegeben wird die Kontrollkarte nur an Kontrollbeamte der Polizei, des BALM oder der Aufsichtsbehörden, die mit der Datensichtung und Auswertung vertraut sind.



© benjaminmolte/stockadobe.com

42 Fahrzeugkontrolle

Ähnlich wie die Unternehmens- und Werkstattkarte wird bei der Verwendung der Kontrollkarte der Datenbestand im Gerät »freigeschaltet« und kann nun von Kontrollbeamten eingesehen, ausgedruckt oder heruntergeladen werden. Hierzu wird entweder ein Downloadkey verwendet, oder ein Laptop, Netbook oder PDA wird direkt an den Downloadport des Fahrtenschreibers angeschlossen. Den Zeitraum des Downloads bestimmt der Kontrollbeamte, wobei er auch die Möglichkeit hat, den Datenbestand der zu diesem Zeitpunkt gesteckten Fahrerkarte zu sichern.

Ein Kontrollbeamter kann im Datenbestand des Fahrzeugs auch über Jahre hinweg noch nachvollziehen welche Kontrollen ein Lkw oder Bus bereits durchlaufen hat, welche Daten von wem geprüft wurden und welche Daten zur Prüfung noch unangestastet sind und aktuell herangezogen werden können.

Dies ist sehr wichtig, um das Risiko einer »Doppelbestrafung« auszuschalten. Im Zeitalter der analogen Technik war es der Stempel auf der Rückseite der Diagrammscheibe, heute ist es der »Digitale Stempelabdruck« im Datenbestand des Fahrtenschreibers.

Wechselt der Fahrer das Fahrzeug empfiehlt es sich noch einen »Ausdruck Tageswert Fahrer 1« zu fertigen, um den »Digitalen Stempelabdruck« der erfolgten Kontrolle sichtbar zu machen und bei späteren Kontrollen mit einem anderen Fahrzeug vorlegen zu können.



Eine Information für den Kontrollbeamten über die bereits erfolgten Kontrollen sieht dann zum Beispiel so aus:

Kontrollen						
Typ FE	Kontrollzeit	Kartentyp	Ausgestellt in	Kartenummer	Beginn DL	Ende DL
FE bei dieser Kontrollaktivität heruntergeladen	01.07.2021 08:05:58	Kontrollkarte	Österreich	██████████	03.06.2021 02:00:00	01.07.2021 02:00:00
FE bei dieser Kontrollaktivität heruntergeladen	21.08.2024 08:38:24	Kontrollkarte	Deutschland	██████████	24.07.2024 02:00:00	21.08.2024 02:00:00
FE bei dieser Kontrollaktivität heruntergeladen	24.09.2024 09:28:20	Kontrollkarte	Polen	██████████	27.08.2024 02:00:00	24.09.2024 02:00:00
FE bei dieser Kontrollaktivität heruntergeladen	22.10.2024 09:02:37	Kontrollkarte	Polen	██████████	24.09.2024 02:00:00	24.09.2024 02:00:00

43 Nachweis der Kontrollen

Als Alternative zur Kontrollkarte wird bei manchen Kontrollen das Straßenkontrollformular verwendet. Handschriftlich ausgefüllt oder bedruckt wird das Original an den Fahrer ausgehändigt. Zum Nachweis der erfolgten Kontrolle führt der Fahrer das Formular weitere 56 Kalendertage im Fahrzeug mit, bevor er es zur Archivierung bei der Firma abgeben muss. Es empfiehlt sich, vor Abgabe des Kontrollnachweises in der Firma eine Kopie des Formulars anzufertigen und zu verwahren.

- § Nach Vorgabe durch die Kontrollrichtlinien der EU (2006/22/EG und 2009/5/EG), die durch Veröffentlichung im deutschen Verkehrsblatt (Nr. 4 aus 2007 und Nr. 22 aus 2009) 1:1 in nationales Recht übernommen wurden, werden von Kontrollbeamten bei Straßenkontrollen im Allgemeinen folgende Punkte überprüft:
- Tägliche Lenkzeiten
 - Ununterbrochene Lenkzeiten
 - Tägliche Ruhezeiten
 - Wöchentliche Ruhezeiten
 - Ausgleichszeiten
 - Mitführipflichten vorgeschriebener Schaublätter
 - Aufgezeichnete Daten auf der Fahrerkarte
 - Daten im Speicher des Fahrtenschreibers
 - Mitgeführte Ausdrücke
 - Bescheinigungen berücksichtigungsfreier Tage (soweit noch zulässig)
 - Das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und seiner Anbauteile
 - Die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit (erforderlichenfalls der letzten 24 Std. der Fahrzeugnutzung)
 - Der rechtmäßige Besitz und das ordnungsgemäße Funktionieren der Fahrerkarte

4.4 Digitale Technik Generation 2



© Rico Fischer

44 Der digitale Fahrtenschreiber

Seit dem 15.06.2019 wurde der »Smart-TCO« verpflichtend in allen Neufahrzeuge innerhalb der EU verbaut. Die hiermit verbundenen Neuerungen umfassen die Nutzung vorhandener Satellitentechnik, die Speicherung zusätzlicher Daten, die Möglichkeit der Fernauslese, sowie eine erhöhte Manipulationssicherheit und neue Sicherheitsmerkmale. Neue und bekannte Hersteller produzieren teilweise auch abgeänderte Varianten der Geräte für den außereuropäischen Markt, die den Rechtslagen in diesen Ländern gerecht werden können.



Welches Gerät in den Neufahrzeugen verbaut werden soll entscheiden Fahrzeughersteller in Absprache mit ihren Kunden. Versierte Fuhrparkverantwortliche sorgen dabei für eine durchgängige einheitliche Gerätetechnik im Fuhrpark. Somit können einige Bedienfehler durch unterschiedliche Varianten des Geräts weitgehend ausgeschlossen werden.

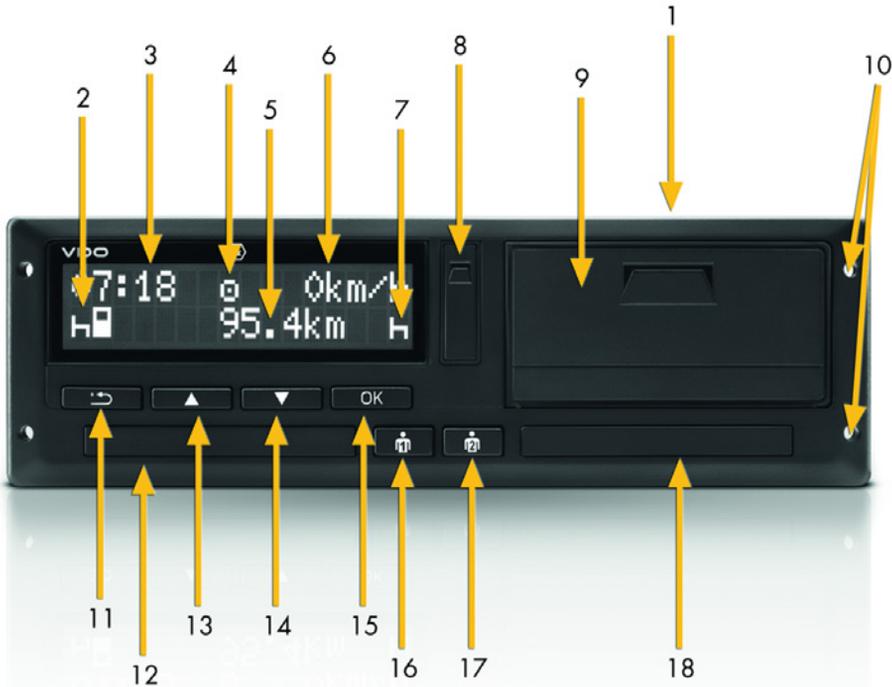
§ Die rechtlichen Regelungen zur Aufzeichnungstechnik sind niedergeschrieben in der VO (EU) 165/2014 mit den bestehenden Anhängen. Sehr hilfreich sind passende Bedienungsanleitungen, der Blick auf die Homepage des jeweiligen Herstellers, Mustergeräte als Anschauungsobjekt und Simulationsprogramme für den PC.

Technische Neuerungen

Zur Beruhigung aller sei gesagt: In der Handhabung der Geräte hat sich aus Fahrersicht nicht viel verändert. Lediglich das Innenleben der Aufzeichnungstechnik wurde der technischen Entwicklung angepasst. Der Empfang von Positionsdaten und die Fernauslese sind nun möglich, zur Erhöhung der Sicherheit wurde außerdem ein neues Verschlüsselungssystem entwickelt. Um alle Funktionen der neuen Geräte nutzen zu können benötigen Fahrer eine neue Fahrerkarte der 2. Generation mit verändertem Chip, der mit der Verschlüsselung kompatibel ist, und die zusätzlichen Datenfelder enthält. Fahrerkarten der 1. Generation können auch weiterhin im Smart-TCO verwendet werden, und Fahrerkarten der 2. Generation auch noch im DTCO der Herstellungsjahre zuvor.

i Kontrollgerätekarten der 2. Generation sind auf der Vorderseite mit einem »G2« in der unteren linken Ecke gekennzeichnet.

Dieses Kapitel kann eine fachliche versierte Unterweisung an dem eingebauten Aufzeichnungsgerät nicht ersetzen, jedoch wertvolle Tipps für die Praxis geben. In dieser Lehrunterlage soll am Beispiel von CONTINENTAL-VDO der SMART-TCO 4.0 kurz vorgestellt werden, der optisch identisch aussieht, wie der schon seit 2017 auf dem Markt etablierte Digitale Fahrtenschreiber VDO DTCO 3.0.



45 VDO – Release 4.1

- 01) Die Releaseversion ist nun als Aufkleber auf dem Gehäuse und nicht mehr im Druckerschacht angebracht
- 02) Aktivitätssymbol Fahrer 1 (Fahrerkarte gesteckt)
- 03) Uhrzeit/Ortszeit
- 04) Betriebsart (hier: Lenken)
- 05) Aktueller Kilometerstand
- 06) Fahrgeschwindigkeit
- 07) Aktivitätssymbol Fahrer 2 (Fahrerkarte nicht gesteckt)
- 08) Downloadschnittstelle (mit einer Klappe geschützt)
- 09) Druckerschublade (jetzt von Hand zu öffnen ohne Öffnungsknopf)
- 10) Öffnungen (rechts und links) um das Gerät mittels »Greifer« aus dem Geräteschacht zu entnehmen
- 11) Menütaste »zurück«
- 12) Kartenschacht Fahrer 1 (jetzt als Schubladenvariante)
- 13) Menütaste »aufwärts«
- 14) Menütaste »abwärts«
- 15) Menütaste »OK« (Bestätigen)
- 16) Doppelfunktionstaste für Fahrer 1 (Aktivitätseinstellung und Kartenentnahme)
- 17) Doppelfunktionstaste für Fahrer 2 (Aktivitätseinstellung und Kartenentnahme)
- 18) Kartenschacht Fahrer 2 (jetzt als Schubladenvariante)



Das Display ist nun ausgelegt mit einem dunklen Hintergrund und weißen Zahlen-/ Ziffernkombinationen, die »Frontmaske« bedienfreundlicher und das Gewicht des Gerätes selbst deutlich reduziert.

- i** Die Angabe zu Ihrem Gerät können Sie nach Herausnahme der Schublade und unter der Druckpapierrolle einsehen.

Besonderheit »Schublade«:



46 Schublade bei VDO DTCO 3.0,4.0,4.0e & 4.1

Ähnlich wie Stoneridge-Geräte verfügen auch Continental-VDO-Geräte, ab VDO DTCO Rel. 3.0 über eine Schublade anstelle des Kartenschachtes. Dies führt durch den Wegfall der Einzugs-/Auswurfmotoren zu einer Gewichtsreduzierung, erfordert aber auch ein Umdenken bei den Fahrern, die von VDO-Kartenschächte gewohnt waren. Die Fahrerkarte ist vorsichtig in die Schublade einzulegen und dann die Schublade durch leichten Druck zu schließen. Steht die Fahrerkarte dabei noch über können kostenintensive Schäden entstehen.



Lassen Sie sich fachkompetent in die neue Technik einweisen und lesen Sie unbedingt die Bedienungsanleitung des Herstellers! Der Verlag Heinrich Vogel bietet außerdem ein praktisches Online-Training zu vielen digitalen Fahrtenschreibern (**Best.-Nr.:25310**)

Gesetzliche Neuerungen in Hinsicht auf die Datenbehandlung

Der wohl wesentlichste Punkt der »intelligenten Fahrtenschreiber« sind die technischen Neuerungen rund um die Datenbehandlung. Dabei darf man kein »Wunderwerkzeug« erwarten, das Gerät ist nach wie vor kein »Hellseher« und weiß daher nicht, was der Fahrer macht, wenn er das Fahrzeug verlässt. Der Nachtrag vor erneutem Fahrtbeginn bleibt bei Kartenentnahme nach wie vor elementarer Bestandteil für den Fahrer.

Die wichtigsten 4 gesetzlichen Neuerungen sind:

- KITAS 4.0 Impulsgeber (neue Verschlüsselung)
- DSRC-Schnittstelle (Fernauslese durch Kontrollbehörden)
- GNSS-Antenne (Positionsdatenbestimmung)
- ITS-System Schnittstelle (Anbindung Flottenmanagementsystem)

Neben neuen Tachografenkarten, erweiterten und neuen Download- und Kalibrierungstools und einer Informationsanbindung an das Instrumentendisplay des Fahrzeugs hat auch der Unternehmer die Möglichkeit sein Firmenlogo im Gerät zu hinterlegen (VDO), sodass zukünftige Ausdrücke das Logo enthalten.



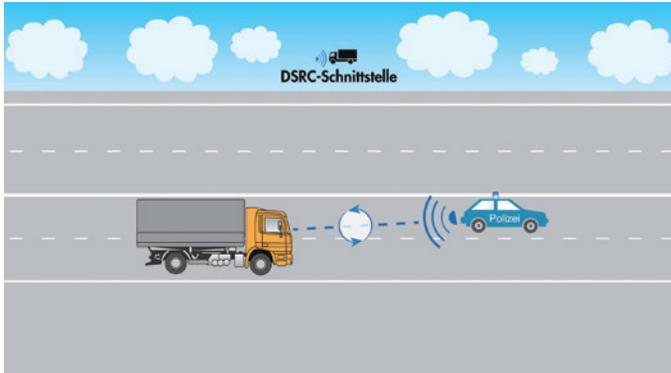
© Continental

47 Neue Funktionen des Smart Tachographen



DSRC-Schnittstelle (Dedicated Short Range Communication)

Die für den Fahrer wohl spannendste Neuerung ist die jetzt bestehende Möglichkeit der Kontrollbehörden bestimmte Daten im Vorbeifahren auszulesen. Der Smart-TCO hat dazu eine DSRC-Schnittstelle erhalten, Kontrollfahrzeuge eine DSRC-Antenne. Somit kann eine Kontrolle im Vorbeifahren durchgeführt werden.



48 Fernabfrage

In diesem Zusammenhang gibt es bereits jetzt zahlreiche Befürchtungen und Gerüchte:

- »Ich merke überhaupt nicht, wenn ich ausgelesen werde und bekomme dann den Bußgeldbescheid ...«
- »In Schacht 1 wird die Fahrerkarte gesteckt, in Schacht 2 die Kreditkarte, damit das fällige Bußgeld direkt abgebucht werden kann ...«
- »Was ist mit dem Datenschutz – wenn mich die Behörde auslesen kann, dann doch auch jeder Hacker ...?«
- »Nachts fährt die BALM über den Parkplatz und liest aus und morgens müssen wir zahlen ...«

Keine dieser Aussagen ist wahr!

Die Vorgaben an die Kontrollbehörden wurden seitens der EU strikt geregelt, die Technik klar definiert und die Möglichkeiten auf ein wesentliches Kriterium eingeschränkt: »Verdachtsfall Manipulation!«

Ein Fernauslesevorgang durch die Behörden hat in keinem Fall ein automatisches Bußgeld zur Folge. Es ist lediglich ein »Früherkennungssystem«, um Kontrollen effektiver zu machen. Ein Anhalten des Fahrzeugs und der bisherig bekannte Kontrollablauf mit dem Auslesevorgang direkt am Gerät und Stecken der Kontrollkarte bleibt bestehen.

Bei der Fernauslese in der Vorbeifahrt werden außerdem in keinem Fall Daten zu Lenk- und Ruhezeiten ausgelesen, sondern nur festgelegte Daten, die im Artikel 9 Absatz 4 der VO (EU) 165/2014 abschließend aufgeführt wurden. Hier die Liste aller übermittelbarer Daten per Fernabfrage (Remote Tachograph Monitoring RTM):

- 01) Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
- 02) Geschwindigkeitsüberschreitung (ja/nein)
- 03) Fahren ohne gültige Karte (ja/nein)
- 04) Gültige Fahrerkarte (ja/nein)
- 05) Einstecken der Karte während des Lenkens (ja/nein)
- 06) Bewegungsdatenfehler (ja/nein)
- 07) Datenkonflikt Fahrzeugbewegung (ja/nein)
- 08) Zweite Fahrerkarte (ja/nein)
- 09) Derzeitige Aktivität (fahren/nicht fahren)
- 10) Letzter Vorgang abgeschlossen (ja/nein)
- 11) Längste Unterbrechung der Stromversorgung
- 12) Sensorstörung (KITAS oder GNSS)
- 13) Zeitpunkt der letzten Zeiteinstellung
- 14) Letzter Versuch einer Sicherheitsverletzung
- 15) Zeitpunkt der letzten Kalibrierung
- 16) Zeitpunkt der vorherigen Kalibrierung
- 17) Zeitpunkt der Erst-Kalibrierung
- 18) Vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete aktuelle Geschwindigkeit
- 19) Zeitstempel der Daten
- 20) Zeitpunkt der Verfügbarkeit der letzten Fahrzeugposition
- 21) Ununterbrochene Lenkzeit
- 22) Längste tägliche Lenkzeit des Fahrers für die derzeitige und die vorherige Schicht
- 23) Längste tägliche Lenkzeit des Fahrers innerhalb der laufenden Woche
- 24) Wöchentliche Lenkzeit des Fahrers
- 25) Vierzehntägige Lenkzeit des Fahrers

Die übertragenen Daten dürfen nur dazu verwendet werden, die Einhaltung der Sozialvorschriften zu überprüfen und dürfen auch nur an die Behörden übermittelt werden, die Lenk- und Ruhezeiten kontrollieren. Von dieser Regelung ausgenommen sind lediglich die Justizbehörden im Rahmen eines laufenden Gerichtsverfahrens.

Die Daten dürfen nur für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert werden und müssen spätestens 3 Stunden nach der Übermittlung an die zuständigen Behörden gelöscht werden. Ausnahme auch hier sind beweiskräftige Manipulationen oder der Missbrauch des Fahrtenschreibers.



Alle diese Maßnahmen und Vorgaben haben letztlich nur ein Ziel: Der massiv ausufernden Manipulationen den Kampf anzusagen.

GNSS-Antenne (Global Navigation Satellite System)

Der intelligente Fahrtenschreiber verfügt über eine sehr empfangsstarke, integrierte oder extern verbaute GNSS-Antenne und ist damit in der Lage, die Signale der Satellitensysteme Galileo, GPS oder GLONASS zu empfangen.

Mit den sogenannten »GPS-Koordinaten« wird der aktuelle Standort des Fahrzeugs zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitsschicht, sowie jeweils nach 3 Stunden kumulierter Lenkzeit erfasst. Seit dem 02.02.2022 kam die händische Eingabe des Grenzübertritts hinzu, die mit der Bestätigung automatisch auch die Positionsdaten erkennt und im Datenbestand hinterlegt.

Darüber hinaus gleicht der Fahrtenschreiber intern die empfangenen Daten des GPS-Signals mit den vom KITAS gelieferten Bewegungsimpulsen ab. Kommt es dabei zu einer zu großen Abweichung, erfasst der Fahrtenschreiber diese als Bewegungskonflikt, was bei der Kontrolle sofort erkannt werden kann. Auch dieser Aspekt soll zukünftig Manipulationen deutlich erschweren.



49 Mit dem DTCO 4.1 werden Grenzübertritte automatisch erkannt. Für die manuelle Eingabe wird eine Länder-Vorauswahl angezeigt, die nur zu bestätigen ist.

i KITAS 4.0 Impulsgeber (Motion Sensor)

Der Impulsgeber oder auch KITAS genannt, ist eine Systemkomponente zur Übertragung der Bewegungssignale an den digitalen Fahrtenschreiber. Dieses Bauteil war in den letzten Jahren Angriffspunkt Nummer 1 für Manipulationen. Trotz überlanger Fahrzeiten wurden teilweise durch Magnete oder ähnliche Manipulationen Ruhezeiten registriert. Mancher Fahrer wurde von seinem Unternehmen regelrecht gezwungen, die Aufzeichnungen zu manipulieren, und so zur »Gewinnoptimierung« ausgenutzt.

VDO hat nun den neuen Impulsgeber entwickelt, der mit nicht magnetischen Bauteilen wie Aluminium oder Messing versehen ist, ein komplett neues Datenverschlüsselungssystem erhalten hat und mit neuen, fluoreszierenden Versiegelungen und Plomben gesichert ist. Der KITAS wurde somit magnetresistent und ein Öffnen mit anschließendem unbemerktem Verschließen ist nicht mehr möglich.

Zudem wurden die Sanktionen für Manipulationen am Fahrtenschreiber europaweit drastisch erhöht und ein Konzessionsentzug für das Unternehmen gesetzlich verankert.

ITS-System Schnittstelle (Intelligent Transportation System)

Wie der Name schon sagt, hat die neue Aufzeichnungstechnik auch eine direkte Schnittstelle für das »intelligente Transport System« des Unternehmens. Damit ist die Anbindung an die Flottenmanagement-Systeme gemeint.

Was bereits in der Vergangenheit durch Telematikanbieter wie TomTom, Fleetboard und andere für das Unternehmen schon problemlos möglich war, wurde jetzt durch eine zusätzliche Schnittstelle im Gerät in seinen Möglichkeiten erweitert. Mehr als 70 verschiedene weitere Datensätze können jetzt an Flottenmanagement-Systeme wie VDO TIOS-Web oder VDO FleetVisor übertragen werden. Die firmeninternen Dispositionsprogramme können somit auf die aktuelle Fahrtentwicklung reagieren, bei Verspätungen den Kunden informieren oder bei einer erkennbaren Staulage dem Fahrer rechtzeitig eine Alternativroute vorschlagen.



50 Abfrage ITS-Daten

Bei all diesen technischen Neuerungen und Raffinessen hat der Gesetzgeber auch den Datenschutz nicht vergessen. So muss der Fahrer vorab beim Einlegen der Fahrerkarte sein Einverständnis dazu abgeben, dass auch seine persönlichen Daten übertragen werden dürfen. Dies allerdings nur für Übertragungswege in das Unternehmensnetzwerk (ITS-Daten) oder zu einem Dienstanbieter, der die Daten für gesetzlich vorgeschriebene Erfassung und Archivierung ausliest (VDO Daten).

Widerspricht er der Übertragung seiner personenbezogenen Daten, kann er seine Fahrt trotzdem antreten.

Ein Widersprechen der Datenübertragung an die Kontrollbehörden in der Vorbeifahrt ist rechtlich und technisch nicht möglich. Hier wird ausgelesen, ob der Fahrer will oder nicht, denn dafür hat er ja unter anderem bereits bei dem Empfang seiner beantragten Fahrerkarte unterschrieben.



51 Abfrage VDO-Daten

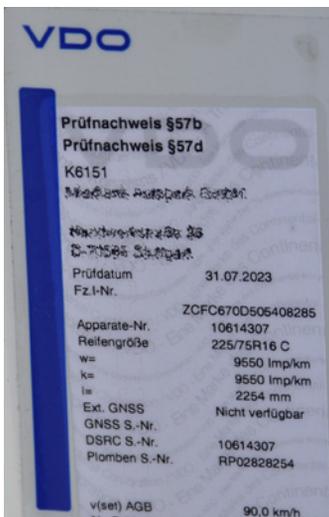
§ Das Verkehrsunternehmen, das das Fahrzeug betreibt, ist dafür verantwortlich, dass der Fahrer über die Möglichkeit der Früherkennung von möglichen Manipulationen oder möglichem Missbrauch des Fahrtenschreibers per Fernkommunikation informiert wird. Das Verkehrsunternehmen hat seine Fahrer angemessen zu schulen und zu unterweisen.
Die Rechtsgrundlage über den Umgang mit der neuen, intelligenten Aufzeichnungstechnik ist zu finden in Kapitel 2 der VO (EU) 165/2014. (Einschließlich des Anhangs 1c).

4.5 Die Tachoprüfung

Der Gesetzgeber schreibt eine »Tachoprüfung« spätestens alle zwei Jahre vor. Verantwortlich für die Einhaltung dieser Frist sind in erster Linie die Unternehmer bzw. Fahrzeughalter. Aber auch der Fahrer hat stets für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des eingebauten Fahrtenschreibers zu sorgen. Das Risiko eines Bußgeldes besteht also auch für den Fahrer, wenn er ein Fahrzeug lenkt, bei dem das vorgeschriebene Prüfdatum des Fahrtenschreibers bereits überschritten wurde.

Auf dem Prüfnachweis angegeben wird nicht das Datum der nächsten fälligen Prüfung, sondern das Datum der letzten.. Dieses Datum plus zwei Jahre ergibt das nächste Fälligkeitsdatum.

Das Einbauschild



© Rico Fischer

52 Prüfnachweis-Plakette



Prüfnachweis nach § 57b StVZO

- Ausführende Werkstatt
- Datum der letzten Überprüfung
- Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN)
- Kontrollgerätenummer (hier ein MTCO – siehe Bild auf Seite 71)
- Montierte Reifengröße zum Überprüfungszeitpunkt
- W: Imp/km : Wegdrehzahl in Impulsen je gefahrenen Kilometer
- K: Imp/km : Gerätekonstante in Impulsen je Kilometer
- I: gemessene Radumfang »Straße«
- Nr. des Prüfnachweises

Im Display des Fahrtenschreibers beginnt ab dem 28. Tag vor Fälligkeit der nächsten Überprüfung des Fahrtenschreibers ein »Countdown«. Der Fahrer muss auf diesen unbedingt reagieren und über seine Firma die Terminabstimmung zur Tachoprüfung einleiten. Die Tachoprüfung durchführen dürfen nur autorisierte Fachwerkstätten.



53 Hinweis im Display eines VDO 4.0

§ Rechtsgrundlagen sind insbesondere die Artikel 23, 32 und 33 der VO (EU) 165/2014, die den Fahrer mit in die Pflicht nehmen für die ordnungsgemäße Benutzung des Fahrtenschreibers zu sorgen.

In Deutschland ist primär der Unternehmer über den § 57b StVZO in der Verantwortung für die Einhaltung der Prüffristen zu sorgen.

4.6 Die »OUT«-Einstellung

Der Begriff »OUT« steht für die Bezeichnung »OUT OF SCOPE« und bedeutet »Kontrollgerät nicht erforderlich«. Ist die Benutzung des Fahrtenschreibers nicht vorgeschrieben, jedoch trotzdem ein Aufzeichnungsgerät im Fahrzeug verbaut, dann ist es sinnvoll, die vom Gerät aufgezeichneten Zeiten innerhalb und außerhalb der EU-Vorschriften deutlich zu unterscheiden. Auf Vorgabe der EU haben die Gerätehersteller diese Funktion hinterlegt, die in der Praxis leider viel zu großzügig genutzt wird.



© Michael Oesterle

54 Einstellung OUT

Da die Benutzung der »OUT«-Einstellung nicht zwingend vorgeschrieben, sondern lediglich technisch möglich ist, steht es dem Fahrer letztlich frei, diese Einstellung zu benutzen.

Wird jedoch keine »OUT«-Einstellung vorgenommen und hat der Fahrer keine Fahrerkarte gesteckt, zeigt der Fahrtenschreiber (VDO) bereits nach kurzer Fahrtstrecke die Fehlermeldung »Fahrt ohne gültige Fahrerkarte« an. Durch die Bestätigung wird diese Fehlermeldung zudem archiviert und auf später gefertigten Ausdrucken von »Tageswert« oder »Ereignis« sichtbar. Spätestens jetzt kann der Fahrer bei Kontrollen in Erklärungsnot kommen.

Da es keine rechtliche Verpflichtung zur Einstellung von »OUT« gibt, haben leider auch manche Kontrollbehörden keine passenden Auswerteprogramme, um diese Einstellung sichtbar zu machen. Deshalb empfiehlt es sich dringend für Fahrzeuge, die regelmäßig mit der Einstellung »OUT« aber genauso regelmäßig mit Fahrerkarte gefahren werden, ein Fahrtenbuch zu führen, um bei einer Kontrolle die Fahrten innerhalb und außerhalb der europäischen Gesetzgebung zusätzlich nachweisen zu können.

Ein typisches Beispiel hierfür ist der »Kombibus«. Von Montag bis Freitag wird er mit der Einstellung »OUT« auf der Linie eingesetzt, Ausflugsfahrten am Samstag und Sonntag werden durch einen anderen Fahrer mit Fahrerkarte gefahren. Kann dieser die Linienfahrten während der Woche bei einer Kontrolle nicht glaubhaft dokumentieren, dann besteht die Gefahr, dass wegen den voran gegangenen Fahrten »Fahren ohne Fahrerkarte« die Kontrollorgane langwierige Ermittlungen anstellen müssen.

Aber auch im Güterverkehr kann die Einstellung »OUT« hilfreich sein. Wenn zum Beispiel der »Hofdienst« am Sonntag den Lastzug vorlädt, dabei Rangierfahrten auf dem abgeschlossenen Betriebsgelände durchführt, muss die Fahrerkarte nicht gesteckt sein. Mit der Einstellung »OUT« wird diese Fahrbewegung außerhalb der gesetzlichen Bestimmungen dokumentiert.

Um 22:00 Uhr steckt der Fahrer seine Fahrerkarte und startet seine Tour. Die Zeit der Rangiervorgänge des Hofdienstes ist durch »OUT« im Datenbestand markiert und in einem separat geführten Fahrtenbuch dokumentiert, sodass jeder Fahrer bei einer möglichen Kontrolle dies zweifelfrei belegen kann.



Achtung:

Das Rangieren ist nur dann »Out of Scope«, und damit nicht aufzeichnungspflichtig, wenn nicht derselbe Fahrer später die Tour übernimmt. Wird Rangieren und Fahren vom gleichen Fahrer durchgeführt, steht das Rangieren in Zusammenhang mit einer aufzeichnungspflichtigen Fahrt, und ist somit selbst aufzeichnungspflichtig.

»OUT« stellt sich nicht automatisch nach Entnahme der Fahrerkarte ein, sondern muss aktiv durch den Fahrer über die Menüführung des Gerätes unter »Einstellung Fahrzeug« als »OUT-Beginn« eingestellt werden. »OUT-Ende« kann auch über die Menüführung erfolgen. Sie deaktiviert sich außerdem automatisch, wenn eine Fahrerkarte gesteckt wird.



Die Rechtsgrundlage über die Einstellung »OUT« ist nicht als Verordnung greifbar, sondern findet sich lediglich im technischen Anhang Ib und Ic der VO (EU) 165/2014

4.7 Die Minutenregel

Die »Minutenregel« bezieht sich auf sehr kurze Lenkzeiten. Seit dem 01.01.2011 kann sie mit Hilfe des Fahrtenschreibers angewendet werden. In der Praxis wird sie oftmals ausgenutzt, indem Fahrer sie übertrieben oder falsch anwenden.



Fragen Sie Ihre Teilnehmer:

Was verstehen Sie unter der Minutenregel?

Bis zur rechtlichen und technischen Umsetzung wurde bereits ab einer Fahrbewegung von nur 5 Sek. eine komplette Minute Lenkzeit aufgezeichnet. Das heißt 55 Sek. Standzeit wurden automatisch zur Lenkzeit. Die so entstandenen zusätzlichen Lenkminuten bei Fahrten mit häufigen Stopps, z.B. im Verteilerverkehr, konnten sich im Verlauf eines Tages leicht zu einer ganzen Stunde addieren.

Das Berechnungssystem des Fahrtenschreibers wurde nun dahingehend geändert, dass zur Einordnung der Minute immer die Aktivität zählt, die den größten Anteil innerhalb dieser Minute ausmacht. 5 Sek. Fahrzeit und 55 Sek. Standzeit war dann also 1 Minute. »Ruhezeit«.

Einige Hersteller nutzen diesen Umstand aus und Werbeslogans wie »Jetzt 45 Minuten mehr Lenkzeit!« waren zu lesen – zum Nachteil der Fahrer. Tatsächlich konnten durch die neue Berechnung an einzelnen Tagen 45 und mehr Minuten mehr Lenkzeit erreicht werden – natürlich ein positiver Effekt für die Unternehmer.

Während einer »Pause« oder Ruhezeit ist es grundsätzlich nicht erlaubt andere Arbeiten durchzuführen oder zu lenken, das ändert auch die »Minutenregel« nicht. Im Fahreralltag kann die »Minutenregel« dennoch hilfreich sein.

- i** Europäische Anwendungsleitlinie Nr. 3, »Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze.«

An einem Terminal, auf einem Parkplatz oder an der Grenze können unerwartete Situationen oder Notfälle auftreten. Muss nun der Fahrer sein Fahrzeug während seiner Ruhezeitphase aus zwingenden Gründen bewegen, so werden für diese Fahrt Geschwindigkeit und Lenkzeit hinterlegt. In einem solchen Fall hilft die »Minutenregel«. Um für späteren Kontrollen diesen außergewöhnlichen Vorfall zu dokumentieren, empfiehlt es sich dringend einen Ausdruck »Tageswert Fahrer 1« zu fertigen und entsprechend die Begründung auf der Rückseite handschriftlich zu dokumentieren. (Analog der Vorgehensweise wie bei Artikel 12 – Höhere Gewalt)

Beispiel:

Ein Lkw-Fahrer steht mit seinem Lastzug zur 11-stündigen Tagesruhezeit auf dem Rasthof. Während der Nacht sorgt ein anhaltender Sturm für das Umknicken einiger Bäume, sodass die Lkw-Fahrer geweckt werden, um ihre Lastzüge wenige hundert Meter weiterzufahren, weil mehrere Bäume drohen umzustürzen.

Durch diese Fahrbewegung von weniger als 29 Sek. bleibt es bei der durchgängigen Aufzeichnung »Ruhezeit« für diese Nacht und der Fahrer hat zumindest im Datenbestand der Lenk- und Ruhezeitaufzeichnungen kein Problem. Dokumentieren muss er diesen Vorfall trotzdem, da im Datenspeicher der Geschwindigkeitsimpulse eine Fahrbewegung vermerkt ist.



Die 3-Minuten-Regel

»29 Sek. Lenken – 31 Sek. stehen – 29 Sek. Lenken – 31 Sek. stehen, so komme ich auch nach Barcelona. Zwar langsam, aber ohne Lenkzeit!«



© Ines Porada/stock.adobe.com

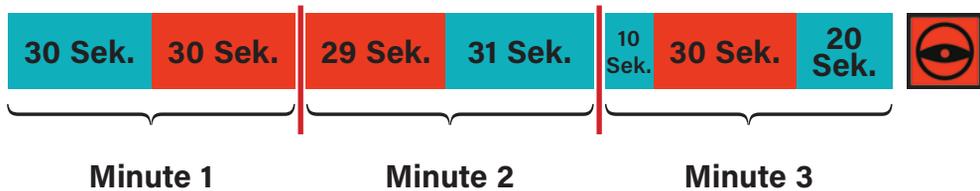
55 Stau auf der Autobahn

Dies wäre allerdings nur ohne die »Drei Minutenregel« möglich. Diese betrachtet jede aufgezeichnete Minute im Zusammenhang der vorangegangenen und der nachfolgenden Minute. Wird 1 Minute Ruhezeit von 2 Minuten Lenkzeit umschlossen, so zählt sie ebenfalls zur Lenkzeit. Mancher Lkw-Fahrer im Stau scheint dies nicht zu wissen. Fährt ein Lastzug bei Stopp-and-Go auf der Autobahn nicht gleich los oder hält zwischendurch an, dann ist das ein deutliches Anzeichen dafür, dass der Fahrer mit Hilfe der »Minutenregel« seine Lenkzeit zu verkürzen versucht, was strikt verboten ist.

Beispiel:



Betrachten wir nun alle 3 Möglichkeiten im Zusammenhang von 3 Minuten, dann ist die Aufzeichnung durchgängig »Lenkzeit«, da die mittlere Minute von 2 Lenkzeitminuten umschlossen wird.



§ Rechtsgrundlage ist der Anhang Ib der VO (EU) 165/2014

4.8 Fehlermeldungen

Im Display können eine ganze Reihe von Fehlermeldungen, Störungen oder Ereignissen angezeigt werden, die mit einer Symbolik (Piktogramm) beginnen und mit einem Kurztext vervollständig werden.

Sollten die nachfolgenden Fehlermeldungen angezeigt werden, hat der Fahrer seine Firma zu verständigen und mit dem Fahrzeug zeitnah eine Werkstatt aufzusuchen, denn diese Meldungen können bei Straßenkontrollen Hinweise auf Manipulationen geben:

- Sicherheitsverletzung
- Gerätestörung
- Geberstörung
- Spannungsunterbrechung
- Bewegungskonflikt

Dagegen werden »Ereignismeldungen« durch den Fahrer selbst verursacht:

- Geschwindigkeit zu hoch
- Fahrt ohne gültige Karte
- Karte ungültig
- Karte einlegen während der Fahrt
- Zeitüberlappung
- Pause



© Continental

56 Ereignismeldung

Auch der Smart-TCO speichert die Fahrgeschwindigkeiten, sodass sie bei einer Kontrolle rückwirkend ausgelesen werden können. Jetzt ist es keine »Momentaufnahme« mehr, sondern kann in der Gesamtheit betrachtet werden. Mehr als 5 Minuten andauernde Übertretung oder mehr als 2 Geschwindigkeitsspitzen seit Fahrtbeginn sind bereits mit Punkten im Fahreignungsregister belegt und ziehen empfindliche Bußgelder nach sich. Und mit jedem Halt beginnt ein neuer Tatabschnitt (Tatmehrheit).



© Ralf Geithe/stock.adobe.com

57 Geschwindigkeit zu hoch

4.9 Störungen des Fahrtenschreibers



58 Gerätestörung

Grundsätzlich funktionieren Fahrtenschreiber zuverlässig, dennoch können Gerätestörungen oder ein Komplettausfall des Fahrtenschreibers nicht völlig ausgeschlossen werden.

Gerätestörungen werden entsprechend im Display angezeigt und können u. a. folgende Ursachen haben:

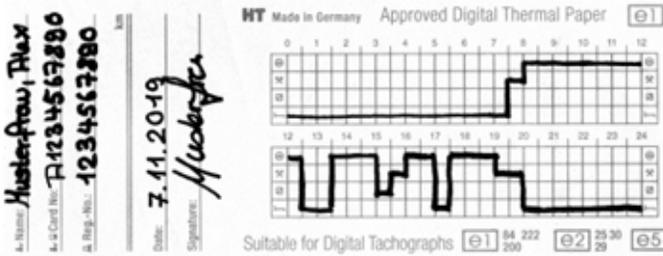
- Unerwartete Programm- oder Bearbeitungszeitfehler
- Tastenelemente blockiert oder über längere Zeit gleichzeitig gedrückt
- Störung in der Kommunikation mit externen Geräten
- Störung am Impulsausgang

Sollte sich die Gerätestörung nicht von selbst regenerieren, und bei einem »Neustart« des Gerätes nach wie vor angezeigt werden, muss unbedingt zeitnah eine Fachwerkstatt aufgesucht werden. Gleiches gilt auch bei Totalausfall des Gerätes.

In beiden Fällen ist das Aufzeichnungsgerät nicht oder nicht vollständig funktionsfähig und der Fahrer muss handschriftliche Aufzeichnungen anfertigen. Hierfür dient die Rückseite des Druckerpapiers. Für die zu erfassenden Zeiten ist ein 24-Stunden-Zeitraum vorgedruckt, sodass der Fahrer im ½-Stunden-Rhythmus die Zeiten in Form eines Balkendiagramms erfassen kann. Bei jeder Fahrtunterbrechung wird das Diagramm aktualisiert, bei Fahrtende vervollständigt. So entsteht die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitübersicht des laufenden Tages. Zieht sich das Problem über mehrere Tage hin, so sind entsprechende Aufzeichnungen über den gesamten Zeitraum zu führen.

Während einer Betriebsstörung der Aufzeichnungstechnik vermerkt der Fahrer zudem folgende Angaben:

- Name
- Vorname
- Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins
- Persönliche Unterschrift



59 Handschriftliche Aufzeichnung

Bei einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Fahrtenschreibers muss das Verkehrsunternehmen die Reparatur oder den Austausch des Gerätes unverzüglich durchführen. Tritt das Problem während der Fahrt auf, muss die Reparatur auch unterwegs erfolgen, sofern das Fahrzeug nicht binnen einer Woche zum Standort zurückgebracht werden kann. Ist die Rückkehr möglich, ist für diese Fahrtage die handschriftliche Aufzeichnung erforderlich.

Nach erfolgter Reparatur müssen die handschriftlichen Aufzeichnungen als lückenloser Nachweis noch 56 Tage im Fahrzeug mitgeführt und anschließend beim Unternehmen zur Archivierung abgegeben werden. Für die jetzt auf der Fahrerkarte entstandene Nachweislücke trägt der Fahrer »nicht definierte Zeit« (»?)« nach, als Definition hat er seine handschriftlichen Aufzeichnungen.

§ Die Rechtsgrundlage über das Verhalten bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion der Aufzeichnungstechnik ist niedergeschrieben im Artikel 37 der VO (EU) 165/2014.

4.10 Fahrerkarte defekt, verloren oder gestohlen



© Andrei Korzhnys/stock.adobe.com

60 Fahrerkarte verloren

Ist die Fahrerkarte defekt, wurde sie verloren oder gar gestohlen, heißt das nicht, dass jetzt absolutes Fahrverbot besteht.

Nach gesetzlicher Vorgabe muss der Fahrer bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte bei den zuständigen Behörden im Land seines festen Wohnsitzes binnen 7 Kalendertagen den Ersatz der Karte beantragen. Die defekte Karte hat er dabei vorzulegen.

Die Behörden stellen binnen 8 Arbeitstagen nach Eingang des Antrags eine neue Fahrerkarte aus. In manchen Bundesländern sind Organisationen wie DEKRA oder TÜV für die Antragstellung zur Ausstellung von Fahrerkarten staatlicherseits beauftragt worden.

Der Fahrer darf seine Fahrt während dieses Gesamtzeitraums von 15 Kalendertagen fortsetzen, muss jedoch entsprechende Nachweise erstellen. Die Pflichten des Fahrers sind dabei klar geregelt:

- Zu Beginn der Fahrt einen Ausdruck über die fahrzeugbezogenen Daten fertigen (Tageswert Fahrzeug).
- Auf der Rückseite des Ausdrucks handschriftlich eintragen: Name, Vorname, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins, persönliche Unterschrift.
- Vor Fahrtbeginn den handschriftlichen Nachtrag der Lückenlosigkeit seit der letzten Aufzeichnung erstellen und dabei alle Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten und Ruhezeiten, die außerhalb des Fahrzeugs verbracht wurden, erfassen.



- Während der Fahrt ohne Fahrerkarte auf keinen Fall »OUT« einstellen und den Fahrtenschreiber so bedienen, als würde eine Fahrerkarte stecken. Obwohl das Aufzeichnungsgerät blinkt und die Fehlermeldung »Fahrt ohne gültige Karte« anzeigt.
- Am Ende der Fahrt erneut einen Ausdruck fertigen (Tageswert Fahrzeug).
- Auf der Rückseite des Ausdrucks handschriftlich eintragen: Name, Vorname, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins, persönliche Unterschrift.
- Zusätzlich alle Zeiten des Tages vermerken (Arbeitszeit, Bereitschaftszeit, Fahrtunterbrechung, Ruhezeit) die vom Aufzeichnungsgerät nicht erfasst wurden.
- Eine Mitführipflicht des Ausdrucks besteht für 56 Kalendertage.
- Eine Abgabepflicht zur Archivierung der Ausdrücke an das Unternehmen besteht ebenfalls.

Praxistipp:

Erstellen Sie vor allem bei Auslandsfahrten am Ende der Fahrt einen weiteren Ausdruck, der im Fahrzeug verbleibt. Diesen beschriften Sie mit Ihrem Namen und dem Grund der Ausdrucksfertigung, damit der Sie ablösende Kollege bei einer Verkehrskontrolle die Rechtmäßigkeit des »Fahrens ohne Fahrerkarte« nachweisen kann.

§ Die Rechtsgrundlage über das Verhalten bei Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte ist niedergeschrieben im Artikel 35 der VO (EU) 165/2014.

4.11 Fahrerkarte ungültig



© Michael Oesterle

61 Fehlerziffer 50

Neben Fehlfunktion oder Verlust einer Fahrerkarte, kann eine Fahrerkarte auch »ungültig« sein. In solch einem Fall besteht striktes »Fahrverbot« mit Fahrzeugen mit einem digitalen oder Smart-Tacho. Die Möglichkeit mit entsprechenden Ausdrucken 15 Kalendertage weiterzufahren, besteht hier nicht.

Praxistipp:

Neue Fahrerkarte rechtzeitig vor Erreichen des Ablaufdatums beantragen. Gesetzlich vorgeschrieben sind spätestens 15 Arbeitstage vor Ablauf, sonst besteht keine rechtliche Garantie auf rechtzeitigen Erhalt der Folgekarte.

§ Die Rechtsgrundlage über das Verhalten bei Erneuerung der Fahrerkarte ist niedergeschrieben im Artikel 28 der VO (EU) 165/2014, die europaweit gegenseitige Anerkennung von Fahrerkarten steht in Artikel 30 und das elektronische Register wird in Artikel 31 erläutert.

 **Aufgabe 4**

Kreuzworträtsel

Beantworten Sie die folgenden Fragen und ermitteln Sie das Lösungswort!

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
R	E	C	H	T	S	I	C	H	E	R	D	O	K	U	M	E	N	T	I	E	R	E	N	



1. Wie nennt sich das Aufzeichnungsdokument, das der Fahrer benutzen muss, wenn er keinen Fahrtenschreiber hat und gewerblich Güter transportiert?
LÖSUNG: TAGESKONTROLLBLATT
2. Worauf werden in der analogen Aufzeichnungstechnik die Aufzeichnungen getätigt?
LÖSUNG: TACHOSCHEIBE
3. Es gibt die Fahrerkarte, Unternehmerkarte, Kontrollkarte und die?
LÖSUNG: WERKSTATTKARTE
4. Die Fahrerkarte muss der Fahrer da reinstecken?
LÖSUNG: SCHUBLADE
5. Was ist seit dem Fahrtenschreiber Gen2 Ver2 für die Kontrollorgane möglich?
LÖSUNG: FERNABFRAGE
6. Wofür steht der Begriff »OUT«?
LÖSUNG: OUTOFSCOPE
7. Wie nennt man es umgangssprachlich, wenn ein Lkw den anderen sehr langsam überholt?
LÖSUNG: ELEFANTENRENNEN
8. Wann benötigt der Fahrer eine Ersatzkarte? Bei Defekt, bei Verlust oder bei?
LÖSUNG: DIEBSTAHL

5. Der tägliche Einsatz



Die Teilnehmer...

- ... wissen, welche Kontrollen sie vor Fahrtantritt durchführen sollen.
- ... wissen, welche Dokumente sie während der Fahrt mitführen müssen.
- ... kennen ihre Kontrollpflichten am Fahrtenschreiber.
- ... wissen, was der »lückenlose Nachweis« ist und wie sie ihn richtig führen.
- ... wissen, wie sie den Fahrtenschreiber im Fahreralltag richtig bedienen.



Ca. 45 Minuten

5.1 Vorbereitung der Fahrt



62 Abfahrtskontrolle



Zur täglich vorgeschriebenen und gewissenhaft durchzuführenden Abfahrtskontrolle am Fahrzeug gehören im Wesentlichen folgende Punkte:

- Ist das Fahrzeug (einschließlich Anhänger/Auflieger) verkehrs- und betriebssicher?
- Ist die vorgeschriebene Ausrüstung vorhanden, funktionstüchtig und Ablaufdaten (Feuerlöscher, Verbandskasten, etc.) nicht überschritten?
- Sind vorgeschriebene Prüfdaten der Fahrzeugeinheit eingehalten und gültig (Hauptuntersuchung, Sicherheitsprüfung, UVV-Prüfungen, Tachoprüfung etc.)?
- Ist die Ladung den Vorschriften entsprechend gesichert/sind genügend Ladungssicherungshilfsmittel verfügbar?
- Sind die Fahrzeugdokumente (einschl. Dokumente für Anhänger oder Auflieger) im Original vorhanden, gültig und komplett?
- Sind die Betriebserlaubnisse für alle nicht eintragungspflichtigen Anbauteile vorhanden und gültig?
- Sind die Dokumente für die gesamte Ladung vorhanden, gültig und komplett?
- Sind entsprechende Genehmigungen, Umweltplaketten, Steuer- und Versicherungsnachweise etc. vorhanden, gültig und komplett?
- Werden für den eingebauten Betriebsfunk Nachweise benötigt?
- Ist der eingebaute Fahrtenschreiber ordnungsgemäß in Betrieb?
- Sind ausreichend Ersatzrollen Druckerpapier vorhanden?

Zusätzlich müssen noch eigene Dokumente vom Fahrer mitgeführt werden:

- Führerschein (mit Nachweis zum BKrFQG? Auflagen beachtet?)
- Fahrerkarte (vorhanden, gültig, lesbar und die Daten rechtzeitig ausgelesen?)
- Lückenloser Nachweis der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten der vorausgegangenen 56 Kalendertage.
- Personalausweis oder Reisepass (in manchen Ländern wird eine mindestens 3-monatige Gültigkeit vorgeschrieben).

Eventuell noch:

- Einreisevisum in visumpflichtige Länder.
- Europäische Fahrerbescheinigung (für Fahrer mit einer Nationalität aus Nicht-EU-Ländern im grenzüberschreitenden Güterverkehr).
- A1-Bescheinigung u.a. als Nachweis der bestehenden Entsendegesetzregelungen einzelner Länder.
- Krankenversicherungsnachweis.
- Nachweis über die berechtigte Nutzung eines nicht auf den Namen des Fahrers zugelassenen Fahrzeugs (z. B.: Fahrauftrag).

Empfehlenswert:

- Impfpass
- Auslandskrankenversicherung
- Organspendeausweis
- Notfallruffnummern von Firma und Angehörigen
- Telefonverzeichnis wichtiger Kontaktdaten
- Nachweis und Auslandskontakt einer Rechtsschutzversicherung
- Kredit- und/oder Bankkarte
- genügend Bargeld (man weiß ja nie ...)



© Lars Koch/stock.adobe.com

63 Wichtige Papiere

§ Neben § 22 und 23 StVO geht zumindest in Deutschland die Rechtsgrundlage zu einer ordnungsgemäß und pflichtbewusst durchzuführenden Abfahrtskontrolle weitgehend aus den berufsgenossenschaftlichen Verpflichtungen hervor. Die Dauer der Abfahrtskontrolle ist vor Fahrtbeginn am Fahrtenschreiber als Arbeitszeit zu erfassen und dauert immer so lange wie der Fahrer hierzu im Einzelfall benötigt, als ein praktikabler »Richtwert« ergibt sich in der Praxis eine Dauer von 10-15 Minuten.



5.2 Kontrollpflichten am Fahrtenschreiber

Im Rahmen der täglichen Abfahrtkontrolle sollte auch der Fahrtenschreiber überprüft werden, da die Pflicht zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Funktion des Gerätes dem Fahrer obliegt.

Ist das Gerät überhaupt in Funktion?

Zeigt das Gerät bei Aktivierung der Zündung eine Funktionsstörung an oder es ist komplett ausgefallen, dann ist so zu verfahren, wie im Kapitel 4.9 beschrieben. Das Aufsuchen einer Fachwerkstatt ist unvermeidbar.

Ist die Uhrzeit (»Ortszeit«) richtig eingestellt?

Das Aufzeichnungsgerät kann in der Einstellung »Local Time« (LOC) nur dann zeitgenaue Aufzeichnungen erstellen, wenn die Ortszeit richtig eingestellt ist. Sommer-/ Winterzeit, oder Fahrten in einer anderen Zeitzone waren hier in der Vergangenheit das Hauptproblem, da Fahrtenschreiber älterer Generationen keine Anbindung an eine Funkuhr hatten. Diese Anbindung ist bei der neueren Gerätegeneration vorhanden, die Zeiteinstellung muss aber trotzdem vom Fahrer kontrolliert werden. Nur mit der LOC-Zeiteinstellung bekomme ich als Fahrer auch den Ausdruck »V-diagramm« in der aktuellen Tageszeit.

Ist eine »UTC«-Korrektur notwendig?

Neben der aktuellen Ortszeit erfasst der Fahrtenschreiber alle Zeiten grundsätzlich nach »UTC« (Universal-Time-Coordinated). Eine Korrektur der UTC-Zeit ist ein Eingriff in die Technik und somit bei größeren Zeitunterscheiden ausschließlich der Fachwerkstatt vorbehalten.

Der Fahrer kann durch die Menüführung lediglich 1 Minute + oder – pro Kalenderwoche korrigieren, um gegebenenfalls die Zeiten mehrerer Fahrtenschreiber aufeinander abzustimmen, wenn er regelmäßig einen Fahrzeugwechsel vornimmt. Macht er das nicht und haben beide Fahrzeuge in ihren Aufzeichnungsgeräten unterschiedliche Zeiten, kann die Fehlermeldung »Zeitüberlappung« im Display erscheinen. Grundsätzlich sind auch größere Zeitkorrekturen über mehrere Wochen möglich, in der Praxis ist ein solches Vorgehen jedoch nicht sinnvoll.

Der Fahrer verlässt Fahrzeug 1 nach der Vormittagstour um 11:53 Uhr und übernimmt direkt Fahrzeug 2 für die Nachmittagstour. Dessen Fahrtenschreiber zeigt 11:51 Uhr an. Diese Fehlermeldung »Zeitüberlappung« für 2 Minuten gleicher Aufzeichnungszeit am selben Tag wird im Datenbestand hinterlegt. Wird nun die Uhrzeit am Fahrtenschreiber in Fahrzeug 1 eine Minute zurückgestellt, und die Uhrzeit am Fahrtenschreiber in Fahrzeug 2 eine Minute vor, so zeigen beide Fahrtenscheiber identische Zeiten an und zukünftig gibt es keine Probleme mehr mit dieser Fehlermeldung.

Ist die »Unternehmenssperre« gesetzt?

Wie oben beschrieben, ist der Fahrer für die ordnungsgemäße Benutzung des Fahrtenschreibers verantwortlich. Die unternehmensbezogene Datenerfassung muss dagegen durch den Unternehmer sichergestellt werden. Hierzu muss bei der Abfahrtskontrolle die Unternehmenssperre geprüft werden. Ist diese nicht vorhanden oder falsch gesetzt muss vor Fahrtbeginn die Unternehmenskarte eingelesen werden. Dies kann in manchen Fällen vom Fahrer übernommen werden.

Ist die Tachoprüfung vorhanden und gültig?

Im Fall einer Kontrolle kann eine ungültige Tachoprüfung Probleme auch für den Fahrer bedeuten. Das Einbauschild muss ordnungsgemäß angebracht, und die Angabe der letztmaligen Überprüfung, die nicht länger als 2 Jahre zurückliegen darf, vorhanden sein.

Verursachen vorausgegangene Fahrzeugbewegungen Probleme?

Das ist wohl einer der wichtigsten Punkte der Überprüfung vor Fahrtbeginn und sollte von dem Fahrer sehr ernst genommen werden, insbesondere wenn ein Fahrzeug abwechselnd von mehreren Fahrern gelenkt wird, ein Hofdienst Zugang hat, oder es in der Werkstatt war. Fehlermeldungen werden als »Störungen« oder »Ereignisse« hinterlegt, die bei der Fernauslese auffallen können.

Auch bei jeder »normalen« Verkehrskontrolle kann der Kontrollbeamte diese Fehlermeldungen sichtbar machen. Hierzu ist insbesondere der Unternehmer in der Pflicht Fahrten ohne Fahrerkarte ernst zu nehmen und die Fahrer über solche Folgen zu informieren. Denn grundsätzlich ist der Fahrer nur für die Daten auf seiner Fahrerkarte verantwortlich.



Piktogramme der Störmeldungen:

Piktogramm	Störmeldung
	Kartenfunktion (Steckplatz Fahrer 1)
	Kartenfunktion (Steckplatz Fahrer 2)
	Anzeigestörung
	Downloadstörung
	Druckerstörung
	Sensorstörung
	Interne FE-Störung

Piktogramme für Ereignismeldungen:

Piktogramm	Ereignismeldungen
	Einstecken einer ungültigen Karte
	Kartenkonflikt
	Zeitüberlappung
	Lenken ohne geeignete Karte
	Einstecken der Karte während des Lenkens
	Letzter Kartenvorgang nicht korrekt abgeschlossen
	Geschwindigkeitsüberschreitung
	Unterbrechung der Stromversorgung
	Datenfehler Weg und Geschwindigkeit
	Sicherheitsverletzung
	Kontrolle Geschwindigkeitsüberschreitung

Wird eine Fahrerkarte gesteckt, werden die aktuell bestehenden Fehlermeldungen des Fahrzeuges auf dem unteren Drittel des Ausdrucks »Tageswert Fahrer 1 (2)« abgebildet. Probleme können hier entstehen, wenn der Fahrer nichts von den Fehlermeldungen weiß, und so in einer Kontrolle in Erklärungsnot gerät.

In der Praxis kommen drei Fehlermeldungen besonders häufig vor:

- Fahren ohne Karte
- Geschwindigkeitsüberschreitung
- Spannungsunterbrechung (auch Unterbrechung der Stromversorgung)

Fahren ohne Karte



Ein »Fahren ohne Fahrerkarte« ist grundsätzlich nicht zulässig, kann aber in Ausnahmefällen, z. B. bei Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte – oder wenn eine Ausnahme vorliegt und auf OUT gefahren wird – vorkommen. Es empfiehlt sich, für diese Fälle zur Erklärung einen weiteren Ausdruck zu fertigen und bei den Fahrzeugdokumenten zu belassen.

Geschwindigkeitsüberschreitung



Bei der Ereignismeldung »Geschwindigkeitsüberschreitung« ist der Verursacher dieses Verstoßes mit der Nummer seiner Fahrerkarte direkt genannt.

Die Fehlermeldung entsteht, wenn ein Fahrzeug länger als 60 Sekunden Dauer über den Höchstwert des eingestellten Geschwindigkeitsbegrenzers hinausfährt.

Mit dem Drücken der »OK-Taste« wird diese Fehlermeldung nicht nur dokumentiert, sondern auch archiviert. Da das Drücken dieser Taste spätestens vor der Entnahme der Fahrerkarte erforderlich ist, werden alle auf der Fahrt begangenen Überschreitungen als Fehlermeldungen abgelegt.

Den Verlauf der Geschwindigkeit und damit auch die Übersicht der Verstöße lässt sich durch einen Datendownload sichern oder über den Ausdruck »V-diagramm« sichtbar machen. V-diagramme sind nichts Anderes als »Tachoscheiben«.



© iPtricks/stock.adobe.com

64 Geschwindigkeitsüberschreitung

Spannungsunterbrechung/Unterbrechung der Stromversorgung



Diese Fehlermeldung kann mehrere Ursachen haben, weshalb es manchmal schwierig ist den genauen Grund zu nennen. Es sollte deshalb vom betroffenen Fahrer ein erklärender Ausdruck für die Fahrzeugdokumente gefertigt werden.

Mögliche Ursachen können sein:

- Stromversorgung war abgeklemmt (Batteriewechsel, Werkstatt, etc.)
- Die Versorgungsspannung war zu gering (Unterspannung der Batterie, etc.)
- Die Versorgungsspannung war zu hoch (Motorstart, etc.)
- Ein im Fahrzeug vorhandener Batterieauptschalter (»NATO-Knochen«) wurde betätigt, um das Fahrzeug beispielsweise über Nacht stromlos zu machen.

Da aber auch eine Manipulation an der Stromversorgung des Fahrtenschreibers eine mögliche Ursache dieser Fehlermeldung sein kann, wird ein Kontrollbeamter auch diese Möglichkeit prüfen.

Ist meine Fahrerkarte vorhanden, gültig und funktionstüchtig?

Nachdem alle Überprüfungen am Fahrtenschreiber selbst abgeschlossen wurden, kommt die persönliche Fahrerkarte ins Spiel. Sie muss vorhanden sein, Gültigkeit haben und ihre Funktionen erfüllen. Liegt ein Defekt der Fahrerkarte vor oder wurde sie verloren, dann ist so zu verfahren, wie unter Punkt 4.10 beschrieben.

Muss ich als Fahrer bisher noch nicht erfasste Zeiten nachtragen?

Nach Stecken der Fahrerkarte kommt meistens der manuelle Nachtrag auf den Fahrer zu. Folgendes ist dabei zu beachten:

- Wann war die letzte Verwendung meiner Fahrerkarte?
- Was habe ich in diesem Zeitraum außerhalb des Fahrzeugs gemacht?
- Welche Piktogramme verwende ich in welcher Reihenfolge?
- Bin ich mit der Fahrtenschreibertechnik und genau diesem Modell vertraut?
- Welche Korrekturmöglichkeiten gibt es, wenn ich aus Versehen einen Fehleintrag mache?
- Was ist bei diesem Fahrtenschreiber technisch als Nachtragezeitraum möglich?
- Welche alternativen Möglichkeiten der Nachweisführung gibt es noch?

§ Die Rechtsgrundlage zu den einzelnen Punkten der dargestellten Abfahrtskontrolle am Fahrtenschreiber ergeben sich aus dem Rechtstext der VO (EU) 165/2014 samt Anhängen.



Unterrichtstipp:

Um den technischen Ablauf der Abfahrtskontrolle am Fahrtenschreiber besser verdeutlichen zu können, sind Bedienungsanleitung, ein Simulationsprogramm oder auch ein Moderatorenkoffer mit einem Übungsgerät hilfreich.



5.3 Der »lückenlose Nachweis«

Damit die Kontrollbehörden die Einhaltung der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten besser, übersichtlicher und auch schneller kontrollieren können, wurde eine Mitführ- und Nachweispflicht eingeführt. Diese besteht für 56 Kalendertage.

Der Fahrer steht in der Pflicht alle relevanten Aufzeichnungen für die vergangenen 56 Kalendertage bei einer Straßenkontrolle lückenlos vorzulegen.

Dies können zum Beispiel sein:

- Digital gespeicherte Aktivitätsdaten auf der Fahrerkarte.
- Tachoscheiben für Fahrten mit Fahrzeugen, die noch analoge Technik verbaut haben.
- Ausdrücke aus dem Fahrtenschreiber.
- Handschriftliche Aufzeichnungen auf der Rückseite eines Ausdrucks, der Tachoscheibe oder auf einem gesondert mitgeführten Beiblatt.
- Behördlicher Nachweis über Fahrerkartenproblem mit Bestätigung des Neuantrags.
- »Freibescheinigungen« (Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage nur dann, wenn national noch möglich und rechtlich vorgesehen).
- Tageskontrollblätter für den Güterverkehr von 2,8 – 3,5 t, wenn kein Fahrtenschreiber verbaut ist (nur in Deutschland).

§ Gemäß § 5 Fahrpersonalgesetz können deutsche Kontrollbehörden unter anderem die Weiterfahrt eines Fahrers untersagen, wenn seine mitgeführten Dokumente zur Nachweisführung nicht vollständig sind und »Lücken« aufweisen. Die Fahrtuntersagung bleibt mindestens so lange bestehen, bis der Fahrer glaubhafte Nachweise zur »Lückenschließung« erbringt. In der Praxis werden jetzt oftmals Disponenten und/oder Unternehmer direkt angerufen, die dann vom Büro aus erstellten Bescheinigungen oder Erklärungen per Fax oder E-Mail an die Kontrollstelle übersenden. Eine Bußgeldkonsequenz für beide bleibt davon aber unberührt.

Somit kann sich ein Fahrer (und natürlich auch sein Unternehmer) viel Stress, Ärger und Sanktionen ersparen, wenn er vor Fahrtbeginn gewissenhaft die Vollständigkeit seiner Nachweisführung prüft.

Was versteht man unter »lückenlos«?

Das heißt für den Fahrer vor Fahrtbeginn genau zu prüfen, ob wirklich alle Nachweise der vergangenen 56 Kalendertage komplett sind und der Datenbestand auf der persönlichen Fahrerkarte hierzu schlüssig ist.

Sind keine zulässigen, analogen Nachweise vorhanden, steht der Fahrer in der Pflicht, nach Stecken der Fahrerkarte die seit der letzten Entnahme der Karte angefallenen Aktivitäten manuell nachzutragen. Bei korrekter Handhabung entsteht so nach spätestens 56 Kalendertagen eine in sich geschlossene, lückenlose Aktivitätenübersicht im Datenbestand der Fahrerkarte und auf »Papiernachweise« kann völlig verzichtet werden.

Das ist das Ziel der europäischen Rechtsvorschriften. Weg vom Papier und hin zur digitalisierten Datenübersicht, die sich komplett auf der Fahrerkarte des jeweiligen Fahrers befindet.

Ein Fahrer der täglich mit der digitalen Aufzeichnungstechnik unterwegs ist, muss allenfalls seine Tages- oder Wochenruhezeit nachtragen, oder kurze Arbeitszeiten außerhalb des Fahrzeugs erfassen. Er tut sich sehr leicht mit der »Lückenlosigkeit« im digitalen Datenbestand seiner Fahrerkarte und kann problemlos auf »Papierbescheinigungen« verzichten.

Wesentlich schwerer wird es für Fahrer, die wechselweise analog und digital fahren, oder deren Haupttätigkeit nicht hinter dem Lenkrad stattfindet.

Eine große Herausforderung erleben die Fahrer, die seit mehreren Wochen nicht mehr gefahren sind und jetzt »ausnahmsweise« oder als »Ergänzungs-/Aushilfsfahrer« eine Tour bewältigen sollen. Für sie ist die lückenlose Nachweisführung ohne Bescheinigungen nahezu undenkbar, denn die Vielzahl der erforderlichen Nachträge ist entweder im Auszeichnungsgerät technisch nicht möglich, oder bedeutet für den Fahrer einen enormen zeitlichen Aufwand.

i 5/25 Regel:

Die Bund- und Länderreferenten legten die Regelung zu »besonders aufwändigen Nachträgen« in der Vergangenheit häufig wie folgt aus:

- 5 Tage, oder bis zu 25 Einträge sind nie aufwendig
- ab dem 6. Tag, oder bei mehr als 25 Einträgen KANN eine Bescheinigung möglich sein (nur in Deutschland)
- Dies ist **KEINE** Rechtsgrundlage, sondern eine **Auslegung**



Möglichkeit der Nachweisführung

Ein Fahrer hat seine Fahrerkarte am Freitag um 15:50 Uhr entnommen. Am darauffolgenden Montag steckt er seine Fahrerkarte um 08:30 Uhr. Im Digitaldatenbestand ist nun also eine Aufzeichnungslücke entstanden.

Wie kann diese Lücke zu Fahrtbeginn geschlossen werden?

1. Durch manuellen Nachtrag am Fahrtenschreiber

Ist dieser Zeitraum komplett als Ruhezeit zu werten reicht der Komplettseintrag mit dem »Ruhezeitsymbol«. Sollten allerdings in diesem Zeitraum andere, nachweispflichtige Tätigkeiten außerhalb des Fahrzeugs angefallen sein, so sind die entsprechenden Symbole mit den passenden Zeiträumen zu verwenden und in Einzeleinträgen zu erfassen.

Beispiel:

Ladetätigkeit oder Fahrzeugreinigungsservice am Samstagvormittag auf dem Betriebshof, etc.)

Fahrtenschreiber von Continental-VDO bis zur Release-Version 1.2, sowie von Stoneridge bis zur Revision 7.4 können einen Ruhezeitnachtrag nicht vollständig speichern, wenn ein kompletter »freier Tag« dazwischen liegt. Sie erfassen die Ruhezeit am Freitag bis 24:00 Uhr und am Montag ab 00:00 Uhr und hinterlegen im Datenbestand für den Samstag und für den Sonntag ein »Fragezeichen« als nicht definierte Zeit, und damit eine Aufzeichnungslücke!



© Continental

65 Nachtrag per App am digitalen Fahrtenschreiber

Continental-VDO und Stoneridge bieten bereits hilfreiche Apps als Ergänzung der Fahrtenschreiber an.

2. Durch verwendete Tachoscheiben

Der Fahrer lenkte am Samstag zusätzlich noch ein Fahrzeug mit analoger Aufzeichnungstechnik und verwendete hierbei eine Tachoscheibe. Durch rückseitige, handschriftliche Vervollständigung des Tages durch Einträge im Diagrammfeld schließt er die 24 Stunden des Samstages ab. Mit zusätzlichen Tachoscheiben für die Zeit von Fahrtende am Freitag bis 24 Uhr, für den kompletten Sonntag und für Montag ab 00:00 Uhr bis Fahrtbeginn wäre auch diese Lücke regelkonform geschlossen. Wesentlich ist nur, dass mindestens eine nachweispflichtige Fahrt in diesem Zeitraum mit analoger Technik erfolgte.

Das Schließen der Lücke mit Tachoscheibe zwischen einer Digitalfahrt und einer weiteren Digitalfahrt ist nicht zulässig.

3. Durch ein Tageskontrollblatt

Analog zur Tachoscheibe ist in Deutschland auch die Verwendung eines Tageskontrollblatts oder mehrerer Tageskontrollblätter für die Lücke möglich, wenn in diesem Zeitraum zumindest eine nachweispflichtige Fahrbewegung in der Güterbeförderung mit einem Fahrzeug von 2,8 t – 3,5 t erfolgte, in dem kein Fahrtenschreiber eingebaut ist.

Diese Nachweisführung wird im grenzüberschreitenden Verkehr nicht anerkannt, da die »Sonderregelung« der Aufzeichnungspflicht für Fahrzeuge von 2,8 t – 3,5 t durch die Fahrpersonalverordnung nur in Deutschland greift.

4. Durch eine »Freibescheinigung«

Die Lücke mit einer »Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage« zu schließen ist in Deutschland nicht (mehr) zulässig. Da der manuelle Nachtrag bei manchen älteren Fahrtenschreibern allerdings technisch sehr aufwändig oder sogar nicht möglich ist, kann die »Freibescheinigung« in Einzelfällen akzeptiert werden. Im Grenzüberschreitenden Verkehr ist es sinnvoll, eine Bescheinigung mitzuführen.

§ Rechtsgrundlage zur »Freibescheinigung«: VO (EU) 165/2014, Artikel 34, Absatz 3



5. Durch sonstige Nachweise

Ausdrucke mit entsprechender Beschriftung auf der Rückseite sind bei Problemen mit der Fahrerkarte weiterhin genauso möglich, wie beschriftete Rückseiten des Druckerpapiers mit handschriftlicher Nachweisführung der Aktivitäten bei Ausfall des Fahrtenschreibers.

6. Durch eine Kombination aus allen Möglichkeiten

Werden bei der Nachweisführung mehrere zulässige Dokumente kombiniert, dann ist dies ebenfalls zulässig. Die Abfolge muss schlüssig und stimmig sein, und die Daten der einen Aufzeichnungstechnik dürfen den Daten der anderen Aufzeichnungstechnik nicht widersprechen.

Beispiel:

Ein Fahrer lenkt nach einer Fahrt in einem Fahrzeug mit DTCO am Freitag am Samstagvormittag ein Fahrzeug mit analoger Technik (Tachoscheibe), und trägt beim Stecken der Fahrerkarte am Montagmorgen für die gesamte Lücke seit Freitag »Ruhezeit« nach.

Der Fahrer hätte »?« nachtragen müssen, und die Lenkzeit mit dem analogen Fahrtenschreiber durch die Tachoscheibe nachweisen müssen.

Sollten Sie nicht sicher sein, ob ein manueller Nachtrag »lückenlos« ist, können Sie in den Geräten ab der 2. Generation (VDO) den Ausdruck »Fahrer 1 – Aktivitäten« anfertigen. Ihnen werden dann ab dem gewählten Datum für 7 Tage rückwirkend alle Aufzeichnungen in einem Balkendiagramm angezeigt. Benötigen Sie die Aufzeichnung über mehrere Wochen, so müssen Sie für je 7 weitere Tage einen neuen Ausdruck fertigen. Sollten Sie hierauf dann tatsächlich Nachweislücken oder Eingabefehler feststellen, dann können Sie auf dem jeweiligen Ausdruck eine handschriftliche Korrektur mit Unterschrift vornehmen. Dieser Ausdruck wird deshalb auch »Korrekturausdruck« genannt.

Manueller Nachtrag am Fahrtenschreiber

Um korrekte »manuelle Nachträge« am digitalen Fahrtenschreiber anfertigen zu können, müssen Fahrer mit der im Fahrzeug eingebauten Gerätetechnik vertraut sein. Unternehmer sind daher verpflichtet, ihr Fahrpersonal angemessen zu schulen und zu unterweisen, um so für die ordnungsgemäße Handhabung des Fahrtenschreibers zu sorgen.

- i** Mit den technischen Möglichkeiten der Smart-TCO Generation kommen auch neue Pflichten auf die Unternehmer zu. Fahrer müssen nun nicht mehr nur in der Nutzung des Fahrtenschreibers unterwiesen werden, sondern auch über die Erhebung und Verwendung ihrer personenbezogenen Daten z. B. bei der Fernauslese informiert werden. (Art. 9 VO (EU) 165/2014)

Bei der Schließung von Nachweislücken im Datenbestand sind die Einzeleinträge mit entsprechenden Symbolen zeitgenau zu fertigen. In der Praxis bedeutet das, dass bei größeren Lücken mit unterschiedlichen Aktivitäten außerhalb des Fahrzeugs Notizen angefertigt werden sollten, damit Aktivitäten nicht vergessen oder falsch gekennzeichnet werden. Die Aktivitätssymbole, die zur Verfügung stehen, werden in Kapitel 2.4 dieser Weiterbildung erläutert.

- §** Als Rechtsgrundlagen zu diesem Thema sind heranzuziehen:
- Artikel 34 der VO (EU) 165/2014 (Bedienung/manueller Nachtrag)
 - § 2, Absatz 2 FPersV (Bedienung/manueller Nachtrag)
 - Clarification Note Nr. 7 (Empfehlung der EU auf alternative Nachweisführung)
 - § 20 FPersV (Bedienung/manueller Nachtrag/ausnahmsweise Verwendung einer »Freibescheinigung«)
 - § 5 FPersG (Untersagung der Weiterfahrt bei falschen oder unvollständigen Nachweisen)



Aufgaben 5 - 7:

Zeichnen Sie im nachfolgenden Beispieldiagramm die erforderlichen Nachträge mit den passenden Symbolen für die Zeit zwischen der Fahrerkartenentnahme (Freitag 15:50 Uhr) und dem erneuten Stecken (Montag 08:30 Uhr) ein.

Aufgabe 5:

Freitag:

»Als ich von der Tour zurückkam, sagte mein Disponent zu mir, dass ich noch nicht »Feierabend« machen könne, da um 17:30 Uhr eine kurze Tour ansteht. Normalerweise soll die der Fahrer Egon übernehmen, aber der ist noch nicht da. Ich wartete auf dem Betriebshof, doch glücklicherweise kam Egon um 17:00 Uhr und ich konnte für diesen Tag Schluss machen.«



Aufgabe 6:

Samstag:

»Von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr war vom Chef angeordnete Fahrzeugpflege auf dem Betriebshof, die an diesem Vormittag mit einem anstehenden Reifenwechsel kombiniert wurde. Als ich um 12:00 Uhr damit fertig war kam der Disponent auf mich zu und sagte mir, dass ich noch die Ausliefertour mit dem Sprinter (3,5 t) fahren soll, die auch extra bezahlt wird. Ich stimmte zu, machte aber erst einmal eine Pause und startete um 13:00 Uhr zu der Tour, die ich um 15:00 Uhr beendete. Ab da war für mich Wochenende.«

Aufgabe 7:

Montag

»An diesem Morgen war ich schon um 06:00 Uhr auf dem Betriebshof, doch mein Lkw war mit dem Kollegen von der Nachttour noch nicht da. Ich half somit bei dem Beladen der anderen Fahrzeuge bis 08:30 Uhr und konnte dann meinen Lkw übernehmen. Nach einem kurzen Kontrollcheck machte ich erst einmal eine Kaffeepause, bevor ich losfuhr.«

Lösungen:

Aufgabe 5:

Freitag 15:50 Uhr bis Freitag 17:00 Uhr:

70 Minuten Bereitschaft



Freitag 17:00 Uhr bis Samstag 08:00 Uhr:

15 Stunden Ruhezeit
(reguläre Tagesruhezeit)



Aufgabe 6:

Samstag 08:00 Uhr bis Samstag 12:00 Uhr:

4 Stunden Arbeitszeit



Samstag 12:00 Uhr bis Samstag 13:00 Uhr:

1 Stunden Pause



Samstag 13:00 Uhr bis Samstag 15:00 Uhr:
(Kann nicht als Lenkzeit nachgetragen werden, daher Symbol Arbeitszeit)

2 Stunden Lenkzeit



Samstag 15:00 Uhr bis Montag 06:00 Uhr:

39 Stunden Ruhezeit
(verkürzte Wochenruhezeit)



Aufgabe 7:

Montag 06:00 Uhr bis Montag 08:30 Uhr:

2 ½ Stunden Arbeitszeit



Montag 08:30 Uhr bis Montag 08:45 Uhr:

Stellen des Aktivitätssymbol auf »andere Arbeiten«, Einlegen der Fahrerkarte, Nachtragen der oberen 7 Aktivitätszeitszeiträume, Durchführen der Abfahrtkontrolle

Montag 08:45 Uhr:

Stellen des Aktivitätssymbol auf »Pause«
Kaffeepause durchführen

Dokumentation der Abfahrtskontrolle

Die täglich vorgeschriebene und gewissenhaft durchzuführende Abfahrtskontrolle am Fahrzeug ist mit einem umfangreichen Paket an Aufgaben verbunden (siehe Abschnitt 5.1). Empfohlen wird deshalb eine Dauer der Kontrolle zwischen 10 und 15 Minuten, wobei Kontrollbehörden in Deutschland auch schon geringere Zeiten akzeptieren, wenn der Fahrer täglich mit demselben Fahrzeug unterwegs ist. Die Abfahrtskontrolle muss als »andere Arbeiten« dokumentiert werden.

Muss das Fahrzeug zur Durchführung der Abfahrtskontrolle zuerst aus der Fahrzeughalle herausgefahren, oder mit einem Auflieger oder Anhänger verbunden werden, sind erste Aufzeichnungen »Lenkzeit« vor der dokumentierten Abfahrtskontrolle unkritisch.

Die Verpflichtung zur Durchführung und Dokumentation einer ordnungsgemäßen Abfahrtskontrolle besteht für jeden Fahrer für jeden Tag, an dem er das Fahrzeug lenkt.

Das gilt auch in der Mehrfahrerbesatzung für jedes Mitglied des Fahrpersonals ab Fahrzeugübernahme.

§ Als Rechtsgrundlagen zu diesem Thema sind unter anderem heranzuziehen:

- Artikel 34 der VO (EU) 165/2014 (Bedienung/manueller Nachtrag)
- Die Bedienungsanleitung des Geräteherstellers

Die fehlende Dokumentation der Abfahrtskontrolle wird in Deutschland bereits als begangenes Delikt beanstandet und dabei der Grundsatz der »Tatmehrheit« angewandt. Verstößt der Fahrer gegen diese Pflicht und werden bei einer Straßenkontrolle für den Zeitraum von 56 Kalendertagen z. B. 40 Fahrtage ohne Dokumentation festgestellt, dann sind das 40 Verstöße (Tatmehrheit).

Dokumentation der Ländererkennung

Der Fahrer ist zur Eingabe der »Ländererkennung« zu Beginn und zum Ende der täglichen Arbeitszeit verpflichtet. Die Aufzeichnung erfolgt (noch) nicht automatisch.



Praxistipp:

Spanien ist das einzige Land, dass nach Eingabe der Länderkennung »E« noch genauere, geografische Angaben verlangt, z.B. für Katalonien »CAT«.

Manche Gerätehersteller haben die Frage nach der Länderkennung mit der Ein- und Ausgabeprozedur verknüpft, sodass der Fahrer sie nicht vergessen kann, z.B. automatische Abfrage »Beginn Land«/»Ende Land« bei VDO. Sollte der Fahrer allerdings bei einer mehrtägigen Tour die Fahrerkarte über Nacht im Fahrtenschreiber belassen, kommt diese automatische Abfrage nicht und er muss selbst an die Eingabe des Ländersymbols über die Menüführung seines Aufzeichnungsgerätes bei Arbeitsende und erneutem Arbeitsbeginn denken.

- § Als Rechtsgrundlagen zu diesem Thema sind unter anderem heranzuziehen:
- Artikel 34 (Absatz 7) der VO (EU) 165/2014 (Bedienung/manueller Nachtrag)
 - Die Bedienungsanleitung des Geräteherstellers

5.4 Hinweise zur richtigen Bedienung

Die europäischen Verordnungen über die Regelung von Lenk- und Ruhezeiten oder die Handhabung der digitalen Aufzeichnungstechnik sind für alle Fahrer gleich. Ob Lkw oder Bus, ob Kleinfahrzeug oder großer Lastzug, ob nationale oder grenzüberschreitende Fahrt. Deshalb ist es für alle Beteiligten umso wichtiger die Inhalte der Vorschriften und die Besonderheiten der Aufzeichnungen zu kennen. Doch was in der einen Branche sorgenfrei funktioniert, stellt sich in der anderen Branche als nahezu unlösbares Problem dar.

Nachfolgend sind beispielhaft einige besondere Anforderungssituationen aufgeführt.

Die europäischen Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten sind im Grunde genommen für den internationalen Güterfernverkehr aufgestellt worden. Die hier aktiven Fahrer müssen lange Wegstrecken bewältigen, sind zu den unterschiedlichsten Tages- und Nachtzeiten unterwegs und oftmals über Wochen in ihrem Fahrzeug. Insbesondere hier gilt es die sozialen Komponenten nicht zu vergessen und dem Fahrpersonal diese enormen Belastungen trotzdem so angenehm wie möglich zu machen.

Fahrer erreichen wesentlich öfter als in anderen Branchen die Obergrenzen der Lenkzeiten.

- Tägliche Lenkzeit maximal **9** Std. und 2 x wöchentlich bis zu **10** Std.
- Die wöchentliche Lenkzeit ist somit begrenzt auf **56** Std. (4x9 und 2x10).
- Die Lenkzeit der Doppelwoche darf aber **90** Std. nicht überschreiten.

Da der Fahrer schwerpunktmäßig lenkt und ruht, sind anfallende Arbeitszeiten außerhalb des Fahrzeugs oder gar Bereitschaftszeiten als Dokumentation eher selten. Allenfalls ein Be- oder Entladevorgang, ein Betanken des Fahrzeugs, eine Grenzabfertigung, eine Wartezeit zur Bahn- oder Fährverladung, oder eine Verkehrskontrolle sind als besondere Zeiten zu erfassen.

Neben den Lenkzeiten sind die Ruhezeiten ein wesentlicher Aspekt zur korrekten Einhaltung der Sozialvorschriften. Im Güterfernverkehr liegt die Konzentration auf der »Wochenruhezeit«, die der Fahrer vielfach in seinem Fahrzeug verbringen muss. Bei der Auswahl des richtigen Halteplatzes ist zu beachten, dass ein geeigneter Schlafplatz, die Möglichkeit zu duschen, zu essen und einzukaufen und ein gewisses soziales Umfeld für den Fahrer vorhanden sein sollte.

Grundsätzlich darf jede Ruhezeit im Fahrzeug verbracht werden, wenn es nicht fährt, sich nicht auf dem Betriebshof befindet und mit einer geeigneten Schlafkabine ausgestattet ist.

Eine Besonderheit ist die »regelmäßige, wöchentliche Ruhezeit«. Diese darf nicht mehr im Fahrzeug verbracht werden. Für Ruhezeiträume von 45 Stunden und mehr muss der Fahrer zwingend sein Fahrzeug verlassen und eine geeignete Übernachtungsmöglichkeit aufsuchen. Ob nun ein Hotel oder eine Pension, die eigene Wohnung oder ein Zimmer zur Untermiete, Hauptsache geeignet für die Erholung des Fahrers.

Manche Unternehmen haben an den Haupttrouten ihrer regelmäßigen Touren Wohnungen für die Fahrerübernachtungen angemietet, manche stellen Wohnwagen zur Verfügung. Die Bereitstellung einer geeigneten Unterkunft ist eine Pflicht des Unternehmens für den Fahrer.

In Hinsicht auf die Handhabung des digitalen Fahrtenschreibers sind im Güterfernverkehr die folgenden Punkte wichtig:

- Eingabe der Länderkennung bei Arbeitsbeginn und Arbeitsende.
- Dokumentation der Abfahrtskontrolle, auch wenn über Wochen hinweg täglich mit dem gleichen Fahrzeug gefahren wird.
- Ausleseverpflichtung der Fahrerkarte nach spätestens 28 Aktivitätstagen im Unternehmen, sofern in das Fahrzeug kein Telematik-System mit Fernauslesefähigkeit durch das Unternehmen verbaut ist.
- Ausdruckfertigung mit handschriftlicher Dokumentation bei den Fällen der »höheren Gewalt«.



Verteilerverkehr

Im sogenannten »Verteilerverkehr« sind die Lenkzeiten überschaubar, die Anzahl der Abladestellen dagegen oftmals zahlreich. Hier rückt die Arbeitszeit in den Fokus. Bedient der Fahrer die Aktivitätstaste nicht oder nicht richtig, können sehr schnell lange Arbeitszeitabschnitte mit großen Lücken entstehen.

Beispiel 1:

Der Auslieferungsfahrer im Nahbereich kommt zur Abladestelle beim Kunden, jedoch stellt er fest, dass die Firma erst in 20 Minuten öffnet. Er muss warten, kann aber seinen Lkw nicht verlassen, da es nicht auszuschließen ist, dass er noch einmal wegfahren muss. Er hält sich somit an seinem Arbeitsplatz auf, ohne zu arbeiten, weiß aber, dass er in 20 Minuten abladen kann.

Die richtige Einstellung der Aktivitätstaste wäre somit:



Beispiel 2:

Der Fahrer lädt nach den 20 Minuten Wartezeit die Ware aus und beliefert den Kunden. Jetzt muss er die Aktivitätstaste manuell umstellen.

Die richtige Einstellung der Aktivitätstaste wäre somit:



Beispiel 3:

Nach 30 Minuten Abladezeit ist der Fahrer fertig und will weiterfahren. Der Kunde bietet ihm allerdings an, im kleinen Café der Firma erst einmal zu frühstücken. Den Lkw kann er so lange an der Laderampe stehen lassen.

Die richtige Einstellung der Aktivitätstaste wäre somit:



§ Als Rechtsgrundlagen zu diesem Thema sind unter anderem heranzuziehen:

Besondere Betrachtung im Verteilerverkehr:

Leitlinie Nr. 4 (Aufzeichnungen der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind)

Für die Einhaltung der Arbeitszeiten:

ArbZG und europäische Arbeitszeitrichtlinie RL 2002/15/EG

Für die richtige Einstellung der Aktivitätstaste/Bedienung des Digitalen Fahrtenschreibers:

- Artikel 34 der VO (EU) 165/2014 (Bedienung)
- Die Bedienungsanleitung des Geräteherstellers

Handwerker

Das Handwerk hat nach wie vor »goldenen Boden« und Handwerker werden mehr denn je benötigt. Ob nun Schreiner, Elektriker, Maurer, Stuckkateure, Dachdecker, Maler oder eine Vielzahl weiterer Fachleute, ähnlich wie bei den Berufskraftfahrern ist auch hier ist der Nachwuchs weniger geworden und die Herausforderungen vielfältig.

Viele Handwerker benötigen für die Ausübung ihrer Kunst so viel Material und Ausrüstung, dass sie diese nicht mehr in einem Pkw transportieren können. Somit kommt der Lkw ins Spiel.

Zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs bis 3,5 t

Keine Einbaupflicht eines Fahrtenschreibers in das Fahrzeug und keine Verpflichtung Lenk- und Ruhezeiten zu beachten. Lediglich die Grundlagen des Arbeitszeitgesetzes gelten für alle arbeitsabhängigen Handwerker. (Aber nur, wenn die Ausnahmeregelung nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 FPersV die sogenannte Handwerkerregelung vorliegt).

Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs zwischen 3,5 t und 7,5 t

Für alle Handwerker, die in einem Luftlinienumkreis von 100 km (geplant ist eine Erweiterung auf 150 km) um ihren Handwerksbetrieb mit dem Fahrzeug unterwegs sind, dabei nur ihr Material, Ausrüstung und Werkzeug transportieren, die sie zur Ausübung ihres Hauptberufs benötigen, gilt die gleiche Ausnahme wie bis 3,5 t, solange das Lenken nicht die Haupttätigkeit darstellt.



Probleme in der Praxis ergeben sich meist dann, wenn sich die Entfernung erweitert oder hinter dem Lkw ein Anhänger mitgeführt wird, der die zulässige Gesamtmasse des Gespanns auf über 7,5 t erhöht. Für diese Fälle gelten die europäischen Sozialvorschriften wieder uneingeschränkt, ein Fahrtenschreiber muss verbaut und genutzt werden und der lückenlose Nachweis der vorausgegangenen 56 Kalendertage ist zu erbringen.

Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs über 7,5 t

Diese Fahrzeugkategorie bereitet dem Handwerker die größten Sorgen in Sachen Nachweisführung. Während er zwischenzeitlich durch das BKrFQG mit der BKrFQV von der Weiterbildung ausgenommen wurde, gelten die Bestimmungen zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und ordnungsgemäße Benutzung der verbauten Aufzeichnungstechnik uneingeschränkt.

Ein erster Vorstoß der Branche bei der anstehenden Novellierung der Sozialvorschriften sollen weitere Sonderregelungen bringen, jedoch völlig ausgenommen wird der Handwerker mit einem »Großfahrzeug« wohl nie.

Besonderheiten gibt es derzeit nur, wenn das Fahrzeug als »selbstfahrende Arbeitsmaschine« zugelassen und somit eine Güterbeförderung nicht möglich ist.

§ Rechtsgrundlage zur »Handwerkerregelung« ist der Artikel 3 Buchstabe aa VO (EG) 561/2006 in Verbindung mit den »Hinweisen zu den Sozialvorschriften« des BMVI.

Nicht hauptberufliche Fahrer

In vielen Verkehrsbetrieben ist er nicht mehr wegzudenken, um Spitzenzeiten abzudecken, Urlaubsphasen auszugleichen oder auch Ausfälle durch Krankheit aufzufangen: der »Aushilfs- oder Ergänzungsfahrer«. Sei es nun der geringfügig Beschäftigte bei einem »Zweitarbeitgeber« oder der hauseigene Mitarbeiter, der normalerweise in der Werkstatt, im Büro oder im Lager beschäftigt ist und kurzfristig aushelfen muss. Das Fahren selbst ist dabei meist nicht das Problem, aber kritisch kann es sein, wenn die Arbeitszeiten betrachtet werden oder der lückenlose Nachweis vor Fahrtbeginn erstellt werden muss. Viele Bestimmungen sind dabei zu beachten, die in der Praxis eine Herausforderung bedeuten.

Arbeitszeit

Die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes gelten natürlich auch weiterhin, haben jedoch die Besonderheit, dass jetzt zwei Arbeitgeber in der Verantwortung stehen. Der Hauptarbeitgeber und der Zweitarbeitgeber. Somit müssen grundsätzlich beide voneinander wissen.

Gemäß § 21a, Absatz 8 Arbeitszeitgesetz fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer zur Berechnung der Arbeitszeit schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben ebenfalls schriftlich vor.

Bezüglich der fahrerischen Tätigkeit steht nun der Bus- oder Transportunternehmer in der Pflicht, diese Zeiten des Fahrers bei seinem »Hauptarbeitgeber« mit Blick auf den geplanten Fahrteinsatz zu prüfen. Zudem sind die Lenk- und Ruhezeitenvorhaben richtig zu disponieren, denn jeder Arbeitstag beim Hauptarbeitgeber ist nicht als Ruhezeit zu werten, auch wenn hier keine fahrerische Tätigkeit erfolgte. Diese Tage zählen zu dem Gefüge des 6 x 24 – Stunden – Zeitraums, und müssen vor Fahrtbeginn auch vorschriftsmäßig im lückenlosen Nachweis dokumentiert werden.

Beispiel:

Der Kfz-Mechatroniker Paul arbeitet von Montag bis Freitag je 8 Stunden in der Kfz-Werkstatt seines Hauptarbeitgebers und würde gerne am Wochenende beim Zweitarbeitgeber Reisebus fahren.

Neben der Mindestverpflichtung zur schriftlichen Aufstellung der Arbeitszeiten der letzten 8 Wochen (56 Kalendertage) müssen beide nun auch den 6 x 24 – Stunden – Zeitraum aus den Sozialvorschriften bedenken. Montag mit der Arbeit begonnen bedeutet somit am Sonntag keine Fahrmöglichkeit mehr. Fährt Paul trotzdem, haben beide Beteiligten ein ernsthaftes Problem, obwohl die wöchentlich höchst zulässige Arbeitszeit noch nicht erreicht wurde. Um die Fahrt zu ermöglichen, muss während der Woche ein »freier Tag« beim Hauptarbeitgeber eingeplant werden.

Wiederum am darauffolgenden Montag hat Paul seine Wochenendtätigkeit nun dem Hauptarbeitgeber mitzuteilen, damit dieser seine bestehenden Pflichten zur Einhaltung der durchschnittlichen Arbeitszeit von 48 Wochenzeitstunden und möglichen Ausgleichszeiten erfüllen kann. Zudem ist eine »Sonntagsarbeit« gesondert geregelt, denn 15 Sonntage im Jahr müssen beschäftigungsfrei bleiben, was ebenfalls beide Arbeitgeber zu berücksichtigen haben.



Nachweisführung

Der nicht in Vollzeit beschäftigte Fahrer wird in Sachen Nachweisführung von Lenk- und Ruhezeiten dem Vollzeitfahrer gleichgestellt. Das bedeutet, dass auch er den lückenlosen Nachweis von 56 Kalendertagen vollständig erbringen und bei Kontrollen vorlegen muss.

Nachdem der Verkehrsunternehmer auch diesen Fahrer über die Handhabung des Aufzeichnungsgerätes angemessen schulen und unterweisen muss (und ggf. über die Möglichkeit der Fernauslese belehren), hat er ihn vor Fahrtbeginn zusätzlich bei der Erstellung des lückenlosen Nachweises zu unterstützen. Insbesondere dann, wenn der Fahrer schon seit längerer Zeit nicht mehr gefahren ist und eine große Lücke in dem digitalen Datenbestand seiner Fahrerkarte klafft.

Der Fahrer muss grundsätzlich sämtliche Zeiten der vorausgegangenen 56 Kalendertage über die manuelle Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers nachtragen. Ist das mit diesem Gerät technisch nicht möglich, muss der Unternehmer auf Grund der vorgelegten Arbeitszeitaufstellung unterstützend eine entsprechende Bescheinigung ausstellen.

Auch wenn durch die Vielzahl der zu erbringenden Nachträge der Aufwand des Nachtragens im konkreten Einzelfall besonders und unverhältnismäßig hoch ist, kann auf diese Bescheinigung zurückgegriffen werden. Das heißt aber nicht, dass nur diese Bescheinigung auszustellen ist. Die digitalen Fahrtenschreiber aller Hersteller und aller Versionen ermöglichen grundsätzlich einen Nachtrag für mehrere Tage.

Handelt es sich bei einem »Ergänzungsfahrer« um einen Rentner, der in keiner Verpflichtung mehr gegenüber einem Hauptarbeitgeber steht, dann ist der Nachtrag ein Kinderspiel und mit 56 Tagen »Ruhezeit« in einem kurzen Moment erledigt. Angefertigt werden muss der Nachtrag dennoch.

Negativbeispiel:

Der hauptberuflich bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigte Fahrer fährt am Samstag und Sonntag in seiner »Zweitbeschäftigung« Reisebus. Vor Fahrtbeginn gibt er über die manuelle Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers für die vorausgegangenen Kalendertage »Ruhezeit« ein, obwohl nachweispflichtige Arbeitszeiten angefallen sind.

Neben der bewussten Fehlbedienung des Gerätes, im aktuellen Bußgeldkatalog mit bis zu 250 € pro 24 Stunden – Zeitraum für den Fahrer geahndet, steht bei vorsätzlicher Handlungsweise ein Anfangsverdacht der Straftat »Fälschung beweiserheblicher Daten (§ 269 StGB) im Raum, was manch einem Beteiligten nicht bewusst ist.

- § Rechtsgrundlagen sind folgende Verordnungen und Gesetze:
- Artikel 34 VO (EU) 165/2014
 - §§ 2 und 20 Fahrpersonalverordnung und
 - § 21a Arbeitszeitgesetz

5.5 Die Verkehrskontrolle

Ablauf und Erfahrungen aus der Praxis

Das Thema »Verkehrskontrolle« ist für viele Fahrer negativ behaftet. Aber sind wir doch einmal ehrlich: Verkehrskontrollen in der Transport- und Reisebranche müssen sein, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten, die Einhaltung der Sozialvorschriften für den Arbeitnehmer zu garantieren und die Fairness im Wettbewerb zu stärken. Und wer seine Dokumente in Ordnung hat, sich an die Regularien des Straßenverkehrs hält und sein Fahrzeug pfleglich behandelt, hat bei einer solchen Kontrolle nichts zu befürchten.

Die EU hat im Interesse der Einheitlichkeit solcher Kontrollen eine europäische Kontrollrichtlinie geschaffen, das Ausrüstungsequipment der Kontrollbehörden vorge-schrieben und den Umfang einer Kontrolle festgelegt. Nicht EU-weit einheitlich sind dagegen die Sanktionen und die möglichen Bußgeldtatbestände für begangene Ver-stöße. Hier hat jedes Land seine eigene Hoheit behalten, was in der Praxis zu einem deutlichen Nord-Süd bzw. Ost-West-Gefälle führt. Deutschland selbst gilt eher noch als »günstig«, weshalb so mancher Fahrer auf deutschen Straßen vielleicht auch etwas »großzügiger« mit den Vorschriften umgeht. Länder wie Frankreich, Spanien, Italien oder Belgien sind hierbei in der Branche schon als etwas teurer bekannt, wes-halb so mancher Fahrer langsamer fährt, auf das bestehende Überholverbot achtet und rechtzeitig nach dem Standplatz für die Nacht schaut.

Die untenstehende Tabelle zeigt die Bußgelder, die in unterschiedlichen Ländern für eine Lenkzeitüberschreitung von 15 Minuten fällig werden können:

Land	Bußgeld
Deutschland	Bis zu 30 €
Belgien	Bis zu 300 €
Spanien	Bis zu 800 €



Viele Fahrer kennen die möglichen Begleiterscheinungen bei Verkehrskontrollen mit negativen Feststellungen nicht. Zum Beispiel kann die Weiterfahrt untersagt werden, es kann ein Punkteeintrag im Fahreignungsregister des Fahrers oder in firmenbezogenen »Risikoeinstufungssystemen« erfolgen, oder die Festsetzung einer bar zu bezahlenden Kautions bei fehlendem Wohnsitz im Land der Kontrolle, usw.

Am besten ist es doch, man lässt es erst gar nicht soweit kommen und bereitet seine Fahrt gut vor, kennt die Vorschriften und auch sein Fahrzeug und verhält sich regelkonform. Nicht negativ auffallen und somit auch keinen Anlass für eine gezielte Kontrolle geben.

Auswertung von Daten und Verjährungsfristen

Grundsätzlich muss jeder Fahrer wissen, dass es sich bei den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten um das europäische Recht der »Sozialvorschriften« handelt, dass nicht nur europaweit kontrolliert, sondern auch jederzeit sanktioniert werden kann. Dies ist zudem auch im Länderverbund des AETR möglich, sodass auch weitere Länder außerhalb der EU die Sanktionsbestimmungen übernommen haben.

Ein Fahrer begeht z.B. heute einen Lenkzeitverstoß in Deutschland und beendet seine Fahrt auch in Deutschland. Dann ist dieser Verstoß in Zukunft nicht nur in Deutschland, sondern z.B. auch in Italien, Kroatien, Frankreich oder Spanien kontrollierbar, und wird bei einer stattfindenden Kontrolle nach den Bußgeldregularien des Kontrollortes und nicht des Begehungsortes bewertet. Und das kann im Einzelfall sehr teuer werden.

Die Aufsummierung von Bußgeldern geht allerdings nicht ins Unermessliche. Es gibt sogenannte Obergrenzen der Berechnung, die z.B. bei den Sozialvorschriften in Deutschland für den Fahrer mit maximal 5000 € festgesetzt wurde.

Aber: Andere Länder, andere Obergrenzen. So hat beispielsweise Frankreich eine Berechnungsobergrenze von **30.000 €**.

Auch bei der Verjährung von Verstößen sind die Länder in Ihren Möglichkeiten eigenverantwortlich und haben teilweise sehr lange Verjährungsfristen festgelegt.

In Deutschland richtet sich der Verjährungszeitraum nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz und den möglichen Bußgeldobergrenzen für den Einzelverstoß. Und hierfür ist die Betrachtung 56 Tage absolut uninteressant. Dieser Zeitraum bezieht sich nur auf die gesetzliche Mitführipflicht des lückenlosen Nachweises, aber nicht auf den Verjährungszeitraum von Verstößen. Das verwechseln viele Fahrer und sind bei Kont-

rollen erstaunt, dass der Kontrollbeamte auch wesentlich länger zurückliegende Verstöße in die Bußgeldbetrachtung mit einbezieht.

Somit sind in Deutschland Verjährungszeiträume von bis zu 2 Jahren gegen den Fahrer und von bis zu 3 Jahren gegen den Unternehmer möglich, je nach Schwere des Verstoßes/Höhe des Bußgeldes.

Vor allem bei größeren Verfahren, im Rahmen von Betriebskontrollen oder bei gravierend festgestellten Verstößen bei einer Straßenkontrolle geht man in der Datenauswertung weiter in die Tiefe.

Bußgelder, Sanktionen, Verfahrensablauf

Durch die gute Vorbereitung jeder Fahrt, die Vollständigkeit, Gültigkeit und kompakte Verfügbarkeit der Dokumente und die Einhaltung der Vorschriften auf der bisherigen Fahrt hat der Fahrer nichts zu befürchten und die Kontrolle ist zeitnah erledigt. Am besten hat sich bewährt, wenn der Fahrer und der Kontrollbeamte gemeinsam die anstehenden Kontrollpunkte abarbeiten.

Sollte doch etwas nicht passen, dann ist das kein »Staatsverbrechen« und für alles kann eine Lösung gefunden werden. In keinem Fall sollte sich ein Fahrer vor Ort »lautstark« oder »unprofessionell« verhalten. Gegebenenfalls kann im Nachgang ein Anwalt konsultiert, und gegen die Maßnahmen und Sanktionen Einspruch eingelegt werden.

Bei Kontrollen in Ländern, in denen der Fahrer keinen festen Wohnsitz hat, sind weitere Regularien und Fristen zu beachten, sonst wird das Verfahren rechtskräftig und ein Einspruch ist nicht mehr möglich.

Bei Auslandskontrollen gilt:

- Eine festgesetzte Kaution ist keine »Strafe« und muss vor Ort bezahlt werden. Es handelt sich lediglich um eine finanzielle Sicherheit der Ermittlungsbehörden für ein zu erwartendes Bußgeld im laufenden Verfahren, wenn der Betroffene keinen festen Wohnsitz im jeweiligen Land hat.
- Nach der VO (EG) 561/2006, Abs. 3 ist folgende Regelung festgelegt: »Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde.« Daraus folgt, dass vorab das Verkehrsunternehmen hier für die Kautionsleistung in der Pflicht ist.
- Kautionsformulare sind zu unterschreiben und bei einem Nichteinverständnis dies bereits hierauf zu dokumentieren. »Ich bin mit der Verwendung dieser Kaution als Strafe nicht einverstanden!«



- Es ist auch kein Problem ein Belehrungsformular zu unterschreiben, da dies nur die Bestätigung dafür ist, dass der Betroffenen über seine Rechte belehrt wurde. Es handelt sich nicht um ein Schuldbekennnis.
- Nun gilt es Fristen einzuhalten und einen förmlichen, schriftlichen Einspruch an die Bezugsbehörde zu senden. Einen Einspruch kann nur der Betroffene selbst, ggf. unter Konsultierung eines Anwalts fertigen und das geht entweder mit der Zielrichtung der Sache oder mit der Zielrichtung der persönlichen, wirtschaftlichen Verhältnisse. Zum Beispiel wenn die Sache stimmt aber die Höhe des Betrages sich der Betroffene finanziell nicht leisten kann.
- Nach Formulierung des Einspruchs ist dieser zu versenden. Per E-Mail, Fax oder auf dem Postweg. Hier sollte unbedingt auf den Zeitlauf und die gesicherte Zustellung geachtet werden, ggf. der europäische Einschreiberückschein verwendet werden.
- Manche Länder verlangen einen Einspruch in Landessprache, andere lassen nur in dem Land niedergelassene Anwälte zur Konsultation zu.
- Sollte es formale Hürden geben und sich Fahrer oder Unternehmen ungerecht behandelt fühlen, gibt es für Einspruchsverfahren nach EU-Recht eine europäische Schiedsstelle und die Beschwerdemöglichkeit bei der EU: <https://ec.europa.eu/solvit>
- Im übersandten, schriftlichen Einspruch sollte der Betroffene auch stets daran denken seine Kontodaten anzugeben, damit ausstehende Beträge sofort zurück überwiesen werden können.
- Jeder Betroffene sollte abschließend daran denken, dass er jetzt im jeweiligen Land aktenkundig wurde, was sich bei zukünftigen Kontrollen mit negativem Ergebnis verschärfend auswirken kann.

Bestätigung einer Kontrolle

Nach der Kontrolle ist vor der Kontrolle. Damit der nächste Kontrollbeamte nicht das Gleiche noch einmal kontrolliert oder gar zur Anzeige bringt, ist die behördliche Bestätigung nach Abschluss der Kontrolle hilfreich. Jeder Fahrer sollte im Eigeninteresse darauf bestehen, dass eine durchgeführte Kontrolle im Nachgang bestätigt wird. Sei es durch das Stecken der Kontrollkarte im Fahrtenschreiber, wodurch ein digitaler Stempelabdruck im Datenbestand erfolgt oder durch einen Ausdruck aus dem Fahrtenschreiber mit Stempel und Dokumentation auf der Rückseite oder durch ein sogenanntes Straßenkontrollformular, welches der Kontrollbeamte dem Fahrer übergibt.

Wichtig ist, dass die durchgeführte Kontrolle nachvollzogen werden kann und eine »Doppelbestrafung« ausgeschlossen wird. Ausgehändigte Kontrolldokumente sind von dem Fahrer für 56 Kalendertage mitzuführen und danach dem Verantwortlichen des Unternehmens zur Archivierung zu übergeben.

**Unterrichtstipp:**

Fragen Sie nach den persönlichen Erfahrungen der Teilnehmer.

§ Die europäische Grundlage für Kontrollen zu den Sozialvorschriften finden sich wieder in den europäischen Kontrollrichtlinien RL 2006/22/EG und RL 2009/5/EG, die 1:1 durch Veröffentlichung im Bundesverkehrsblatt auch für Deutschland übernommen wurden.

Im Kapitel VII der VO (EU) 165/2014 sind die Themen Durchsetzung und Sanktion in Hinsicht auf die Dokumentation an dem Fahrtenschreiber rechtlich niedergeschrieben.



© benjaminmolte/stock.adobe.com

66 Verkehrskontrolle

6. Sonderregeln Personenverkehr



Die Teilnehmer...

- ... kennen die Regelungen für durchschnittlich unter 3 km Haltestellenabstand.
- ... kennen die Regelungen für durchschnittlich über 3 km Haltestellenabstand.
- ... kennen die Regelungen im Fernlinienverkehr.
- ... kennen die Regelungen im Gelegenheitsverkehr über mehrere Tage.



Ca. 15 Minuten (nur bei Teilnahme von Busfahrern)

In diesem Kapitel sollen, getrennt von den allgemein gültigen Regeln der VO (EG) 561/2006, die Sonderrollen der Busfahrer betrachtet werden. Sowohl der Linienverkehrsfahrer als auch der Reiseverkehrsfahrer dürfen besondere Regeln bei ihren täglichen Lenk- und Ruhezeiten anwenden. Dies ist entweder bereits als Ausnahme in der VO (EG) 561/2006 geregelt oder in der Fahrpersonalverordnung der Bundesrepublik Deutschland.

6.1 Linienverkehr bis 50 km Linienlänge, Haltestellenabstand unter 3 km



© toumee/stock.adobe.com

Die FPersV regelt im § 1 (3) die einzuhaltenden Fahrtunterbrechungen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km und einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometer:

Hier sind alle Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind. Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt.

Als Arbeitsunterbrechungen werden alle Unterbrechungen von mindestens 10 Minuten (durch Tarifvertrag ggf. sogar Unterbrechungen von mindestens 8 Minuten) berücksichtigt, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt.

Praxisanwendung:

Die Disposition ist hier in der Verantwortung, einen Dienstplan zu erstellen, der es dem Linienfahrer ermöglicht, ausreichende Erholungspausen einzuhalten. Leider wurden und werden die Erholungspausen im Linienverkehr dazu benutzt Verspätungen wieder aufzuholen, indem die Pausen verkürzt oder komplett übergangen werden. Dies ist nicht zulässig.

Obwohl der Fahrer ohne Fahrerkarte mit »Out« seine Linie bedienen darf, können die Kontrollorgane über die Fahrzeugaufzeichnungen im Fahrtenschreiber solche nichtgemachten Pausen feststellen und ahnden.

Die 1/6-tel Regelung ist generell eine einfache Möglichkeit für Disposition und Fahrer die Ausnahme umzusetzen: Bei 4 Stunden Schichtzeit benötigt der Fahrer summiert 40 Minuten Pause, bei 6 Stunden Schichtzeit 60 Minuten und bei 8 Stunden Schichtzeit 80 Minuten.

Praxistipp:

Um eine ordnungsgemäße Kontrolle zu gewährleisten, muss der Fahrer während der Fahrt die entsprechenden Auszüge aus dem Linienfahrplan mitführen.

Zudem ist eine Abschrift der allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen erforderlich.

Der tagesaktuelle Dienstplan kann ebenfalls hilfreich sein, um die einzuhaltenden Erholungspausen ausreichend zu dokumentieren. Dieser darf auch als Text im Handy gespeichert sein.



Abweichende Wochenruhezeitregelung



© Barillo_images/stock.adobe.com

68 Pause im Linienverkehr

Der Fahrer eines Linienbusses ist **nicht** dazu verpflichtet nach spätestens 6 x 24 – Stunden Zeiträumen eine Wochenruhezeit einzulegen. Er kann seine wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen 2 – Wochenzeitraum verteilen und so theoretisch erst nach 12 Tagen, am Ende einer Doppelwoche, beide Wochenruhezeiten auf einmal ablegen.

Diese doppelte Wochenruhezeit müsste dann mindestens 69 Stunden am Stück umfassen. (Reguläre Wochenruhezeit mit 45 Stunden + verkürzte Wochenruhezeit mit 24 Stunden = 69 Stunden Gesamtruhezeit).

Sollte er die zweite Wochenruhezeit verkürzen, müsste er aber diese Verkürzung innerhalb der nächsten 3 Wochen am Stück an eine Tages- oder Wochenruhezeit anhängen und somit wieder ausgleichen.

Aber Achtung: Die Regelung der verkürzten Tagesruhezeit auf 3 x 9 Stunden zwischen zwei Wochenruhezeiten umfasst hier die vollen 12 Tage und ist nicht in jeder Woche 3 x anwendbar!

Wechselt der Fahrer in diesem Zeitrahmen auch nur einmal in den Gelegenheitsverkehr, dann gilt diese Regelung nicht und er fällt in die Grundbetrachtung der 6 x 24 Stunden nach dem EU-Recht zurück.

Beispiel:

Am 5. Tag seiner Linienfahrt soll ein Fahrer zwischen den Linienrunden mit seinem Linienbus eine Schulklasse vom Wanderparkplatz der Nachbargemeinde abholen und zur Schule zurückfahren. Diese »Extratour« liegt nicht auf der Linienstrecke und wird ihm gesondert in seinem Tagesdienstplan aufgetragen. Damit fällt der Fahrer für diese nur kurze Fahrzeit uneingeschränkt unter die Bestimmungen des EU-Rechts, muss die Fahrerkarte stecken, den lückenlosen Nachweis der 56 vorausgegangenen Kalendertage erfüllen und nach höchstens 6 x 24 Stunden seine Wochenruhezeit einlegen.

Weitere Arbeitszeiten

Die sogenannten »Rüstzeiten« vor Fahrtbeginn und nach Fahrende werden in der Regel im Dienstplan ausgewiesen und gehören zur Arbeitszeitberechnung, sind aber keine Lenkzeiten und somit für die Sechstel-Berechnung nicht maßgebend. Die Grundlagen des Arbeitszeitgesetzes bleiben jedoch bestehen.

Lenkzeiten hingegen sind die Anfahrtszeiten (und auch Einrückzeiten) vom Betriebs- hof zum Ausgangspunkt der Linie, der Wechsel zwischen den Linien und alle erforderlichen »Betriebsfahrten« (Tanken, Fahrzeugwäsche, etc.) während des Arbeitstages. Diese Zeiten sind selbstverständlich auch in die tägliche Arbeitszeitberechnung ein- zubeziehen.

Sonderregelung Diagrammscheibe

Der gesetzlichen Regelung FPersV nach können im Linienverkehr bis 50 km Linien- länge auch »fahrzeugbezogene Tachoscheiben« verwendet werden. Hier darf dann auf keinen Fall ein persönlicher Namenseintrag erfolgen. Diese Diagrammscheiben sind dem Fahrzeug oder der Linie und keinem Fahrer zugeordnet. Es fahren somit im Verlauf eines Arbeitstages mehrere Fahrer auf der gleichen Tachoscheibe. Durch einen parallel geführten Fahrtennachweis oder dem Dienstplan sind die einzelnen Fahrer wieder nachvollziehbar.



© dglimages/stockadobe.com

69 Linienverkehr mit Stehplätzen

6.2 Linienverkehr bis 50 km Linienlänge, Haltestellenabstand über 3 km

Ebenfalls im § 1 (3) der FPersV werden die einzuhaltenden Fahrtunterbrechungen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km und einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als drei Kilometer festgeschrieben:

Hier muss der Linienverkehrsfahrer nach einer Fahrzeit von 4½ Stunden lediglich eine Pause von 30 Minuten einlegen. Diese Fahrtunterbrechung kann er aber auch in 2 x 20 Minuten oder sogar in 3 x 15 Minuten innerhalb und am Ende des 4½ Stunden Lenkblocks verteilen.

Sonderregelung Diagrammscheibe gilt auch hier

Der gesetzlichen Regelung FPersV nach können im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge auch »fahrzeugbezogene Tachoscheiben« verwendet werden. Hier darf dann auf keinen Fall ein persönlicher Namenseintrag erfolgen. Diese Diagrammscheiben sind dem Fahrzeug oder der Linie und keinem Fahrer zugeordnet. Es fahren somit im Verlauf eines Arbeitstages mehrere Fahrer auf der gleichen Tachoscheibe. Durch einen parallel geführten Fahrtennachweis oder dem Dienstplan sind die einzelnen Fahrer wieder nachvollziehbar.



© Jess Roadway/stock.adobe.com

70 Busspur

6.3 Linienverkehr über 50 km Linienlänge, Fernlinienbus

Fernlinienverkehrsfahrer müssen sich vollumfänglich an die Regelungen der VO (EG) 561/2006 oder des AETR halten, da sie nicht als Ausnahmen aufgeführt sind. Dies betrifft sowohl die national als auch die international eingesetzten Fahrer. Gleichzeitig müssen sie die vorgeschriebene Fahrerkarte verwenden und auch das Arbeitszeitgesetz uneingeschränkt beachten.



© toumee/stock.adobe.com

71 Fernlinienbus



6.4 Gelegenheitsverkehr über mehrere Tage

Die »12 – Tage – Regelung«

Die 12-Tage-Regelung ist eine Sonderregelung, die zunächst nicht nur grundsätzlich als »Sozialvorschrift« gedacht war, sondern die Planungsmöglichkeit für Reiseveranstalter flexibler machen sollte. Fahrten an das Nordkap, Rundfahrten durch Irland und Schottland, Südeuroparundreisen und ähnliches standen im Fokus. Insbesondere die sogenannten »Incoming-Agenturen« profitieren von dieser Regelung, wenn sie mit Reisegruppen aus Asien, Amerika oder Australien bis zu 12 Tage durch Europa reisen.

Sind es tatsächlich 12 Tage?

Liest man den Verordnungstext genau, können es sogar bis zu 13 Tage sein. Nach einer regelmäßigen Wochenruhezeit (45 Stunden) gibt der Fahrer mit seiner ersten Arbeitsaktivität den Startschuss für eine bis zu 12 x 24-Stunden andauernde Fahrt. Startet er zum Beispiel am Montag um 14 Uhr kann er bis zum 13. Tag 14 Uhr aktiv sein, denn jetzt sind rechnerisch erst 12 x 24 Stunden (288 Stunden) zusammenhängend ausgereizt.

Welche Ruhezeitregelungen gelten dann?

Mindestens 45 Stunden vor Fahrtbeginn (regelmäßige Wochenruhezeit) und mindestens 69 Stunden nach Fahrtende (Regelmäßige Wochenruhezeit und die nicht genommene, verkürzte Wochenruhezeit).

Selbstverständlich können auch gleich 2 regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von insgesamt 90 Stunden genommen werden, so dass eine noch anstehende Ausgleichszeit nicht anfällt.

Bei den Tagesruhezeiten kommt es in der Praxis manchmal zu Problemen, da diese zwischen 2 Wochenruhezeiten nur 3 x auf 9 Stunden verkürzt werden dürfen. Da jetzt die Wochenruhezeit 12 Tage voneinander entfernt liegen darf der Fahrer in diesem Zeitraum auch nur drei Mal verkürzen, was die »normal Fahrenden« als Möglichkeit für den 6 x 24 Stunden – Zeitraum haben.

Gibt es eine Besonderheit für die Nachtfahrt?

Im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr darf bei einer »Einfahrerbesatzung« und gleichzeitiger Anwendung der »12-Tage-Regelung« nur maximal 3 Stunden am Stück gelenkt werden, dann muss bereits die Fahrtunterbrechung von 45 Minuten eingelegt werden.

Für Nachtfahrten außerhalb der »12-Tage-Regelung« bleibt die 4½-Stunden Fahrzeitmöglichkeit auch weiterhin unberührt. Das gilt auch für jede Mehrfahrerbesatzung, völlig gleich ob innerhalb oder außerhalb der »12-Tage-Regelung«.

Ist diese Regelung mit jedem Reisebus machbar?

Leider nein. Durch eine schon vor Jahren vorgenommene Änderung der Rechtslage hat man die Inanspruchnahme der »12-Tage-Regelung« ausschließlich auf Fahrzeuge mit digitaler Aufzeichnungstechnik beschränkt. Fahrzeuge mit analoger Technik (Tachoscheibe) dürfen diese Regelung nicht mehr in Anspruch nehmen.

Welche Genehmigungsvorschriften muss ich beachten?

Sollte die 12-Tage-Regelung bei einer internationalen Reise angewendet werden, muss der Fahrer die europäische Genehmigungsverordnung für den Personenverkehr VO (EU) 1073/2009 beachten:

- Gültige EU-Lizenz mitgeführt und auf das befördernde Unternehmen auch ausgestellt?
(Es stellt sich hier immer die Frage nach Beförderer und ausführendem Beförderer!)
- EU-Fahrtenblatt vollständig und leserlich ausgefüllt und mitgeführt?
- Gelten die Dokumente überhaupt in dem Land, das ich bereise?
- Handelt es sich um eine »in sich« abgeschlossene Reisegruppe für den gesamten Ablauf der Fahrt?

Was gibt es zur Dokumentation anzumerken?

Eine brisante Frage, zumal manche Auswertprogramme der europäischen Kontrollbehörden die »12-Tage-Regelung« nicht hinterlegt haben und damit logischerweise gravierende Verstöße angezeigt werden. Kopien oder auf dem Handy abgelegte Fotografien von EU-Fahrtenblättern sind hier sehr hilfreich für den Fahrer bei späteren Kontrollen, jedoch sollte man unbedingt die vermerkten Personaldaten schwärzen, um nicht in die Mühlen des Datenschutzes zu geraten.

§ Rechtsgrundlage ist die VO (EG) 561/2006, Artikel 8 Absatz 6a in Verbindung mit dem Artikel 4 Buchstaben g) und h) und in Verbindung mit der VO (EU) 1073/2009.



Neuregelung für den Personengelegenheitsverkehr

seit 22.05.2024 durch die VO (EU) 2024/1258 in Verbindung mit der VO (EG) 561/2006 Artikel 7.

Bei der Betrachtung des Zeitraums der Lenkzeit von 4 Std. 30 Minuten werden die bisherig vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen für die Fahrerinnen und Fahrer im Personengelegenheitsverkehr um eine Variante ergänzt. Und das völlig egal, ob im grenzüberschreitenden oder nur nationalen Reiseverkehr unterwegs und auch unabhängig von der Anwendung der 12-Tage-Regelung.

Es ist eine von der Busbranche schon seit Langem geforderte Variante der flexibleren »Pausengestaltung«, um auf die individuellen Bedürfnisse der Fahrgäste besser eingehen zu können.

Bei erster und oberflächlicher Betrachtung dieser neuen Möglichkeit hört sich das ja ganz gut an, beim detaillierten Hinsehen allerdings stellt man so manche ungeklärte Hürde fest.

Hier der genaue Wortlaut:

§ VO (EU) 2024/1258:

2. In Artikel 7 der VO (EG) 561 / 2006 wird nach Absatz 2 folgender Absatz eingefügt:

- (3) »Für Fahrer, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, kann die Fahrtunterbrechung nach Absatz 1 auch durch zwei Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die in Absatz 1 genannte Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.«

Die VO (EG) 561/2006 schreibt im Artikel 7:

- (1) Nach einer Lenkdauer von 4½ Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.
- (2) Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.
- (3) ← hier kommt der neue Unterpunkt für Personengelegenheitsverkehr rein.

Damit darf der Busfahrer im Personengelegenhkeitsverkehr seine Pausen auch mit »ungeraden Zahlen« aufteilen. Eine Kombination 20/25 Minuten oder 30/15 Minuten oder sogar 27/18 Minuten ist mglich.

Die digitale Aufzeichnungstechnik zumindest kennt diese Sonderregelungen noch nicht und wird bei der Anwendung immer einen Verstoß signalisieren. Schwierig dabei den Fahrgästen in Reihe 1 zu erklären, dass kein Verstoß vorliegt, obwohl das Display des im Armaturenbrett eingebauten Fahrtenschreibers unaufhörlich blinkt.

Eine Lösung ist erst mittelfristig in Sicht, wenn die EU eine weitere Durchführungsverordnung Ende 2025 aktiviert, in der die Grundlagen einer neuen Aufzeichnungstechnik für Fahrzeuge in der Personenbeförderung verankert sind. Hier soll zukünftig auch noch eine Einstellung mglich werden, ob das Fahrzeug im Personenlinienverkehr oder im Personengelegenhkeitsverkehr eingesetzt wird.

Weitere Inhalte dieser neuen Verordnung

Auch was das Einlegen der Tagesruhezeit angeht, hat die neue Verordnung Flexibilität geschaffen. Hier wieder der genaue Wortlaut:

§ VO (EU) 2024/1258 3. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

Folgender Absatz wird in die VO (EG) 561 / 2006 eingefügt:

- (2a) »Sofern die Straßenverkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen des Fahrers dadurch nicht beeinträchtigt werden, kann ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens sechs aufeinanderfolgenden 24 - Stunden - Zeiträumen eingesetzt wird, von Absatz 2 Untersatz 1 abweichen, indem er einmal die tägliche Ruhezeit innerhalb von höchstens **25 Stunden** nach Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einlegt, sofern die summierte Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschritten hat.

Unter Einhaltung derselben Bedingungen kann diese Ausnahme zweimal bei einem einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens acht aufeinanderfolgenden 24 - Stunden - Zeiträumen angewandt werden. Die Anwendung dieser Ausnahme lässt die Höchstarbeitszeit nach geltendem Recht unberührt.«



Was bedeutet das genau?

Der Busfahrer darf, wenn es seine organisatorische Tagesplanung nötig macht, den Arbeitstag von 24 auf 25 Stunden erhöhen, aber nur um die Schichtzeit zu verlängern, nicht die Lenkzeit.

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein?

- 1.) Geschlossene Reisegruppe, die mehr als 6 bzw. 8 Tage unterwegs ist.
- 2.) Lenkzeit an diesem speziellen Tag maximal 7 Stunden
- 3.) Arbeitszeit an diesem speziellen Tag maximal 10 Stunden
- 4.) Ein ausgefülltes Fahrtenblatt muss im Fahrzeug mitgeführt werden und eine Kopie bzw. ein Bild dieses Fahrtenblattes die nächsten 56 Tage.

Beispiel:

Der Busfahrer ist mit seiner Gruppe laut Reiseplan auf einer 10-tägigen Rundfahrt unterwegs. Am fünften Tag ist eine Besichtigung verschiedener Bauwerke im Schwarzwald geplant. Da die Fahrt an diesem Morgen bereits um 8 Uhr losgeht und am Abend erst um Mitternacht endet, ist die Schichtzeit bei 16 Stunden. Die Fahrzeit zwischen den verschiedenen Orten lag insgesamt nur bei 5 Stunden, den Rest der Zeit hatte der Busfahrer entweder Pause oder Bereitschaft.

Trotzdem war diese Regelung bis Oktober 2024 nicht möglich und somit musste das Busunternehmen einen zweiten Fahrer mitschicken.

Auch hier haben wir das Problem, dass der Fahrer am digitalen Tachographen diese Sonderregelung (noch) nicht einstellen kann und somit er immer wieder auf seinen »Fehler« hingewiesen wird.

Der Fahrer ist gegenüber den Fahrgästen aber auch gegenüber einem Kontrollbeamten erstmal in Erklärungsnot. Hilfreich ist beim Kontrollbeamten vor allem das Fahrtenblatt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
 - D -
 Duplikat Fahrtenblatt № 7 aus Heft № 8027

GRÜNZÜBERSCHREITENDER GELEGENHEITSVERKEHR UND KABOTAGEFÖRDERUNGEN IM GELEGENHEITSVERKEHR
(zusätzliche Informationen können jeweils auf einem getrennten Blatt gegeben werden)

1	Anzahl der Kraftfahrzeuge	1. _____ 2. _____ 3. _____
2	Verkehrsmittelnummer, Unternehmensnummer, Gesellschaftlicher Unternehmensname	1. _____ 2. _____ 3. _____
3	Name(n) des/der Fahrer(s)	1. _____ 2. _____ 3. _____
4	Voraussetzungen des Gelegenheitsverkehrs	1. _____ 3. _____ 2. _____ 4. _____
5	Art des Verkehrsdienstes	<input type="checkbox"/> Grenzüberreitender Gelegenheitsverkehr <input type="checkbox"/> Kabotageförderung im Gelegenheitsverkehr <input type="checkbox"/> Kabotage in Sonderformen des Linienverkehrs — monatliche Aufteilung Monat: _____ Jahr: _____

5	Art des Verkehrsdienstes	<input type="checkbox"/> Grenzüberreitender Gelegenheitsverkehr <input type="checkbox"/> Kabotage in Sonderformen des Linienverkehrs — monatliche Aufteilung Monat: _____ Jahr: _____
6	Abfahrtsort	Land: _____
6	Bestimmungsort	Land: _____
7	Fahrprogramm	Stunden/Tagessorten und/oder Auffahrten- und Abfahrtsorte von _____ bis _____ Anzahl der Fahrgäste (Leerkapazität mit x angeben)
7	Datum	_____
7	Voraussetzungen	_____
8	Ermöglicht Anschlussverbindung bei einem anderen Unternehmen derselben Gruppe	Anzahl der abgesetzten Fahrgäste: _____ Zeitraum der abgesetzten Fahrgäste: _____ Name des Unternehmens, der die Fahrgäste wieder aufnimmt: _____
9	Ortliche Ausfälle	Datum: _____ Voraussetzungen: _____ Abfahrtsort: _____ Ort des Ausfalls: _____ Anzahl der Fahrgäste: _____
10	Vermerkte Änderungen	

72 + 73 Fahrtenblatt obere Hälfte (links), Fahrtenblatt untere Hälfte (rechts)

Dritte Änderung durch diese Verordnung

Bisher stand im Artikel 6a VO (EG) 561/2006, dass die 12-Tage-Regelung im Gelegenheitsverkehr nur dann angewendet werden darf, wenn die Fahrt mit der Reisegruppe mindestens für 24 Stunden im Ausland stattfindet.

Diese Regelung wurde nun gekippt. Die neue Fassung lautet:

§ VO (EG) 561/2006 – die frühere Fassung:

Absatz 6a

Abweichend vom Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben.

VO (EU) 2024/1258

Absatz 6a der VO (EG) 561/2006 erhält folgende **neue Fassung**:

Abweichend vom Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24 – Stunden – Zeiträume verschieben.

Das bedeutet also, dass eine Voraussetzung national oder international nicht mehr relevant ist.



© Henry Schmitt/stock.adobe.com



7. Gegenwart und Zukunft



Die Teilnehmer...

- ... kennen die bereits heute zur Verfügung stehenden Einstellungen am G2 V2.
- ... kennen die in Zukunft zu erwartenden Einstellungen am G2 V2.
- ... kennen die gravierenden Unterschiede zwischen privat und gewerblich.
- ... haben sich mit ein paar Fallbeispielen auseinandergesetzt.



Ca. 30 Minuten

7.1 Die neue Version in der 2. Generation der Fahrtenschreiber

Die Fortschreibung der Rechtslage machte es erforderlich eine neue bzw. in ihren Möglichkeiten erweiterte Technik einzuführen. So wurde in der neuen Generation der Fahrtenschreiber, die seit dem 15.06.2019 auf dem Markt ist, eine weitere Version der technischen Geräte entwickelt, die per europäischer Verordnung VO (EU) 2021/1228) seit dem 21.08.2023 ans Netz genommen wurde.

Zunächst für alle Neufahrzeuge, die erstmals in den Betrieb genommen werden und im weiteren, zeitlichen Verlauf auch die Verpflichtung für bestimmte »Bestandsfahrzeuge«, die zukünftig weiterhin in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden sollen.

Hiervon betroffen sind alle in Europa und dem EWR-Raum, einschließlich der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge, die im Güterverkehr mehr als 3500 kg zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugeinheit und im Personenverkehr mehr als 9 Sitze, einschließlich des Fahrers, aufweisen. Ab 2026 auch für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 2500 kg zGM.

Die bislang bestehenden Ausnahmen von bestimmten Fahrzeugen oder ihrem Verwendungszweck bleibt allerdings weiterhin bestehen und kann auch als Begründung einer nicht notwendigen Nachrüstung herangezogen werden.

Für alle anderen Fahrzeuge greift diese neue Rechtslage und technische Entwicklung, die es somit auch notwendig macht, dass hiermit agierende Fahrpersonal ausführlich zu informieren und über die Neuerungen in der Handhabung entsprechend zu schulen.



© Rico Fischer

75 Fahrtenschreiber

Termine:

31.12.2024

Datum der vollzogenen Nachrüstung in allen relevanten Fahrzeugen, die vor dem 15.06.2019 erstmals amtlich zugelassen wurden und weiterhin grenzüberschreitend eingesetzt werden sollen.

19.08.2025

Datum der vollzogenen Nachrüstung in allen relevanten Fahrzeugen, die nach dem 15.06.2019 und vor dem 21.08.2023 erstmals amtlich zugelassen wurden und weiterhin grenzüberschreitend eingesetzt werden sollen.

01.07.2026

Datum der vollzogenen Nachrüstung bzw. Neueinbau für alle erstmals zugelassenen Fahrzeuge, die für die grenzüberschreitende Güterbeförderung oder bei der Kabotagebeförderung eingesetzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt.

Für das Fahrpersonal interessante und für den Praxisalltag relevante Neuerungen dieser eingeführten Technik sollen nachfolgend kurz dargestellt und mit einzelnen Beispielen erläutert werden.

Als »Beispielgerät« wurde die Release-Version 4.1 von dem Hersteller Continental (VDO) gewählt.

In der nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Recht durchgeführten Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals kann sich dieser Themenkomplex der neuen Aufzeichnungstechnik allerdings nur auf allgemeine Informationen beziehen. Für die perfekte Bedienung der Geräte ist eine gezielte und fachlich versierte Schulung und Unterweisung rechtlich verpflichtend, zu der der Verkehrsunternehmer die Verantwortung zur Umsetzung auferlegt bekommen hat.



© Rico Fischer

76 Schulungsgerät

Neue Datenerfassung bei Grenzübertritt

Mit einem neuen GNSS-Empfänger und der Galileo-Dienst-Erweiterung OS-NMA, zur Authentifizierung der Fahrzeugposition und automatischen Erkennung von Grenzübertritten, wird dem Fahrer das bisherige Anhalten am nächsten, geeigneten Halteplatz nach der Grenze, um das händische Einstellung der Länderkennung vorzunehmen, erspart. Die Geräte arbeiten selbstständig und erfassen bei dem erkannten Grenzübertritt folgende Daten:

- Land, das das Fahrzeug verlässt,
- Land, in das das Fahrzeug einfährt,
- Position, an der das Fahrzeug die Grenze eines Landes überschreitet,
- Nummer der Fahrerkarte und/oder Beifahrerkarte und den ausstellenden Mitgliedstaat,
- Kartengeneration,
- die damit verbundene GNSS-Genauigkeit, Datum und Uhrzeit,
- Merker, der angibt, ob die Position authentisiert wurde,
- Kilometerstand des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Feststellung der Grenzüberschreitung.

Was seit dem 02.02.2022 als händischer Eintrag durch das Fahrpersonal verpflichtend war, wird in dem digitalen Datenbestand mit dieser neuen Technik automatisch als »Piktogramm« über diese Datenerfassung gesetzt. Bei späteren Kontrollen ist diese Fahrbewegung somit genau dokumentiert und ein »Bewegungsprofil« kann erstellt werden.



Position, an der ein Fahrzeug eine Grenze überschreitet.

Hintergrund für diese technische Neuerung ist die damit eröffnete Möglichkeit die Bestimmungen der Entsendegesetze und Kabotageregelungen besser überprüfen zu können. Zudem eröffnet es den Mitgliedsstaaten eine bessere Kontrolle auf Einhaltung der nationalen Vorschriften, wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahrverbote, Auch wenn das seitens des europäischen Verordnungsgebers nicht gewollt ist, der positive Nebeneffekt für die Überwachungsbehörde ist eröffnet.

Neue Datenerfassung bei Be-/Entladung:

Diese neue Möglichkeit der Datenerfassung ist für das Fahrpersonal »die« Neuerung schlechthin. Er wird nicht nur weiter »gläsern«, sondern muss für die technische Umsetzung und Erfassung im Datenbestand auch selbst aktiv werden. Und das bei jeden Be- oder Entladevorgang, der während seiner Arbeitsschicht mit diesem Fahrzeug stattfindet. Völlig gleich ob er selbst aktiv mitwirkt oder in diesem Moment passiv ist und diese Zeit als Fahrtunterbrechung zur freien Verfügung nutzen kann.

Genutzt werden soll diese Einstellung bei Kabotage-Fahrten, um die Anzahl der Kabotagen nachweisen zu können.

Als digitale Daten erfasst werden im Einzelnen:

- Nummer der Fahrerkarte und/oder Beifahrerkarte und den ausstellenden Mitgliedstaat,
- Kartengeneration,
- Datum und Uhrzeit der Be-/Entladevorgangs,
- die damit verbundene GNSS-Genauigkeit, Datum und Uhrzeit, falls zutreffend,
- Merker, der angibt, ob die Position authentisiert wurde,
- Kilometerstand.

Als neue »Piktogramme« für die erkannte Position werden in dem Datenbestand gesetzt:



Position, an der ein Beladevorgang stattgefunden hat.



Position, an der ein Entladevorgang stattgefunden hat.



Position, an der ein gleichzeitiger Be-/Entladevorgang stattgefunden hat.

Jetzt stellt sich die Frage, wie die Aufzeichnungstechnik im Fahrzeug diese Tätigkeit der Be- oder Entladung erkennt. Eine Möglichkeit wären sicherlich eingebaute Gewichtssensoren, was in der Tat seitens des Ordnungsgebers als Einbauverpflichtend schon lange diskutiert wird, jedoch rechtlich noch nicht verordnet wurde.

Somit sind viele Fahrzeuge mit dieser Sensorentechnik noch nicht ausgestattet und selbst wenn, ist eine automatische Übertragung an den Fahrtenschreiber und die damit verbundene Überwachung nur für den Unternehmer möglich. Die Kontrollbehörden haben hier (noch) kein Recht auf Datenzugriff.



Bleibt somit nur der Fahrer, der aktuell das Fahrzeug lenkt und jetzt der Be- oder Entladevorgang ansteht. Mit Erreichen der Ladestelle muss er aktiv werden und am digitalen Fahrtenschreiber eine »neue Einstellung« vornehmen.

So wie es das Fahrpersonal schon von der »Fährenregelung« und der hier möglichen Piktogrammeinstellung »Fähre/Zug« kennt, werden unter dem gleichen Unterpunkt der Menüführung in dem Digitalen Fahrtenschreiber 3 neue Piktogramme hinterlegt.



Beladevorgang



Entladevorgang



Gleichzeitiger Be-/Entladevorgang

Da es von dem europäischen Ordnungsgeber noch nicht zweifelsfrei geregelt wurde, ob die Anwendung dieser Dokumentation nur den Güterverkehr oder auch den Personenverkehr betrifft, sind wieder einmal die einzelnen Länder gefragt in ihren nationalen Vorschriften mögliche Auslegungen der Symbolnutzung zu verankern. Die Gerätehersteller haben hierauf bereits reagiert und die Symboldarstellung in ihrer Technik kombiniert.

Neben der passenden Einstellung zu dem aktuellen Ladevorgang, müssen die hier Aktiven nun zudem ihre persönliche Mitwirkung dokumentieren. Also auch hier genau gleich, wie bei der Piktogrammeinstellung »Fähre/Zug«.



»Arbeitszeit/andere Arbeiten«

Ich belade/entlade selbst oder wirke an dem Beladevorgang eigenständig mit. Wenigstens bei der verantwortlichen Ladungssicherung ist diese Piktogrammeinstellung relevant.



»Bereitschaftszeit«

Ich halte mich während dem Be-/Entladevorgang am Arbeitsplatz auf, kann diesen nicht verlassen, arbeite aber selbst nicht. Das Gleiche gilt, wenn er sich während dem Ladevorgang nicht direkt am Fahrzeug, sondern in einem Warte- oder Aufenthaltsraum befindet. In beiden Fällen muss das Zeitfenster dieser »Bereitschaft« von vorneherein zeitlich bekannt sein.



»Fahrtunterbrechung/Ruhezeit«

Ich nutze diesen Zeitraum des Ladevorgangs zur persönlichen, freien Verfügung. Dabei ist die reine Fahrtunterbrechung, aber auch ein Zeitraum einer Ruhezeit möglich.

Künftige Erfassung der Betriebsart des Fahrzeugs

Unabhängig von allen bisherigen Verpflichtungen muss der Unternehmer vor dem Einsatz des Fahrzeugs die jetzt vorgesehene »Betriebsart« erfassen. Dies wird in Deutschland meist nur einmalig mit dem Ersteinsatz des Fahrzeugs erfolgen und für die nächsten Jahre der Verwendung unverändert gespeichert bleiben.

Doch wir müssen auch bei dieser Vorschrift »globaler« Denken und Gegebenheiten anderer, europäischer Länder berücksichtigen, in denen diese Vorschrift nun einmal auch gilt.

So gibt es vorrangig in Skandinavien, aber auch in manchen Ländern am Mittelmeer die sogenannten »Kombinationsfahrzeuge«. Güter- und Personenbeförderung mit ein- und demselben Fahrzeug. Bis zu Reihe 7 im Bus zum Beispiel die Sitze, dann eine Trennwand und danach Plane, Pritsche und Hubladebühne.

Was der heutige Schwerpunkteinsatz des Fahrzeugs ist gilt es nun zu dokumentieren, wobei bei einer »Doppelverwendung« und gleicher Fahrt das »?« als Platzhalter eingestellt werden kann.

Auch spannend sind die Sattelzugmaschinen, die zum einen den Güterauflieger ziehen und zum anderen einen Personenaufleger aufgesattelt bekommen.

Andere Länder, andere Möglichkeiten ...



Art der Ladung: Personen



Art der Ladung: Güter



Art der Ladung: Art der Ladung nicht definiert

© M. Schiebel



© M. Schiebel

77 + **78** Kombination Linienbus/Lkw (links), Linienbus auch zur Güterbeförderung (rechts)



Fernauslese

Die Kontrolle in der Vorbeifahrt als Fernauslese wurde von ihren technischen Möglichkeiten her um bislang 6 Positionen erweitert und auf die Daten »Lenk- und Ruhezeiten« ausgedehnt.

Remote Tachograph Monitoring

nennt sich diese Möglichkeit, die in Deutschland vornehmlich von dem Kontrollpersonal des neuen Bundeamtes **BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität)** angewandt wird.

Ob nun in der Vorbeifahrt von einem der aktiven Kontrollfahrzeuge aus, oder mit einer aufgebauten Auslesetechnik am Straßenrand, es werden insgesamt 25 Dateninformationen erfasst, die es im ersten Schritt gilt zu bewerten. Lohnt es sich das Fahrzeug anzuhalten, oder lohnt es sich nicht. Und diese Bewertung muss sehr schnell gehen, denn ein Anhaltevorgang muss sofort aktiv durchgeführt werden.

Das Erkennen von Detaildaten ist technisch (noch) nicht möglich und das Übersenden gar eines Bußgeldbescheides als »Nachbrenner« ist rechtlich unzulässig. Und das in ganz Europa!

Somit muss, wie schon seit dem 15.06.2019 bei der Vorgängertechnik, zwingend angehalten werden. Jetzt erfolgt die tiefgreifende »Ganzheitskontrolle« des Fahrzeugs wie bisher. Die zuvor erfassten Daten dienen somit nur als Entscheidungshilfe mit »Optimierungsgedanken« genau den »Richtigen« anzuhalten, bei der Vielzahl von Fahrzeug auf unseren Straßen.

Der »Vorposten« hat somit eine wesentliche Aufgabe die nachfolgende Kontrollstelle effektiver zu bestücken.



79 Fernabfrage RTM Daten

Übersicht der Remote Tachograph Monitoring Daten:

- RTM 01 – Kennzeichen des Fahrzeuges
- RTM 02 – Geschwindigkeitsüberschreitung (ja/nein)
- RTM 03 – Fahren ohne gültige Karte (ja/nein)
- RTM 04 – Gültige Fahrerkarte (ja/nein)
- RTM 05 – Einstecken der Karte während des Lenkens (ja/nein)
- RTM 06 – Bewegungsdatenfehler (ja/nein) (Geberfehler)
- RTM 07 – Datenkonflikt Fahrzeugbewegung (ja/nein)
- RTM 08 – Zweite Fahrerkarte (ja/nein)
- RTM 09 – Derzeitige Aktivität (fahren/nicht fahren)
- RTM 10 – Letzter Vorgang abgeschlossen (ja/nein)
- RTM 11 – Unterbrechung der Stromversorgung (ja/nein)
- RTM 12 – Sensorstörung (KITAS oder GNSS) (ja/nein)
- RTM 13 – Zeitpunkt der letzten Zeiteinstellung
- RTM 14 – Sicherheitsverletzender Versuch (Zeitpunkt der letzten Sicherheitsverletzung)
- RTM 15 – Letzte Kalibrierung (Zeitpunkt der letzten Kalibrierung)
- RTM 16 – Vorherige Kalibrierung (Zeitpunkt der vorherigen Kalibrierung)
- RTM 17 – Anschlussdatum des Fahrtenschreibers (Zeitpunkt der Erst-Kalibrierung)



- RTM 18 – Aktuelle Geschwindigkeit (letzter Geschwindigkeitswert)
- RTM 19 – Zeitstempel (Zeitstempel der Daten)
- RTM 20 – Zeitpunkt der Verfügbarkeit der letzten Fahrzeugposition
- RTM 21 – Ununterbrochene Lenkzeit
- RTM 22 – Längste tägliche Lenkzeit für die derzeit laufende und die vorherige Schicht
- RTM 23 – Längste tägliche Lenkzeit des Fahrers innerhalb der laufenden Woche
- RTM 24 – Wöchentliche Lenkzeit des Fahrers
- RTM 25 – Vierzehntägige Lenkzeit des Fahrers

7.2 Privat oder gewerblich

Eine Unterscheidung privat oder gewerblich gibt es nur bei der Güterbeförderung. Jegliche entgeltliche Personenbeförderung unterliegt den Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten. Auch ist für die Nutzung der privaten Sonderregelung notwendig die Gewichtsgrenze von maximal 7,5 t zGM zu beachten. Über 7,5 t zGM kann eine Privatnutzung nicht in Erwägung gezogen werden.

Spannend wird es, wenn wir uns folgenden Fall genauer betrachten:

Familie Meier fährt mit ihrem Fahrzeuggespann über 3,5 t zGM aber unter 7,5 t zGM in Urlaub in die Toskana. Auf dem Anhänger befinden sich zwei Motorräder. Werden diese beiden Motorräder im Urlaub rein für Ausflugsfahrten genutzt handelt es sich hierbei um eine Privatfahrt und die Fahrt unterliegt nicht den Lenk- und Ruhezeiten.

Das würde sich allerdings ändern, wenn der Motorradtransport dazu gedacht ist, in Italien an einem Motorradrennen teilzunehmen. Allein die Hoffnung auf ein Preisgeld begründet nach bereits vorhandenen Urteilen die Gewerblichkeit und somit die Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten und natürlich auch der Aufzeichnungspflicht.



© Sebastian/stock.adobe.com

80 Motorradtransport auf Anhänger

7.3 Praxisbeispiele

Praxisbeispiel eines Kontrollablaufs

Fernauslese zeigt Fehler an:

Der Fahrer eines 40 to-Sattelzugs im grenzüberschreitenden Verkehr von Italien über Österreich nach Deutschland kommend, fährt auf der A8 zwischen München und Augsburg an einer Auslesestation des BALM vorbei und wird erfasst.

Die in nur wenigen Zehntelsekunden durchgeführte Auslesung zeigt dem Kontrollbeamten bei dem RTM-Punkt 25 (Vierzehntägige Lenkzeit des Fahrers) den Wert »250« an. Diese Wertangabe ist im Kontrollablauf ein Platzhalter für die tatsächlich produzierten Daten, die der Kontrollbeamte allerdings auf Grund des Datenvolumens nicht direkt übertragen bekommt. 250 steht auch für eine Anhalteverpflichtung, denn jetzt liegt die Fahrzeit des Fahrers bei der Lenkzeit in der Doppelwoche über 7500 Minuten.

7500 Minuten geteilt durch 60 ergibt 125 Stunden, wobei mancher Teilnehmer der Weiterbildungsrunde nun sagen wird »das gibt es doch nicht«! Die Realität sieht leider anders aus und so gibt es solche »Schwarzen Schafe« leider (noch) mehr als man denkt, weshalb sich der Ordnungsgeber mit dieser neuen Technik jetzt für eine weitere »Kampfansage« entschieden hat. Es geht also nicht um Bagatelverstöße, um die 5 Minuten hier oder die 10 Minuten da, sondern um die echten Verstoßbegeher und ein somit produziertes Risiko im Straßenverkehr.



Bei der anschließenden Anhaltekontrolle erfolgt die Detailauswertung und die Durchführung von Sanktionen.



© benjaminolte/stock.adobe.com

81 Lkw Kontrolle

Praxisbeispiel eines Ladevorgangs

Ein spanischer Lastzug an einer deutschen Laderampe:

Was für die meisten Fahrer in Spanien schon verboten ist, ist in Deutschland alltägliches Geschehen an den Laderampen. Das Fahrpersonal muss meist selbst aus- und einladen ... In Spanien streng verboten und mit horrenden Bußgeldern, auch für deutsche Fahrer, belegt. Einige Länder schließen sich zwischenzeitlich dieser Meinung an und setzen entsprechende Vorschriften national um – der Fahrer ist kein Ladehelfer!

In unserem Beispielfall muss er es nun doch, selbst beladen.

Nachdem er mit seinem Lastzug an der Laderampe steht, stellt er seinen digitalen Fahrtenschreiber 4.1 (seit 21.08.2023 verbaut) auf das Piktogramm »Beladen« ein, bestätigt dies und drückt anschließend seine Aktivitätstaste auf »Andere Arbeiten«.

Somit dokumentiert er den Tätigkeitsvorgang für das Fahrzeug, in dem jetzt die Position via Satelliten im Datenbestand gesetzt wird, und sein dabei persönliches Tun selbst zu arbeiten.

Bei dem Beladen gibt es allerdings Schwierigkeiten, da zwei vorgesehene Gitterboxen für diese Tour noch fehlen. »30 Minuten wird das mindestens noch dauern«, erfährt der Fahrer vom Lageristen.

Da sich der Fahrer entschließt in diesen 30 Minuten zum Essen in die Betriebskantine der Firma zu gehen, stellt er die Aktivitätstaste für sein persönliches Tun auf »Bett« (Arbeitsunterbrechung) und macht Pause zu seiner freien Verfügung.

Nach seiner Rückkehr drückt er erneut auf die Aktivitätstaste »Andere Arbeiten«, belädt die beiden fehlenden Boxen und prüft die Dokumente. Danach geht die Fahrt los. Doch bitte zuvor das händisch erforderliche Löschen des Beladevorgangs als Piktogramm nicht vergessen, denn das löscht sich bei Anrollen des Fahrzeugs nicht automatisch.

Die Aktivitätseinstellung des Fahrers allerdings springt automatisch auf »Lenken« um.

- i** Be- und Entladen von Personen oder Güter muss der Fahrer nicht nur eingeben, sondern danach auch wieder austragen!



© Amarini/stock.adobe.com

82 Beladen eines Lkw



Praxisbeispiel eines Grenzübertritts

Länderkennung richtig eingestellt:

Die Lkw-Fahrerin bringt eine Ladung Möbel eines namhaften Herstellers von Schweden nach Prag.

Mit dem Fahrtbeginn nahe Stockholm stellt sie auch händisch die Länderkennung »S« ein und fährt los. Am Fährhafen Trelleborg beendet sie ihren ersten Arbeitstag und stellt wiederum händisch »S« ein zur Dokumentation.

Bei der jetzt beginnenden Ruhezeit, die sie mit ihrem Fahrzeug teilweise an Land und teilweise an Bord des Fährschiffes verbringt, nutzt sie die Möglichkeiten der Fährregelung und stellt zudem passend das »Fährsymbol« ein.

Dies allerdings ausschließlich nur an Bord des anderen Verkehrsträgers, nicht mehr an Land, was die Rechtslage durch das EU-Mobilitätspaket I neu geregelt hat.

Bei Ausreise aus Schweden und Einreise nach Deutschland erkennt das Digitale Kontrollgerät automatisch die beiden Länderkennungen »S« und »D«. Unabhängig davon beginnt unsere Fahrerin in Travemünde ihren neuen Arbeitstag, löscht händisch das Fährsymbol vor Fahrtbeginn aus dem Schiff und setzt ebenfalls händisch das Symbol »D« für den Beginn ihres neuen Arbeitstages.

Die Fahrt führt nun weiter zum Zielort der Entladung in Prag, wobei das Digitale Kontrollgerät 4.1 jetzt automatisch den Grenzübertritt Deutschland – Tschechien erkennt und zudem die Positionsdaten dieser Grenzpassage setzt.

Hat die Fahrerin noch eine Vorgängertechnik des Digitalen Kontrollgeräts im Fahrzeug verbaut, muss sie jetzt grenznah auf dem nächsten, geeigneten Halteplatz anhalten und die Länderkennung »CZ« händisch setzen. Dies ist aber nur noch eine begrenzte Zeit möglich, die Umrüstpflcht endet voraussichtlich August 2025.



© canaran/stock.adobe.com

83 Lkw fährt auf die Fähre

- i** Das »Fährsymbol« wird seit dem Mobilitätspaket I immer auf dem Schiff bzw. auf dem Zug eingestellt und vor Verlassen des Schiffes bzw. des Zuges wieder händisch ausgetragen.



8. Wissens-Check und Abschlusstest

 Die Teilnehmer überprüfen ihren Lernerfolg.

 Ca. 15 Minuten

 Die Aufgaben finden Sie in der BKF APP sowie in PC-Professional als Voting oder als Unterrichtsrezept. Dies gibt Ihnen die Freiheit den Abschlusstest individuell nach Ihren Vorstellungen z. B. als Abfrage am Unterrichtsende (über Voting oder die Arbeitsblätter des Unterrichtsrezeptes) und/oder als Hausaufgabe über die BKF APP absolvieren zu lassen.

Wissens-Check

1. Welches neue Symbol fehlt?



Lenkzeit



Arbeitszeit



Bereitschaftszeit



Ruhezeit/Fahrtunterbrechung



Nicht definierte Zeit

2. Wer ist »Beifahrer«?

- Jede Person, die das Fahrzeug selbst lenkt.
- Jede Person, die im Fahrzeug neben dem Fahrer sitzend mitfährt.
- Der Fahrgast im Reisebus, der eine Fahrerlaubnis besitzt.
- Die zweite Person einer Mehrfahrerbesatzung, die momentan nicht lenkt.

3. Ergänzen Sie die gesuchten Zahlen in den Textlücken.

Die reguläre Tagesruhezeit beträgt mindestens **11** Stunden kann aber 3x pro Woche auf mindestens **9** Stunden reduziert werden.

Es ist aber auch eine Splittung möglich, wobei der erste Block mindestens **3** Stunden und der zweite Block mindestens **9** Stunden lang sein muss.

4. Wer wird im Falle eines Verstoßes gegen das Arbeitszeitgesetz zur Verantwortung gezogen?

- Der Fahrer
- Der Unternehmer
- Ein Verkehrsleiter in der Firma
- Der Disponent
- Der Auftraggeber

5. Was zählt zur »Arbeitszeit« und muss als solche in der lückenlosen Datenerfassung dokumentiert werden?

- Die täglich vorgeschriebene Abfahrtskontrolle.
- Das durch den Fahrer vorgenommene Tanken des Fahrzeugs.
- Die von dem Fahrer vorgenommene Grenzabfertigung.
- Die Zeitdauer einer durchgeführten Verkehrskontrolle.
- Sämtliche Be- und Entladetätigkeiten durch den Fahrer.



© Daimler AG

84 Arbeitszeit, Ruhezeit oder Bereitschaftszeit?



Abschlusstest

1. Welche Aussagen sind zutreffend?

- Die ununterbrochene Lenkzeit beträgt höchstens 4 Stunden 30 Minuten.
- Die Schichtzeit pro Tag darf maximal 12 Stunden betragen.
- Die Bereitschaftszeit ist kein Teil der Arbeitszeit – beides zusammengerechnet darf in einer Schicht nicht mehr als 13 Stunden regulär und 15 Stunden maximal ergeben.
- Für falsch geplante Lenkzeitunterbrechungen ist der Fahrer verantwortlich, trotzdem wird auch der Unternehmer bestraft.

2. Wie lange darf ein Fahrer bei nachfolgendem Beispiel in dem nächsten Lenkzeitblock maximal sein Fahrzeug lenken?



- Überhaupt nicht, denn 4 Stunden 30 Minuten sind bereits überschritten und die »Pause« muss 45 Minuten betragen.
- 1 Stunde 30 Minuten, denn dann ist die Lenkzeit 4 Stunden 30 Minuten erreicht und danach muss eine Pause von 30 Minuten eingelegt werden.
- 1 Stunde, denn zusammengerechnet sind dann 6 Stunden Arbeitszeit erreicht und eine weitere Pause von mindestens 15 Minuten muss eingelegt werden.
- 4 Stunden 30 Minuten, denn die vorhandene Pause grenzt den 1. Block von dem jetzt möglichen 2. Block ab.

3. Welche Aussagen sind zutreffend?

- Die wöchentliche Ruhezeit muss nach 6 – 24 Stunden Zeiträumen absolviert werden, Zeiten nach mehr als 144 Stunden zählen nicht.
- Die grundsätzlich tägliche Ruhezeit von 11 Stunden kann zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens 3 x auf 3 und 9 Stunden gesplittet werden.
- Bei Arbeiten am Fahrzeug auf dem Betriebshof (waschen, be- und entladen, ...) kann der Fahrer bereits das Symbol »Bett« einstellen, da der Motor ausgeschaltet ist.
- Die 12-Tage-Regelung kann nur angewandt werden, wenn der Fahrer mindestens 24 Stunden am Stück im Ausland unterwegs ist.

4. Welche Aussagen sind zutreffend?

- Alle Wochenruhezeiten dürfen nicht mehr im Fahrzeug verbracht werden, auch wenn es mit einer perfekten Schlafkabine ausgestattet ist.
- Verkürzte Wochenruhezeiten von weniger als 45 Stunden dürfen im Fahrzeug verbracht werden, müssen aber ausgeglichen werden.
- Reguläre Wochenruhezeiten von 45 Stunden und mehr dürfen nicht im Fahrzeug verbracht werden, selbst dann nicht, wenn das Fahrzeug steht und mit einer geeigneten Schlafmöglichkeit ausgestattet ist.
- Vor und nach einer verkürzten Wochenruhezeit muss jeweils eine reguläre Wochenruhezeit gemacht worden sein und gemacht werden.

5. Welche Aussagen sind zutreffend?

- Die Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage darf ausgestellt werden, wenn mehr als 5 Tage oder 25 Ereignisse nachgetragen werden müssten.
- Krankheitstage und Urlaub können mit dem Symbol »Bett« nachgetragen werden.
- Der lückenlose Nachweis umfasst 56 Tage oder 8 Wochen.
- Wenn die Fahrerkarte über Nacht im Fahrtenschreiber bleibt, muss bei Arbeitsende die aktuelle Länderkennung eingegeben werden und vor Arbeitsbeginn am nächsten Tag ebenfalls.
- Spätestens alle 28 Tage muss der Fahrer seine Karte im Unternehmen auslesen lassen.

6. Die absolvierten Zeiten für die vorausgegangenen 56 Kalendertage müssen lückenlos nachgewiesen werden.

Welche Aufzeichnungsmöglichkeiten sind hierfür rechtlich vorgesehen?

- Digitaldaten auf der Fahrerkarte, auch durch Nachtrag »Tachoscheiben«, wenn solche verwendet wurden.
- Handschriftliche Notizen im Taschenkalender des Fahrers.
- Bescheinigungen des Arbeitgebers, wenn ein kompletter Nachtrag am Fahrtenschreiber technisch nicht möglich ist.
- Ausdrucke bei Arbeitsbeginn und bei Arbeitsende für die Tage, an denen die Fahrerkarte nicht verfügbar war (verloren/gestohlen/defekt).

7. Welche Aussagen sind zutreffend?

- Die Fahrerkarte ist 5 Jahre gültig
- Der Chip der Fahrerkarte speichert Daten nur für 56 Tage.
- Jeder Fahrer darf bis zu drei Fahrerkarten gleichzeitig besitzen.
- Eine im Datum abgelaufene Fahrerkarte darf nicht mehr benutzt werden.
- Benötigt der Fahrer eine Ersatzfahrerkarte wegen Diebstahl oder Verlust, darf er in der Übergangszeit auch ohne Fahrerkarte weiterarbeiten.



8. In welchen Fällen ist das Lenken eines Fahrzeugs mit digitaler Aufzeichnungstechnik auch ohne die Verwendung einer Fahrerkarte möglich?

- Die Fahrerkarte ist aktuell verloren gegangen.
- Die Fahrerkarte wurde dem Fahrer aktuell entwendet.
- Die Fahrerkarte ist aktuell defekt und damit funktionslos.
- Das Fahrzeug ist von der Verwendung einer Fahrerkarte ausgenommen.
- Der Verwendungszweck dieser Fahrt unterliegt nicht den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten.

9. Ergänzen Sie die gesuchten Zahlen in den Textlücken.

Grundsätzlich unterliegen alle Fahrzeuge zur Güterbeförderung, bei denen die zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger **3,5 t** übersteigt, sowie Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die für die Beförderung von mehr als **9** Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und für diesen Zweck bestimmt sind den europäischen Lenk- und Ruhezeitvorschriften.

10. Sie müssen die Notstandsklausel in Anspruch nehmen. Was müssen Sie nun auf der Rückseite eines Tagesausdrucks handschriftlich vermerken?

- Meinen Namen, Vornamen
- Artikel 12 VO (EG) 561/2006
- Meine Unterschrift
- Das Kennzeichen meines Fahrzeugs (auch Anhänger)
- Die Art und den Grund des Verstoßes

9. Trainerinhalte zum Modul

9.1 Vorbereitung des Weiterbildungstages

Schon vor dem Training sollten Sie die Grundlagen für einen störungsfreien Ablauf schaffen, indem Sie ...

- Erstellen Sie eine Teilnehmerliste (max. 25 Teilnehmer).
- Die Schulungsmaßnahmen mit den Angaben des Unterrichtsortes und -tages, Beginn und Ende der geplanten Unterrichtseinheiten sowie dem Gegenstand des Unterrichts nach Anlage 1 der BKrFQV bis spätestens fünf Werktage vor Unterrichtsbeginn an die Überwachungsbehörde melden.
- Unterrichtsraum prüfen und vorbereiten: Ausstattung (W-Lan zur Nutzung von Voting und Selbstlerneinheiten) sowie die Unterrichtsmaterialien wie PC Professional, Flipchart, Teilnehmerhefte.
- Trainingsplan mit festen Trainings- und Pausenzeiten festlegen und aushängen.
- Pausenversorgung organisieren.

Neben den geeigneten Unterrichtsräumen sowie (fortgebildetem) Lehrpersonal müssen unter anderem auch »für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts vorhanden« sein (BKrFQV § 6 (2) Anforderungen an den Unterricht).

i Als Ausbilder müssen Sie alle vier Jahre an einer mindestens dreitägigen Fortbildung im beruflichen Tätigkeitsfeld teilnehmen. Die Vierjahresfrist beginnt mit Aufnahme der Ausbildungstätigkeit.

Fortbildungslehrgänge für BKF-Dozenten finden Sie z. B. bei Fahrlehrer-ausbildungsstätten, auch in Kombination mit der Fahrlehrerfortbildung. Die Bescheinigung zur Fortbildung müssen Sie spätestens nach 14 Tagen Ihrer Ausbildungsstätte aushändigen.

i Weitere Informationen zur Trainingsvorbereitung, Zulassung von Unterrichtsräumen, Förderprogrammen, Gesetzen und Lehrplänen finden Sie unter anderem auch auf www.eu-bkf.de.



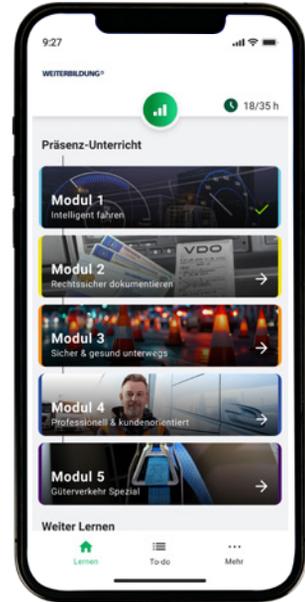
9.2 Den Weiterbildungstag abwechslungsreich gestalten

Die Vogel BKF APP als Bestandteil Ihrer Schulungen

Zusammen mit den neuen Teilnehmerheften erhalten Ihre Teilnehmer den Zugang zur Vogel BKF APP. Mit dieser App erhalten Ihre Teilnehmer einer Vielzahl zusätzlicher und speziell aufbereiteter Modulinhalte für einen Zeitraum von 5 Jahren. (Ab dem Zeitpunkt der Eingabe der jeweiligen Seriennummer)

Features im Überblick:

- Einstiegstest, Führerscheinquiz, Wissens-Check, und Abschlusstest.
- Voting und Selbstlerneinheiten
- Interaktives E-Book
- Digitaler Unterricht



© Kenstocker/stock.adobe.com

85 Modulinhalte 4.Welle in der Vogel BKF App

Um die Vogel BKF App einsetzen zu können, müssen Ihre Teilnehmer registriert sein. Die Registrierung ist unter www.vogelcheck.de oder direkt in der Vogel BKF App möglich. Und so funktioniert es:

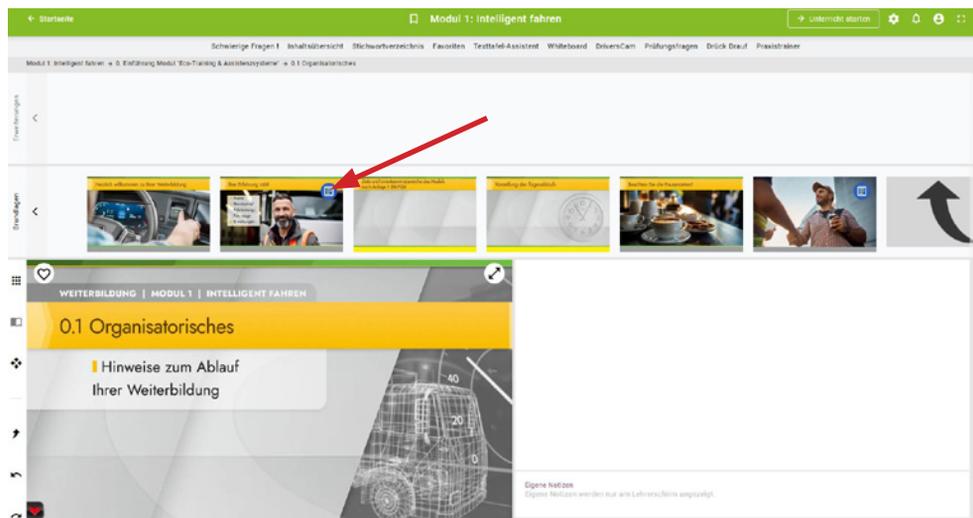
1. Gehen Sie auf www.vogelcheck.de und klicken Sie auf »Mein VogelCheck« und auf »Jetzt registrieren«.
2. In der App wählen Sie »Jetzt registrieren«
3. Geben Sie die Seriennummer aus dem Teilnehmerheft sowie den Ausbilder-/ Fahrerschulcode ein. Diesen erhalten Sie von Ihrer Ausbildungsstätte/Fahrschule.
4. Geben Sie Ihren Namen, Vornamen und die E-Mail-Adresse (= Benutzername) ein und wählen Sie ein Passwort.
5. Akzeptieren Sie die AGBs und die Datenschutzerklärung.
6. Fertig! Ihre Zugangsdaten mit Passwort werden automatisch an Ihre E-Mail-Adresse gesendet.

Ihre Teilnehmer finden die Beschreibung im Teilnehmerheft. Vergessen Sie nicht ihnen Ihren Fahrschul-Code zu nennen, er wird bei der Registrierung benötigt.

Ein Rezept für Ihren Unterricht

Hinweise für eine interessante und abwechslungsreiche Unterrichtsgestaltung finden Sie nicht nur in den Trainerhandbüchern, sondern auch direkt in den Unterrichtsrezepten in PC Professional.

Die darin enthaltenen Tipps sind als Hilfestellung gedacht, an die Sie sich detailliert halten oder auch nur einzelne Punkte als Idee aufgreifen können.



Finden Sie in PC Professional Cloud auf den Elementen in der Grundlagenleiste einen blauen Punkt, so ist hier ein Unterrichtsrezept hinterlegt, das Sie mit einem Klick auf diesen öffnen können.

In den Unterrichtsrezepten finden Sie konkrete Angaben zu Zeit, Ziel, Methoden, Medien und Material, Vorbereitung, Ablauf und Hinweisen. Ganz unten finden Sie die Anhänge zum Rezept (z. B. Arbeitsblätter), die Sie direkt herunterladen und ausdrucken können.

Voting-Elemente

Voting ist eine Möglichkeit Ihre Teilnehmer aktiv in den Unterricht einzubinden. Die Teilnehmer können auf Fragen über Stimmabgabe antworten. Danach können Sie die Beantwortung der Frage auswerten. Über die Voting-Elemente können Sie daher nicht nur das Lernziel kontrollieren, sondern auch das Vorwissen besser einschätzen und den Unterricht auflockern.



Alles, was Sie für die Voting-Elemente benötigen, ist eine Internetverbindung. Ihre Teilnehmer benötigen die Vogel BKF App, die Bestandteil des Teilnehmerheftes ist.

Und so funktioniert's:

1. Unterrichtsprogramm vorbereiten

Stellen Sie sicher, dass Ihr Unterrichts-PC mit dem Internet verbunden und der Haken bei »Voting-Elemente anzeigen« in den Anwendungseinstellungen gesetzt ist.

2. Teilnehmer vorbereiten

Bieten Sie Ihren Teilnehmern an, die BKF App auf ihrem Smartphone zu installieren. Dies kann z. B. auch in einer Pause geschehen. Nach dem Start der App kann über den Menüpunkt »Selbsterneinheit und Voting« der Voting-Code aus PC Professional eingegeben werden. Nun kann auf alle folgenden Voting-Elemente abgestimmt werden.

3. Voting-Element aufrufen

Wählen Sie ein Element mit weißem Rahmen aus dem Unterrichtsverlauf auf. Nach wenigen Sekunden wird die Aufgabe auf den Smartphones Ihrer Teilnehmer sichtbar und kann beantwortet werden.

Zur Auswertung der Voting-Elemente wählen Sie eines der drei Symbole am rechten unteren Bildrand an.

In welchem Fall darf „OUT“ eingestellt werden?

Deine Antwort(en)

- Fahrerkarte vergessen
- Für den Zeitraum auf einer Baustelle, auch wenn die Anfahrt im selben Fahrzeug stattfindet
- Für Rangierfahrten auf abgeschlossenem Betriebsgelände
- Für Probefahrten (z.B. Werkstätten)

Code: FEZMB

Timer: 37

Stimmen: 0

Auflösung anzeigen

Bar chart icon, Checkmark icon, User icon



Ein Klick auf dieses Symbol öffnet eine Ansicht, wie oft welche Antwort gegeben wurde.



Über dieses Symbol gelangen Sie zur prozentualen Auflösung »richtig/falsch«.



Hierüber können Sie eine namentliche »Bestenliste« aufrufen.

9.3 Vorschlag für den Modulablauf

Der folgende Ablaufplan ist als Vorschlag zu verstehen. Die Zeiten sollten je nach Gruppenstärke und Vorwissen der Teilnehmenden angepasst werden.

Zeit	Ablauf
08:00 – 08:45	Begrüßung / Einführung in das Modul / Einstiegstest
08:45 – 09:45	Sozialvorschriften und ihre Besonderheiten
09:45 – 10:00	Kaffeepause
10:00 – 10:45	Arbeitszeitgesetz
10:45 – 12:00	Rechtsicher dokumentieren Teil I
12:00 – 12:30	Mittagspause
12:30 – 13:30	Rechtsicher dokumentieren Teil II
13:30 – 14:15	Der tägliche Einsatz Teil I
14:15 – 14:30	Kaffeepause
14:30 – 15:15	Der tägliche Einsatz Teil II inklusive Sonderregelung Personenverkehr (wenn Busfahrer dabei sind)
15:15 – 15:45	Gegenwart und Zukunft
15:45 – 16:00	Wissens-Check und Verabschiedung

