



© Luca Bertoli - iStockphoto

FAHRERANWEISUNG

Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr



für Lkw- und Busfahrer

Die 10 wichtigsten Punkte

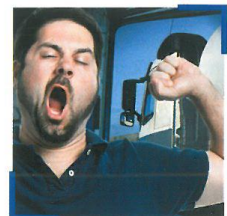
- 1.** Die maximale **Tageslenkzeit** beträgt normalerweise bis zu **9 Stunden** aber zweimal in der Woche bis zu 10 Stunden.
- 2.** Eine Pause (**Fahrtunterbrechung**) von min. 45 Min ist spätestens nach 4 ½ Stunden Fahrt fällig. Während dieser Pause sind andere Tätigkeiten unzulässig!
- 3.** 56 Stunden sind die Obergrenze der **wöchentlichen Lenkzeit**, 90 Stunden für die Doppelwoche.
- 4.** Bei **Mehrfahrer-Besatzungen** müssen Ruhezeiten von 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden eingehalten werden.
- 5.** Mindestens einmal in der Woche muss eine tägliche Ruhezeit auf 45 Stunden „ausgedehnt“ werden („**wöchentliche Ruhezeit**“)
- 6.** Im **grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr** braucht die wöchentliche Ruhezeit erst nach zwölf 24-Stunden-Zeiträumen eingelegt zu werden
- 7.** Für Fahrer von **Linienbussen** bei Linienlängen bis zu 50 km gelten Sonderregeln. So kann z.B. die wöchentliche Ruhezeit auf die Folgeweche übertragen werden.
- 8.** **Vorgeschriebene Kontrollmittel.** Der Umgang mit digitalen und analogen Kontrollmitteln.
- 9.** Bei **Kontrollen** muss der Fahrer Folgendes bei sich haben: Schaublätter und Fahrerkarte; ggf. Tageskontrollblätter, ggf. Bescheinigung nach § 20 FPersV
- 10.** **Bußgelder:** z.B. das Überschreiten der höchstzulässigen Tageslenkzeit bis zu einer Stunde wird mit 30,- Euro geahndet.



© Szasz-Fabian - Panthermedia



© Artykov - iStockphoto



© (M) dbrimages/Castel - iStockphoto

Bestell-Nr. 13981

*DocStop-Hotline: 01805-112024 (14 ct/min aus dem dt. Festnetz, mobil max. 42 ct/min)

VOGEL 
 VERLAG HEINRICH VOGEL

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

Die Lenk- und Ruhezeiten

1.1. Tageslenkzeit

höchstens 9 Stunden zwischen Ruhezeiten,
jedoch 2 x pro Woche 10 Stunden

Die Tageslenkzeit ist die Gesamtlenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten. Das gilt auch für die Regelungen nach dem AETR und der Fahrpersonalverordnung.

Normale Tageslenkzeit

Normale Tageslenkzeit 9 Stunden



4,5 h



45 min



4,5 h

Nach spätestens 4,5 Stunden Lenkzeit muss eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten folgen!

Tageslenkzeit ist die Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten!

Verlängerung der Tageslenkzeit

Nur 2 x pro Woche erlaubt:



4,5 h



45 min



4,5 h



45 min



1 h

Verlängerung der Tageslenkzeit auf 10 Stunden.

Arbeitszeitgesetz

Das deutsche Arbeitszeitgesetz (Geltung nur für Arbeitnehmer) enthält für die werktägliche Arbeitszeit zwar eine Obergrenze von 10 Stunden, die Lenkzeitregelungen haben aber Vorrang (§ 21 a ArbZG, § 1 Abs. 1 FPersG). Dies bedeutet: Nach Ablauf von 10 Stunden sind weitere Arbeitstätigkeiten nicht mehr zulässig, mit Ausnahme der nach den Lenkzeitregelungen erlaubten Lenkzeiten. Voraussetzung ist, dass genügend Zeit verbleibt, um nach Ende der letzten Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden einzulegen. (Bitte beachten Sie: Nicht alle Kontrollbehörden folgen dieser Auslegung. Lenkzeiten nach 10 Stunden Arbeitszeit gelten u. U. als unzulässig.)

Nachtfahrten

Auch bei Fahrten, die Nachtfahrten einschließen (nach dem Arbeitszeitgesetz zwischen 23.00 und 6.00 Uhr) gilt die Regelung über Tageslenkzeiten. Auch

hier können sich werktäglich längere Lenkzeiten als 9 bzw. 10 Stunden ergeben mit Vorrang gegenüber dem Arbeitszeitgesetz.

1.2. Fahrtunterbrechungen

nach höchstens 4 ½ Stunden Lenkzeit für
mindestens 45 Minuten

Statt der Unterbrechung von 45 Minuten sind Teilunterbrechungen zulässig:

- » nach der EU-Regelung und nach der Fahrpersonalverordnung zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten bzw. 30 Minuten (in dieser Reihenfolge!); die mindestens 30-minütige Unterbrechung muss spätestens nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden eingelegt werden, wenn eine vorangegangene Teilunterbrechung noch keine 45 Minuten ergeben hat.
- » Die gleiche Regelung gilt seit dem 10. November 2011 auch für Fahrer, die unter das AETR fallen.

Im Übrigen beginnt nach jeder Unterbrechung von insgesamt 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) ein neuer, für die weiteren Unterbrechungen maßgeblicher Lenkzeitabschnitt von 4 ½ Stunden (Ziffer 3.5 der amtlichen Verlautbarung zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Stand Dezember 2011).

Fahrtunterbrechung in Teilabschnitten

Die Fahrtunterbrechung kann in zwei
Abschnitte aufgeteilt werden:



2 h



15 min



2,5 h



30 min



4,5 h

Wichtig: Der erste Abschnitt muss 15 Minuten und der zweite Abschnitt 30 Minuten betragen! Reihenfolge ist festgelegt, muss so erfolgen! Nach der Fahrtunterbrechung von 30 Minuten beginnt hier ein neuer Lenkzeitabschnitt von maximal 4,5 Stunden!

Sonderregelung für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km

Nach 4 ½ Stunden Lenkzeit genügt eine Mindestunterbrechung von nur 30 Minuten. Bei Linien mit durchschnittlichen Haltestellenabständen von mehr als 3 km kann die Unterbrechung durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, und zwar entweder während der 4 ½-stündigen Lenkzeit oder teils während dieser Zeit und teils unmittelbar danach. Bei durchschnittlichen Haltestellenabständen von weniger als 3 km sind Kurzunterbrechungen von mindestens 10 bzw. 8 Minuten zulässig, sofern die Unterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit erreichen.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

Wichtig: Im Linienverkehr mit durchschnittlichem Haltestellenabstand von weniger als 3 km können die Unterbrechungen auch so gestaltet werden wie bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von mehr als 3 km. Die bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von weniger als 3 km gestattete „Sechstelung-Regelung“ soll die Anwendung der strengeren für einen durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als 3 km geltende Grundregelung selbstverständlich nicht ausschließen.

Keine anderen Arbeiten

Fahrtunterbrechungen sind nur Zeiten, in denen der Fahrer keine Fahrtätigkeit und auch keine anderen Arbeitstätigkeiten ausübt, wie zum Beispiel Entladen, technische Überprüfung und Wartung des Fahrzeugs, Aufräumarbeiten im Führerhaus oder dem Laderaum, Beschäftigung mit Fahrgästen etc. Werden nach einem Halt derartige Tätigkeiten durchgeführt, gelten sie nicht als Fahrtunterbrechung.

Beispiel: Der Fahrer will eine Teilunterbrechung von 15 Minuten einlegen. Nach dem Anhalten beschäftigt er sich zunächst 10 Minuten lang mit dem Fahrzeug (Technische Überprüfung). Weiterfahrt nach weiteren 5 Minuten. Die Standzeit von insgesamt 15 Minuten stellt keine Fahrtunterbrechung im Sinne der Vorschriften dar. Wenn der Fahrer eine volle Teilunterbrechung von 15 Minuten einlegen will, müssen sich diese an die 10 Minuten der Fahrzeugüberprüfung anschließen. Von der sich dann ergebenden Gesamtstillstandszeit von 25 Minuten sind die letzten 15 Minuten eine korrekte Fahrtunterbrechung (Teilunterbrechung). Auch Kurz-Halte im Linienbusverkehr bei Linienlängen bis zu 50 km gelten nur als Fahrtunterbrechungen, wenn während ihrer Dauer keine anderen Tätigkeiten ausgeführt werden.

Ruhepausen für angestellte Fahrer

Angestellte Fahrer müssen außerdem beachten: Sind außer Lenkzeiten noch sonstige Arbeitstätigkeiten angefallen (insbesondere Be- und Entladen), ist spätestens nach 6 Stunden eine Ruhepause einzulegen, also auch dann, wenn die bisherige Lenkzeit noch keine 4½ Stunden erreicht hat. Die Ruhepause muss mindestens 45 Minuten betragen, wenn an dem betreffenden Tag mehr als neun Stunden gearbeitet wird, bzw. mindestens 30 Minuten, wenn die Arbeitszeit an dem betreffenden Tag mehr als sechs bis zu neun Stunden beträgt. Die Aufteilung in Kurzpausen von mindestens 15 Minuten ist zulässig. Fahrtunterbrechungen nach den Lenkzeitvorschriften und Ruhepausen nach dem Arbeitszeitgesetz werden gegenseitig angerechnet. (Ziffer 3.5 und 9.1 der amtlichen Verlautbarung zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Stand Dez. 2011).

1.3 Wochenlenkzeit

durchschnittlich höchstens 45 Stunden, jedoch Obergrenze 56 Stunden! Dies gilt seit dem 10. November 2011 auch für Fahrer, die dem AETR unterliegen

Der Durchschnitt von 45 Stunden ergibt sich aus der höchstzulässigen Lenkzeit in der Doppelwoche von 90 Stunden. Unter „Woche“ ist Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr zu verstehen.

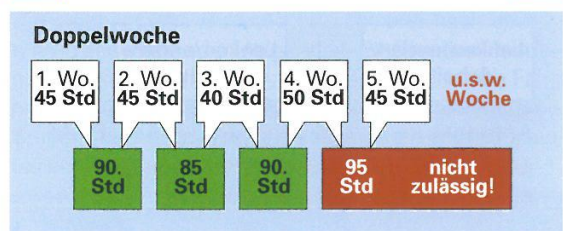
1.4 Wöchentliche Arbeitszeit

durchschnittlich 48 Stunden, höchstens 60 Stunden.

Gilt für Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen, die der EU- oder AETR-Regelung unterliegen (§ 21 a des Arbeitszeitgesetzes). Der wöchentliche Durchschnitt von 48 Stunden muss innerhalb von vier Monaten oder 16 Wochen erreicht werden. Für Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen (Fahrzeuge im Güterverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bis zu 3,5 t, Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km), gelten die allgemeinen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes. Dieses enthält keine ausdrückliche Obergrenze der wöchentlichen Arbeitszeit. Innerhalb von sechs Monaten darf die werktägliche Arbeitszeit im Durchschnitt acht Stunden nicht übersteigen. Dies bedeutet die Begrenzung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit ebenfalls auf 48 Stunden bzw. auf 56 Stunden, wenn zusätzlich an Sonntagen gearbeitet wird.

1.5. Lenkzeit je Doppelwoche

höchstens 90 Stunden!



1.6 Tägliche Ruhezeit (Ein-Fahrer-Besatzung)

mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden

Die tägliche Ruhezeit kann dreimal wöchentlich auf 9 Stunden verkürzt werden. Ein Ausgleich für die Verkürzung ist nicht erforderlich.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

An Tagen, an denen nicht verkürzt wird, kann die tägliche Ruhezeit aufgeteilt werden („splitting“):

- » nach der EU-Regelung und nach der Fahrpersonalverordnung in zwei Abschnitte, von denen der erste mindestens 3 Stunden und der zweite mindestens 9 Stunden betragen muss. Diese Reihenfolge ist verbindlich.
- » Diese Regelung gilt seit dem 10. November 2011 auch für Fahrer, die dem AETR unterliegen.

Wichtig: Bei Inanspruchnahme der Aufteilungsmöglichkeiten, gleich, ob nach der EU- oder AETR-Regelung oder der Fahrpersonalverordnung, erhöht sich die tägliche Ruhezeit von 11 auf 12 Stunden.

Tagesruhezeit

Normale Tagesruhezeit 11 Stunden am Stück
Innerhalb von 24 Stunden nach einer Wochen- oder Tagesruhezeit, muss die Tagesruhezeit 1 x eingelegt worden sein.

Lenken/andere Arbeiten	Tagesruhezeit 11 h	Lenken/andere Arbeiten
------------------------	--------------------	------------------------

ACHTUNG! Eine Tagesruhezeit kann nur im Fahrzeug genommen werden, wenn das Fahrzeug steht und eine Schlafkabine hat.

Hinweis: Zur Arbeitszeit gehören: Lenkzeit, sonstige Tätigkeiten.
Die Bereitschaftszeit ist keine Arbeitszeit.

Aufteilung der Tagesruhezeit

Die Tagesruhezeit darf in 2 Blöcke geteilt werden:

Dann aber 12 Stunden Tagesruhezeit in 24 Stunden nach einer Tages- oder Wochenruhezeit!

Lenken/andere Arbeiten	3 h	Lenken/andere Arbeiten	9 h
Anfang ————— 24 h Zeitraum ————— Ende			

ACHTUNG! 1. Block muss 3 Stunden und 2. Block muss 9 Stunden betragen!

Verkürzung der Tagesruhezeit

3 x zwischen zwei Wochenruhezeiten erlaubt:
Verkürzung von 11 Stunden auf 9 Stunden Tagesruhezeit

Lenken/andere Arbeiten	verkürzte Ruhezeit 9 h	2 h	Lenken/andere Arbeiten
------------------------	------------------------	-----	------------------------

Diese 2 Stunden fallen weg
Kein Ausgleich erforderlich!

Ruhezeiten im Fährverkehr

Bei Beförderung eines Fahrzeugs auf einer Fähre oder mit der Eisenbahn kann die tägliche Ruhezeit bis zu zweimal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden und zwar **ohne** Verpflichtung einer entsprechenden Verlängerung der Ruhezeit des betreffenden Tages. Die Unterbrechungen dürfen aber insgesamt nicht länger als eine Stunde dauern. Außerdem muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

Diese Regelung gilt seit dem 10. November 2010 auch für Fahrer, die dem AETR unterliegen.

Unterbrechung der Tagesruhezeit

Die tägliche Ruhezeit darf 2 x unterbrochen werden.

Insgesamt dürfen die Unterbrechungen nicht länger als 1 Stunde dauern.

Tagesruhezeit 5 h	1 h	Tagesruhezeit 6 h
-------------------	-----	-------------------

oder

Tagesruhezeit 3 h	0,5 h	Tagesruhezeit 4 h	0,5 h	Tagesruhezeit 4 h
-------------------	-------	-------------------	-------	-------------------

Beide Möglichkeiten sind nur beim Verladen auf Fähre oder Eisenbahn erlaubt.

Anreisezeiten

Bei Anreise des Fahrers, um ein Fahrzeug zu übernehmen, gilt die Anreisezeit nur dann als Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einer Fähre befindet und Zugang zu einer Kojen oder einem Liegewagen hat. Reist der Fahrer mit einem Fahrzeug an, das nicht der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegt (z. B. mit einem Pkw), gilt die Anreisezeit als Arbeitszeit. Entsprechendes gilt für die Rückreise.

1.7. Tägliche Ruhezeit (Doppelbesatzung)

je Fahrer mindestens 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden

Von Doppel-Besatzung kann nur gesprochen werden, wenn beide Fahrer während der gesamten Fahrt auf dem betreffenden Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind, mit Ausnahme der ersten Stunde. Bleibt z. B. bei einer mehrtägigen Fahrt ein Fahrer zurück, um in einem Hotel zu übernachten, während der zweite Fahrer alleine weiterfährt, ist die Ruhezeitenregelung für Doppelbesatzungen auf den alleine weiterfahrenden Fahrer nicht mehr anwendbar. Im Übrigen darf die Ruhezeit nur dann im Fahrzeug verbracht werden, wenn es mit einer Schlafkabine ausgerüstet ist und sich im Stillstand befindet. Die Ruhezeitenregelungen für Mehr-Fahrer-Besatzungen bedeuten also, dass Doppelbesatzungen ihre täglichen Ruhezeiten gleichzeitig einlegen müssen, bzw. die gemeinsame Fahrt erst fortsetzen können, wenn beide Fahrer eine Ruhezeit von mindestens 9 Stunden eingelegt haben.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

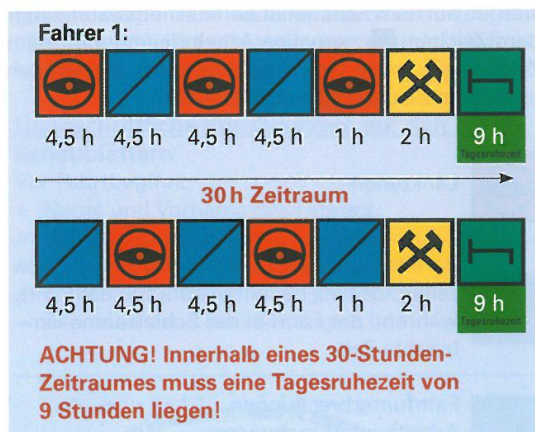
Wichtig: Beifahrerzeiten im fahrenden Fahrzeug sind Bereitschaftszeiten (§ 21 a Abs. 3 des Arbeitszeitgesetzes) bzw. Fahrtunterbrechungen nach den übereinstimmenden Regelungen der EU, des AETR und der Fahrpersonalverordnung. (Ziffer 3.5 der amtlichen Verlautbarung zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Stand Dez. 2011).

ACHTUNG! Spätestens vor Ablauf der dritten auf die Verkürzung folgenden Wochen hat der Ausgleich zu erfolgen!

„Überlappung“

Eine wöchentliche Ruhezeit kann in die folgende Woche „hineinragen“; sie kann entweder der ersten oder der folgenden Woche zugeordnet werden.

Tagesruhezeit (Doppelbesatzung)



Wöchentliche Ruhezeiten in der Doppelwoche

Innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen müssen entweder zwei ungekürzte wöchentliche Ruhezeiten oder eine ungekürzte und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit liegen. Dies gilt seit dem 10. November 2011 grundsätzlich auch für Fahrer, die dem AETR unterliegen.

Ausnahme: Im Falle von Mehrfahrer-Besatzungen, die dem AETR unterliegen, reichen im Doppelwochen-Zeitraum zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten, mit Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Folgewoche, aus (Neuregelung seit 10. November 2011).

Beginn der wöchentlichen Ruhezeit

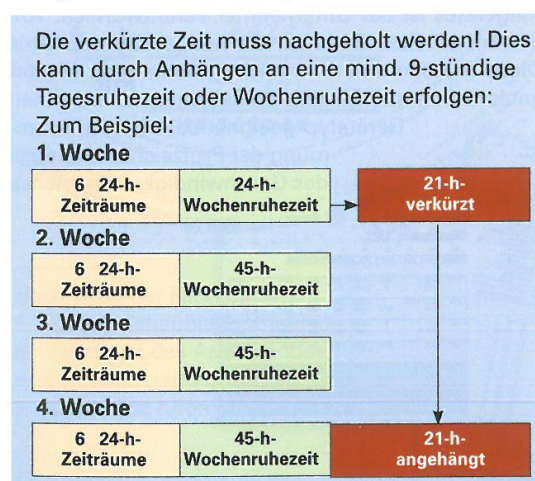
Spätestens nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach einer Ruhezeit.

1.8 Wöchentliche Ruhezeit

mindestens 45 Stunden

Bei der wöchentlichen Ruhezeit handelt es sich um eine auf mindestens 45 Stunden verlängerte tägliche Ruhezeit. Wöchentliche Ruhezeiten können verkürzt werden: Nach der EU-Regelung, der Fahrpersonalverordnung und seit dem 10. November 2011 auch nach dem AETR auf 24 Stunden, gleich, ob am Standort oder unterwegs. Die fehlenden Ruhezeiten müssen bis Ende der dritten Folgewoche nachgeholt werden, und zwar in der Weise, dass sie an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden anzuhängen sind.

Ausgleich bei Verkürzung der Wochenruhezeit



Nach spätestens sechs 24-Std.-Zeiträumen ist eine Wochenruhezeit einzulegen!

Beispiel:

24-h-Wochenruhezeit	6 24-h-Zeiträume	24-h-Wochenruhezeit	6 24-h-Zeiträume	45-h-Wochenruhezeit
---------------------	------------------	---------------------	------------------	---------------------

Ausnahme grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr

Im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr gilt folgende Ausnahmeregelung (Im AETR-Verkehr seit dem 10.11.2011):

Die wöchentliche Ruhezeit braucht erst nach spätestens 12 aufeinander folgenden 24-Stunden-Zeiträumen eingelegt zu werden. Es muss sich um eine Fahrt handeln, bei der mindestens 24 aufeinander folgende Stunden auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedstaates anfallen.

Hinweis:

Für den innerdeutschen Gelegenheitsverkehr besteht jedoch keine entsprechende Regelung.

Sonderregelung für Linienbusse

Im innerdeutschen Linienbusverkehr bei Linienlängen bis zu 50 km kann die wöchentliche Ruhezeit auf zwei Wochen verteilt und braucht nicht schon nach sechs 24-h-Zeiträumen eingelegt zu werden.

Verteilung auf zwei Wochen zulässig

Woche A Keine wöchentliche Ruhezeit
Woche B Wöchentliche Ruhezeit der Woche A plus vollständige oder verkürzte wöchentliche Ruhezeit der Woche B

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

2. Welche Kontrollmittel sind zu verwenden?

Kontrollmittel im Güterverkehr

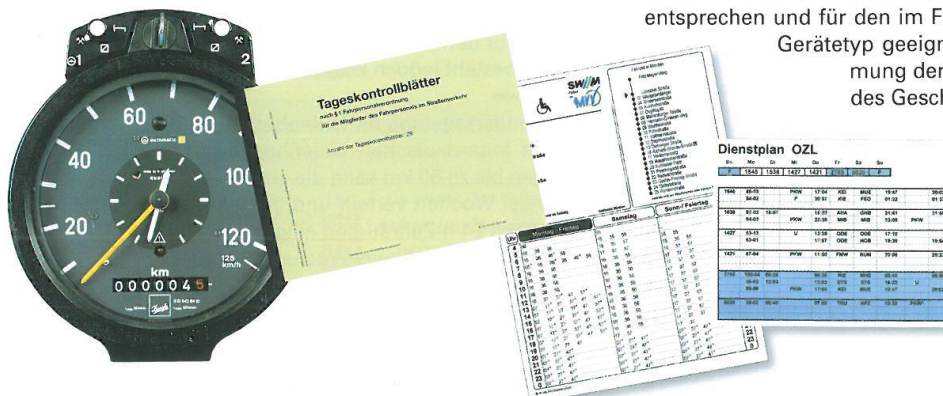
- » Fahrzeuge mit einer zGM (einschließlich Anhänger) von mehr als 3,5 Tonnen
im EG-Verkehr EG-Kontrollgerät
im AETR-Verkehr AETR-Kontrollgerät
- » Fahrzeuge mit einer zGM (einschließlich Anhänger) von mehr als 2,8 bis 2,8 bis 3,5 Tonnen Tageskontrollblätter oder EG-Kontrollgerät oder Fahrtschreiber

Kontrollmittel im Personenverkehr

- » Omnibusse im Gelegenheitsverkehr EG- bzw. AETR-Kontrollgerät
- » Omnibusse im Linienverkehr, Linienlänge mehr als 50 km im EG-Verkehr seit dem 31. Dezember 2007 EG-Kontrollgerät obligatorisch
im AETR-Verkehr AETR-Kontrollgerät
- » Omnibusse im Linienverkehr, Linienlänge bis 50 km Fahrtschreiber nach § 57a StVZO oder EG-Kontrollgerät







Kontrollmittel sind:
das „EGKontrollgerät“, das „AETRKontrollgerät“,
der „nationale Fahrtschreiber“, handschriftliche
Aufzeichnungen („Tageskontrollblätter“).



Wie ist mit EG- bzw. AETR-Kontrollgeräten umzugehen?

3.

Wie funktionieren die Kontrollgeräte mit Schaublättern?

EG-Kontrollgeräte zeichnen während der Fahrt Wegstrecke, Geschwindigkeit und unter dem Zeichen  die **Lenkzeiten** des jeweiligen Fahrers auf dem eingelegten **Schaublatt** auf. Steht das Fahrzeug still, werden auf dem Schaublatt Bereitschaftszeiten unter dem Zeichen , sonstige Arbeitszeiten unter dem Zeichen  sowie Unterbrechungs- und Ruhezeiten unter dem Zeichen  aufgezeichnet.



Lenkzeiten



Bereitschafts-/sonstige Arbeitszeiten, Wartezeiten, Zeit als Beifahrer während der Fahrt, während der Fahrt in der Schlafkabine verbrachte Zeit



Fahrtunterbrechungen, Arbeitsunterbrechungen, Pausen und Tagesruhezeiten



Alle sonstigen Arbeitszeiten

Für Doppelbesetzungen sind Kontrollgeräte zu verwenden, die gleichzeitig zwei Schaublätter aufnehmen können. Auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, werden Wegstrecke, Geschwindigkeit und Lenkzeit aufgezeichnet. Diese Zeiten werden auf dem ebenfalls eingelegten Schaublatt des Beifahrers als Arbeitsbereitschaft aufgezeichnet.

Worauf müssen Sie als Fahrer bei den Schaublättern besonders achten?

Für den ordnungsgemäßen Einbau eines EG-Kontrollgerätes ist der Unternehmer verantwortlich. Von diesem erhalten Sie auch die nötigen Schaublätter. Diese müssen einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und für den im Fahrzeug vorhandenen Gerätetyp geeignet sein (Übereinstimmung der Prüfzeichen wie auch des Geschwindigkeitsbereichs).

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

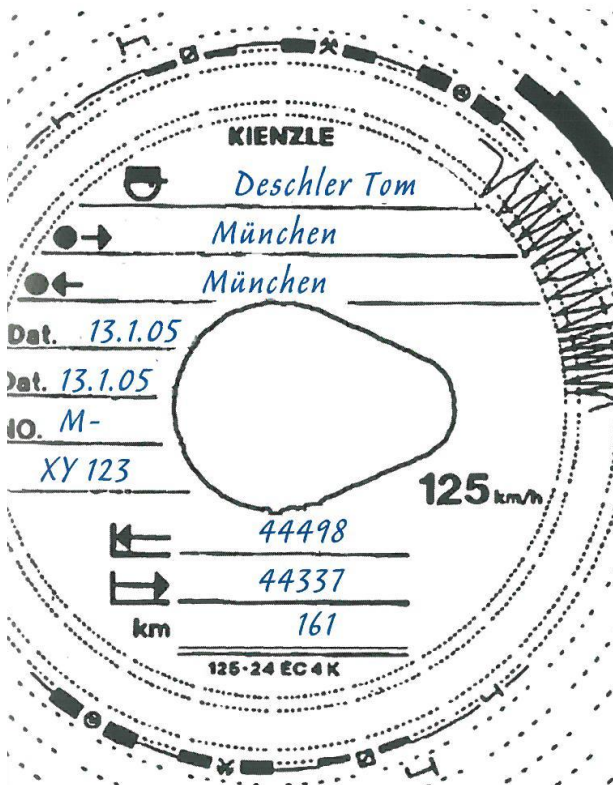
Die Schaublätter dürfen nicht beschädigt oder verschmutzt sein, müssen im Fahrzeug also sorgfältig verwahrt werden.

Die in EG- und AETR-Kontrollgeräten zu verwendenden Schaublätter sind **fahrerbezogen**, d. h. sie dienen nur der Aufzeichnung von Lenkzeiten usw. eines bestimmten Fahrers, gleich welches Fahrzeug er benutzt hat. Bei Fahrzeugwechsel nimmt er also sein Schaublatt mit und legt es in das Kontrollgerät des neuen Fahrzeugs ein. Die Schaublätter sind grundsätzlich nur für **einen Tag** zu verwenden, und zwar ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Fahrzeugs bis „Feierabend“ (Entnahme vorher grundsätzlich nur bei Fahrzeugwechsel).

Handschriftliche Eintragungen auf den Schaublättern

Vor Fahrtbeginn:

- » Name und Vorname des Fahrers
- » Ort des Fahrtbeginns
- » Zeitpunkt des Arbeitsbeginns
- » amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
- » Kilometerstand bei Fahrtbeginn



Nach Ende der Fahrt:

- » Ort der Schaublattentnahme
- » Zeitpunkt des Arbeitsendes
- » Kilometerstand am Fahrtende
- » gefahrene Kilometer

Bei Fahrzeugwechsel im Innenfeld der Rückseite:

- » Uhrzeit
- » amtliches Kennzeichen des neuen Fahrzeugs
- » Anfangs- und Endkilometerstand
- » mit dem neuen Fahrzeug gefahrene Kilometer

Weitere Eintragungen auf dem Außenrand:

Handschriftliche Eintragungen sind vor allem erforderlich, wenn das Kontrollgerät defekt ist oder zur Begründung von Abweichungen von den vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten in Notfällen.

Was Sie bei mehrtägigen Fahrten beachten müssen

In diesen Fällen empfiehlt das Bundesverkehrsministerium, das Schaublatt während der Ruhezeit im Gerät zu belassen, das Schaublatt also erst bei der Aufnahme der neuerlichen Tätigkeit (am folgenden Tag) zu entnehmen bzw. gegen ein neues auszutauschen. Das gilt aber nur für Fahrten in Deutschland. Bei anderen Staaten müssen Sie damit rechnen, dass auch bei mehrtägigen Fahrten die tägliche Entnahme gefordert wird (Ziffer 3.3 der Verkehrsblattverlautbarung vom 12. Dezember 1999).

Digitale Kontrollgeräte

4.

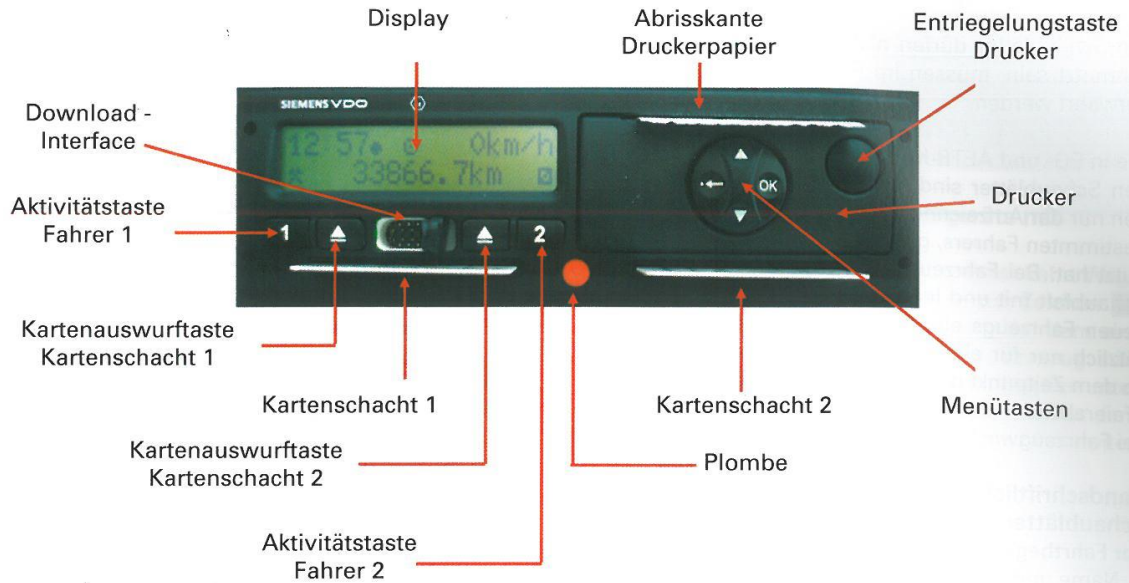
Das herkömmliche EG-Kontrollgerät mit Schaublatt ist grundsätzlich nur noch in Altfahrzeugen zulässig. An seine Stelle ist das digitale Kontrollgerät mit Massenspeicher (Speicherkapazität 365 Tage) und Fahrerkarte (Speicherkapazität 28 Tage) getreten (Gerät nach Anhang IB zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Das digitale Kontrollgerät ist für Fahrzeuge, die der EG-Regelung unterliegen, obligatorisch,

- » die nach dem 1. Mai 2006 erstmals zugelassen worden sind
- » die schon vorher, aber nach dem 1. Januar 1996 zugelassen worden sind und bei denen das herkömmliche Kontrollgerät wegen Defekts ausgewechselt werden muss. Die Umrüstungspflicht bezieht sich aber nur auf:
- » Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t,
- » Fahrzeuge für die Personenbeförderung (außer Linienbusse) mit mehr als 8 Fahrgastplätzen und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10t.

Digitales Kontrollgerät nach dem AETR:

Fahrzeuge, die im AETR-Verkehr eingesetzt werden und deren Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010 erfolgt ist, müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (Neuregelung nach § 19 der Fahrpersonalverordnung). Das digitale „AETR-Kontrollgerät“ ist technisch konstruktiv mit dem digitalen „EG-Kontrollgerät“ identisch. Ein digitales EG-Kontrollgerät wird daher auch als digitales „AETR-Kontrollgerät“ anerkannt.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00



Was sind Kontrollgerätkarten?

- » Chipkarten zur Identitätsfeststellung des Karteninhabers
- » zur Übertragung und Speicherung von Daten

a) Fahrerkarte (5 Jahre gültig) -

Wer kann sie beantragen?

- » Inländer mit gültiger Fahrerlaubnis für das betroffene Fahrzeug (Kartenführerschein)
- » Inhaber mit entsprechender Fahrerlaubnis aus einem EG/EWR-Staat
- Infos und zuständige Stellen unter www.kba.de

b) Werkstattkarte (1 Jahr gültig)

- » Kontrollgerätkarte für Werkstatt, Kontrollgerät- oder Fahrzeughersteller (gibt Behörde eines Mitgliedstaats aus)

c) Kontrollgerätkarte

- » weist die Kontrollbehörde aus
- » Lesen, Ausdrucken und Herunterladen der Daten von Gerät und Fahrerkarte zu Kontrollzwecken

d) Unternehmenskarte (5 Jahre gültig)

- » Kontrollgerätkarte für das Unternehmen (gibt Behörde eines Mitgliedstaats aus)
- » Lesen, Ausdrucken und Herunterladen der Daten von Gerät und Fahrerkarte

Hinweis:

nur Daten der jeweiligen Unternehmen können kopiert werden.

Wie funktioniert das Gerät?

» Pflichten des Fahrers:

- » Aufzeichnen, Speichern, Anzeigen, Ausdrucken von tätigkeitsbezogenen Daten der Fahrer
- » Geschwindigkeitsmessung des Fahrzeugs (24 Lenkzeitstunden, sekundengenau)
- » Speicherung aller Ereignisse und Störungen bei Fahrerkarte und Kontrollgerät (Einzelheiten zum digitalen Kontrollgerät vgl. Fahreranweisung „Digitales Kontrollgerät“, Bestell-Nr. 13972)

Was ist bei Beginn, während und am Ende der Fahrt zu beachten?

Vor Fahrtbeginn stecken Sie Ihre Fahrerkarte, geben manuell den Ort des Fahrtbeginns sowie Ihre Aktivitäten seit der letzten Kartenentnahme ein, insbesondere sonstige Arbeiten, auch Lenkzeiten mit Fahrzeugen, für die kein Kontrollgerät vorgeschrieben ist und Ruhezeiten. Mit Beginn der Fahrt schaltet das Gerät automatisch auf **LENKEN**, bei jedem Halt auf **ARBEIT**. Sie können aber während des Halts manuell auf **UNTERBRECHUNG** oder **RUHE** schalten.

Bei Weiterfahrt innerhalb von 120 Sekunden registriert das Gerät die Gesamtzeit des Halts als **UNTERBRECHUNG** oder **RUHE**, auch wenn Sie diese Zeitgruppen nicht sofort nach dem Halt eingestellt hatten. War während des Halts nur auf **ARBEIT** geschaltet, registriert das Gerät **LENKEN** erst ab dem Zeitpunkt der Weiterfahrt, auch wenn diese innerhalb von 120 Sekunden nach dem Halt erfolgte. Die bisherige Regelung, wonach in diesem Fall rückwirkend für den gesamten Halt **LENKEN** registriert wird (fiktive Lenkzeit), gilt seit dem 1. Oktober 2011 nicht mehr (Verordnung der Kommission vom 16.12.2009).

Bei den meisten Gerätetypen lassen sich die Zeitgruppen, die bei einem Halt gelten sollen, schon vor Fahrtbeginn einstellen.

Am Ende der Fahrt entnehmen Sie die Fahrerkarte; bei mehrtägigen Fahrten können Sie die Fahrerkarte stecken lassen. Vergessen Sie aber nicht ggf. auf **RUHE** zu schalten, weil das Gerät anderenfalls Ihre Ruhezeiten als **ARBEIT** registriert. Bei Kurzaufenthalten, zum Beispiel in Raststätten, können Sie die Fahrerkarte sicherheitshalber mitnehmen. Sie können die Karte aber auch stecken lassen.

In jedem Fall schalten Sie vor Verlassen des Fahrzeugs auf **UNTERBRECHUNG**.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

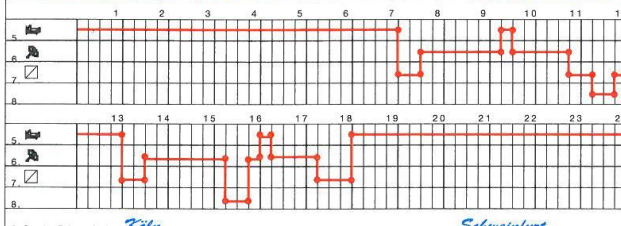





Was ist bei Beschädigung und Verlust von Fahrerkarten zu beachten?

Beschädigte Karten müssen zurückgegeben werden. Kartenverlust muss der ausstellenden Behörde gemeldet werden. In jedem Fall muss innerhalb von 7 Tagen eine Ersatzkarte beantragt werden. Ohne Fahrerkarte dürfen Sie noch bis zu 15 Tagen fahren (gerechnet vom Zeitpunkt der Beschädigung oder des Verlustes), müssen dann aber Ausdrücke über Ihre Fahreraktivitäten aus dem Massenspeicher erstellen.

Funktioniert das Gerät nicht mehr richtig, ist der Unternehmer verpflichtet, unverzüglich den Schaden beheben zu lassen. Sind Sie mit dem Fahrzeug unterwegs und ist eine Rückkehr nicht innerhalb einer Woche möglich, muss die Reparatur unterwegs erfolgen.

(Einzelheiten zum digitalen Kontrollgerät vgl. Fahreranweisung „Digitales Kontrollgerät“, Bestell-Nr. 13972)

tragen sind jeweils Name, Datum, Kennzeichen, Kilometerstände und Fahrtstrecken.

1. Name, Vorname <i>Matthias Matthias</i>	2. Amtliches Kennzeichen <i>K-LR 4711</i>	3. Tageskontrollblatt Nr. <i>21</i>	4. Datum <i>28. Januar 2008</i>
			
9. Ort der Fahraufnahme <i>Köln</i>		10. Ort der Fahrtbeendigung <i>Schweinfurt</i>	
11. Kilometerstand bei Fahrtende <i>91433</i>		5.  <i>14,5 Std.</i>	
bei Fahrtbeginn <i>91090</i>		6.  <i>6 Std.</i>	
Gesamtfahrtstrecke: <i>343</i>		7.  <i>2,5 Std.</i>	
Bemerkungen und Unterschrift <i>Matthias Matthias</i>		8.  <i>1 Std.</i>	
		9.  <i>24 Std.</i>	

Erläuterungen: 5. = Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen 6. = Lenkzeiten 7. = Arbeitsbereitschaft 8. = sonstige Arbeitszeiten (Symbol vom Verlag eingefügt)

Musterseite aus „Tageskontrollblätter“, Bestell-Nr. 13440 (29 Tageskontrollblätter plus Musterseite im Heft); zu bestellen beim Verlag Heinrich Vogel.

Die Tageskontrollblätter des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Tage müssen Sie für Kontrollzwecke immer bei sich haben. Kontrollblätter, die Sie nicht mehr mit sich führen müssen, händigen Sie Ihrem Arbeitgeber aus, der sie mindestens ein Jahr aufbewahren muss.

5. Wie ist mit dem Fahrtschreiber nach § 57a StVZO umzugehen?

Der Fahrtschreiber nach § 57 a StVZO ermöglicht die Aufzeichnung der Wegsstrecken, Geschwindigkeit, Fahrtunterbrechungen und der Lenkzeiten. Wie beim EG-Kontrollgerät erfolgt die Aufzeichnung auf **Schaublätteln**. Im Unterschied zum EG-Kontrollgerät sind die Schaublätteln beim Fahrtschreiber nach § 57a StVZO jedoch **fahrzeugbezogen**. Dementsprechend verbleibt ein eingelegtes Schaublatt beim Wechsel des Fahrers im bisherigen Fahrzeug. Für jede Fahrt ist jeweils ein Schaublatt zu verwenden.

Vor Fahrtantritt sind Ort und Zeit sowie die Namen der vorgesehenen Fahrer auf dem Schaublatt zu vermerken. Außerdem muss der Stand des Wegstreckenzählers am Beginn und am Ende der Fahrt vermerkt werden; dies ist Sache des Halters, der jedoch seine Fahrer beauftragen kann, die notwendigen Aufzeichnungen auf dem Schaublatt vorzunehmen.

Hinweis: Fahrtschreiber nach § 57a StVZO haben kaum noch praktische Bedeutung, da in aller Regel das EG-Kontrollgerät zu verwenden ist bzw. auf freiwilliger Grundlage verwendet wird (Beispiel: Busse im Linienverkehr, sodass der betreffende Bus auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden kann).

6. Wie ist mit Tageskontrollblättern umzugehen?

Für Tageskontrollblätter verwenden Sie am besten das nachstehende amtliche Muster. Sie müssen für jeden Tag getrennt ein Kontrollblatt ausfüllen. Einzu-

Mitföhrpflichten des Fahrers

Nach EG- und AETR-Regelung

Unterwegs mit Fahrzeug mit herkömmlichem Kontrollgerät:

- » Schaublätteln, Ausdrücke und Aufzeichnungen für den laufenden Tag und die vorangehenden 28 Tage,
- » ggf. Fahrerkarte
- Unterwegs mit Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät:
- » Fahrerkarte,
- » Schaublätteln, Ausdrücke und Aufzeichnungen für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Nach der Fahrpersonalverordnung

Tageskontrollblätter des laufenden Tages und der diesem vorangehenden 28 Tage.

Mitführen von Kopien

Hinsichtlich des Schaublattes der vorangegangenen Wochen werden bei Beförderungen innerhalb Deutschlands Kopien „in der Regel“ nicht beanstandet (Ziffer 3.4 der Verkehrsblattverlautbarung vom 15. Januar 2000); für die laufende Woche müssen die Originale mitgeführt werden.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

Bescheinigungs-Regelung

Wenn Sie an einem oder mehreren der vorangegangenen 28 Tage die für Fahrttage vorgeschriebenen Nachweise (insbesondere Schaublätter, Ausdrucke und Tageskontrollblätter) nicht mit sich führen können, weil Sie an den betreffenden Tagen kein Fahrzeug gelenkt haben, das der EU- oder AETR-Regelung oder der Fahrpersonalverordnung unterliegt, müssen Sie eine entsprechende Bescheinigung Ihres Arbeitgebers mit sich führen und bei Kontrollen vorlegen. Dafür gibt es ein EG-einheitliches Muster, das unter http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm abgerufen werden kann und in der Formularsoftware MobilForm (Bestell-Nr. 33230) zu finden ist. Bei Fahrten innerhalb Deutschlands wird weiterhin auch das bisherige amtliche deutsche Bescheinigungsmuster anerkannt. Formulare entsprechend dem amtlichen Bescheinigungsmuster (in geänderter Form) können Sie unter www.heinrich-vogel-shop.de (Bestell-Nr. 13678) beziehen.

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN GEMÄSS DER VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006, GEMÄSS DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT DES IM INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR BESCHÄFTIGTEN FAHRPERSONALS (AETR) ODER GEMÄSS DER FAHRPERSONALVERORDNUNG (FPersV)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Fahrtsschreiberaufzeichnungen aufzubewahren. Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar.

1. Name des Unternehmens _____

2. Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land _____

3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl) _____

4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl) _____

5. E-Mail-Adresse _____

Ich, der/die Unterzeichnete:

6. Name _____

7. Position im Unternehmen _____

8. Name _____

9. Geburtsdatum _____

10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses _____

im Zeitraum:

11. von (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) _____

12. bis (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) _____

13. ☐ Im Krankheitsurlaub befind. (*) 14. ☐ Im Erholungsurlaub befind. (*)

15. ☐ aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt hat (*)

16. ☐ als vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, des AETR oder der FPersV ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat (*)

17. Für das Unternehmen, Ort _____ Datum _____

Unterschrift _____

18. Ich, der Fahrer/die Fahrerin bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, des AETR oder der FPersV fallendes Fahrzeug gelenkt habe.

19. Ort _____ Datum _____

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin _____

(*) Näheres der Punkte 13, 14, 15 oder 16 kann eingestrichelt werden.

Angepasst an § 20 Fahrpersonalverordnung (FPersV) – nur im innerdeutschen Verkehr zu verwenden –

Wo bleiben die gebrauchten Schaublätter?

Die Schaublätter sind zwar „fahrerbezogen“, sie sind aber nicht Ihr Eigentum. Nach Ende der Fahrt bzw. nach Ende der Mitföhrpflichten müssen Sie Ihr Schaublatt Ihrem Arbeitgeber zurückgeben, der die gesammelten Schaublätter für Kontrollzwecke ein Jahr lang aufheben muss.

Sanktionen bei Verstößen

8.

Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, einschließlich der Vorschriften über Kontrollmittel, können strafrechtliche Folgen haben! Dies gilt insbesondere für den „falschen“ Umgang mit Kontrollgeräten und Schaublättern. Für derartige Fälle, z. B. verfälschte Aufzeichnungen, sind Freiheitsstrafen bis zu fünf Jahren möglich.

Bei gravierenden Verstößen kann die Weiterfahrt untersagt werden.

In der Regel werden Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeitvorschriften jedoch als Ordnungswidrigkeiten geahndet, d. h. mit Geldbußen. Dafür wenden die zuständigen Behörden einen sogenannten Bußgeldkatalog an, der inzwischen aktualisiert worden ist. Für Fahrerverstöße sieht der Katalog z. B. folgende Sätze vor:

1. Lenkzeitverstöße

Überschreiten der zulässigen Tageslenkzeit von 9 Stunden bis zu 1 Stunde und je angefangene weitere 1/2 Stunde	30,-
Überschreiten der wöchentlichen Lenkzeit von 56 Stunden bis zu 2 Stunden	30,-
Überschreiten der zulässigen Tageslenkzeit von 10 Stunden je angefangene 1/2 Stunde	30,-
Fahrtunterbrechung bis zu 1 Stunde verspätet und je angefangene weitere Stunde	30,-
Nicht-Einhaltung der vorgeschriebenen Dauer der Fahrtunterbrechung: Bei Unterschreiten bis zu 15 Minuten und je angefangene weitere 1/2 Stunde	30,-
Überschreiten der zulässigen Tageslenkzeit um mehr als 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde	60,-

2. Ruhezeitenverstöße

Unterschreiten der vorgeschriebenen täglichen Ruhezeit bis zu 1 Stunde und je angefangene weitere 1/2 Stunde	30,-
Unterschreiten der vorgeschriebenen wöchentlichen Ruhezeit bis zu 1 Stunde und je angefangene weitere Stunde	30,-
Unterschreiten der täglichen Ruhezeit von mehr als 3 Stunden , Unterschreiten der wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 9 Stunden je angefangene Stunde	60,-

3. Kontrollmittelverstöße

Fehlende Aufzeichnungen, nicht ordnungsgemäßes Verwenden von Schaublättern, fehlende handschriftliche Eintragungen z. B. bei Inanspruchnahme der Notklausel, Nichtbetätigen oder falsches Betätigen des Zeitgruppenschalters je Arbeitsschicht jeweils	
– wenn die Kontrolle dadurch erschwert wird	75,-
– nicht möglich ist	250,-

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

weitere Kontrollmittelverstöße

Unvollständige oder unrichtige Beschriftung von Schaublättern, jeweils – wenn die Kontrolle dadurch erschwert wird	75,–
– wenn die Kontrolle nicht möglich ist	250,–
Unterlassen der unverzüglichen Aushändigung von Schaublättern und Tätigkeitsnachweisen nach Ende der Mitföhrpflicht an den Unternehmer, Für jedes nicht vorgelegte Schaublatt bzw. Tätigkeitsnachweis	250,–

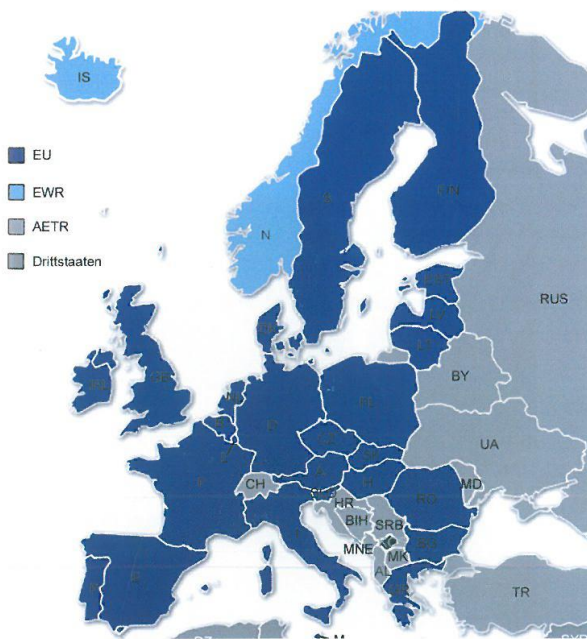
Hinweis:

Die Gerichte sind an die Sätze nicht gebunden.

9. Anwendungsbereich

Anwendungsbereich für die EG-Sozialvorschriften**a) für welche Länder?**

Die EG-Sozialvorschriften sind für Sie die wichtigste Rechtsgrundlage für Lenk- und Ruhezeiten usw. Die EG-Regelung gilt für alle „innergemeinschaftlichen“ Beförderungen, d. h. für Beförderungen innerhalb von EU-Staaten und Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EU-Staaten. Die EU-Staaten sind: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern (griech. Teil). Auch in Norwegen und



Liechtenstein gelten wegen des EWR-Abkommens die EG-Verordnungen.

Sonderfall Schweiz: Die Schweiz ist zwar ausschließlich AETR-Vertragsstaat, also nicht EU-Mitgliedstaat. Gleichwohl findet auch im Schweiz-Verkehr die EU-Regelung Anwendung (Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b VO (EG) Nr. 561/2006).

b) für welche Fahrzeuge?

Güterverkehr: Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von mehr als 3,5 Tonnen.

Personenverkehr: Omnibusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Gelegenheitsverkehr bzw. im Linienverkehr, wenn die Linienlänge mehr als 50 km beträgt.

c) für welche Verkehrsarten?

Die EG-Sozialvorschriften gelten für alle gewerblich durchgeführten Beförderungen, einschließlich Beförderungen im Werkverkehr. Im Güterverkehr sind nicht gewerbliche Beförderungen zu privaten Zwecken von der Anwendung der EG-Sozialvorschriften ausgenommen.

d) für welche Fahrer?

Die EG-Sozialvorschriften gelten für alle Fahrer der unter b) genannten Fahrzeuge, gleich ob es sich um Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen oder um selbstständige Fahrer (Selbstfahrende Unternehmer) handelt.

AETR

Das Europäische Abkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ist an die EU-Regelung (VO (EG) Nr. 561/2006) inzwischen weitgehend angepasst worden.

Das AETR gilt nur für den **grenzüberschreitenden** Verkehr. Dabei hat das AETR gegenüber der EG-Regelung **Vorrang**, auch, wenn ein EG-Staat berührt wird.

Beispiel: Fahrt von Hamburg über Warschau nach Usbekistan. Für die gesamte Strecke gilt ausschließlich das AETR, obwohl Deutschland und Polen EU-Staaten sind.

Dem AETR unterliegen – entgegen der Bezeichnung – im Falle der EG-Regelung sowohl Fahrer in Beschäftigungsverhältnissen wie auch selbstständige Fahrer. Wie die EG-Regelung gilt das AETR auch für den Werkverkehr.

Dem AETR gehören neben den 27 EU-Staaten auch folgende Staaten an: Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Belarus (Weißrußland), Bosnien-Herzegowina, Bundesrepublik Jugoslawien, Kasachstan, Kroatien, Moldavien, Republik Mazedonien, Russische Föderation, Schweiz, Türkei, Turkmenistan, Ukraine und Usbekistan.

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00

Stand: 15.10.2021

Anwendungsbereich der deutschen Regelung

Durch die Fahrpersonalverordnung sind die EG-Sozialvorschriften (Lenk-, Unterbrechungs- und Ruhezeiten) **bis auf das Kontrollmittel** weitgehend für die von der EG-Regelung nicht erfassten Fahrzeugkategorien übernommen worden, d. h.

- » im Güterverkehr für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger, von mehr als 2,8 bis zu 3,5 Tonnen, und
- » im Personenverkehr für Linienbusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen bei Linienlängen bis zu 50 km - jedoch mit Sonderregelungen hinsichtlich der Fahrtunterbrechungen und wöchentlichen Ruhezeiten (§1 Absätze 3 und 4 FPersV, siehe Abschnitt 1.)

(Zum Kontrollmittel vgl. Abschnitt 2 und 4, 5 und 6.)

10. Ausnahmen und Befreiungen



© Peter38 / Fotolia

u.a.

- » Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zGM, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, von nicht mehr als 3,5 Tonnen (Befreiung nur von EU- und AETR-Vorschriften),
- » Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit nicht mehr als acht Fahrgastplätzen,
- » Linienbusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen bei Linienlängen bis zu 50 km (Befreiung nur von EU- und AETR-Vorschriften),
- » Fahrzeuge der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr,
- » Fahrzeuge für den nichtgewerblichen Einsatz in Notfällen,
- » Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke,
- » Probefahrten im Rahmen der technischen Entwicklung,
- » Fahrzeuge mit einer zGM von nicht mehr als 7,5 t für nichtgewerbliche Güterbeförderung. (Befreiung von den Vorschriften der Fahrpersonalverordnung auch bei höherer zGM),
- » Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung seines Berufs (z. B. Handwerker) benötigt, vorausgesetzt, das Führen des Fahrzeugs ist für ihn nicht die berufliche Haupttätigkeit.

(Näheres vgl. „Transport im Handwerk“, Bestell-Nr. 23050)

Was tun gegen Übermüdung?

11.

Zur Vermeidung von Übermüdung ist – auch nach wissenschaftlichen Erkenntnissen – von besonderer Wichtigkeit, wenn nicht entscheidend, dass Sie die vorgeschriebenen **Mindestunterbrechungen** einhalten. Möglichst viele Kurzpausen sind das wirksamste Mittel gegen Übermüdung.

Auf jeden Fall sollten Sie – im Interesse der übrigen Verkehrsteilnehmer, aber auch zu Ihrer eigenen Sicherheit

- » auf gewisse, normalerweise untrügliche Anzeichen achten, mit denen sich Übermüdung ankündigt; zum Beispiel
- » der vielzitierte „Sekundenschlaf“
- » Schwierigkeiten, innerhalb von Markierungen zu fahren,
- » unruhiges Sitzen,
- » nachlässiges Umgehen mit Blinker, Hupe und Scheinwerfer,
- » häufiger Wunsch, sich mit Kaffee oder Ähnlichem wach zu halten (was Sie wenigstens veranlassen sollte, an einer Raststätte Pause zu machen),
- » überkritische und gereizte Einstellung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (oder auch gegenüber Kontrolleuren, die dann erst recht vermuten, dass „etwas nicht stimmt“).

Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten allein bietet noch keine Gewähr, dass es nicht während der Fahrt zur Übermüdung kommt. Bedenken Sie bitte, dass es sich jeweils nur um Höchstwerte bzw. Mindestwerte handelt! Die „Ausschöpfung“ der vollen Werte ist nur verantwortlich, wenn Sie entsprechend fit sind. Wer übermüdet am Steuer sitzt und dadurch einen Unfall herbeiführt, macht sich unter Umständen auch dann strafbar, wenn er die Lenk- und Ruhezeitenvorschriften eingehalten hatte.



© Verlag Heinrich Vogel • Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Str. 30, 81549 München • Stand Januar 2012
www.heinrich-vogel-shoo.de

Prozesseigner	Änderung am	Freigabe durch	QMP - Revisionsnummer
AK Transporte	15.10.2021	AK Transporte	QMP.EH15.A007.01.00