

KONTROLL PRAXIS

Der Ratgeber rund um Weiterbildung, Sozialvorschriften, Lkw-Kontrolle und Ladungssicherung



1

Intelligenter Tachograf

Das Softwareupdate für den digitalen Tachografen hilft Fahrern bei der Planung

Sponsored

2

Compliance im Blick

Mit TIS-Web Scorecards erkennen Flottenmanager Probleme mit Regelverstößen rechtzeitig

Sponsored

3

Expertenrat Fahrerlaubnisrecht

Fahrerkarte / Fahren ohne Fahrerkarte

4

Expertenrat EU-Mobilität

Grenzübertritt
Länderkennung digitales Kontrollgerät

5

Expertenrat Schichtzeiten

Notstandsparagraf
Bereitschaftszeit als Arbeitszeit

6

Expertenrat Wochenruhezeiten

Gesetzl. Neuerungen / Ausgleich für reduzierte Wochenruhezeiten

7

Expertenrat Ladungssicherung

Lastverteilung / Ladungsüberhang / Ladungssicherungskontrolle

8

Expertenrat Sozialvorschriften

Urlaub / Bereitschaft / Ruhezeit / Wochenarbeitszeit
Ladungssicherung Ratschen / Planenfestigkeit / Trennwand

9

Expertenrat Verkehrsrecht

Mithaftung
Arbeitsrecht Urlaub / Kündigung
Fahrerlaubnisrecht Fahrerkarte / Überladung / Weiterbildung

10

Expertenrat StVO

Pannenabsicherung / Vorfahrt
Abstand halten / CB-Funk-Nutzung



Klick auf die Kachel



Interaktives PDF: Klick auf die Kacheln führt zum Kapitel



Gerhard Grünig, Chefredakteur

Jetzt auch digital!

Zum elften Mal liegt unser „Kontrollpraxis“-Booklet der Verkehrs-Rundschau sowie der Abo-Auflage des TRUCKER bei und erscheint erstmals in diesem Jahr auch als digitales PDF-Format. Diese Ausgabe geht erneut auf aktuelle Änderungen ein, etwa das EU-Mobilitätspaket und seine Auswirkungen auf die Sozialvorschriften. Und natürlich arbeiten wir die klassischen Themen auf und beantworten Leserfragen, die uns übers Jahr erreicht haben.

Das Expertenteam der Kontrollpraxis:



Olaf Horwarth
sbs-info.de



Matthias Westerholt
die-rechtsanwaelte.de



Thomas Döhler
bkfschule.de

Impressum: Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30, 81549 München
Geschäftsführer: Peter Lehnert
Verlagsleiterin: Katrin Geißler-Schmidt
Redaktion: Gerhard Grünig (V. i. S. d. P.)
mit dem o. g. Expertenteam



Nach dem Upgrade schneller: Der Fahrer kann schon starten, während der Digitacho noch arbeitet

Upgrade für mehr Entlastung

INTELLIGENTER TACHOGRAF Unterstützung auf ganzer Strecke – das Softwareupgrade für den digitalen Tachografen hilft Fahrern bei der Planung

Für viele Berufskraftfahrer ist Zeitdruck ein steter Begleiter. Eng getaktete Touren, schmale Zeitfenster an den Ladestationen und strenge gesetzliche Vorgaben können die tägliche Arbeit zum Stressfaktor machen. Für Entlastung sorgt das Softwareupgrade des digitalen Tachografen VDO DTCO 4.0 von Continental. Es wurde im engen Austausch mit Lkw-Fahrern entwickelt und geht auf ihre Anforderungen und Bedürfnisse ein. Die neue Version 4.0e bringt neue Funktionen ins Fahrzeug und verbessert bereits bekannte Funktionen.

So kann das Upgrade DTCO 4.0e den Arbeitsalltag von Fahrer*innen deutlich erleichtern.

Vor der Fahrt: mehr Performance

Wichtigster Punkt: mehr Zeit. Mit dem Softwareupgrade wurde die Gesamtperformance des DTCO stark verbessert. Das zeigt sich am Handling der Fahrerkarte, das deutlich beschleunigt wurde. Der Lkw ist nun schon abfahrbereit, während die Karte im Hintergrund noch vollständig eingelesen wird. Ebenfalls neu ist, dass manuelle Einträge

unterschiedlicher Fahrer nun ohne lange Verzögerung direkt hintereinander durchgeführt werden können – besonders praktisch bei Mehrfachbesetzung. In beiden Fällen entfällt lästige Wartezeit für die Fahrer*innen. Beschleunigt wurden aber auch Komfortfunktionen wie die automatische Einstellung von Fahrersitz, Rück- und Außenspiegel für jeden Fahrer. Immer mehr neue Fahrzeugmodelle ermöglichen dieses Feature, das bereits bei früheren Generationen des DTCO verfügbar war. Mehr Zeit gibt es dagegen für manuelle Nachträge der Arbeitszeiten: Das Upgrade verlängert die Frist auf zehn Minuten – das bietet Fahrer*innen mehr Flexibilität und hilft, Fehleinträge zu verhindern.

Während der Fahrt: mehr Unterstützung

Auch unterwegs sorgt das 4.0e-Upgrade für mehr Zeitersparnis: Die neue Tachografenversion ist nämlich in der Lage, das aktuelle Aufenthaltsland eines Fahrzeugs automatisch via Satellit zu erkennen (Cross-Border-Recognition) und in der Auswahlliste direkt anzubieten – das umständliche und aufwendige Scrollen durch Länderlisten entfällt dadurch. Das macht die Bedienung des Tachografen nicht nur nutzerfreundlicher, sondern trägt auch zu weniger Stress im Arbeitsalltag bei.

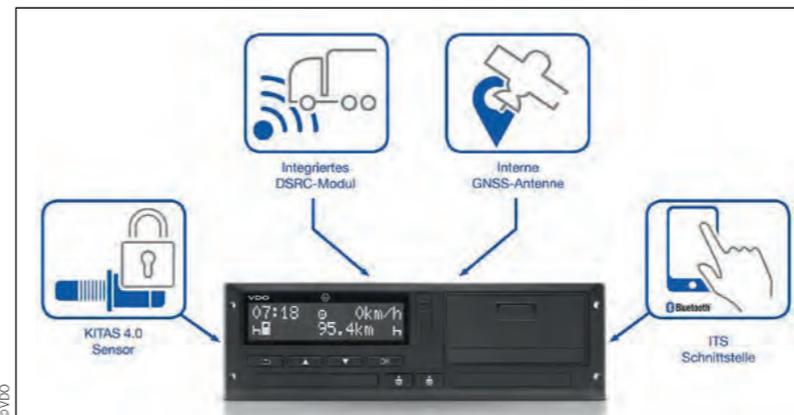
Neu: Der Arbeitszeitcounter

Für Berufskraftfahrer gelten strenge Regeln be-



Evolution: Der VDO-Tachograf arbeitet schneller, erkennt Länder und kalkuliert Lenk- und Arbeitszeiten

züglich der Lenk- und Ruhezeiten im Lkw. Um diese stets im Blick zu behalten, gibt es mit dem Softwareupgrade nun – zusätzlich zum bereits bewährten Lenkzeiten-Counter – auch einen Arbeitszeit-Counter für den Tachografen. Dieser hilft, das Risiko für Verstöße und Bußgelder zu minimieren: Bei Überschreitungen der vorgeschriebenen Stundenzahl zeigt der Tachograph eine entsprechende Warnung im Display an. Das DTCO-4.0e-Upgrade ist ab sofort für alle intelligenten Tachografen der Generation VDO DTCO 4.0 verfügbar und kann schnell und unkompliziert zum Beispiel im Rahmen der nächsten periodischen Prüfung durch die Werkstatt durchgeführt werden. Neu ausgelieferte Tachografen enthalten bereits ab Werk die DTCO-Version 4.0e.



Schneller: Das Upgrade kann schnell und unkompliziert zum Beispiel im Rahmen der nächsten periodischen Prüfung durch die Werkstatt durchgeführt werden

Klick auf die Kachel

- 1 **Intelligenter Tachograf:** sicher, praktisch, präzise
- 2 **TIS-Web-Scorecards:** Compliance im Blick
- 3 **EXPERTENRAT:** Fahrerkarte & Fahrerlaubnis
- 4 **EXPERTENRAT:** Grenzübertritt & Länderkennung
- 5 **EXPERTENRAT:** Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft
- 6 **EXPERTENRAT:** Wochenruhezeiten
- 7 **EXPERTENRAT:** Ladung, Lastverteilung, Sicherheit
- 8 **RAT:** Sozialvorschriften & Ladungssicherung
- 9 **EXPERTENRAT:** Recht & StVO
- 10 **EXPERTENRAT:** Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von



Sicher, praktisch und präzise: Erfahren Sie **hier** mehr zum intelligenten Tachograph DTCO 4.0e www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-40-e/

Alles sauber aufgelistet

LÄUFT ALLES KORREKT? Mit TIS-Web Scorecards erkennen Flottenmanager Probleme mit Verstößen früh und können vorausschauend handeln

Hier verboten, da erlaubt? Im Flottenbetrieb gibt es eine ganze Reihe von Gesetzen, Verordnungen und Regeln zu beachten. Dabei spielt es kaum eine Rolle, ob der Transport nur in einem oder in mehreren Ländern erfolgt – Fuhrparkmanager müssen stets die jeweilige Gesetzgebung kennen und entsprechende Verstöße der eigenen Flotte im Blick behalten. Dieses Maß an Kontrolle und Sicherheit lässt sich mit Excel-Tabellen kaum erreichen. Stattdessen braucht es Lösungen, die Flottenmanagern jederzeit klare Informationen zur Compliance ihrer Flotte liefern und ihnen helfen, Probleme frühzeitig zu erkennen.

Compliance unter Kontrolle – mit den TIS-Web-Scorecards

VDO TIS-Web von Continental macht genau das möglich. Per Update wird die Datenmanagement-Software um neue Features erweitert. Diese Features unterstützen Flottenmanager dabei, die Verstöße ihrer Flotte jederzeit problemlos im Blick zu behalten: TIS-Web Scorecards nutzen dazu die Daten aus dem intelligenten Tachografen, etwa zu Lenk- und Ruhezeiten oder Arbeitszeiten. Das erste Feature, das ab Herbst 2021 für User von TIS-Web in den Versionen Advanced und Pro verfügbar sein wird, gibt einen Überblick über Verstöße der Flotte insgesamt. Überschreiten die Verstöße der Flotte einen definierten Grenzwert, erhalten Flottenmanager automatisch eine Warnung über das System sowie Trendindikatoren bezüglich der Verbesserung oder Verschlechterung ihrer Scorecard. Ein erweitertes zweites Feature wird künftig für Nutzer der TIS-Web-Version Pro verfügbar sein. Es schafft Transparenz bezüglich der Performance der Flotte in Bezug auf Ver-

stöße für jeden einzelnen Fahrer und zeigt die Höhe der dazugehörigen Strafen im Falle einer Kontrolle – nicht nur für das Heimatland, sondern für verschiedene europäische Länder. Zum Start werden dies zunächst Deutschland, Italien und Großbritannien sein. Flottenmanagern bietet das ein Höchstmaß an Kontrolle und Sicherheit. Denn

Mit Excel-Tabellen lässt sich kaum eine Kontrolle internationaler Transporte erreichen

statt Probleme erst zu bemerken, wenn Sanktionen verhängt werden, sehen sie nun stets genau, wo ihre Flotte aktuell steht, und können vorausschauend agieren, sobald sich Trendindikatoren bezüglich der Verstöße verschlechtern.

TIS-Web Scorecards bieten Sicherheit statt Sanktionen

„Es ist kein Geheimnis, dass Lkw auf europäischen Straßen immer schärferen Kontrollen unterzogen werden“, sagt Timo Ketterer, Leiter Service Product Management im Geschäftssegment Commercial Vehicle Fleet Services bei Continental. „Für Flottenbetreiber und -manager steigt der Druck, Compliance im eigenen Fuhrpark zu überwachen, dadurch immens. Das lässt sich manuell kaum noch bewältigen. Mit TIS-Web Scorecards bieten wir jetzt ein Tool, das als Übersetzer zwischen Flotte und Gesetzgebung diesen Prozess erheblich vereinfacht – und zwar perspektivisch für jedes europäische Land.“ Je nach Schweregrad



Alles im Blick: Mit TIS-Web Scorecards kann der Fuhrparkleiter ganz entspannt seinen Job machen

der Verstöße werden darin Strafpunkte für Fahrer oder Transportunternehmen vergeben; ist ein maximal zulässiger Schwellenwert überschritten, droht sogar der Verlust der Transportlizenz – für alle Länder, in denen der Tachograf verpflichtend ist. Als wichtiges Instrument zur Gewährleistung von fairem Wettbewerb in Europa wird es in Zukunft mit dem European Register of Road Transport Undertakings, kurz: ERRU, ein sogenanntes Messaging System geben. Dadurch kann man Verstöße zwischen den Mitgliedsländern austauschen und diese werden vergleichbar. In den verschiedenen nationalen Strafkatalogen wird eine Vielzahl unterschiedlicher Kategorien von Verstößen erfasst, zu denen – neben wichtigen Aspekten wie Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeits-Überschreitungen und Tachografen-Manipulation – auch Verstöße zählen, die aktuell nicht durch Tachographendaten überwacht werden können. Mit den TIS-Web Scorecards bietet VDO eine große Unterstützung, den eigenen

Score bezüglich des europäischen Schwellenwerts einzuschätzen. Dennoch muss stets bewusst sein, dass nationale strengere Vorschriften gelten können und somit die Verstöße möglichst gering gehalten werden müssen.

Daten muss man richtig nutzen

„In der Logistik- und Transportbranche sind Daten aus dem Nutzfahrzeug längst zu einem der wichtigsten Bausteine für langfristigen Erfolg geworden“, so Marcello Lucarelli, Leiter des Geschäftssegments Commercial Vehicle Fleet Services bei Continental. „Entsprechend sehen wir bei Continental ihre Verfügbarmachung und Aufbereitung als eine unserer zentralen Aufgaben. Die durch unseren DTCO generierten Daten sind dabei besonders aussagekräftig, vertrauenswürdig und manipulationssicher und damit die optimale Grundlage für eine Reihe von Services mit echtem Mehrwert – die neuen TIS-Web-Scorecards sind dabei erst der Anfang.“

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

Rechtssicher, automatisch, digital: Erfahren Sie hier mehr zur Tachographenauswertung.
www.fleet.vdo.de/tis-web-services/



Dauerthema: Zur Fahrerkarte und zum Digitacho gibt es nach wie vor viele offene Fragen

Der Ratgeber für unterwegs

15 SEITEN INFOS Auf den folgenden Seiten beantworten Experten aktuelle Fragestellungen sowie Leserfragen – sortiert nach Schlagworten.

Fahrerlaubnisrecht/Fahrerkarte

Darf ein Fahrer, der seinen Führerschein gerade erhalten/bestanden hat, direkt eingesetzt werden, auch wenn dieser noch keine Fahrerkarte hat?

Antwort: Die Tachographenverordnung (EU) 165/2014 sieht für bestimmte Fälle die Möglichkeit vor, Fahrzeuge ohne Fahrerkarte zu fahren. Geregelt ist dies in Artikel 29 (Verlorene, gestohlene und defekte Fahrerkarten) In diesem Artikel ist ausschließlich für die vorgenannten Situationen festgelegt, wie zu verfahren ist und unter welchen Voraussetzungen der Fahrer seine Fahrt fortsetzen darf. Alle vorgeschriebenen Verfahrensweisen beschreiben jedoch zweifelsfrei nur die Gründe „Verlust, Beschädigung oder Diebstahl“ der Fahrerkarte. In Verbindung mit Artikel 34 Absatz 1 Satz 1 der Tachographenverordnung ergibt sich somit, dass in anderen Fällen grundsätzlich nicht ohne Fahrerkarte gefahren werden darf: (1) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Im weiteren Verlauf wird in Artikel 35 der Tachographenverordnung be-

stimmt, wie der Fahrer bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte seine Identität sowie seine Aufzeichnungen zu dokumentieren hat. Auch hier werden explizit wieder die drei o.g. Situationen aufgeführt, nämlich „Verlust, Beschädigung oder Diebstahl“. Hätte der Ordnungsgeber beabsichtigt, dass darüber hinaus für weitere Situationen die Möglichkeit besteht, ohne Fahrerkarte zu fahren, so hätte er dies in der Verordnung bestimmt. Der Wille des Ordnungsgebers ist anhand der vorgenannten Vorschriften klar zu erkennen. Im Übrigen liegt es auch im Verantwortungsbereich des Unternehmers, für die ordnungsgemäße Benutzung des Fahrtenschreibers und der Fahrerkarte zu sorgen.

Fazit: Die Regelungen in den Artikeln 29 und 35 in Verbindung mit Artikel 34 der Verordnung (EU) 165/2014 sind abschließend und eindeutig. Darüber hinaus gehende Interpretationen sind vom Verordnungstext nicht gedeckt. Daher muss auf die Eingangsfrage geantwortet werden, dass es

nicht möglich ist, einen Fahrer einzusetzen, wenn dieser noch nicht im Besitz einer gültigen Fahrerkarte ist. Ein solcher Tatbestand kann gemäß VO (EU) 403/2016 als „sehr schwerer Verstoß“ oder sogar „schwerster Verstoß“ (Nichtbenutzung eines Fahrtenschreibers) gewertet werden.

Fahren ohne Fahrerkarte

Wann darf eigentlich ohne Fahrerkarte gefahren werden? Ist es erlaubt, auf einem abgesperrten Betriebsgelände die Fahrerkarte herauszunehmen? Darf oder soll vielleicht sogar die Fahrerkarte in der Pause auf dem Rasthof entnommen werden?

Antwort: Nachdem die Polizei per DSRC ein gespeichertes Ereignis „Fahren ohne gültige Fahrerkarte“ beim Vorbeifahren erkennen kann, nimmt das Thema wieder Fahrt auf. Dabei dominieren regelmäßig zwei Fragen:

1. Ist es erlaubt, nach der Einfahrt auf ein abgesperrtes Betriebsgelände die Fahrerkarte zu entnehmen und auf dem Gelände ohne Fahrerkarte zu fahren? Nein, das ist nicht erlaubt! Rechtsgrundlage ist hierzu zum einen die Lenk- und Ruhezeitenverordnung (EG) 561/2006. Diese bestimmt in Artikel 2 den Geltungsbereich wie folgt:

(1) Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt,
 - b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.
- Die Formulierung „Beförderungen im Straßenverkehr“ ist dann in Artikel 4 der gleichen Verordnung definiert: „Beförderung im Straßenverkehr“: jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs.

Die Tachographenverordnung (EU) 165/2014 ist gemäß Artikel 3 dieser Verordnung anwendbar für: (1) Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen

einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt. Feststellung: Auch wenn teilweise auf nicht öffentlichem Gelände gefahren wird, so ist für die Anwendung der beiden Verordnungen doch entscheidend, dass zumindest teilweise auf öffentlichen Straßen gefahren wird. Daher gelten beide Verordnungen auch für Teilstrecken auf abgesperrten Betriebsgeländen. Was dies für eine eventuelle Entnahme der Fahrerkarte bedeutet, ist in Artikel 34 der EU-Tachographenverordnung nachzulesen, mit dessen Hilfe auch die zweite Frage beantwortet werden kann

2. Darf die Fahrerkarte während meiner Pause (nicht Ruhezeit) auf dem Rasthof entnommen werden?

Hier kommt nun der erwähnte Artikel 34 Absatz 1 zum Tragen:

Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, [...].

Die Fahrerkarte darf demnach erst entnommen werden, wenn der Arbeitstag vorbei ist. Zu anderen Zwecken wie dem Fahrer- oder Fahrzeugwechsel ist es natürlich ebenso erlaubt, die Fahrerkarte zu entnehmen, wie zum Auslesen der Karte in der Firma. Allerdings ist nach dem Wiedereinstecken auf den korrekten Nachtrag zu achten. Und dieser funktioniert nicht mit sechsmaligem Drücken der OK-Taste!

Fazit: Auch in diesem Beispiel zeigt sich wieder einmal das Zusammenspiel der beiden Vorschriften. Ebenso wird deutlich, dass ein Herauslösen einzelner Satzteile oder Begriffe zu einer falschen Auslegung führen kann. Fahrten auf einem abgesperrten Betriebsgelände sind nur dann ohne Fahrerkarte möglich, wenn kein Zusammenhang mit einer Fahrt auf öffentlichen Straßen besteht. Ein Fahrer, der verschiedene Fahrzeuge an einem Tag nur auf solchen Geländen rangiert, kann dies ohne Fahrerkarte tun.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrerkarte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenzübertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK TIPPS

VDO

VDO Leitfaden: Hier mehr erfahren über die gesetzlichen Vorschriften zu Tachographendaten.

www.fleet.vdo.de/leitfaden-download-der-gesetzlich-vorgeschriebenen-daten/

EU-Mobilitätspaket/Grenzübertritt

Das EU-Mobilitätspaket 1 schreibt fest, dass der Grenzübertritt zu dokumentieren ist. Was bedeutet das in der Praxis?

Antwort: Das Mobilitätspaket 1 der EU brachte 2020 einige Neuerungen mit sich. Viele Bestimmungen sind bereits seit August 2020 in Kraft. Hierzu gehören z. B. die geänderten Sozialvorschriften und ein paar Änderungen in der EU-Tachographenverordnung. Festgelegt wurde auch, dass es für Erstzulassungen ab dem 21.08.2023 einen Nachfolger des aktuellen Smart Tachos geben wird, die Version 2. Dieser soll die Behörden dabei unterstützen, neben den Lenk und Ruhezeiten auch andere spezielle Vorschriften wie die Kabotage- und die Entsenderregelung zu überwachen. Zu diesem Zweck wird die Version 2 dann zusätzlich u. a. bei Grenzübertritt die GNSS-Position speichern, also die Koordinaten Längen- und Breitengrad. Mehr dazu im Buch „Digitale Fahrtenschreiber von A-Z“ (Verlag Heinrich Vogel, Autor: Olaf Horwarth, Bestellnummer: 23040).

Da die geänderte Entsenderichtlinie ab dem 02. Februar 2022 von den Mitgliedstaaten anzuwenden ist, die Tachoversion 2 jedoch erst ab Mitte 2023 zur Verfügung stehen wird, musste eine Übergangslösung gefunden werden. Diese besteht darin, dass der Fahrer die Dokumentation des Grenzübertritts manuell erfassen muss. Dies regelt VO (EU) 165/2014 Artikel 34 Absatz 7: Ab dem 2. Februar 2022 gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze.

Solange in dem Fahrzeug kein Smart Tacho 2 verbaut ist, muss der Fahrer also tatsächlich an oder nach der Grenze einen möglichen Halteplatz ansteuern und das neue Ländersymbol eingeben. Denn diese Eingabe im Menü des Fahrtenschreibers ist nur bei Stillstand des Fahrzeugs möglich. Die EU-Kommission hat festgelegt, dass diese

Eingabe unter dem Menüpunkt „Beginn Land“ zu tätigen ist.

Eingabe Land ist grundsätzlich bei allen digitalen Fahrtenschreibern immer und zu jeder Zeit möglich, auch wenn eine Karte gesteckt ist. Beim Smart-Tacho wird dabei auch noch die Position (Koordinaten) mit abgespeichert. Während dieses kurzen Stopps ist der Zeitgruppenschalter natürlich auf Arbeitszeit einzustellen bzw. zu belassen. Nach dem Anhalten schalten alle Fahrtenschreiber sowieso auf das Symbol „Arbeit“ um. Nur wenn die Zündung abgeschaltet wird, springen die meisten Tachos aufgrund der nicht sehr sinnvollen Voreinstellung (Erläuterung im Buch) auf „Bett“.

Fazit: Es bleibt abzuwarten, ob an manchen ehemaligen Grenzübergängen das prognostizierte Chaos eintritt, wenn viele Lkw und Busse zeitgleich den Halteplatz ansteuern, um nach der Eingabe des Landes, die nur wenige Sekunden dauert, direkt wieder loszufahren. Schön ist jedenfalls anders und es wäre wünschenswert gewesen, diese Dokumentation bis zur Einführung des Smart Tacho 2 zurückzustellen.



© VerkehrsRundschau/G. Grüning

Manueller Länderwechsel: Fahrer müssen jetzt den Grenzübertritt manuell und unmittelbar nachtragen

2023: Wohl erst ab Herbst 2023, mit dem neuen Digitacho, erfolgt die Länderkennung automatisiert



© VerkehrsRundschau/G. Grüning

Länderkennung digitales Kontrollgerät

Muss das Land eingegeben werden, wenn der Fahrer nur in Deutschland fährt, und was, wenn die Fahrerkarte über Nacht gesteckt bleibt?

Antwort: Der Digitacho verlangt bei jeder Entnahme der Fahrerkarte die Eingabe des Landes. Fahrtenschreiber ab der Version 2, die seit dem 01.10.2011 verbaut werden mussten, zeigen auch bei jedem Einstecken der Fahrerkarte und der Eingabe des Nachtrags die Abfrage des Landes. Vor diesem Hintergrund sollte es eigentlich nicht weiter problematisch sein, die Abfrage auch zu bestätigen. Dennoch gibt es Situationen, in denen die Abfrage nicht erscheint. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn die Fahrerkarte nicht entnommen wird und über Nacht im Gerät verbleibt. In diesem Fall muss der Fahrer morgens und abends über die Menüfunktion des Fahrtenschreibers das Land separat eingeben. Dies wird häufig vergessen oder aufgrund falscher Informationen unterlassen.

Die klar formulierte Rechtsgrundlage für die Eingabe des Landes findet sich in Artikel 34 Absatz 7 der EU-Tachographenverordnung: (7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit begann bzw. endete.

Es gibt also keine Differenzierung, ob international oder nur national gefahren wird. Vergleichbar ist die Eingabe des Landes mit dem Abfahrtsort und dem Ankunftsort, die jeweils auf der Tachoscheibe oder einem Tageskontrollblatt einzutragen sind. Ebenfalls keine Sonderregelung gibt es, wenn die Fahrerkarte über Nacht im Fahrtenschreiber verbleibt. Auch dann haben die Eingaben zu erfolgen! Zukünftig wird die fehlende Eingabe des Landes gemäß Verordnung (EU) 403/2016 nach Plänen der EU sogar als sehr schwerer Verstoß gewertet. Aber auch heute kostet die fehlende oder falsche Eingabe bereits bis zu 75,- € pro Tag.

Fazit: Kaum eine Vorschrift wird so häufig hinterfragt wie die zur Eingabe des Landes. Und das, obwohl es nicht wirklich viele Vorschriften im Fahrpersonalrecht gibt, die so klar und unmissverständlich formuliert sind. Auch kann hier nicht von einem Aufwand für den Fahrer gesprochen werden, da die Abfrage in den meisten Fällen nur bestätigt werden muss. Selbst die separate manuelle Eingabe ist mit wenigen Tastendrücken erledigt. Fahrer sind daher gut beraten, die Vorschrift einfach umzusetzen, ohne sich lange mit dem Warum und Weshalb zu beschäftigen.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von



VDO-Informationsvideo: Sehen Sie hier eine verständliche Erklärung des EU Mobilitätspakets.
<https://youtu.be/2EzTldF9tpg>

Schichtzeit/„Notstandsparagraf“

Die erweiterte Ausnahme für außergewöhnliche Situationen scheint nicht eindeutig. Gilt die Ausnahme nur auf die Überschreitung der Lenkzeit oder darf sie auch angewendet werden, wenn die Lenkzeit noch gar nicht voll ist?

Antwort: Der in der Praxis oft auch als „Notstandsparagraf“ bezeichnete Artikel 12 der VO (EG) 561/2006 wurde im Zuge des Mobilitätspakets 1 der EU erweitert. Die Formulierung in dem neu eingefügten Unterabsatz 2, wonach der Fahrer von bestimmten Vorschriften abweichen darf, indem er die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreitet, wirft in der Praxis eine ganz konkrete Frage auf. Denn in vielen Fällen ist es nicht die Lenkzeit, die aufgebraucht ist, sondern die sogenannte Schichtzeit.

Sinn und Zweck der erweiterten Ausnahme ist es, dem Fahrer bei Auftreten von außergewöhnlichen Umständen dennoch zu ermöglichen, die Wochenruhezeit „zu Hause“ zu verbringen. Bereits in den Erwägungsgründen zu der geänderten Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung wird betont, dass der Qualität der Unterkunft eine besondere Bedeutung in Bezug auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer zukommt. Die Erweiterung des Ausnahmebestands soll demnach verhindern, dass der Fahrer lediglich ein oder zwei Stunden vor seinem Ziel (Betriebsstätte oder Wohnsitz) seine Wochenruhezeit unterwegs einlegen muss, anstatt diese zu Hause bei der Familie im eigenen Bett verbringen zu können.

Bei der Auslegung der Vorschrift in Verbindung mit der aufgeworfenen Frage zur Schichtzeit müssen diese Beweggründe mit einbezogen werden. Dies hat auch der Juristische Dienst der EU bestätigt. So kann es in der Praxis durchaus häufig vorkommen, dass der Fahrer noch Lenkzeit übrig hätte, seine Schichtzeit jedoch zur Neige geht. Er könnte also seine tägliche Ruhezeit nicht mehr innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums abschließen. In diesem Zusammenhang muss klargestellt werden, dass auch die letzte tägliche Ruhezeit, die dann gemäß Artikel 8 Absatz 3 verlängert wird, sodass sich eine

Wochenruhezeit ergibt, innerhalb von 24 Stunden nach Ende der letzten Ruhezeit abgeschlossen sein muss. Vereinfacht und umgangssprachlich formuliert: Auch am letzten Arbeitstag gilt die maximale „Schichtzeit“ von 13 bzw. 15 Stunden!

In dem gerade beschriebenen Fall beschränkt sich die Anwendung der Ausnahme nach Artikel 12 auf die Überschreitung des 24-Stunden-Zeitraums. Denn neben der täglichen und wöchentlichen Lenkzeit darf in außergewöhnlichen Situationen auch von Artikel 8 Absatz 2 der VO (EG) 561/2006 abgewichen werden. Und genau dort ist der 24-Stunden-Zeitraum und rechnerisch somit der umgangssprachlich als Schichtzeit beschriebene Zeitraum definiert, währenddessen der Fahrer dem Arbeitgeber zur Verfügung stehen kann.

Fazit: Der Fahrer darf also auch dann von der Ausnahme des Artikels 12 Gebrauch machen, wenn er „nur“ die sogenannte Schichtzeit überschreiten müsste, um zu seinem Wohnsitz oder der Betriebsstätte zu gelangen, um dort eine entsprechende Wochenruhezeit beginnen zu können. Allerdings darf die Wochenruhezeit in keinem Fall später als nach 144 Stunden (6 x 24-Stunden-Zeiträume) seit der letzten Wochenruhezeit beginnen.

Bereitschaftszeit/Arbeitszeit

Das Thema Bereitschaftszeit ist immer wieder Gegenstand von Diskussionen – in dem meisten Fällen geht es um die Frage, ob die Bereitschaftszeit als Arbeitszeit anzusehen und damit zu vergüten ist.

Antwort: Gerade auch beim Thema Zeitgruppenschalter ist eine Differenzierung der Begriffe schon deshalb wichtig, weil die Fehlbedienung des Tachografen in diesen Fällen als „sehr schwerer“ Verstoß gewertet wird. Stein des Anstoßes für die immer wieder aufkeimenden Diskussionen um die Bereitschaftszeit ist § 21a (3) ArbZG: Abweichend von § 2 Abs. 1 ist keine Arbeitszeit: die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzu-



© VerkehrsBundesschau/G. Grüning

nehmen, die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen; für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

Diese Aussage und Begriffsdefinition im Arbeitszeitgesetz hat nur arbeitsschutzrechtliche Bedeutung. Das Arbeitszeitgesetz regelt keine Vergütung, sondern den Arbeitsschutz von Arbeitnehmern in Hinblick auf deren Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten (vgl. hierzu: BAG-Urteil vom 21. Dezember 2016 - 5 AZR 362/16 -).

Wie schon vielfach geschrieben, setzt eine Pause nach dem Arbeitszeitgesetz voraus, dass der Mitarbeiter weder an Ort, Zeit oder Anweisungen des Arbeitgebers gebunden ist und somit frei über diesen Zeitraum verfügen kann. Daher müssen Pausen auch vorab feststehen, wobei nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts nur gefordert ist, dass die Dauer vor der Pause bekannt ist. Unmittelbar vor der Pause, also spätestens bei Beginn, ist demnach auch ausreichend und im Sinne der Schutzvorschrift des ArbZG. Das BAG hat in seinem o. g. Urteil u. a. klargestellt, dass auch eine vom Arbeitgeber veranlasste oder dem Betriebsablauf geschuldete

Zeitfrage: Der „Notstandsparagraf“ kann bei Lenk- und bei Schichtzeitüberschreitung zur Anwendung kommen

Untätigkeit in Form des Wartens/Bereithaltens zulasten des Arbeitgebers geht. Diese Zeit sei vergütungsrechtlich als Arbeitszeit im Sinne des § 611 (1) BGB einzuordnen.

Das LAG Berlin-Brandenburg hat mit Urteil vom 04.02.2010, Aktenzeichen 2 Sa 498/09, festgestellt, dass für eine Bereitschaftszeit, die vergütungsrechtlich als Arbeitszeit anzusehen ist, nicht zwingend die gleiche Höhe der Vergütung bezahlt werden müsse wie für sogenannte Vollarbeit. Für die Höhe der Vergütung für diese Zeit seien Arbeitsvertrag, Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung maßgebend, so das LAG weiter.

Fazit: Bei dem Begriff Arbeitszeit muss darauf geachtet werden, wo dieser Begriff definiert ist und welchen Zweck eine solche Rechtsnorm erfüllen soll. Nicht alles, was im Alltag oder in Bezug auf die Vergütung als Arbeitszeit bezeichnet wird, ist dies auch im Sinne des ArbZG. Zusätzlich muss dann noch berücksichtigt werden, dass das ArbZG eben einen ganz anderen Zweck zu erfüllen hat und daher auch keine Vergütung oder deren Höhe regelt. Es bleibt schlussendlich festzuhalten, dass Bereitschaftszeit gemäß § 21a ArbZG zwar nicht als Arbeitszeit im Sinne des ArbZG zählt, grundsätzlich jedoch vergütet werden muss, wenn auch nicht zwingend in voller Höhe.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

VDO Leitfaden: Erfahren Sie hier, was sie über Lenk- und Ruhezeiten wissen müssen.

www.fleet.vdo.de/leitfaden-leitfaden-zu-lenk-und-ruhezeiten/

Wochenruhezeiten – was jetzt gilt

Das EU-Mobilitätspaket 1 brachte eine Änderung bei der Wochenruhezeit in Bezug auf die Möglichkeiten der Reduzierung. Für wen ist diese Neuerung anwendbar und welche Fallstricke sind dabei zu beachten?

Antwort: Sämtliche Ruhezeiten und somit auch die Wochenruhezeiten sind in Artikel 8 der Lenk- und Ruhezeitenverordnung 561/2006 festgelegt. Hier heißt es in Absatz 6 zunächst, dass ein Fahrer innerhalb von jeweils zwei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige Wochenruhezeit einlegen muss. Daraus folgt, dass der Fahrer nur jede zweite Woche verkürzen darf oder, anders ausgedrückt, dass mindestens jede zweite Woche eine 45-stündige Ruhezeit zu nehmen ist. Darüber hinaus gilt nun folgende Abweichung: Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindesten vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.

Dieser neue Absatz birgt auf den ersten Blick wieder die Gefahr, dass suggeriert wird, jeder Lkw-Fahrer im internationalen Verkehr könnte seine Wochenruhezeit zweimal hintereinander reduzieren. Jedoch wird im folgenden Absatz definiert, was genau mit grenzüberschreitend gemeint ist: Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.

Es kommt also auf die Orte an, wo die Wochenruhezeiten verbracht werden. Demnach müssen beide reduzierten Wochenruhezeiten außerhalb der beiden aufgeführten möglichen Länder eingelegt werden. Ebenso leicht zu übersehen ist

die Vorgabe, dass in vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens zwei WRZ mit 45 Stunden liegen müssen. Um diese Vorgabe zu erfüllen, müssen schon vor Inanspruchnahme der Sonderregelung zwei regelmäßige Wochenruhezeiten genommen worden sein. Konkret müssen die beiden vor der ersten von zwei hintereinanderliegenden Reduzierungen eingelegten Wochenruhezeiten mindestens 45 Stunden betragen haben. Somit ist die Flexibilität durchaus eingeschränkt, da eine spontane Anwendung der neuen Regelung ggf. nicht möglich ist.

Und auch nach den beiden Reduzierungen müssen wieder zwei Wochen mit je 45 Stunden folgen, um die Vorgabe zu erfüllen. Denn nur so liegen in allen jeweils vier aufeinanderfolgenden Wochen auch tatsächlich zwei regelmäßige Wochenruhezeiten von mindestens 45 Stunden.

Fazit: Auf den ersten Blick einfach und gut, auf den zweiten Blick durchaus problematisch. So stellen sich viele vermeintliche Verbesserungen durch das Mobilitätspaket bei genauerer Betrachtung als schwierig anwendbar, aber auch schwer durchsetzbar heraus. Die nächsten Monate und Jahre werden zeigen, welche Fallkonstellationen vor Gerichten auf den Prüfstand kommen.

Ausgleich für reduzierte Wochenruhezeiten

Neu im EU-Mobilitätspaket 1 ist die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen zwei Wochenruhezeiten hintereinander reduzieren zu dürfen. Wie hat der Ausgleich der Reduzierungen zu erfolgen?

Antwort: Im Güterverkehr darf ein Fahrer zwei reduzierte Wochenruhezeiten hintereinander einlegen, sofern die nachfolgenden Bedingungen eingehalten werden: Beide reduzierten Wochenruhezeiten dürfen nicht im Niederlassungsstaat des Arbeitgebers und nicht im Land des Wohnsitzes des Fahrers genommen werden. Über einen Bezugszeitraum von jeweils vier aufeinanderfolgenden Wochen müssen mindestens zwei regelmäßige Wochenruhezeiten von 45 Stunden eingelegt werden.

Bei Anwendung dieser Sonderregelung reicht es nicht aus, den Ausgleich bis Ende der dritten Folgewoche zu nehmen. Es ist auch nicht erlaubt, die beiden Reduzierungen einzeln auszugleichen. In Artikel 8 Absatz 6b wird im zweiten Unterabsatz ausgeführt: Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen. Diese Formulierung lässt Spielraum für unterschiedliche Auslegungen. So könnte man glauben, ein Ausgleich sei auch irgendwann in der folgenden Arbeitswoche möglich, sodass danach noch bis zur dann folgenden regelmäßigen Wochenruhezeit gearbeitet/gefahren werden dürfte. Denn auf diese Weise läge der Ausgleich auch vor der darauffolgenden Wochenruhezeit. Bestärkt wird diese falsche Annahme durch Absatz 7, wonach ein Ausgleich für eine reduzierte WRZ an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden anzuhängen ist.

Erst in Absatz 8a findet man im zweiten Unterabsatz einen Hinweis darauf, was der Ordnungsgeber eigentlich festlegen wollte: Hat der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers

so planen, dass er in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Neben der Pflicht des Unternehmers, dem Fahrer eine Rückkehr zu „seiner“ Betriebsstätte im Niederlassungsmitgliedstaat oder zum Wohnsitz zu ermöglichen, wird hier indirekt die Art der Ruhezeit nach Inanspruchnahme der Sonderregelung erwähnt. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, beschreibt, wie der Ausgleich zu nehmen ist. Dieser ist demnach zusammen mit der auf die beiden Reduzierungen folgenden regelmäßigen Wochenruhezeit zu nehmen. Es ist eine zusammenhängende Wochenruhezeit von folglich mehr als 45 Stunden einzulegen! Gemäß Stellungnahme des Juristischen Dienstes der EU-Kommission ist bereits der anfangs erwähnte Absatz 6b aus Artikel 8 dahin gehend auszulegen. Denn es heißt dort deutlicher: „Der folgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit muss eine als Ausgleich für diese reduzierten Ruhezeiten einzulegende Ruhezeit vorausgehen.“

Dies bedeutet, dass der besagten regelmäßigen Wochenruhezeit keine Fahrtätigkeit oder sonstigen Arbeiten, sondern eben die Ruhezeit als Ausgleich vorausgehen, dieser vorangestellt werden muss. Die auf die beiden Reduzierungen folgende Arbeitswoche des Fahrers reduziert sich um die Dauer des Ausgleichs.

Fazit: Das eigentliche Ziel der EU-Kommission, die Vorschriften klarer und leichter anwendbar zu machen, ist durch die vielen Änderungsanträge leider komplett verfehlt worden. Am Beispiel der Option der zwei Reduzierungen der Wochenruhezeit wird dies besonders deutlich. Es ist nicht zielführend, wenn man für die Auslegung einer einzigen Bestimmung mehrere nicht zusammenhängende Absätze heranziehen muss. Dazu kommt noch die Problematik bei der Übersetzung ins Deutsche, wodurch einzelne Sätze unterschiedliche Bedeutungen erhalten.



© VerkehrsRundschau/G. Grüning

Verkürzte Wochenruhezeit: Wer sie nutzt und im Lkw schläft, sollte sich genau damit auseinandersetzen

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

VDO Leitfaden: Erfahren Sie hier, was sie über Lenk und Ruhezeiten wissen müssen.

www.fleet.vdo.de/leitfaden-leitfaden-zu-lenk-und-ruhezeiten/

Ladungssicherung Lastverteilung bei Teilbeladung

Zur verkehrssicheren Verstaueung der Ladung gehört auch die Lastverteilung. Wie wird die Betriebssicherheit gewährleistet?

Antwort: Im vorliegenden Fall war der Sattelanhänger mit ca. 10.000 Kilogramm Pflanzenschutzmitteln beladen. Aufgrund eines weiteren Transportauftrags wurde die Ladung beginnend an der Stirnwand auf etwas weniger als der halben Ladelänge des Aufliegers verladen. Hinsichtlich der Nutzlast war das Sattelkraftfahrzeug zu weniger als der Hälfte ausgeladen. Aufgrund des aktuellen Stauplans in Kombination mit dem Gewicht der Ladung ergab sich jedoch der Verdacht einer unzulässigen Lastverteilung.

Ein weiterer Hinweis darauf war der Zustand der Zwillingsreifen der Antriebsachse der Sattelzugmaschine. Der Abstand der Reifen im Bereich der Aufstandsfläche war deutlich verringert. Dies ist ein Indiz für eine Überladung der Antriebsachse. Das Sattelkraftfahrzeug wurde vor Ort mit geeichten Radlastwaagen verwogen. Dabei ergab sich, dass sowohl die Antriebsachse als auch die Vorderachse und die Sattelzugmaschine selbst überladen waren. Die Überladung der Antriebsachse war größer fünf Prozent.

Zur Erinnerung: Jeder Verstoß gegen maximal zulässige Gewichte und Lasten sowie vorgeschriebene Mindestgewichte beinhaltet einen Verstoß gegen Vorschriften über die Ladungssicherung. Der Lastverteilungsplan VDI 2700, Blatt 4, ist Teil der „anerkannten Regeln der Technik“ nach § 22 Absatz 1 StVO.

Bei der Überprüfung wurden zahlreiche weitere Defizite in der Ladungssicherung festgestellt. Die Ladefläche war nicht besenrein. Sie wies teilweise erhebliche Verschmutzungen auf. Eingesetzte Antirutschmatten wurden unzureichend untergelegt, sodass die Paletten direkt auf der Ladefläche auflagen. Jede Reihe Paletten wurde niedergezurrt. Die Spanngurte wiesen keine bzw. nur geringe Vorspannkräfte auf. Da der Aufbau des Sattelanhängers dem Anforderungsprofil Code

XL entsprach, konnte zumindest zu den Seiten und in Fahrtrichtung von einer ausreichenden Ladungssicherung ausgegangen werden. Nach hinten war jedoch die gesamte Ladung nicht ausreichend gesichert. Erforderliche und geeignete Hilfsmittel zur Ladungssicherung waren nicht vorhanden. Das Fahrzeug hätte in dieser Form nicht beladen werden dürfen.

Ladungsüberhang und gleichzeitig geöffnete Hecktüren

Ladungsüberhänge sind nach § 22 Abs. 4 StVO unter bestimmten Voraussetzungen genehmigungsfrei. Wann ist das der Fall, und wann kann es Probleme geben?

Antwort: Im Rahmen von Straßenkontrollen wurde ein Sattelkraftfahrzeug kontrolliert. Auf dem Sattelanhänger waren Kanthölzer, Latten, Paneelen etc. verladen. Die untere Lage der Ladung wurde formschlüssig an die Stirnwand verladen. In der oberen Lage befand sich eine circa 1,5 Meter große Ladelücke. Die Ladung ragte circa einen Meter über das hintere Ende der Ladefläche hinaus. Hinsichtlich der Vorschriften über Ladungsüberhänge nach § 22 Abs. StVO wäre dies nicht zu beanstanden gewesen.

Bei dem Sattelanhänger handelte es sich um ein Fahrzeug mit einem Aufbau mit seitlicher Schiebeleplane nach dem Anforderungsprofil Code XL (DIN EN 12642:2007). Entsprechend dem vom Fahrer vorgelegten Zertifikat wurden Prüfkraft von 13.500 daN für die Stirnwand, 10.800 daN für die Seitenwände und 8.100 daN für das Heckportal bescheinigt. Weiterhin enthielt das Zertifikat Angaben zur Ausstattung der Seitenwände und des Dachs.

Für den Kontrolleur stellte sich nun die Frage, ob die geöffneten Hecktüren einen negativen Einfluss auf die Ladungssicherung haben könnten. In dem vorgelegten Zertifikat wurde bescheinigt, dass der Fahrzeugaufbau in der Lage ist, Ladegüter formschlüssig zu sichern, wenn sich der Aufbau im beschriebenen Ausrüstungszustand (Stirnwand, Seitenwände, Hecktüren und Dach)



© Schmitz Cargobull

Alles korrekt: Eine Kontrolle umfasst immer auch einen Check der Sicherungsmittel und -art

befindet. Der Fahrzeughersteller konnte auf Nachfrage negative Auswirkungen der geöffneten Hecktüren auf die Ladungssicherung nicht bestätigen. Insbesondere konnte nicht bestätigt werden, ob die Stirnwand auch bei geöffneten Hecktüren die im Fahrbetrieb entstehenden Kräfte noch aufnehmen können. In der Gesamtbeurteilung musste die Weiterfahrt wegen nicht ausreichender Ladungssicherung untersagt werden. Die geöffneten Türen wurden mit den vorgesehenen Feststellern fixiert. Aufgrund berufsgenossenschaftlicher Vorschriften dürfen Fahrzeuge und deren Bauteile nur bestimmungsgemäß genutzt werden. Die Feststeller sollen die Hecktüren gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen während Be- und Entladevorgängen sichern, jedoch nicht während der Fahrt. Weiterhin ergibt durch die geöffneten Türen eine unzulässige Überbreite des Fahrzeugs.

Inhalt und Ablauf einer Ladungssicherungskontrolle

Was beinhaltet eine Ladungssicherungskontrolle, und wie ist der Ablauf? Gibt es rechtliche Rahmenbedingungen für den Umfang einer Kontrolle?

Antwort: Ladung muss gemäß § 22 Absatz 1 ausreichend gesichert werden. Im Rahmen einer Verkehrskontrolle gemäß § 36 Absatz 5 StVO darf die Einhaltung der Verkehrsvorschrift von den zuständigen Kontrollbehörden überprüft werden.

Art und Umfang einer Kontrolle hinsichtlich der Ladungssicherung sind dort nicht geregelt. Gibt es Regelwerke, welche die Art und den Umfang einer solchen Überprüfung regeln? Dies ist eindeutig zu bejahen. Im nationalen Recht findet hier die „Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (Tech-KontrIV)“ Anwendung. Ein Fahrzeug kann ohne Berücksichtigung der Herkunft von Fahrer oder Fahrzeug verdachtsunabhängig oder bei Verdacht einer Gefährdung für die Sicherheit angehalten werden. Bei der nachfolgenden anfänglichen technischen Unterwegskontrolle darf auch die Ladungssicherung überprüft werden.

Zitat § 5 Absatz 4 Nr. 1 TechKontrIV: „(...) Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs in Übereinstimmung mit § 22 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung und Anhang III Abschnitt II der Richtlinie 2014/47/EU, (...)“ Die TechKontrIV macht keine Angaben dazu, wie zu verfahren ist, wenn bei der Sichtprüfung Ladungssicherungsmängel festgestellt werden, die eine gründlichere Überprüfung erforderlich machen.

Der Umfang einer Kontrolle regelt sich nach Anhang III, Abschnitt II, der Richtlinie 2014/47/EU. Kontrollverfahren gemäß der genannten Richtlinie: „Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen.“

Gemäß der EU-Richtlinie können bei der Kontrolle, die in Anhang III, Abschnitt I, Nummer 5, genannten Normen in der jeweils geltenden Fassung angewandt werden. Dabei handelt es überwiegend um europäische Normen, die nach § 22 Absatz 1 als „anerkannte Regeln der Technik“ zu werten sind. Die in Abschnitt II folgende Tabelle enthält circa 100 Prüfpunkte. Diese wären von dem jeweiligen Prüfer abzuarbeiten.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von



Sicherheit und Haftung: Erfahren Sie hier mehr über die Aufnahme des Fahrzeugzustands.

www.fleet.vdo.de/loesungen/sicherheit-und-kontrolle

Sozialvorschriften/„Urlaubsbescheinigung“

In meiner alten Firma habe ich für Urlaub immer eine Bescheinigung erhalten, um die Lücke im Fahrtenschreiber nachzuweisen. In der neuen Firma hieß es jetzt, es gebe hierfür keine Bescheinigung. Was soll ich jetzt tun?

In Artikel 34 Absatz 5 der VO (EG) 165/2014 ist neu und europaweit geregelt, dass im Fahrtenschreiber unter dem Zeichen „Bett“ nicht nur Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, sondern auch Jahresurlaub und krankheitsbedingte Fehlzeiten zu erfassen sind. Das Ausstellen einer Bescheinigung ist nicht mehr nötig.

Sozialvorschriften/Bereitschaftszeit

Bei einigen Zentrallagern bekommen wir immer einen Piepser, bis wir an der Reihe sind. Die Wartezeit dauert zwischen zehn Minuten und zwei Stunden. Mein Chef sagt hierzu, so lange ich warte, soll ich den Fahrtenschreiber auf „Bereitschaft“ stellen, da ich mich ja bereithalten muss. Ist das so richtig?

Antwort: Diese Anweisung von Ihrem Chef ist falsch! Wenn Sie nicht wissen, wie lange Sie auf Ihre Beladung warten müssen, gilt dies als Arbeitszeit. Anders verhält es sich nur, wenn Ihnen bekannt ist, wie lange die Wartezeit dauern wird. Haben Sie zum Beispiel die Anweisung, in 30 Minuten an die Rampe zu fahren, so ist Ihnen die Dauer der Wartezeit bekannt. In diesem Fall können Sie auf Bereitschaft stellen, bis Sie Ihre Arbeit wiederaufnehmen. Die Bereitschaftszeit ist keine Arbeitszeit, sie ist aber auch keine Pause nach den Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes.

Sozialvorschriften/Ruhezeit

In der Verordnung 561/2006, Artikel 8, steht: „Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.“ Sehe ich das richtig, dass ich selbst bestimmen kann, ob ich meine elf Stunden Ruhezeit nehme oder auf neun Stunden verkürze?

Antwort: In dieser Verordnung ist nur geregelt, wie lange die Ruhezeiten sind. Zu beachten ist hier der Artikel 106 der Gewerbeordnung. Der Arbeitgeber kann Inhalt, Ort und Zeit der Arbeits-

leistung nach billigem Ermessen näher bestimmen, soweit diese Arbeitsbedingungen nicht durch den Arbeitsvertrag, Bestimmungen einer Betriebsvereinbarung, eines anwendbaren Tarifvertrags oder gesetzliche Vorschriften festgelegt sind. Wenn also der Arbeitgeber anordnet, dass es nach neun Stunden Ruhezeit weitergeht zum nächsten Kunden, so müssen Sie dieser Anordnung folgen.

Sozialvorschriften/Wochenarbeitszeit

Mein Arbeitskollege hat einen neuen Lkw bekommen, mein Lkw ist circa sechs Monate alt. Jetzt haben wir festgestellt, dass er Anzeigen über die Arbeitszeit bekommt. Ist das bei VDO jetzt möglich?

Antwort: Ja, Ihr Kollege hat die neueste Generation Fahrtenschreiber verbaut. Hier handelt es sich um den VDO 4.0e. Dieser hat zusätzliche Anzeigen über die Tages- und Wochenarbeitszeit. Außerdem können Warnmeldungen angezeigt werden, z. B. auf die Pause nach dem ArbZG, das Ende der täglichen Lenkzeit, der wöchentlichen Schichtzeit. Stoneridge hat dies schon seit 2016 implementiert, jedoch nur mit Warnhinweisen auf die Pause nach dem Arbeitszeitgesetz.

Sozialvorschriften/privater Umzug

Ich bin hauptberuflich Lkw-Fahrer. Jetzt steht mein privater Umzug an, am Wochenende mit einem Zwölftonner. Wir wollen am Samstag hin- am Sonntag zurückfahren. Was muss ich beachten?



Infotainment: Neue Lkw zeigen die Lenkzeit im Display

Antwort: Die Ferienreise-Verordnung gilt nur für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) über 7,5 Tonnen (t) sowie Lkw mit Anhänger, die geschäftsmäßig unterwegs sind. Ihr privater Transport fällt nicht darunter. Auch an das Arbeitszeitgesetz müssen Sie sich nicht halten. Zeiten des Lenkens oder Be- und Entladens bei einem privaten Umzug fallen nicht unter das Gesetz, da Sie dies nicht für einen Arbeitgeber, sondern privat machen. Das Problem ist jedoch die Verordnung (EG) 561/2006, also die Sozialvorschriften. Sie gelten für Güterbeförderungen im Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse inklusive Anhänger 3,5 Tonnen übersteigt. Darunter fällt jede Fahrt mit einem zur Güterbeförderung verwendeten Fahrzeug auf öffentlichen Straße, auch für einen privaten Umzug. Die einzige Ausnahme findet sich in Artikel 3 Buchstabe h: Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit weniger als 7,5 Tonnen zGM, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden, sind ausgenommen. Führen Sie den Umzug mit einem Zwölftonner durch, müssen Sie sich an die Lenk- und Ruhezeiten halten. Die Lenkzeit für Ihren privaten Umzug wird dann zu Ihrer beruflichen Wochenlenkzeit und zur Lenkzeit der Doppelwoche hinzugerechnet. Außerdem müssen Sie die erforderlichen Ruhezeiten (Tages- und Wochenruhezeit) einhalten. Fahren Sie mit einem 7,5-Tonner, müssen Sie sich an keines der genannten Gesetze halten.

Ladungssicherung/Planfestigkeit

In der Weiterbildung zum Thema Ladungssicherung wurde gesagt, die seitliche Plane bei einem Auflieger mit Code L übernehme keine Funktionen der Ladungssicherung. Ist das richtig?

Antwort: Die entsprechende Norm, DIN EN 12642, Aufbauten an Nutzfahrzeugen, wurde Anfang 2017 geändert. Bis dahin waren für Fahrzeuge mit seitlicher Schiebeplane Einrichtungen zur Ladungssicherung zwingend erforderlich. Jetzt müssen neue Fahrzeuge einer statischen Prüfung unterzogen werden und die Schiebeplane ohne

Bordwände muss mindestens 15 Prozent der Nutzlast aushalten. Dies gilt aber nur für Fahrzeuge, die nach März 2017 produziert wurden.

Ladungssicherung/Ratschen

Wir fahren mit unserem Tieflader kleinere Hebebühnen zum Kunden. Jede Maschine wird mit vier Zurrgurten von der Maschine zum Zurrpunkt in alle Richtungen auf der Ladefläche gesichert. Könnten wir dafür unsere Kurzhebelratschen verwenden?

Antwort: Die Kräfte beim Direktzurren sind die Belastungen der Zurrpunkte und die der Zurrmittel im geraden Zug. Ein Zurrpunkt hält bei Fahrzeugen über zwölf Tonnen zGM mindestens 2000 daN, ein Zurrgurt zwischen 2000 und 2500 daN. Ob es sich bei den verwendeten Zurrmitteln um Lang- oder Kurzhebelratschen handelt, ist bei Ihrer Art der Ladungssicherung unerheblich. Denn nur beim Niederzurren unterscheiden sich die beiden Ratschen in der Vorspannkraft. Der Wert im geraden Zug (LC) ist immer gleich.

Ladungssicherung/Trennwand

Ich fahre einen Sprinter, bei dem der Laderaum durch eine Tür/Rückwand von der Fahrerkabine abgetrennt ist. Neulich wurde ich kontrolliert, und auf der Ladefläche befanden sich ein paar Kisten, die nicht richtig gesichert waren. Ich habe keine Anzeige bekommen und war sowieso immer der Meinung, wenn die Tür geschlossen ist, kann ja nichts passieren. Aber was hält so eine Tür eigentlich aus?

Antwort: Eine Wand, die den Fahrerraum vom Laderaum trennt, muss mindestens eine Belastung von 50 Prozent der zulässigen Nutzlast aufnehmen können. Ist der Insassenraum durch eine Tür oder nur durch eine Schutzzone hinter dem Fahrer- oder Beifahrersitz abgetrennt, so muss diese 30 Prozent der Nutzlast aufnehmen können und mindesten 544 mm breit sein. Aber auch wenn die Tür geschlossen ist, darf sich die Ladung nicht bewegen oder rutschen und keinen unnötigen Lärm verursachen. Sie haben bei der Kontrolle Glück gehabt.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrer-karte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenz-übertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

VDO Magazin: Bleiben Sie hier stets informiert mit nützlichen Infos rund um Transport & Logistik.
www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/

Verkehrsrecht/Mithaftung

Ich hatte neulich einen Zusammenstoß mit einem Pkw an einer Kreuzung ohne Verkehrszeichen – es galt also rechts vor links. Der Pkw kam von links und hat mir die Vorfahrt genommen. Weil die Kreuzung mit dem Verkehrsschild 102 angekündigt war, behauptet jetzt der Anwalt, ich hätte zumindest 50 Prozent Mitschuld. Ich hätte langsamer fahren und vorsichtiger sein müssen. Stimmt das?

Antwort: Das Zeichen 102 warnt vor einer üblichen, aber unerwarteten Verkehrssituation – zum Beispiel, dass eine Kreuzung hinter einer Kuppe oder einer Kurve liegt oder an einer Straße, die so groß/breit ist, dass man nicht vermutet, hier könne plötzlich rechts vor links gelten. Das Schild soll aufzeigen, dass demnächst Vorsicht geboten und die Geschwindigkeit zu reduzieren ist. Wenn Sie nun mithaften sollen, müsste man Ihnen nachweisen, dass Sie das Schild (fahrlässig) übersehen haben und zu schnell unterwegs waren. Das zu beweisen, ist kaum möglich. Vor allem, wenn Sie alleine im Fahrzeug saßen.

Arbeitsrecht/Urlaubskürzung

Darf mein Chef mir den noch nicht genommenen Urlaub vom Vorjahr ohne meine Zustimmung einfach ausbezahlen? Und darf er für die Zukunft den Jahresurlaub um zwei Tage kürzen, obwohl ich schon seit 25 Jahren dort beschäftigt bin?

Antwort: Der Jahresurlaub verfällt regelmäßig am 31. Dezember. Das steht im Gesetz. Ausnahmsweise darf er bis zum 30. März des Folgejahrs genommen werden, wenn das aus dringenden persönlichen oder betrieblichen Gründen nicht anders möglich war. Andere Ausnahmen können nur in Tarifverträgen oder Betriebsvereinbarungen vereinbart werden. Ihr Chef muss Ihnen aber auch rechtzeitig Urlaub gewähren, er macht sich sonst unter Umständen schadenersatzpflichtig. Ausgezahlt werden darf der Urlaub nicht. Er muss tatsächlich genommen werden, sodass sich der Arbeitnehmer erholen kann. Nur ausnahmsweise, zum Beispiel wenn Urlaubstage wegen Beendigung des Arbeitsverhältnisses

nicht mehr genommen werden können, darf ausgezahlt werden. Gekürzt werden darf eigenmächtig natürlich nicht! Die Dauer des Urlaubs ist Bestandteil des Arbeitsvertrags. Und dieser darf nur geändert werden, wenn beide Seiten zustimmen.

Arbeitsrecht/Kündigung wegen Führerscheinentzug

Ich bin Berufskraftfahrer und musste für einen Monat meinen Führerschein abgeben. Wir hatten am Wochenende die Konfirmation meines Sohns gefeiert. Auf dem Weg nach Hause kam ich in eine Alkoholkontrolle und es wurden 0,5 Promille Alkohol im Blut festgestellt. Jetzt hat mein Chef mir gekündigt. War das rechters?

Antwort: Ja. Während das Privatleben den Arbeitgeber im Allgemeinen nichts angeht, müssen sich Berufskraftfahrer auch privat vorsehen. Denn eine „private“ Trunkenheitsfahrt hat unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeit. Wer keinen Führerschein mehr hat, kann seinen Job nicht mehr erfüllen. Aber auch ohne einen Führerscheinentzug kann der Arbeitgeber mit einer personenbedingten Kündigung auf eine private Trunkenheitsfahrt eines angestellten Kraftfahrers reagieren, da ein solches Verhalten das Vertrauen in die persönliche Zuverlässigkeit des Kraftfahrers zerstört: Wer sich als Berufskraftfahrer privat so sehr „gehen lässt“, trinkt vielleicht demnächst auch im Dienst. Kommt es dann zu einer Kündigung, droht dem Arbeitnehmer sogar eine Sperrfrist beim Arbeitslosengeld, da er seine Arbeitslosigkeit durch sein Fehlverhalten grob fahrlässig herbeigeführt hat.

Fahrerlaubnisrecht/Ablauf Fahrerkarte

In der Corona-Zeit ist meine Fahrerkarte abgelaufen. Ich weiß, ich hätte darauf schauen sollen ... Ich konnte nicht fahren, und mein Chef hat mich als Beifahrer eingesetzt. Ein Kollege meinte, dass es eine Ausnahme wegen Corona gegeben hätte?

Antwort: Nein, in Ihrem Fall hätte die „Corona-Ausnahme“ auch nicht geholfen. Denn in dieser



© VerkehrsRundschau/G. Grüng

ist geregelt, dass Sie ohne Fahrerkarte fahren dürfen, wenn die kartenausgebende Behörde es nicht innerhalb von 14 Kalendertagen schafft, Ihnen ab Antragstellung die neue Fahrerkarte zukommen zu lassen. In Deutschland ist aber kein Problem bekannt, in der es Verzögerungen bei der Erstellung oder Versendung gegeben hätte. Da Sie übersehen haben, eine neue zu beantragen, war es richtig, dass Ihr Chef Sie nur als Beifahrer eingesetzt hat.

Fahrerlaubnisrecht/Überladen

Ich fahre beruflich einen Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von 7490 Kilogramm (kg). Ich bin auch nur im Besitz der Klasse C1. Was passiert eigentlich, wenn ich mal überladen bin?

Antwort: In der Fahrerlaubnisverordnung sind die einzelnen Fahrerlaubnisklassen erläutert. Demnach dürfen Sie mit Ihrem Führerschein der Klasse C1 Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 7500 kg zGM führen. Die zulässige Gesamtmasse ändert sich auch nicht bei einer Überladung. Im Sinne des Führerscheinrechts haben Sie deshalb bezüglich der Führerscheinklasse keine Probleme. Sie begehen aber eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 34 Abs. 3 StVZO, da Sie das zulässige Gesamtgewicht überschreiten.

Pflicht: Berufskraftfahrer müssen besonders aufpassen – vor allem bei Alkoholkonsum

Fahrerlaubnisrecht/Klasse C mit Anhänger

Ich bin im Besitz eines Führerscheins der Klasse C1. Damit darf ich also einen Lkw bis zu 7,5 t zulässiger Gesamtmasse fahren und einen Anhänger mitführen, der mehr als 750 Kilogramm schwer ist. Ich überlege nun, die Klasse C zu machen, sodass ich größere Fahrzeuge fahren kann. Darf ich damit auch unsere Anhänger bewegen?

Antwort: Wenn Sie mit der Führerscheinklasse C ein Fahrzeug über 7,5 Tonnen zul. Gesamtmasse (zGM) fahren und einen Anhänger mitführen möchten, ist das nur erlaubt mit einem Anhänger bis zu 750 Kilogramm zGM! Wollen Sie mit dem Klasse-C-Fahrzeug einen größeren Anhänger mitführen, brauchen Sie die Klasse CE.

Fahrerlaubnisrecht/Weiterbildung

Ich fahre einen Minisattel mit 3,5-7-Zugmaschine und 5-t-Auflieger. Benötige ich die Weiterbildung – ich fahre mit Klasse BE mit Schlüsselzahl 79.06?

Antwort: Stand heute benötigen Sie die Weiterbildung. Das Fahrzeug fällt in die Klasse C1E, da die Gesamtmasse über sieben Tonnen beträgt. Im Zuge der Änderung des BKRfQG und der Einführung eines Fahrerqualifizierungs-Nachweises entfällt die Pflichtweiterbildung. Wann, ist aber aktuell nicht absehbar.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrerkarte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenzübertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

VDO FAQ: Erfahren Sie hier mehr über häufig gestellte Praxisfragen & Expertenrat.

www.fleet.vdo.de/support/faq/

StVO/Pannenabsicherung

Wir haben jetzt schon zum zweiten Mal Probleme mit der Polizei, weil wir angeblich nach einer Panne nicht richtig abgesichert haben. Wie machen wir es denn richtig?

Antwort: Das oberste Gebot bei einer Panne lautet: absichern. Ein stehendes Fahrzeug stellt für den fließenden Verkehr auf der Autobahn eine Gefahr dar. Das Pannenfahrzeug sollte so schnell wie möglich von der Straße geschafft werden, wenn irgend möglich. Beim ersten Stottern des Motors oder Flackern der Scheinwerfer etc. ist sofort der nächste Rast- oder Parkplatz oder zumindest der Seitenstreifen anzufahren. Das Auffahren auf eine Autobahn, um schneller zur nächsten Werkstatt zu kommen, ist verboten! Schafft man es nicht mehr bis zum nächsten Rastplatz und muss auf dem Seitenstreifen halten, muss das „Hindernis“ sofort gesichert werden, und zwar so, dass sich der fließende Verkehr darauf einstellen und entsprechend reagieren kann. Das Fahrzeug ist für den übrigen Verkehr sichtbar zu machen. Erste Pflicht: Warnblinklicht einschalten. Ist das kaputt, Warnleuchte oder Taschenlampe aufstellen. Auf Autobahnen muss sofort das Warndreieck hinter dem liegen gebliebenen Fahrzeug aufgestellt werden; die Entfernung richtet sich nach der Schnelligkeit des Verkehrs. Sie wird meistens viel zu kurz gewählt. Auf Autobahnen verlangen

die Gerichte regelmäßig einen Sicherheitsabstand zwischen Warndreieck und liegen gebliebenem Fahrzeug von 150 bis 200 Metern. Das sind 200 bis 300 Schritte! Bleibt man hinter einer Anhöhe oder einer Kurve liegen, ist das Warndreieck ausreichend weit davor aufzustellen. Nur in Ausnahmefällen, wenn der Lkw neben dem Seitenstreifen oder in einer Not-Haltebucht stehen bleibt und ausreichend Platz für die Reparatur ist, kann man auf das Warndreieck verzichten. Außerdem ist man verpflichtet, ab und zu nachzusehen, ob das Warndreieck noch steht. Wer kein Warndreieck dabei hat – das zur Pflichtausrüstung zählt! –, muss ein anderes auffälliges warnendes Zeichen verwenden. Daneben gelten alle anderen Verkehrsvorschriften, insbesondere in puncto Beleuchtung. Unabhängig vom Warnblinklicht sind liegen gebliebene Fahrzeuge immer ausreichend zu beleuchten. Nachts muss daher das Abblendlicht oder bei ausreichender sonstiger Beleuchtung auch nur das Standlicht eingeschaltet bleiben. Droht die Batterie, ihren Geist aufzugeben, muss man dafür sorgen, dass das Fahrzeug anders beleuchtet wird. Wer sich bei einer Panne nicht so verhält, wie es der Gesetzgeber verlangt, kann erhebliche Probleme bekommen. In Extremfällen kann das Nichtsichere eines liegen gebliebenen Fahrzeugs sogar ein strafbares Vergehen sein.



Ordnung: Trotz Besitz einer Fahrerlaubnis sind nicht alle Regeln für die Straße bekannt

© Daimler

StVO/CB-Funk-Nutzung

Im Kollegenkreis wurde behauptet, dass das Verbot, ein CB-Funkgerät zu benutzen, wieder aufgehoben wurde. Aber das ist doch genauso gefährlich wie ein Telefon. Was stimmt denn jetzt?

Antwort: Dass jede Ablenkung im Straßenverkehr zu unterlassen ist, sollte einem Kraftfahrer – wie Sie ja selbst schreiben – einleuchten. Das Verbot, das Mikrofon während der Fahrt in die Hand zu nehmen, wurde im Dezember 2020 vom Gesetzgeber nochmals bis zum 30. Juni 2021 außer Kraft gesetzt. Tatsächlich gibt es in einigen Bundesländern auch über dieses Datum hinausgehende Freistellungen. Da dies aber nicht flächendeckend gilt, vor allem nicht im Ausland, empfehlen wir dringend, bei der Benutzung eines CB-Funkgeräts eine Freisprecheinrichtung zu verwenden.

StVO/Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern

Immer wieder stellen sich vor einer Bahnschranke oder Ampel oder im Wartestau Mopeds und Radfahrer dicht unter oder neben den Lkw oder in den toten Winkel. Bin ich dann schuld, wenn ich sie nicht sehen konnte und beim Anfahren womöglich touchiere?

Antwort: Generell müssen Lkw-Fahrer stets den Verkehr im Blick haben und vor jedem Anfahren und Abbiegen überprüfen, ob sich kein Auto oder Radfahrer im toten Winkel befindet. Sie müssen sich ganz genau durch mehrfachen Blick in die Spiegel vergewissern, dass alles frei ist. Notfalls muss der Beifahrer gebeten werden, durch das Fenster zu schauen, oder man muss selbst aussteigen und kontrollieren. Steht der Lkw verkehrsbedingt, beispielsweise vor einer Schranke oder an einer Ampel, beginnt für den Fahrer außerdem eine sogenannte Pflicht zur Haltebeobachtung. Er muss während der gesamten Standzeit aufmerksam den Verkehr beobachten. Kein „neuer“ Fahrradfahrer, der sich rechts an ihm vorbeischlängelt, kein hastiger Fußgänger, kein an der Warteschlange vorbeidrängelnder Pkw darf

ihm entgehen. Ist außerdem konkret zu befürchten, dass sich Fahrzeuge von angrenzenden Grundstücken ungesehen vor ihm einfädeln könnten, weil vor ihm eine große Lücke in der Schlange ist, oder etwa, dass Fahrradfahrer oder Fußgänger aus an der Straße stehenden Häusern kommen könnten, gilt sogar eine doppelte Sicherungspflicht. Der Fahrer muss durch mehrfache Sichtkontrolle im Spiegel und zusätzlich durch äußerst vorsichtiges Anfahren sicherstellen, dass genau dieser Fall nicht eingetreten ist, dass sich trotz äußerer Umstände (Lücke, Häuser, Grundstücksauffahrten) kein Verkehrsteilnehmer in den toten Winkel geschlichen hat. Notfalls auch durch Aussteigen und eine Kontrolle rund um das Fahrzeug! Sollte es zu einer Kollision kommen, haftet in der Regel in solchen Fällen aber der Lkw-Fahrer nicht allein. Es wird immer eine Haftungsquote gebildet. Denn auch die Rad-, Moped- oder Autofahrer sind verpflichtet, gefährliche Verkehrssituationen zu vermeiden. Dennoch gilt für Lkw-Fahrer rund um den toten Winkel eine ganz besondere Sorgfaltspflicht.

StVO/Vorfahrt

Ich war auf einem Betriebsgelände unterwegs. Am Eingang stehen Schilder „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205). Leider bin ich dann mit einem von rechts kommenden Lieferwagen zusammengestoßen. Dessen Versicherung behauptet jetzt, ich sei an dem Unfall schuld, denn ich hätte mich nicht an die Verkehrsvorschriften gehalten. Ich dachte, die gelten auf privatem Gelände nicht?

Antwort: Richtig ist, dass auf einem privaten Gelände nur dann die Straßenverkehrsordnung und mit ihr alle offiziellen Verkehrszeichen gelten, wenn das private Gelände „Straßencharakter“ hat. Ist das nicht der Fall, können „Verkehrsverstöße“ nicht mit einem Bußgeld belegt und von der Polizei verfolgt werden. Sie erhöhen dennoch die private Haftung. Wer trotz (inoffizieller) Verkehrszeichen auf einem privaten Gelände gegen diese verstößt, wird überwiegend haftbar gemacht, oftmals sogar in voller Höhe.

1 Intelligenter Tachograf: sicher, praktisch, präzise

2 TIS-Web-Scorecards: Compliance im Blick

3 EXPERTENRAT: Fahrerkarte & Fahrerlaubnis

4 EXPERTENRAT: Grenzübertritt & Länderkennung

5 EXPERTENRAT: Schicht, Arbeitszeit, Bereitschaft

6 EXPERTENRAT: Wochenruhezeiten

7 EXPERTENRAT: Ladung, Lastverteilung, Sicherheit

8 RAT: Sozialvorschriften & Ladungssicherung

9 EXPERTENRAT: Recht & StVO

10 EXPERTENRAT: Recht & StVO

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK
TIPP

VDO

Gesetze erfüllen: Erfahren Sie hier, wie VDO dabei mit Präzisionsgeräten unterstützt.

<https://vdo-shop.com/de/>



Unsere Lösungen

Mit modernstem Datenmanagement und digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien von VDO entsprechen Sie nicht nur den gesetzlichen Vorgaben einfacher und sicherer. Auch Umschlagszeiten, Kostendruck und Umweltbelastung lassen sich durch ihren Einsatz wirksam reduzieren. Wir unterstützen Sie dabei, in einer ebenso komplexen wie dynamischen Branche besser zu bestehen.



Klick auf das Stichwort führt zum Thema auf www.fleet.vdo.de/loesungen/

Gesetzliche Vorgaben erfüllen

Daten aufzeichnen,
sichern und archivieren

Prüfzyklen einhalten

Führerscheine kontrollieren

Lenk- und Ruhezeiten
einhalten

Mitarbeiter schulen



www.fleet.vdo.de/loesungen/gesetzliche-vorgaben-erfuellen

Kosten minimieren

Routen planen

Betriebskosten senken

Fahrweise verbessern

Lenk- und Ruhezeiten
effizient nutzen



www.fleet.vdo.de/loesungen/kosten-minimieren

Arbeitsabläufe verbessern

Flottendaten effizient
verwalten

Den Fahreralltag erleichtern



www.fleet.vdo.de/loesungen/arbeitsablaeufe-verbessern

Sicherheit und Kontrolle

Fahrzeug und Trailer orten

Fahrzeug- und
Trailerzustand aufnehmen

Reifen prüfen

Mit dem Fahrer
kommunizieren



www.fleet.vdo.de/loesungen/sicherheit-und-kontrolle