

Goerdts Gattermann | Axel Gebauer/Ralf Brandau (BGF) | Sylvester Neumann
Harald Ruben



TRAINER-
Handbuch

Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle im Straßenverkehr EU-Berufskraftfahrer Weiterbildung Bus

VIER

 **Akademie**
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

VOGEL 
VERLAG HEINRICH VOGEL

VDV-Akademie e.V. (Hrsg.) | Goerd Gatermann
Axel Gebauer/Ralf Brandau (BGF) | Sylvester Neumann | Harald Ruben

Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle im Straßenverkehr EU-Berufskraftfahrer

TRAINER-HANDBUCH

© 2008 Verlag Heinrich Vogel, München –
in der Springer Transport Media GmbH,
Neumarkter Str. 18, 81673 München

2. Auflage 2009
Stand 03/2009

Herausgeber VDV-Akademie e.V.

Autoren Goerdts Gattermann, Axel Gebauer/
Ralf Brandau (BGF), Sylvester Neumann,
Harald Ruben

Bildnachweis Daimler AG, Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn, Josef
Eickholt, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Frank
Lenz, Siemens, Archiv Verlag Heinrich Vogel

Illustrationen Jörg Thamer

Umschlaggestaltung Bloom Project

Layout und Satz Uhl+Massopust, Aalen

Lektorat Ruth Merkle, Ralf Vennefrohne und
Dr. Bernhard F. Reiter

Herstellung Markus Tröger

Druck KESSLER Druck+Medien, Bobingen

Die Springer Transport Media GmbH
ist Teil der Fachverlagsgruppe
Springer Science+Business Media

Das Werk einschließlich aller seiner Teile
ist urheberrechtlich geschützt. Jede Ver-
wertung außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung
des Verlages unzulässig und strafbar. Das
gilt insbesondere für Vervielfältigungen,
Übersetzungen, Mikroverfilmungen und
die Einspeicherung und Verarbeitung in
elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet
worden. Eine rechtliche Gewähr für die
Richtigkeit der einzelnen Angaben kann
jedoch nicht übernommen werden.

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

ISBN 978-3-574-24715-6

Inhalt

Vorwort	4
Einführung	7
1 Sozialvorschriften und digitales Kontrollgerät	8
1.1 Die EG-Sozialvorschriften	8
1.2 AETR-Vorschriften und Sonderfall Schweiz	27
1.3 Arbeitszeitgesetz	29
1.4 Besonderheiten im Linienverkehr (optional)	37
1.5 Das Kontrollgerät	40
1.6 Grenzüberschreitender Verkehr (optional)	58
2 Kriminalität und Schleusung illegaler Einwanderer	60
3 Sensibilisierung in Bezug auf Risiken des Straßenverkehrs und Arbeitsunfälle	66
3.1 Das Unfallgeschehen im Omnibusverkehr	66
3.2 Entstehung von Unfällen	71
4 Fähigkeit zu richtiger Einschätzung der Lage bei Notfällen	80
4.1 Verhalten nach einem Verkehrsunfall	80
4.2 Reaktionen bei Brand	88
4.3 Vorgehen bei Gewalttaten	90
4.4 Erstellen einer Unfallmeldung	91
5 Lösungen zum Wissens-Check	93
6 Vorschlag für den Ablauf eines 7-Stunden-Moduls	96

Praxisfragen

- ▶ Die Teilnehmer sollen diese Praxisfragen in Kleingruppen von zwei bis vier Personen lösen und anschließend der Gesamtgruppe vorstellen. Wählen Sie die Fragen nach eigener Einschätzung bezüglich des Schwierigkeitsgrades und des Vorwissens der Teilnehmer aus.
- ↻ Teilen Sie kleine Gruppen von zwei bis vier Personen ein und geben Sie diesen Kleingruppen je eine Aufgabe auf einem Blatt oder einer Flipchart-Karte. Die Lösungen müssen die Teilnehmer aus den Unterlagen erarbeiten und anschließend vor der Gesamtgruppe präsentieren.
- 🕒 Zeit für die Arbeit in der Kleingruppe: 10 Minuten
Zeit für die Präsentation der Aufgabe und der Lösung: 10 Minuten
Gesamtzeit bei vier Gruppen: 50 Minuten

Hinweis: Wenn der zeitliche Ablauf eine Kürzung des Programms erfordert, können die Fragen im Plenum gestellt und gemeinsam mit der Gruppe bearbeitet und beantwortet werden. Ebenso können Sie weitere Fragen aus eigenem Fundus ergänzen.

Frage 1 Ein Omnibusfahrer fährt eine Reisegruppe von Hamburg nach München. Nach einer dreistündigen, ununterbrochenen Fahrt macht er eine 30-minütige Pause. Wann muss er die nächste Pause einlegen? Wie lang muss diese Pause sein?

Hinweis: Hier ist die maximale Lenkzeit von 4,5 Stunden und die Aufteilung der Fahrtunterbrechung zu beachten.

Vorschrift: Nach einer Lenkzeit von höchstens 4,5 Stunden hat der Fahrer eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen.

Die Fahrtunterbrechung von 45 Minuten kann aufgeteilt werden. Seit 11. April 2007 gilt: Einer ersten Unterbrechung von mindestens 15 Minuten muss nach einer weiteren Lenkzeit eine zweite Unterbrechung von mindestens 30 Minuten folgen.

Antwort: Die zweite Fahrtunterbrechung muss also nach einer weiteren Fahrt von 1,5 Stunden erfolgen und ebenfalls 30 Minuten dauern!

Frage 2 Ein Omnibusfahrer lenkt einen Omnibus in einer Woche fünfmal neun Stunden und einmal zehn Stunden. Wie viele Stunden darf er in der darauf folgenden Woche einen Omnibus lenken?

Hinweis: Zu beachten ist die maximale Lenkzeit in der Doppelwoche.

Vorschrift: *Die Lenkzeit in der Doppelwoche darf 90 Stunden nicht überschreiten.*

Antwort: Nach 55 Stunden Lenkzeit in einer Woche ($5 \times 9 \text{ h} + 1 \times 10 \text{ h}$) darf in der darauf folgenden Woche die Lenkzeit 35 Stunden nicht übersteigen ($55 \text{ h} + 35 \text{ h} = 90 \text{ h}$).

Frage 3 Eine Omnibusfahrerin beginnt nach einem freien Wochenende Montagmorgen ihren Dienst. Sie fährt eine Reisegruppe zu einer zweiwöchigen Fahrt von Süddeutschland in die Toskana. Jeden Tag sind Ausflugsfahrten zu den umliegenden Städten und Sehenswürdigkeiten geplant. Innerhalb der Tagestouren kann sie ihre Lenk- und Ruhezeiten bequem einhalten. Für Sonntag steht eine Fahrt nach Florenz auf dem Programm. Was muss die Omnibusfahrerin bzw. der Disponent bei der Planung der Fahrt beachten?

Hinweis: Die Wochenruhezeit von 45 Stunden bzw. von mindestens 24 Stunden muss eingehalten werden. Wenn die Fahrt nach Florenz unbedingt am Sonntag stattfinden soll, muss der Bus an einem anderen Tag während dieser Toskana-Fahrt stehen bleiben.