

# KONTROLL PRAXIS

Ihr regelmäßiger Ratgeber zu allen wichtigen Kontrollthemen im Bereich Transport und Logistik – in Zusammenarbeit mit [www.eu-bkf.de](http://www.eu-bkf.de) und [www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de)



1

## Freie Fahrt voraus

Sponsored

Die neue Softwareversion 4.0e des digitalen Tachografen von VDO spart Zeit an der Grenze.

2

## Aus der Praxis

Sponsored

Von seinen Erfahrungen bei der direkten Erfassung der Grenzübertritte berichtet Fahrer Sven Acker.

3

## Kompakter Ratgeber

Wichtige Themen und Fragestellungen für BKF in einem Booklet: Expertenrat zu Ruhezeiten, EU-Grenzübertritt und Lenkzeit

4

## Expertenrat

95 – ja oder nein? Mehrfahrerbesatzung Abfahrtkontrolle Fahrtunterbrechung

5

## Expertenrat

**HÖHERE HÜRDEN FÜR KEP-DIENSTE:** Gemeinschaftslizenzen, Finanzielles, „Praktikerregelung“ und Sanktionen

6

## Expertenrat

**GLEICHER LOHN FÜR GLEICHE ARBEIT:** Entsenderegelungen und -plattform, Pflichten / Regeln und Bußgelder

7

## Expertenrat

**BERUFSKRAFTFAHRER-QUALIFIKATION:** 95 / „FQN“-Karte, Nachweise elektronisch, neue Verordnung

8

## Expertenrat

Fahrzeugkontrolle & Mängelquote  
**Kurz gefragt** Fahrerkarte, Schichten, Bereithalten, Leerfahrten

9

## Kurz gefragt

**FAHRER FRAGEN, WIR ANTWORTEN:** Nachtrag, Arbeitswoche, Ruhezeit, Privatfahrt, Gurte & Überbreite

10

## Kurz gefragt

**FAHRER FRAGEN, WIR ANTWORTEN:** Maut, Wochenruhe, Weiterbildung, Parken, Fahrer, Pause, Fehleranalyse



### Jetzt auch digital!

Die EU hat das 1. Mobilitätspaket verabschiedet. Die neuen Regeln sollen dazu beitragen, dass in allen Mitgliedsstaaten gleiche Voraussetzungen gelten – etwa die Anpassungen im KEP-Verkehr oder die Lohnangleichung, die wir auf den Seiten 12 bis 15 vorstellen. Faktisch halten sich nicht viele dran – weil noch nicht in nationales Recht umgesetzt oder auch, weil erst gar nicht kontrolliert wird. So wie man beim Thema Verbringung der Wochenruhezeit im Lkw. Die nach wie vor überfüllten Rasthöfe am Wochenende belegen das! Wer sich an die Regeln halten will, findet neben dem Kontrollpraxis-Booklet auch Infos auf den Websites [www.eu-bkf.de](http://www.eu-bkf.de) sowie [www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de).

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Gerhard Grünig, Chefredakteur VerkehrsRundschau/TRUCKER

Impressum: Verlag Heinrich Vogel; Springer Fachmedien München GmbH Aschauer Straße 30, 81549 München; 089/20 30 43 - 0 | Geschäftsführer: Peter Lehnert | Verlagsleiterin: Katrin Geißler-Schmidt | Vertriebsservice 089/20 30 43-11 00; [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com) | Redaktion: Gerhard Grünig (V. i. S. d. P.); Eva Hassa | Mit Beiträgen aus den Fachmagazinen [www.verkehrsrundschau.de](http://www.verkehrsrundschau.de) [www.trucker.de](http://www.trucker.de)



# Freie Fahrt voraus

**UPGRADE SPART ZEIT AN DER GRENZE** Gemäß Mobilitätspaket I müssen Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer seit dem 2. Februar 2022 jeden Grenzübertritt im Tachografen dokumentieren. Die neue Softwareversion 4.0e des DTCO von VDO sorgt dafür, dass die neue Pflicht nicht zum lästigen Zeitfresser wird.

**V**ollbremsung hinter der Grenze? Für viele Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ist das ab sofort Realität. Seit dem 2. Februar 2022 müssen sie nämlich nach dem Überqueren jeder Grenze im Tachografen das jeweilige Land auswählen, in

das sie soeben eingereist sind – und zwar direkt am nächstmöglichen Halteplatz an oder hinter der Grenze. Was gut für die Kontrolle der Kabotage ist, dürfte die Fahrerinnen und Fahrer jede Menge Zeit und Nerven kosten.



© stock.adobe.com - JeanLuc

**Grenzfahrten leicht gemacht:** Schneller, einfacher und effizienter – vom Softwareupdate des digitalen Tachografen DTCO profitieren Fahrer und Flottenmanager.

Anders sieht es aus bei Flotten, die die Version DTCO 4.0e des digitalen Tachografen von VDO nutzen. Diese verfügt nicht über ein Feature zur Ländererkennung, sondern sorgt auch dafür, dass die Eingabe „Beginn Land“ im Tachografen mittels Satellitenverbindung und integrierter Länderkarte deutlich beschleunigt wird. Fahrerinnen und Fahrer müssen das vorausgewählte Land nur noch bestätigen, schon geht die Fahrt weiter. Zeitfresser wie Stau, Parkplatzsuche und das Scrollen durch Länderlisten kommen dadurch erst gar nicht zustande.

### Für Fahrer entwickelt

Niemand kennt ein Produkt besser als diejenigen, die täglich damit arbeiten. Deshalb hat VDO die 4.0e-Version des DTCO im engen Austausch mit Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern entwickelt, um ihre Anforderungen an den digitalen Tachografen exakt erfüllen zu können. „Wir arbeiten konsequent daran, mit unseren Lösungen den anstrengenden Arbeitsalltag von Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern etwas leichter zu machen“, sagt Ralf Dohmen, Leiter des Customer Management bei Continental Automotive. „Das Softwareupgrade ist daher in erster Linie ein Komfort-Feature. Es verbessert die Benutzerfreundlichkeit des Tachografen und sorgt für Zeitersparnis im Cockpit.“

### Mehr Komfort für Fahrer, mehr Effizienz für die Flotte

Vom praktischen Grenzübertritt-Feature profitieren jedoch nicht nur die Fahrerinnen und Fahrer selbst, auch für die Flottenmanager bringt das Upgrade ein deutliches Plus in Sachen Effizienz. Denn wer in der Transportbranche tätig ist, arbeitet ständig unter Zeitdruck, ganz gleich ob am



**Mehr Komfort:** Die Version 4.0e des DTCO erleichtert Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern die Dokumentation des Grenzübertritts im Tachografen.

Steuer eines Lkw oder im Disponentenbüro. Die 4.0e-Version des DTCO zielt deshalb darauf ab, Prozesse zu beschleunigen und den Arbeitsalltag aller Beteiligten zu erleichtern. So sorgt das Upgrade zum Beispiel auch für eine noch bessere Performance beim Tachografen insgesamt. Das Handling der Fahrerkarte wurde, insbesondere im Mehrfahrerbetrieb, vereinfacht und beschleunigt.

„Das Softwareupgrade verbessert die Benutzerfreundlichkeit des Tachografen und sorgt für Zeitersparnis im Cockpit.“

Ralf Dohmen, Leiter Customer Management bei Continental Automotive

Fahrzeuge können dadurch beispielsweise schon losfahren, während die Fahrerkarte noch im Hintergrund eingelesen wird – im Display erscheint dann die „Ready to drive“-Anzeige. Der neue Arbeitszeitcounter sorgt nicht nur

für mehr Übersicht, sondern warnt auch, wenn die tägliche oder wöchentliche Arbeitszeit überschritten wird. Das senkt das Risiko für entsprechende Verstöße und Bußgelder erheblich.

### Die neueste Software in nicht einmal zehn Minuten

Das Softwareupgrade gibt es für alle intelligenten Tachografen der Generation VDO DTCO 4.0. Der Vorteil: Das Aufspielen geht ganz unkompliziert und ist in weniger als zehn Minuten erledigt, zum Beispiel bei der periodischen Prüfung in der Werkstatt. Neu ausgelieferte Tachografen enthalten die Version 4.0e direkt ab Werk.

Sponsored



KLICK AUF DIE KACHEL

- 1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze
- 2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt
- 3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten
- 4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen
- 5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste
- 6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit
- 7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation
- 8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT
- 9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!
- 10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von



**Präzise, robust, komfortabel:** Erfahren Sie hier mehr zum intelligenten Tachograf DTCO 4.0e ...  
[www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-40-e](http://www.fleet.vdo.de/produkte/dtco-40-e)



### Wertvolle Zeit gespart:

Seit Februar 2022 kann Sven Acker seine Grenzübertritte noch schneller erfassen – mithilfe des digitalen Tachografen DTCO 4.0e von VDO.

## „Zeit ist das, was uns immer fehlt“

**TACHOGRAF IM PRAXIS-CHECK** Seit sechs Monaten müssen Grenzübertritte direkt erfasst werden. Von seinen Erfahrungen berichtet Fahrer Sven Acker.

**W**ir erwischen Sven Acker an einem Montag-nachmittag kurz vor dem Gardasee. Seit gut elf Jahren fährt er auf seiner Stammstrecke Trochtelfingen – Italien – Trochtelfingen, der Grenzübertritt am Brenner ist also Routine. Seit Februar 2022 muss er dort jedes Mal einen kurzen Stopp einlegen – jedoch nicht für einen guten italienischen Espresso, sondern für das EU Mobilitätspaket I. Denn das verlangt, dass Grenzübertritte im Tachografen unmittelbar dokumentiert werden. Damit diese Pflicht kein Bremsklotz für die Weiterfahrt wird, hat er sich schon früh für das Softwareupgrade 4.0e für seinen intelligenten Tachografen DTCO von VDO entschieden – und erzählt nun, wie es für ihn läuft.

*Herr Acker, wie haben Sie Anfang des Jahres von den neuen Dokumentationspflichten an der Grenze erfahren?*

**Sven Acker:** Ich glaube über eine Fernfahrerzeitung oder über Kollegen auf Social Media. Wir Fahrer sind ja viel mehr auf der Straße als daheim auf dem Betriebshof, und die Community ist sehr aktiv z. B. auf Facebook. Aber natürlich informiert uns auch der Chef über alle wichtigen Neuerungen, die wir für unseren Arbeitsalltag brauchen.

*Ist Ihnen so auch das Softwareupgrade für Ihren DTCO 4.0 zum ersten Mal begegnet?*

**Sven Acker:** Darauf hat mich ein Bekannter aufmerksam gemacht, weil er wusste, dass ich ein neues Fahrzeug mit dem digitalen DTCO an Bord habe. Er hat den Kontakt vermittelt – und in 20 Minuten war das Update aufgespielt.

*Und seither unterstützt Sie der intelligente Tachograf, wenn Sie die Grenze überqueren?*

**Sven Acker:** Genau. Durch das Mobilitätspaket müssen wir ja jetzt alle nach der Grenze kurz auf dem nächsten Parkplatz anhalten und im Tachografen das neue Land auswählen. Das geht nun ca. 50 Prozent schneller als vor dem Update. Man muss nur das vom Tachografen vorgeschlagene Land bestätigen und schon kann es weitergehen.

*Wie sehen das denn Ihre Kollegen auf der Straße? Funktioniert die Dokumentation der Grenzübertritte ein halbes Jahr nach dem Start gut?*

**Sven Acker:** Das ist sehr unterschiedlich. Viele der Kollegen haben sich daran gewöhnt, weil sie ja auch täglich damit arbeiten müssen, andere haben da mehr Widerwillen. Ich habe aber auch schon gehört, dass zum Beispiel die spanischen Behörden das durchaus kontrollieren – und wenn man erwischt wird, kann das teuer werden – für den Fahrer und für seinen Chef.

*Wie läuft es jetzt an der Grenze? Führt die neue Pflicht nicht dazu, dass sich noch mehr Staus bilden?*

**Sven Acker:** Eigentlich sollte sie das nicht, weil man ja nicht sofort nach der Grenze eine Vollbremsung machen muss, sondern bis zum nächsten Parkplatz weiterfahren darf und dort dann ganz einfach das Land wechseln kann. Gerade am Brenner, wo im Moment sowieso eine große Baustelle ist, kommt es aber immer wieder zu unnötigen Staus, wenn die Kollegen einfach auf dem Standstreifen anhalten.

*Hat das Softwareupgrade noch weitere Vorteile für Sie als Fahrer?*

**Sven Acker:** Ja, seit dem Update werden zum Beispiel auch die Arbeitszeiten angezeigt und ich werde gewarnt, wenn ich die überschreite. Das ist schon sehr hilfreich. Und dann ist mir noch aufgefallen, dass alles wesentlich schneller geht – besonders das Einlesen der Fahrerkarte morgens beim Losfahren.

*Würden Sie Ihren Kollegen auf der Straße auch zum Softwareupgrade für den DTCO 4.0 raten?*

**Sven Acker:** Ich finde das Upgrade auf jeden Fall sinnvoll, denn die neuen Funktionen sparen deutlich Zeit – und das ist ja genau das, was uns immer fehlt. Letztlich trägt dies ja auch dazu bei, dass wir die Vorgaben auf der Straße auch unter Zeitdruck leichter einhalten können.

*Herr Acker, vielen Dank für das Gespräch!*

Sponsored

KLIICK AUF DIE KACHEL

- 1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze
- 2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt
- 3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten
- 4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen
- 5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste
- 6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit
- 7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation
- 8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT
- 9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!
- 10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

**LINK  
TIPP**

**VDO**

**Gesetzeskonform handeln, Verstöße vermeiden:  
Jetzt mehr zum EU-Mobilitätspaket 1 lesen ...**  
[www.fleet.vdo.de/mobilitaetspaket-1](http://www.fleet.vdo.de/mobilitaetspaket-1)



**Immer komplizierter:** Das EU-Mobilitätspaket soll Chancengleichheit schaffen, erhöht aber die Bürokratie

## Der kompakte Ratgeber für BKF

**HILFESTELLUNG** Traditionell fasst das „KONTROLLPRAXIS-Booklet“ wichtige Themen und Fragestellungen zusammen, die übers Jahr von den beiden Redaktionen VR und TRUCKER bearbeitet werden.

### Ruhezeit

*Eine Ruhezeit muss ohne Unterbrechungen genommen werden. Es gibt jedoch eine Ausnahme!*

In der Lenk- und Ruhezeitenverordnung ist geregelt, welche Ruhezeiten Fahrer einzulegen haben und wie lange diese dauern müssen. Wörtlich heißt es: Ruhepause ist jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Ruhezeiten müssen also nur am Stück genommen werden. Es gibt aber eine Ausnahme, um den Kombinierten Verkehr zu ermöglichen. Wird ein Fahrzeug auf einer Teilstrecke auf der Fähre oder dem Zug befördert, darf der Fahrer eine Sonderregelung in Anspruch nehmen. Anwendbar ist die Sonderregelung auf die regelmäßige

tägliche Ruhezeit (11-stündige Tagesruhezeit), die reduzierte Wochenruhezeit (weniger als 45 aber mindestens 24 Stunden) sowie die regelmäßige Wochenruhezeit (mindestens 45 Stunden) – aber nur, wenn die geplante Reisezeit auf Schiff oder Zug mindestens acht Stunden beträgt. Die Ruhezeiten dürfen im Rahmen der Sonderregelung maximal zweimal für maximal eine Stunde unterbrochen werden, um etwa von der Fähre oder auf den Zug zu fahren. Allerdings darf die Ruhezeit durch die Anwendung dieser Regel nicht verkürzt werden! Der Fahrer muss also innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Oder anders gesagt: Der Fahrer muss spätestens 12 Stunden nach Ende einer vorangegangenen Ruhezeit am Bahnhof/Fährhafen angekommen sein und seine regelmäßige tägliche Ruhezeit beginnen, nur so kann die regelmäßige tägliche Ruhezeit von elf Stunden vollständig innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums abgeschlossen werden.

### Grenzübertritt EU

Seit dem 2. Februar 2022 gilt für Fahrer von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät die Verpflichtung, das Nationalitätenkennzeichen des Landes einzutragen, in das er nach Überqueren einer Grenze einreist. Die Regelung ist eine „Übergangsmaßnahme“, bis neuere Smart Tachografen-Versionen den Grenzübertritt automatisch erfassen. Diese neuen Versionen werden für Erstzulassungen ab dem 21. August 2023 zur Pflicht. Vorhandene analoge und digitale Kontrollgeräte (nicht Smart Tacho) müssen bis zum 31. Dezember 2024, aktuelle Smart Tachografen bis 19. August 2025 gegen die Version 2 getauscht werden – sofern die Fahrzeuge grenzüberschreitend oder außerhalb des Zulassungsstaates eingesetzt werden.

Wortwörtlich heißt es: „... Eingabe nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaates. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Das heißt konkret, dass die Grenze überschritten werden muss, ehe das Ländersymbol eingegeben werden kann. Der Standstreifen ist dabei kein Halteplatz! Das Thema nächstmöglicher Halteplatz ist in jedem Fall in Anwendung der Regeln zur Straßenverkehrssicherheit zu betrachten – also auch vor dem Hintergrund schlecht verfügbarer Parkplätze. Verzögerungsstreifen sind kein „nächstmöglicher Halteplatz“!

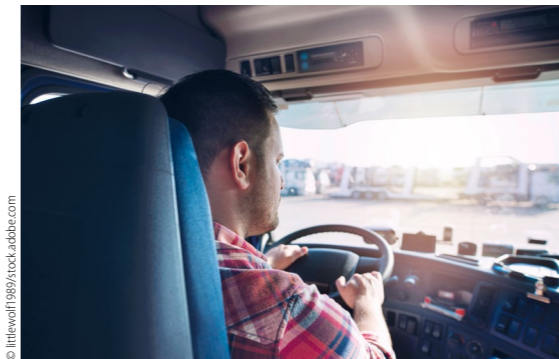
### Zwei Stunden länger fahren

Mit dem EU Mobilitätspaket 1 haben die Fahrer seit dem 20. August 2020 die Möglichkeit, zusätzliche Lenkzeit zu absolvieren, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Daraus ergibt sich aber kein Gewohnheitsrecht.

Die Verordnung lautet: „Sofern die Sicherheit ... nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschreiten, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit ... vorausging.“

Als Betriebsstätte ist der Standort des Unternehmens definiert, an dem Betrieb stattfindet, also eine Einrichtung des Verkehrsunternehmens und damit ist explizit kein temporärer Parkplatz oder Abstellplatz beim Kunden gemeint. Es geht explizit sogar um jene Betriebsstätte, welcher der Fahrer zuzuordnen ist – also jener Standort, an der der Fahrer laut Arbeitsvertrag seine Arbeit beginnt bzw. beendet.

Der Begriff Wohnsitz ist eindeutig: Ort der persönlichen Bindung. Erreicht der Fahrer zwar nicht seinen Wohnsitz jedoch den Standort des Unternehmens, dem er zugeordnet ist, ist dem Genüge getan. Die Ruhezeit beginnt, selbst wenn sich noch eine Heimfahrt zum Wohnsitz anschließt – ungeachtet der Dauer.



**Grenzübertritt: Erst „nach“ der Grenze ist das Land einzugeben – an einem sicheren Halteplatz**

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/ Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

**LINK TIPP**

**VDO**

**Lenk- und Arbeitszeit: Hier finden Sie die wichtigsten Infos auf einen Blick ...**

[www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/dmm-50-arbeitszeiten](http://www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/dmm-50-arbeitszeiten)

## 95 – ja oder nein?

*Braucht der Fahrer eines Transporters mit einer zulässigen Höchstmasse von 4,5 Tonnen neben einer Fahrkarte auch die Schlüsselzahl „95“ im Führerschein bzw. im Qualifizierungsnachweis?*

Grundsätzlich gilt, dass Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen der EU-Tachografenverordnung unterliegen – ob eine Anhängerkupplung verbaut ist, spielt keine Rolle. Die anzuwendende Tachografenverordnung ist kein Indiz, dass eine Weiterbildungspflicht nach dem BKrFQG besteht. Vom Anwendungsbereich des BKrFQG erstreckt sich das auf Fahrer und Fahrerinnen, in der Beförderungen von Gütern und Personen auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE erforderlich ist. Im Bezug auf die Fahrerlaubnisverordnung ist für das beschriebene Fahrzeug die Fahrerlaubnisklasse C1 nötig (Anhänger mit nicht mehr als 750 Kilogramm Gesamtmasse), sofern mit (schwererem) Anhänger gefahren wird, die Fahrerlaubnisklasse C1E. Im Resümee benötigt man also neben der Fahrerlaubnisklasse C1/C1E auch die Schlüsselzahl 95 – sofern Beförderungen durchgeführt werden. Der Fahrtenschreiber muss in jedem Fall – ob Beförderung oder nicht - benutzt werden.

## Mehrfahrerbesatzung

*Was versteht man unter einer Mehrfahrerbesatzung, wie funktioniert die Pausenregelung?*

Von Mehrfahrerbetrieb (MFB) wird nach Rechtsvorschrift gesprochen, wenn während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des MFB ist die Anwesenheit des zweiten Fahrers möglich, während der restlichen Zeit nötig. Zum Thema Pause sagt die geltende Verordnung, dass die Zeit als Beifahrer eine Fahrtunterbrechung ist. Konkret: „Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem ande-

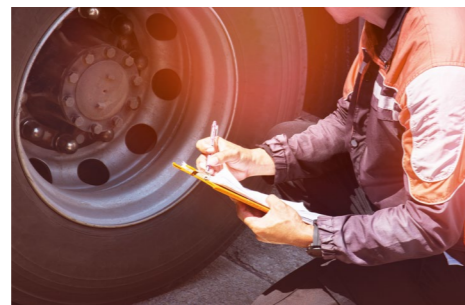
ren Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.“ Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass der Fahrer selbst darüber bestimmen kann, ob er die Zeit als Fahrtunterbrechung wertet oder nicht. Ein Stopp des Fahrzeugs, um die Zeit als Fahrtunterbrechung zu nutzen, ist explizit nicht notwendig.

Ergänzend heißt es dazu im Arbeitszeitgesetz in einer Sonderbestimmung, dass es keine Arbeitszeit für Arbeitnehmer ist, die sich beim Fahren abwechseln und die während der Fahrt neben dem Fahrer sitzen oder Zeit in der Schlafkabine verbringen. Das heißt, dass die Zeit als „Beifahrer“ keine Ruhezeit, jedoch eine Pause im Sinne des Arbeitszeitgesetzes ist. Die Zeiten als Beifahrer dürfen ergo als Fahrtunterbrechung nach der Lenk- und Ruhezeitenverordnung gewertet werden. Insofern ist es bei voller Ausnutzung der Regelung zum Mehrfahrerbetrieb möglich, dass das Fahrzeug 20 Stunden fährt und ausschließlich nur die Fahrerwechsel hält – Abfahrtskontrolle oder Be-/Entladen ausgenommen.

## Abfahrtskontrolle

*Wie lange dauert eine Abfahrtskontrolle, was beinhaltet sie?*

Eine Abfahrtskontrolle ist nicht als Nachtrag zu erfassen! Vielmehr ist es korrekt, die Fahrkarte in dem Moment zu stecken, in dem das Fahrzeug übernommen wird. Diese Übernahme ist Voraussetzung, um die von der BG geforderte und in ihren Inhalten definierte Abfahrtskontrolle über-



© Stock - 19336k



© Peter Dejong/AB Photo/picture-alliance

**„Pause“ machen:**  
Wann Fahrer ihre Fahrt unterbrechen, können sie komplett selbst bestimmen

haupt durchführen zu können. Im Nachtrag wären allenfalls Aktivitäten zu erfassen, die bis zu diesem Einsteckzeitpunkt erledigt wurden (z. B. Tages-/Wochenruhezeit, ggf. Anreise). Dann erst erfolgt die Abfahrtskontrolle, die unter „andere Arbeiten“ (gekreuzte Hämmer) fällt. Zur Dauer der Abfahrtskontrolle gibt es keine expliziten Angaben! Die in den BG-Vorschriften aufgeführten Prüfpunkte sind abzuarbeiten – wobei man durchaus auch fahrzeugseitige Diagnosesysteme heranziehen kann. Zur Abfahrtskontrolle gehört auch eine Prüfung der Beförderungspapiere sowie etwaiger Genehmigungen. Wie Experten richtigstellen, kann es kein Bußgeld für eine vermeintlich zu kurze Abfahrtskontrolle oder gar nicht durchgeführte Abfahrtskontrolle geben, weil dafür kein Tatbestand festgelegt ist. Bußgelder könnten allenfalls verhängt werden, wenn die BG Verstöße feststellt. Wenn in der Vergangenheit Bußgelder ausgesprochen wurden, dann wegen einer inkorrekten Bedienung des digitalen Kontrollgerätes, weil die Abfahrtskontrolle nicht als Arbeitszeit aufgezeichnet wurde. Das kann mit 30,- bis 250,- Euro pro Tag bestraft werden. Was immer geahndet werden kann, sind Mängel in einer Kontrolle – die bei ordnungsgemäßer Abfahrtskontrolle oft vermeidbar gewesen wären.

## Fahrtunterbrechung

*Die mögliche Aufteilung der Fahrtunterbrechung ermöglicht dem Fahrer eine flexiblere Planung seiner Pausenzeiten. Was ist möglich und ratsam?*

Die Reihenfolge der möglichen Teilunterbrechungen ist festgelegt: Pause eins muss mindestens 15 Minuten innerhalb des Lenkzeitblockes haben, Pause zwei – spätestens nach 4,5 Stunden Lenkzeit, muss mindestens 30 Minuten dauern. Andere Reihenfolgen sind nicht erlaubt! Weil in manchen Büchern beispielhaft eine Fahrtunterbrechung nach zwei Stunden genommen wird, glauben viele, dass die erste Pause frühestens dann erfolgen darf. Das ist falsch! Theoretisch könnte der Fahrer nach zehn Minuten (oder weniger) Lenkzeit eine 15-minütige Fahrtunterbrechung einlegen und dann nach weiteren vier Stunden und 20 Minuten Lenkzeit die zweite Pause mit 30 Minuten. Im Anschluss daran könnte sich ein zweiter Block mit 4,5 Stunden Lenkzeit anschließen – mit gleicher Pausenregelung. Es versteht sich von selbst, dass Pausen innerhalb eines Lenkzeitblocks nach ein oder zwei Minuten im Sinne des Erholungswerts unsinnig sind. Rechtlich gesehen wären sie aber okay. Ungeachtet dessen wurde aber im Sinne des Erholungswertes die Teilung so gewählt, dass erst 15, dann 30 Minuten Pause zu machen sind!

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtskontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von



**VDO auf Facebook: Werden Sie Teil der VDO-Community auf Facebook ...**

<https://www.facebook.com/vdode>



**Mehr Aufwand:** Fahrer von Transportern haben künftig höhere Hürden zu bewältigen

© Damier AG

### Höhere Hürden für KEP-Dienste

*Im Zuge des EU-Mobilitätspaket 1 stehen für Lieferdienste und KEP-Dienste in diesem Jahr wichtige Änderungen an, die jeder kennen muss.*

Am 8. Juli 2020 wurde in der Europäischen Union das „Mobilitätspaket 1“ beschlossen; am 31. Juli 2020 wurden die neuen Regelungen dann im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die Neuerungen treten aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Kraft. Bislang haben diese Neuerungen Leichttransporteure und Kurier-, Express-, Post- sowie Paketdienste (KEP) nicht betroffen. Seit Februar 2022 hat sich das geändert. Auf welche Neuerungen sich die KEP-Unternehmen einstellen müssen, zeigt der folgende Beitrag, der in Zusammenarbeit mit Olaf Horwath, Autor und Inhaber von SBS Fleet-Competence – SchulungBeratung-Service, und Andreas Schumann, Vorstand Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), entstanden ist. Hinweis: Der Artikel stellt keine Rechtsberatung dar.

### Welche Liefer- und KEP-Dienste brauchen künftig die Gemeinschaftslizenz?

Liefer- und KEP-Dienste, die grenzüberschreitende Transporte mit Fahrzeugen über 2,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse erbringen, brauchen ab dem 21. Mai 2022 eine Gemeinschaftslizenz. Dazu muss unter anderem die persönliche, finanzielle und

fachliche Eignung des Unternehmens nachgewiesen werden. Unternehmen sollten sich rechtzeitig, spätestens ab jetzt, um die Erteilung der Gemeinschaftslizenz kümmern. „Ansonsten könnte sie nicht rechtzeitig zum 21. Mai vorliegen und die betreffenden grenzüberschreitenden Transporte könnten nicht rechtskonform durchgeführt werden“, so Andreas Schumann vom BdKEP. „Für inländische deutsche Verkehre von Unternehmen mit Niederlassung in Deutschland verändern sich die Lizenz- oder auch andere Erlaubnispflichten durch diese Verordnung indes nicht“, betont Schumann. Hingewiesen sei hier trotzdem auf die Anzeigepflicht für den Transport adressierter Sendungen bis 31,5 Kilogramm bei der Bundesnetzagentur. Wichtig: Sofern auch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht eingesetzt werden, gelten bestimmte geänderte Regelungen zu der Gemeinschaftslizenz schon seit dem 21. Februar 2022 (!), betont Schumann (siehe Verordnung EU 2020/1055).

### Wo kann die Gemeinschaftslizenz beantragt werden?

Die Gemeinschaftslizenz wird bei den unteren, mittleren und oberen Verkehrsbehörden beantragt. Das sind Straßenverkehrsämter oder die Landratsämter. Das Verzeichnis für Genehmigungsbehörden der Länder für Personenverkehr

und gewerblichen Güterverkehr steht auf der Homepage des Bundesamts für Güterverkehr.

### Unter welchen Voraussetzungen erhalten Unternehmer die Gemeinschaftslizenz?

Wenn sie die Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrs-Unternehmers erfüllen. Die Regelungen sind maßgeblich in den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 sowie 1072/2009 und für Deutschland im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) sowie in der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) definiert. Demnach bekommen Unternehmen die Gemeinschaftslizenz, wenn sie:

- über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat – etwa Deutschland – verfügen,
- mindestens eine natürliche Person, den sogenannten Verkehrsleiter, benennen, die die Kriterien der persönlichen Zuverlässigkeit (§ 2 GBZugV) sowie der fachlichen Eignung (§ 4 GBZugV) erfüllt und
- über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 3GBZugV) verfügen.

### Was ändert sich in puncto finanzielle Leistungsfähigkeit?

Seit dem 21. Mai 2022 gelten neue Anforderungen an den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit im gewerblichen Güterkraftverkehr: Für Unternehmen, die ausschließlich kleine Fahrzeuge zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, gilt eine Nachweispflicht für das erste genutzte Fahrzeug von 1800 Euro sowie von 900 Euro für jedes weitere genutzte Fahrzeug. „Die betroffenen Firmen müssen also eine deutlich niedrigere Kapitalhöhe zur Erfüllung des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit nachweisen als Güterkraftverkehrs-Unternehmer mit schweren Nutzfahrzeugen.“ Dies sei auch mit Rücksicht auf die geringere finanzielle Ertragskraft eines kleinen Nutzfahrzeugs so geregelt worden, sagt Schumann. So sei sichergestellt, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauer-

haft und langfristig ausüben zu können (Verordnung EG Nr. 1071/2009, Artikel 7).

### Was ist mit der „Praktikerregelung“?

Die sogenannte Praktikerregelung ist als Option für die Mitgliedsstaaten für die leichte Fahrzeugklasse vorhanden. Darauf verweist Olaf Horwath. Sprich: Zum Zwecke der Erteilung einer Gemeinschaftslizenz an ein Güterkraftverkehrs-Unternehmen, das ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen nutzt, können die Mitgliedsstaaten laut Horwath beschließen, die Personen von der in Artikel 8 Absatz 1 VO (EG) 1071/2009 genannten Prüfung der fachlichen Eignung zu befreien, wenn sie nachweisen können, dass sie im Zeitraum von zehn Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben. Ob auch in Deutschland die Berufszugangsverordnung für den Güterverkehr (GBZugV) dahingehend ergänzt wird, ist laut BdKEP-Vorstand noch nicht final entschieden. Demnach seien die Beratungen von Bund und Ländern zur Umsetzung dieser Regelung in nationale Rechtsvorschriften nach Auskunft des Verkehrsministeriums noch nicht abgeschlossen. Es wird jedoch in Betracht gezogen.

### Welche Sanktionen drohen?

Unternehmen, die vorsätzlich oder fahrlässig grenzüberschreitende Transporte mit Fahrzeugen über 2,5 Tonnen ohne Gemeinschaftslizenz nach Paragraph 3 GüKG im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreiben (§ 19 GüKG Absatz 2), müssen laut Paragraph 19 GüKG Absatz 7 mit Geldbußen bis 20.000 Euro rechnen, betont Verkehrssicherheits-Experte Horwath. Dieses Delikt wirke so schwer, betont er, dass ein solches Unternehmen die EU-Lizenz auch nicht nachträglich erhalten könne – mangels persönlicher Eignung des Unternehmers. Und die Einhaltung der neuen Vorgaben dürften, erwartet Horwath, sofort nach dem Inkrafttreten der Vorschrift entsprechend kontrolliert und sanktioniert werden.



KLICK AUF DIE KACHEL

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

**LINK TIPP**

**VDO**

**Podcast: Drei Tachografen-Experten beantworten Fragen rund um Mobilitätspaket, Compliance, Nachrüstung und vieles mehr:**

[www.fleet.vdo.de/meta-navigations/lenkzeit-der-vdo-podcast](http://www.fleet.vdo.de/meta-navigations/lenkzeit-der-vdo-podcast)

**Gleicher Lohn für gleiche Arbeit**

Bessere Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer – eines der Ziele des Mobilitätspakets 1. Dafür hat die EU neue Entsenderegeln geschaffen. Was ist zu tun?

Mit der neuen EU-Entsenderichtlinie (2020/1057) werden entsendende Unternehmen verpflichtet, ihren Fahrern die im Gastland vorgeschriebenen Entgelte (Mindestlohn) zu zahlen. Durch die Richtlinie kommen auf Kraftverkehrsunternehmen, die Lkw-Fahrer beschäftigen und Transporte in der EU erbringen, neue Pflichten zu. Allerdings muss diese Richtlinie erst vom Gesetzgeber in nationales Recht umgesetzt werden, sagt Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer des BWL. Um die Umsetzung der neuen Regelungen entsprechend zu dokumentieren, müssen die entsendenden Betriebe zuerst ein EU-Login-Konto erstellen (<https://ecas.ec.europa.eu/cas/eim/external/register.cgi>). Im nächsten Schritt gilt es, sich auf der mehrsprachigen EU-Entsendeplattform anzumelden ([www.postingdeclaration.eu](http://www.postingdeclaration.eu)), dort spezifische Daten eingeben und Dokumente hochzuladen.

**Wer muss die neuen Entsenderegeln umsetzen?**

Die neuen Regelungen zur Entsendung gelten für Kraftfahrer, die bei einem in einem EU-Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind. Sie gelten aber nicht für Beschäftigte in Unternehmen aus Drittstaaten. Wichtig: Ausgenommen von den im Artikel dargestellten Neuerungen sind selbstfahrende Unternehmen – egal welcher Fahrzeugklasse. Vermutlich, so Olligschläger, ist auch der Werkverkehr von den Neuerungen ausgeschlossen, weil dieser nicht auf der Basis eines Beförderungsvertrags durchgeführt werde.

**Welche Transportarten sind auf der Entsendeplattform zu melden?**

Es müssen nicht alle Verkehre gemeldet werden, erläutert der BWL-Hauptgeschäftsführer. „Zuerst sollte das Transportunternehmen also klären, ob es sich überhaupt um einen anmeldepflichtigen Entsendetransport handelt oder ob dieser in die Aus-



© heidingsfeldt/stockphoto.com

**Wie viel Lohn gibt's: Mit dem EU Mobilitätspaket bekommen alle Fahrer gleiches Geld für gleiche Leistung**

nahmeregelungen fällt.“ Gemeldet werden müssen auf jeden Fall Kabotage- und Cross-Trade-Fahrten (Kabotage = Binnenbeförderung durch ein nicht dort ansässiges Kraftverkehrsunternehmen bzw. eine Kraftwagenspedition; Cross-Trade = grenzüberschreitende Transporte ohne Bezug zum Niederlassungsstaat des Unternehmens). Wenn etwa ein polnisches Unternehmen Güter transportiert oder Leerfahrten von Deutschland nach Frankreich macht, fehlt es an einem Bezug zum Niederlassungsmitgliedstaat – ergo: Entsendung.

**Welche Verkehre müssen nicht auf der Entsendeplattform gemeldet werden?**

Nicht auf der EU-Entsendeplattform gemeldet werden müssen bilaterale Beförderungen. Im Sinne der Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung die Verbringung von Gütern auf Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungs-Mitgliedstaat des Transportunternehmens in einen anderen Mitgliedstaat, ein Drittland oder umgekehrt.

**Welche Pflichten haben Unternehmen vor der Entsendung?**

- den Behörden des Mitgliedstaates, in den der Fahrer entsandt wird, eine Entsendeerklärung vorlegen;
- spätestens zu Beginn der Entsendung;
- über die öffentliche Schnittstelle, die mit dem

Binnenmarktinformationssystem (IMI) verbunden ist.

**Welche Informationen muss die Entsendemeldung enthalten?**

- die Identität des Betreibers;
- die Kontaktdaten eines Verkehrsleiters oder einer anderen Kontaktperson im Niederlassungsmitgliedstaat, die unter anderem für die Verbindung mit den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats, in dem Dienstleistungen erbracht werden, zuständig ist;
- die Identität des Fahrers, die Anschrift und die Nummer des Führerscheins;
- das Datum des Beginns des Arbeitsvertrags des Fahrers und das auf ihn anwendbare Recht;
- das vorgesehene Anfangs- und Enddatum der Entsendung;
- die amtlichen Kennzeichen der Kfz;
- die erbrachten Verkehrsleistungen.

**Welche Unterlagen muss der Fahrer während der Entsendung mitführen?**

- die Entsendungserklärung in Papierform oder elektronischer Form;
- den Nachweis über die im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführten Beförderungen, zum Beispiel einen elektronischen Frachtbrief (E-CMR);
- die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers (besonders die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen der Fahrer Beförderungen durchgeführt hat).

Nach dem Fragen-Antworten-Katalog der EU-Kommission ist dies eine abschließende Liste der mitführungspflichtigen Dokumente. Kein EU-Staat darf vom Fahrer darüberhinausgehende Dokumente einfordern. Die A1-Bescheinigung sollte er aber dennoch mitführen

Wichtig: Bei etwaigen Fahrer-Kontrollen ist es dem Lkw-Fahrer nun doch gestattet, etwaige fehlende Dokumente während der Kontrolle bei seinem Arbeitgeber anzufordern – entweder via E-Mail oder Telefon. Ein entsprechender Verweis findet sich in der Kontroll-Richtlinie 2006/22/EG.

**Welche administrativen Pflichten hat ein Betrieb nach der Entsendung?**

Wenn die Unternehmen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, dazu aufgefordert werden, bestimmte Dokumente vorzulegen, muss dies spätestens nach acht Wochen über die öffentliche Schnittstelle des IMI erfolgen. Das können sein:

- Fahrtenschreiberaufzeichnungen;
- Frachtbriefe;
- den Arbeitsvertrag;
- Unterlagen über die Vergütung des Fahrers für den Entsendungszeitraum;
- Zeiterfassungsbögen des Fahrers;
- Nachweis über die Vergütungszahlung.

**Wo und ab wann gelten die Regeln?**

Die EU-Richtlinie sollte von den Mitgliedstaaten bis 2. Februar 2022 in nationales Recht umgesetzt werden. Deutschland hat die Frist verstreichen lassen. Solange die BRD die EU-Entsenderichtlinie nicht umgesetzt hat, besteht also eine unklare Rechtslage. Trotzdem empfiehlt es sich laut Olligschläger für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen, die ins EU-Ausland fahren, die Anforderungen der EU-Entsenderichtlinie schon jetzt umzusetzen.

**Entfällt mit der neuen EU-Entsenderichtlinie die A1-Bescheinigung?**

Wann immer ein Lkw-Fahrer eine Grenze innerhalb der EU überfährt, sollte er eine A1-Bescheinigung mitführen – in Frankreich und Luxemburg besteht etwa eine gesetzliche Mitführungspflicht. Diese gilt unabhängig davon, ob die Beförderung entsendepflichtig ist oder nicht.

**Welche Bußgelder gibt es bei Verstößen und ab wann kontrolliert wer?**

Die Bußgelder sind nicht harmonisiert – es gelten nationale Bestimmungen. Acht Länder haben mittlerweile ihr Recht angepasst: Dort können Bußgelder verhängt werden, falls entsprechende Dokumente bei der Kontrolle nicht vorliegen.

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf &amp; Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit &amp; Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle &amp; Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote &amp; KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK  
TIPP

VDO

VDO Magazin: Bleiben Sie informiert mit nützlichen Infos rund um Transport & Logistik.  
[www.fleet.vdo.de/vdo-magazin](http://www.fleet.vdo.de/vdo-magazin)



### Berufskraftfahrer-Qualifikation

Auch wenn sich das BKF-Qualifikationsgesetz bzw. die Verordnung schon zum 2. respektive 17. Dezember 2020 geändert haben, fließen die (Ver-)Änderungen erst nach und nach in die Praxis ein. Längst ist nicht allen Fahrern klar, in welcher Form die Neuerungen sie betreffen.

Mit der Veränderung der EU-Berufskraftfahrer-Richtlinie haben sich viele Neuerungen durchgesetzt. Eine ist die Anerkennung/Überwachung von Ausbildungsstätten, was nicht primär die Fahrer betrifft. Für die sind Punkte wie der neue Qualifizierungsnachweis oder die jetzt verbindlich geregelte Anrechnung anderer Schulungen von höherer Relevanz. Die gute Nachricht: Künftig gibt es eine gegenseitige Anerkennung der ganz oder teilweise in einem Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung der Berufskraftfahrer durch die anderen Mitgliedstaaten – speziell in Frankreich, aber auch einigen osteuropäischen Staaten gab es in der Vergangenheit immer wieder Schwierigkeiten.

Alle Mitgliedstaaten sind jetzt verpflichtet worden, insbesondere die Weiterbildung der Berufskraftfahrer an ihren konkreten Bedarf und den Stand der Technik anzupassen. Außerdem gibt es

künftig ein nationales Register mit der Möglichkeit des EU-weiten Zugriffs, welches den gegenseitigen Austausch von Bescheinigungen über die Teilnahme von Berufskraftfahrern an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ermöglicht. Der Anwendungsbereich gilt für die Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, CE (Güterbeförderung) und D1, D1E, D, DE (Personenbeförderung). Übrigens ist man mit BE und Schlüsselzahl 79.06 nicht (mehr) qualifiziert!

### Statt 95 „FQN“-Karte

Neu ist auch der Nachweis der Qualifikation, der künftig nicht mehr über den Eintrag der Schlüsselzahl 95 in der Fahrerlaubnis erfolgt, sondern über einen gesonderten Fahrerqualifizierungsnachweis. Das heißt, zur Fahrerkarte und der Fahrerlaubnis kommt künftig eine dritte Karte! Die Regeln zur Grundqualifikation bzw. zur Weiterbildung haben sich dagegen nicht verändert. Mit der künftig verlangten Fortbildung der Ausbilder haben die Fahrer indes nichts zu tun – zumindest verbindet sich damit die Erwartung, dass in der Aus- und Weiterbildung eingesetzte Dozenten entsprechende Kenntnisse mitbringen. Auch die künftig notwendige staatliche An-

erkennung der entsprechenden Fahrschulen und Aus-/Weiterbildungsstätten obliegt den Betreibern.

Dass Fahrer beizeiten nach der Anerkennung (spätestens ab dem 2.12.2022 notwendig) fragen, schadet trotzdem nicht. Denn wer ab dem Stichtag bei einer nicht anerkannten Aus-/Weiterbildungsstätte seine Schulung absolviert, tut dies ohne rechtliche Anerkennung. Übrigens haben die Neuerungen auch zur Folge, dass die Nachweise der Aus- und Weiterbildung künftig auch von den Fahrern im elektronischen Register abgefordert und eingesehen werden können – ebenso wie eine Reihe anderer Daten, etwa die Punkte im Flensburger Zentralregister.

### NACHWEISE ELEKTRONISCH

Für die Einsicht ins Berufskraftfahrer-Qualifikations-Register sind ein Smartphone mit NFC-Chip, eine Ausweis-App 2, ggf. eine NFC-Reader-App sowie ein Personalausweis mit Online-Ausweisfunktion nötig. Wer sich erfolgreich registriert hat, kann künftig nach Eingabe eines sechsstelligen Pins die gewünschten Daten abrufen. Last but not least die Frage der Anrechnung anderer Schulungen – auch dazu gibt es eine Klarstellung: Anrechenbar sind diese im Rahmen der BKF-Qualifizierung nur einmal und nur, wenn sie zum Zeitpunkt der Anrechnung nicht älter als fünf Jahre sind. Anrechenbar sind ADR- sowie Schulungen aus dem Bereich Tiertransport. Für viele Chauffeure heißt das, dass man unter Umständen künftig mit etwas weniger Schulung in den fünf Jahren, mit drei Karten und sechs Zahlen fit ist fürs Berufskraftfahrer-Leben.

### Klarstellungen aus der neuen, geänderten Verordnung/dem Gesetz

■ Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsrecht gilt für die „Beförderung von Gütern und Personen“. Daraus folgt: Leerfahrten sind vom Anwendungsbereich des BkrFQG nicht erfasst. Eine Leerfahrt liegt vor, wenn weder eine Beförderung von Gütern noch von Personen erfolgt.

Eine Leerfahrt liegt auch dann noch vor, wenn sich in dem Fahrzeug Mittel zur Ladungssicherung in dem Umfang befinden, wie diese üblicherweise zur Sicherung von Ladung auf dem jeweiligen Fahrzeug erforderlich sind. Sonderfall: Ladungsträger (Container, Wechselbrücken etc.), die nicht zum eigenen Unternehmen gehören, zählen zur Ladung und sind Beförderung – auch wenn sie leer sind!

■ Nicht qualifizieren müssen sich Fahrer, bei denen das Führen von Fahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung ist .... Generell gilt das Führen von Fahrzeugen nicht als Hauptbeschäftigung des Fahrers, wenn es weniger als 30 Prozent der rollierenden monatlichen Arbeitszeit in Anspruch nimmt.

■ Neu ist die Ausnahme von der Pflicht der Qualifikation und Weiterbildung für Kraftfahrzeuge im ländlichen Raum, wenn die Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers erfolgt, das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers darstellt, die Beförderung gelegentlich und unter Beachtung der sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erfolgt.

Was „ländlicher Raum“ bedeutet, bestimmt eine Liste über die Zuordnung der Stadt- und Landkreise – zu finden unter [https://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqq\\_2020/anlage.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqq_2020/anlage.html).

Die Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens erfolgt, wenn:

- die beförderten Güter im Eigentum des Unternehmens stehen oder von diesem verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instand gesetzt worden sind, und
- die Beförderung der Anlieferung dieser Güter zum Unternehmen, ihrem Versand vom Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder zum Eigengebrauch außerhalb des Unternehmens dient.

Das heißt aber auch, dass NUR der Unternehmensinhaber erfasst ist, NICHT die Beschäftigten eines Unternehmens.

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK  
TIPP

VDO

VDO Academy: Fahren Sie mit den Schulungen der VDO Academy auf der Erfolgsspur ...  
[www.vdo-academy.de/vdo\\_academy/frontend/web](http://www.vdo-academy.de/vdo_academy/frontend/web)





## Hohe Mängelquote

Eine Fahrzeugkontrolle kostet den Fahrer Zeit und Geld – dann nämlich, wenn die Beamten Mängel entdecken. Aber sie zeigt auch, wie Beanstandungen vermieden werden können.

Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitenverordnung und Mängel bei der Ladungssicherung gehören zu den häufigsten Beanstandungen bei Fahrzeugkontrollen. Das zeigte einmal mehr eine Großkontrolle der Berliner Polizei im März 2022 auf der A 115. 31 der 51 Ordnungswidrigkeiten betrafen „LaSi und Sozialvorschriften. „Erfahrungsgemäß liegt die Beanstandungsquote zwischen 50 und 70 Prozent“, erklärte der Leiter der Kontrollstelle, PHK Mario Gaede. So auch diesmal: Bei 35 der kontrollierten 68 Fahrzeuge stellten die Polizisten Mängel fest. Elf Laster hatten Gefahrgut geladen, von diesen wurden immerhin vier beanstandet.

Beanstandungen sind für die Betroffenen immer mit unangenehmen Folgen verbunden. „Alle Beteiligten erwartet ein Bußgeldbescheid in mindestens dreistelliger, zum Teil auch in vierstelliger Höhe und eventuell ein Eintrag in das Flensburg Zentralregister“, fasst Hauptkommissar Gaede zusammen. Und: „Wenn die Weiterfahrt untersagt wird, sind die Kosten für den Unternehmer häufig wesentlich höher als das Bußgeld.“ Dies gelte insbesondere dann, wenn umgeladen oder die Ladung neu gesetzt werden muss oder wenn zusätzliche Mittel für die Ladungssicherung zum Kontrollort zu bringen sind.

Was können Fahrer, Beförderer und Verloader tun, um Kontrollen schnell und ohne Beanstandungen hinter sich zu bringen? Mario Gaede weiß Rat: „Bei der Ladungssicherung sollten Fahrer und Verloader darauf achten, dass nur unbeschädigte und geprüfte Spanngurte eingesetzt werden. Und nach Teilentladungen muss der Fahrer die Ladung neu sichern – auch wenn die nächste Entladestelle nur wenige Kilometer entfernt ist.“ Zudem müssten Beförderer und Fahrzeughalter regelmäßig prüfen, ob Gurte beschädigt sind und ausgetauscht werden müssen. Außer-

dem sei eine gründliche Unterweisung des Fahrer- und Verladepersonals unumgänglich. „Im günstigsten Fall verbunden mit praktischen Übungen“, so der Experte.

Als Polizist im Straßenverkehr weiß er zudem, dass Lkw-Parkplätze häufig überbelegt sind. Deshalb sollte der Fahrer nach seinen Worten nicht jede Minute der zulässigen Lenkzeit ausnutzen, um voranzukommen. „Lieber ein paar Minuten früher eine Pause einlegen und einen freien Parkplatz nutzen“, sagt Gaede. Und er hat noch einen Tipp: „Überschreitet der Fahrer seine zulässige Lenkzeit durch Stau, Sperrungen oder Parkplatzsuche, kann er dies handschriftlich auf der Rückseite des Tagesausdrucks eintragen.“ Dadurch ist es nachprüfbar, ob jemand tatsächlich im Stau stand oder auf Parkplatzsuche war.

## ABGELAUFENE PAPIERE EIN TABU

Auf keinen Fall dürfen Fahrer die gesetzlich geregelte Ruhezeit von sich aus verkürzen! Wird er in dieser Zeit von der Polizei aufgefordert, sein Fahrzeug zu bewegen, sollte er dies laut Gaede auf der Rückseite des Tagesausdrucks bestätigen lassen. Last but not least: Es ist immer von Vorteil, wenn die Begleitpapiere für den Fahrzeugführer leicht aufzufinden sind. Das verkürzt die Kontrolldauer enorm und hinterlässt einen positiven Eindruck. Gaede empfiehlt deshalb alle erforderlichen Papiere in einer Fahrermappe abzuheften.



**Häufiger Mangel:** Oft führt schlechte Ladungssicherung zu Beanstandungen bei Kontrollen



**Viele Kilometer, hohes Risiko:** Berufskraftfahrer haben leider viele Gelegenheiten, Fehler zu machen

## KURZ GEFRAGT

### Wie viele Schichten

*Ich fahre im Fernverkehr, wochentags. In manchen Wochen haben wir hier schon sechs Schichtzeiten aufgebaut. Könnten wir dennoch am Samstag eine kleine Tour fahren? Oder muss nach den sechs Schichten eine Wochenruhezeit folgen?*

Wenn die Tageslenkzeiten sowie Tages- und Wochenruhezeiten eingehalten wurden, kann am Samstag auch noch eine siebte Schicht folgen. Erst nach sechsmal 24 Stunden oder insgesamt 144 Stunden ab dem Ende der letzten Wochenruhezeit muss die nächste Wochenruhezeit beginnen. Es spielt keine Rolle, wie viele Schichten zuvor gefahren wurden.

### Fahrerkarte entnehmen

*Ich wurde angewiesen, wenn ich beim Großlager ankomme, meine Fahrerkarte herauszunehmen und erst beim Ausfahren wieder einzulegen. Dies soll erlaubt sein, da die Fahrt auf dem Betriebsgelände keine Lenkzeit sei. Stimmt das?*

Nein! Sobald Sie eine Beförderung im Straßenverkehr durchführen, müssen Sie sich an die gesetzlichen Bestimmungen halten und auch die Fahrerkarte stecken. Die Vorschrift gilt für ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrten eines zur Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs.

Und auch auf einem abgeschlossenen Betriebsgelände ist die Fahrerkarte gesteckt zu lassen, wenn die dortigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit einer Fahrt auf öffentlichen Straßen stehen. Eine Entnahme ist also nicht zulässig.

### Bereithalten = Arbeitszeit

*Ich muss oft lange warten, bis ich abgeladen werde. Wird diese Wartezeit als meine Arbeitszeit gewertet? Ja! Das Warten beim Abladen ist auf jeden Fall Arbeitszeit. Nach dem Arbeitszeitgesetz ist nur eine Zeit, die sich jemand bereithalten muss, um mit der Arbeit zu beginnen, keine Arbeitszeit. Bei wechselnden Fahrern ist die Zeit, die sie während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbringen, ebenfalls keine Arbeitszeit.*

### Leerfahrten ohne 95

*Ich bin Rentner. Als Nebenjob könnte ich ab sofort bei einer Firma die Fahrzeuge zur Werkstatt bringen und abholen. Leider ist meine Weiterbildung abgelaufen. Muss ich sie dafür nachholen?*

Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz spricht eindeutig von Beförderungen im Straßenverkehr. Wenn Sie nichts befördern, also nur unbeladene Fahrzeuge zur Werkstatt bringen oder abholen, benötigen Sie keinen Eintrag der Schlüsselzahl 95 im Führerschein oder den neuen Fahrer-Qualifizierungsnachweis. Das Fahrzeug muss aber auf jeden Fall unbeladen sein.

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/ Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von



**Bußgelder vermeiden: Erfahren Sie hier, wie Sie Bußgelder vermeiden ...**

[www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/bussgelder-vermeiden](http://www.fleet.vdo.de/vdo-magazin/bussgelder-vermeiden)

**Nachtrag, aber richtig!**

*Mein digitaler Fahrtenschreiber fordert einen Nachtrag, sobald ich die Karte stecke. Was muss ich dabei eigentlich beachten?*

Grundsätzlich werden nicht alle Arbeitstätigkeiten automatisch vom digitalen Kontrollgerät erfasst. Wer einen Nachtrag eingibt, hat tatsächlich einige Dinge zu beachten. So hat der aufrichtige Fahrer weitere Tätigkeiten aufzuzeichnen, die er erledigt hat, während die Karte nicht gesteckt war. Das sollte jedem bekannt sein. Zunächst muss man bei einer Kontrolle die letzten 28 Tage lückenlos nachweisen können – und lückenlos heißt OHNE Lücken. Zur Frage, was nachgetragen werden muss: im Prinzip jede Arbeitstätigkeit, während die Karte nicht im Lesegerät steckte. Wer beispielsweise nach Feierabend noch Taxi fährt oder andere Nebenjobs hat, muss das nachtragen. Komplizierter wird es bei der Frage des korrekten Nachtrags. Ein Nachtrag muss zwingend am Fahrtenschreiber erfolgen – unabhängig, ob digital oder analog. Eines mal vorab: Die inzwischen obsoleute Urlaubsbescheinigung gilt nur dann als korrekter Nachweis, wenn ein Nachtrag aus technischen Gründen nicht möglich ist – etwa bei älteren Fahrtenschreibern (z. B. VDO bis Release 1.2a). Die Bescheinigung ist auch dann erlaubt, wenn ein Nachtrag besonders aufwendig wäre. Das heißt bei mehr als 25 Einzelein-

gaben. Auf jeden Fall muss der Fahrer die Ruhezeit nach der letzten und vor der aktuellen Arbeitsschicht eintragen. Hier noch die zehn wichtigsten Tipps zum Thema Nachtrag:

- Der Nachtrag ist bei jedem Einstecken der Fahrerkarte obligatorisch.
- Die sogenannte (Urlaubs)Bescheinigung ersetzt nicht den Nachtrag.
- Ist der Nachtrag technisch nicht möglich, darf die Bescheinigung verwendet werden.
- Wenn der Nachtrag zu aufwendig ist, ist ebenfalls ein Nachweis mit der Bescheinigung möglich.
- Der Nachtrag muss wahrheitsgetreu sein.
- Arbeits- und Bereitschaftszeiten müssen nachgetragen werden.
- Sämtliche Pausen- und Ruhezeiten sind nachzutragen.
- Der laufende Tag und die vorangegangenen 28 Tage müssen lückenlos nachweisbar sein.
- Beim Mischbetrieb analog/digital müssen die Zeiten mit analogen Nachweisen im Digitacho ausgespart werden.
- Zeiten mit „Fragezeichen“ sind kein Nachtrag.

**Was ist eine Arbeitswoche**

*Wann genau darf ich sonntags unter Einhaltung der Wochenlenkzeit und der Lenkzeit der Doppelwoche losfahren – laut Fahrtenschreiber kann ich erst um 2:00 Uhr morgens losfahren, da sonst die Zeit zur Lenkzeit der Doppelwoche dazugezählt wird?*

Das ist nicht richtig! Im Gesetz ist die Woche genau definiert. Sie geht von Montag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr. Gemeint ist die jeweilige Ortszeit. In einer Woche darf die Lenkzeit maximal 56 Stunden, in der Doppelwoche 90 Stunden betragen. Wobei immer der Zeitraum der laufenden Woche und der Woche davor gemeint ist. Im Fahrtenschreiber kann man die Lenkzeit der Doppelwoche überprüfen. Bei den VDO-Geräten muss man im stehenden Fahrzeug mit der Pfeiltaste nach unten den Eintrag der Lenkzeit der Doppelwoche abrufen. Diese wird in der Anzeige links unten angeführt. Das Problem ist, dass im Fahrtenschreiber die Lenkzeit der Doppelwoche

in UTC-Zeit angezeigt wird. Ist also die Lenkzeit der Doppelwoche bereits erreicht und Sie fahren am Montag um 0:00 Uhr pünktlich los, wird Ihnen hier eine Lenkzeit der Doppelwoche von über 90 Stunden (bis max. 91 Stunden 59 Minuten zur Sommerzeit) angezeigt. Dennoch sollte es keine Probleme geben. Bei Kontrollen wird die Lenkzeit in Ortszeit umgerechnet, sodass Ihnen keine Überschreitung angelastet wird.

**21 Stunden im Transporter**

*Wir fahren mit einem Sprinter mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen. Gelten auch für uns die Vorschriften der Zwei-Fahrer-Besatzung und können wir damit auch bis zu 21 Stunden unterwegs sein?*

Nein! Gesetzlich ist geregelt, dass die tägliche Ruhezeit in einem Zeitraum von 30 Stunden zu nehmen ist und neun Stunden betragen muss. Weiterhin ist geregelt, dass die Zeit auf dem Beifahrersitz Bereitschaftszeit und somit keine Arbeitszeit ist. Da diese Vorschriften aber nur für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zGM zutreffen, sind sie für Sie nicht ausschlaggebend. Bei Ihnen ist die Zeit auch auf dem Beifahrersitz Arbeitszeit und somit ist nach spätestens zehn Stunden Arbeitszeit eine Ruhezeit einzulegen.

**Privatfahrt mit Firmen-Lkw**

*Wir wollen mit unserem Lkw zu Trucker-Treffen fahren. Unser Chef ist einverstanden. Was müssen wir dabei alles beachten – die Treffen sind alle übers Wochenende.*

Hier gibt es verschiedene Dinge zu beachten. Das Sonntagsfahrverbot gilt nur für geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderungen einschließlich der damit verbundenen Leerfahrten. Geht die Fahrt vom Betrieb direkt zum Treffen und zurück, und ist das Fahrzeug nicht beladen, gelten das Sonn- und Feiertagsverbot und die Ferienreiseverordnung nicht. Bei den Lenk- und Ruhezeiten gibt es für Privatfahrten eine Ausnahme bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen. Liegt die zulässige Gesamtmasse einschließ-

lich eventueller Anhänger darüber, müssen Sie sich an alle Lenk- und Ruhezeiten halten und auch den Fahrtenschreiber bedienen. Die Fahrerkarte ist zu stecken. Dabei sind insbesondere die Zeiten der wöchentlichen Lenkzeit, der Lenkzeit der Doppelwoche und die wöchentliche Ruhezeit zu beachten. Die Fahrten zu den Treffen fallen aber nicht unter die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes. Die Lenkzeiten sind also keine Arbeitszeit, da Sie die Fahrt ja in Ihrer Freizeit machen. Zur Dokumentation sollten Sie nach den Fahrten jeweils einen Ausdruck aus dem Fahrtenschreiber machen und die aufgezeichneten Lenkzeiten als „Privatfahrt“ deklarieren, da der Fahrtenschreiber keinen Unterschied zwischen Arbeitszeit und Freizeit machen kann.

**Überbreite durch Gurte**

*Wir haben eine Ausnahmegenehmigung für eine insgesamt drei Meter breite Ladung. Um die Fracht richtig sichern zu können, befinden sich die Ratschen an der Seite der Ladung, wodurch sie breiter ist. Ist das erlaubt?*

Nein! Eine Überschreitung der zulässigen oder genehmigten Breite durch die Ladungssicherung ist nicht erlaubt. Die genehmigten Werte dürfen insgesamt nicht überschritten werden. Die Sicherungsmittel sind dann anders anzubringen.



**Richtig gurten:** Eine falsch gesetzte Ratsche kann zu einer verbotenen Überbreite führen

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf &amp; Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit &amp; Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle &amp; Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote &amp; KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

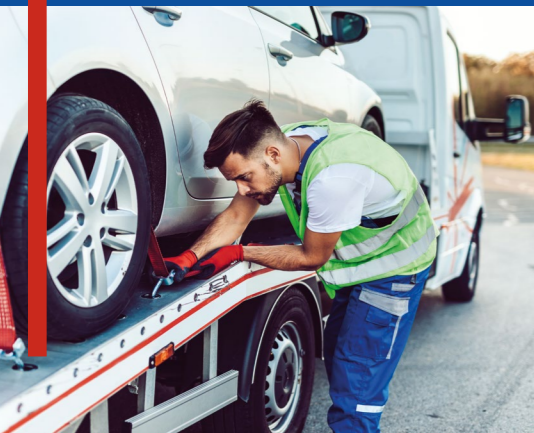
LINK  
TIPP

VDO

FAQ: Lesen Sie häufig gestellte Fragen und Antworten zu Produkten & Services von VDO ...  
[www.fleet.vdo.de/support/faq](http://www.fleet.vdo.de/support/faq)



**Formfehler:** Viele Fahrer machen aus Unkenntnis falsche Nachträge und werden dafür bestraft



**Gewichtsklasse:** Bei der Maut kann auch die zweite Stelle hinter dem Komma wichtig werden

### Maut beim Lkw mit 7,5 Tonnen zGM

Wir haben ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von exakt 7,5 Tonnen. Die Fahrer fahren mit dem C1. Jetzt heißt es, diese Lkw sind mautpflichtig?

Die Gewichtsgrenzen sind beim Führerschein und im Bundesfernstraßenmautgesetz leider unterschiedlich geregelt. Anders als die meisten Lkw, die eine zGM von 7,49 Tonnen haben, gibt es Fahrzeuge mit einer zGM von genau 7,5 Tonnen. Für den Führerschein gilt, dass mit der Klasse C1 Fahrzeuge mit einer zGM von über 3,5 Tonnen gefahren werden dürfen, sofern die zGM nicht mehr als 7,5 Tonnen beträgt. Das heißt, Klasse C wird erst für Fahrzeuge mit einer zGM ab 7501 Kilogramm benötigt. Im Mautgesetz ist die Grenze aber anders geregelt. Für Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden, muss Maut gezahlt werden, wenn deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt. Sie dürfen das Fahrzeug also mit der Klasse C1 fahren, müssen aber Maut zahlen – oder Sie lassen den Lkw bei einer der einschlägigen Sachverständigenorganisationen (z. B. TÜV) auf 7,49 Tonnen ablasten.

### Wochenruhe auf der Fähre

Wir fahren international und nutzen regelmäßig eine Fähre. Die Fahrt dauert acht bis neun Stunden. Ich könnte meine regelmäßige wöchentliche Ruhe-

zeit auf der Fähre verbinden. Was ist, wenn die Fähre schneller ist als die normalen acht Stunden?

Tatsächlich ist es seit 2020 erlaubt, auch die verkürzte und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit teilweise auf einer Fähre zu verbringen. Voraussetzung dafür ist: Die Ruhezeit darf nicht mehr als zweimal durch andere Tätigkeiten (das wären zum Beispiel das Auffahren auf das Schiff und wieder Herunterfahren), die insgesamt nicht länger als 60 Minuten dauern dürfen, unterbrochen werden. Außerdem muss dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder zumindest ein eigener Liegeplatz zur Verfügung stehen. Bei der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (45 Stunden) muss die geplante Reisedauer acht Stunden oder mehr betragen und der Fahrer muss Zugang zu einer Schlafkabine haben. Hierbei ist die geplante Reisedauer ausschlaggebend. Sollte das Fährschiff aufgrund irgendwelcher Umstände schneller sein, ist dies nicht erheblich.

### Alte Weiterbildung im neuen Register

Ich habe 2019 bei meiner alten Firma die Weiterbildungsmodule gemacht, die ich jetzt abgeben wollte für die Verlängerung der „95“. Jetzt wird ja alles in einem Register vermerkt. Muss ich nun neue Weiterbildungen machen?

Die Weiterbildungen aus 2019 sind bis 2024 zur Verlängerung Ihrer Schlüsselzahl 95 noch gültig. Vorausgesetzt, sie waren zum Zeitpunkt der Verlängerung noch keine fünf Jahre alt. Das gilt auch für Online-Weiterbildungen beim KBA. Sie müssen bei der Verlängerung ganz normal Ihre Weiterbildungen in Papierform vorlegen und brauchen keine Übertragung in das Register vornehmen.

### Zu Hause parken

Ich parke mit meiner Sattelzugmaschine regelmäßig bei mir zu Hause. Jetzt habe ich einen Strafzettel bekommen. Warum das denn?

Laut der Straßenverkehrsordnung (§ 12 StVO) ist das regelmäßige Parken innerhalb geschlossener Ortschaften in reinen Wohngebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, und in Kur-

oder Klinikgebieten für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr sowie an den Sonn- und Feiertagen verboten.

### Nur noch deutsche Fahrer

Wir führen regelmäßig Transporte mit drei Meter breiter und 23 Meter langer Ladung durch. Die erforderliche Genehmigung nach den Paragraphen 29 StVO und 46 StVO haben wir. Für die Transporte setzen wir ausländische Fahrer ein. Jetzt habe ich in der Genehmigung gelesen, dass eine Person anwesend sein muss, die der deutschen Sprache mächtig ist. Was heißt das genau?

In der Genehmigung nach den Paragraph 70 StVZO oder der Erlaubnis nach Paragraph 29 Absatz 3 StVO steht immer: „Um sicherzustellen, dass die Auflagen eingehalten werden können, muss während des gesamten Transportes eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist. Das Führen des Fahrzeugs stellt eine hohe Verantwortung an die Fahrweise. Deshalb sind die Fahrer in regelmäßigen Abständen auf die Beachtung der Vorschriften einer Ausnahme-genehmigung hinzuweisen“. Was heißt das im Einzelnen? Die Belehrung des Fahrers hat je nach Auflagen der Genehmigung von einmal jährlich bis vierteljährlich zu erfolgen. Dabei sind die besondere Verpflichtung des Fahrers, das verkehrssichere Führen des Fahrzeugs sowie der Inhalt der Ausnahme-genehmigung dem Fahrer mitzuteilen.



**Nationalitäten:** Deutsche Fahrer oder „nur“ deutsche Sprache – im Schwertransport essenziell

Weiterhin wurden im Jahr 2021 durch den Bundesrat die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung neu geregelt. Hier wurde klar festgelegt, dass es zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs erforderlich ist, dass sich der Fahrzeugführer hinreichend in deutscher Sprache verständigen können muss. Damit ist gemeint, dass er Kenntnisse der deutschen Sprache benötigt, um sich in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen verständigen zu können. Darüber hinausgehende Kenntnisse der deutschen Sprache oder auch die Fähigkeit, Deutsch schreiben zu können, sind nicht erforderlich.

### Pause bei Doppelbesetzung

Wir fahren immer zu zweit. Nach ungefähr vier-einhalb Stunden wechseln wir uns beim Fahren ab. Dann fährt der andere seine viereinhalb Stunden. Müssen wir dann eine Pause von 45 Minuten einlegen?

Nein. Bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen über 3,5 Tonnen gilt die Zeit auf dem Beifahrersitz in einer Doppelbesetzung als Pause und auch als Fahrtunterbrechung. Sie könnten zu zweit also „nonstop“ unterwegs sein. Pausen einzulegen ist aber immer sinnvoll, um bei längeren Touren fit zu bleiben.

### Fehleranalyse

Wir bekommen jede Woche einen Ausdruck unserer Fehler beim Fahrtenschreiber. Dort steht neuerdings: „GNSS Position stimmt mit dem Land nicht überein.“ Dabei gebe ich das Land direkt an der Grenze immer sofort ein. Wie kann das sein?

Dies liegt an dem ungenauen GNSS-Signal. GNSS steht für Global Navigation Satellite System, und das ist nur auf circa 170 Meter genau. Wenn Sie das neue Land direkt beim Grenzübertritt eingeben, kann es sein, dass noch die GNSS-Positionsdaten vom alten Land herangezogen werden, und dann gibt es eine Fehlermeldung – aber ohne Folgen. Die Kontrollbehörden können sehen, dass sie tatsächlich an der Grenze gestanden haben.



KLICK AUF DIE KACHEL

1 Update: Neue Software spart Zeit an der Grenze

2 Aus der Praxis: Tachograf & Grenzübertritt

3 EXPERTENRAT: Ruhe-/Lenkzeit & Grenzfahrten

4 EXPERTENRAT: MFB, Abfahrtkontrolle & Pausen

5 EXPERTENRAT: Höhere Hürden für KEP-Dienste

6 EXPERTENRAT: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

7 EXPERTENRAT: BKF-Qualifikation

8 EXPERTENRAT: Mängelquote & KURZ GEFRAGT

9 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

10 KURZ GEFRAGT: Fahrer fragen, wir antworten!

Mit freundlicher Unterstützung von

LINK  
TIPP

VDO

Ratgeber-Portal: Finden Sie hier in wichtigen Leitfäden kompakte Infos zum Download.  
[www.fleet.vdo.de/support/ratgeber-portal](http://www.fleet.vdo.de/support/ratgeber-portal)



# Digitales Management für Flotten jeder Größe

Die Services und Partnerlösungen von VDO Fleet unterstützen Flottenmanager bei ihren täglichen Herausforderungen – immer mit dem Fokus darauf, die gesetzlichen Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene einzuhalten. Optimieren Sie Ihre Arbeitsprozesse und automatisieren Sie Routinen. VDO Fleet bietet Ihnen die Lösungen, um Ihre Nutzfahrzeugflotte erfolgreich zu managen.

**LINK TIPPS** Mehr erfahren Sie beim Klick auf den jeweiligen Link.

## Tachograph-Management

**Gesetzliche Anforderungen erfüllen – einfach, sicher und effizient.**

Europäische und nationale Vorgaben einhalten, Verstöße vermeiden, Aufträge disponieren, Fahrzeuge und Fahrpersonal koordinieren, betriebswirtschaftlich richtige Entscheidungen treffen – VDO Fleet hilft Ihnen, Ihre täglichen Aufgaben und Routinen als Flottenmanager sicher, zeitsparend und profitabel zu erfüllen.

[www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-management](http://www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-management)



## Tachograph Live Services

**Mit Echtzeitdaten die Potenziale von Flotten voll ausschöpfen.**

VDO Fleet Tachograph Live Services bietet Module, mit dem Sie Zugriff auf Ihre Flotte in nahezu Echtzeit haben. Das hilft Ihnen dabei, Ihre Aufgaben noch effizienter zu bewältigen, Verzögerungen frühzeitig zu identifizieren und weitere Aufträge anzunehmen.

[www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-live-services](http://www.fleet.vdo.de/produkte/tachograph-live-services)



## Remote Download

**Fahrer- und Tachographendaten immer verfügbar – mit automatisierten Downloads via Mobilfunk.**

Mit dem VDO Fleet Remote Download Service werden Fahrer- und Fahrzeugdaten automatisch an Ihr Flottenmanagement übermittelt – zu von Ihnen festgelegten Zeiten und aus allen europäischen Ländern. Sie benötigen keine separaten Zeitpläne mehr und müssen die Daten nicht länger manuell herunterladen. Einfach Ihre individuellen Zeiten festlegen und schon versenden sich die Daten von selbst. Alles, was Sie dafür an Hardware benötigen, ist der Remote DL 4G.

[www.fleet.vdo.de/produkte/remote-download](http://www.fleet.vdo.de/produkte/remote-download)

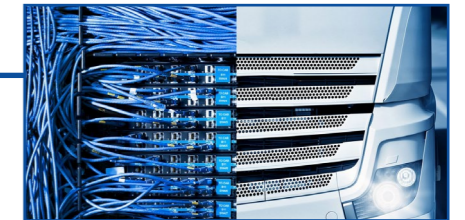


## Partnerlösungen

**Daten importieren oder exportieren – intelligente Schnittstellen nach Maß.**

einer anderen Software arbeiten, gibt es unsere intelligenten Schnittstellen. Mit VDO Fleet Connect und VDO Fleet Extract können vorhandene Datenbestände aus Systemen von Drittanbietern ganz einfach für alle VDO Fleet Services importiert, aufbereitet oder auch exportiert werden.

[www.fleet.vdo.de/produkte/partnerloesungen](http://www.fleet.vdo.de/produkte/partnerloesungen)



## Sicherheitslösungen

**Abfahrtskontrollen standardisieren, 100 % verifizierbar.**

Continental Verified Inspection\* ermöglicht Ihrem Fahrpersonal die digitale Abfahrtskontrolle samt vollständiger Dokumentation einfach via App und 100 % verifizierbar. Durch das zentrale Web-Portal für Werkstätten und Flottenmanager profitieren Sie von detaillierten Berichten zu Prüfung, Fahrzeug- und Reparaturstatus, um Standzeiten zu minimieren, Personal zu entlasten und Arbeitsprozesse zu optimieren.

[www.fleet.vdo.de/produkte/sicherheitsloesungen](http://www.fleet.vdo.de/produkte/sicherheitsloesungen)

