

Stephan Burgmann | Josef Eickholt | Andrea Jansen | Ludwig Jungwirth †



TRAINER-
Handbuch

(Sozial)Vorschriften für den Güterverkehr EU-Berufskraftfahrer

Weiterbildung Lkw

NEU!
Jetzt mit allen Infos
zur neuen Kontroll-
gerätegeneration!

ZWEI

VOGEL 
VERLAG HEINRICH VOGEL

Weiterbildung Lkw



ZWEI

Stephan Burgmann | Josef Eickholt | Andrea Jansen | Ludwig Jungwirth †

(Sozial)Vorschriften für den Güterverkehr EU-Berufskraftfahrer

TRAINER-HANDBUCH

© 2011 Verlag Heinrich Vogel,
in der Springer Fachmedien München
GmbH, Aschauer Str. 30, 81549 München

5. Auflage 2011
Stand 02/2012

Autoren Stephan Burgmann, Josef Eickholt,
Andrea Jansen, Ludwig Jungwirth †

Bildnachweis Bundesamt für Güterverkehr,
Continental Automotive GmbH, Josef
Eickholt, Fotolia.com, Hupac, Panthermedia.
net, Reiner Rosenfeld, Stoneridge/MOTO-
METER, Archiv Verlag Heinrich Vogel

Illustrationen Jörg Thamer

Umschlaggestaltung Verlag Heinrich Vogel

Layout und Satz Uhl+ Massopust, Aalen

Lektorat Attila Tröber, Dr. Bernhard F. Reiter

Herstellung Markus Tröger

Druck KESSLER Druck+ Medien,
Michael-Schäffer-Straße 1, Bobingen

Springer Fachmedien 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 wird im
Folgenden die männliche Form
(z. B. Fahrer) verwendet.

Alle personenbezogenen Aussagen
gelten jedoch stets für Männer und Frauen
gleichermaßen.

ISBN 978-3-574-24730-9

Inhalt

Vorwort	6
1 Sozialvorschriften	9
1.1 Die EG-Sozialvorschriften	9
1.2 Lenk- und Ruhezeiten	19
2 Kontrollgeräte	43
2.1 Kontrollgeräte in der Güterbeförderung	43
2.2 Die neue Kontrollgerätegeneration	65
3 Arbeitszeitgesetz	71
3.1 Regelungen des Arbeitszeitgesetzes	71
3.2 VO (EG) 561/2006 und Arbeitszeitgesetz – ein Widerspruch?	75
4 Vorschriften für den Güterverkehr	80
4.1 Gewerblicher Güterkraftverkehr	80
4.2 Der Frachtvertrag – das Frachtrecht	102
4.3 Besondere Güter	109
4.4 Vom Fahrer mitzuführende Papiere/Dokumente	120
5 Lösungen zum Wissens-Check	124
6 Vorschlag für den Ablauf des Moduls	127

Vorwort

Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG), das auf der EG-Richtlinie 2003/59 basiert und die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern regelt, ist am 01. Oktober 2006 in Kraft getreten. Das BKrFQG bedeutet für alle gewerblich tätigen Berufskraftfahrer grundlegende Veränderungen in der Aus- und den verpflichtenden Weiterbildungen.

Die Berufskraftfahrer im Güterverkehr müssen bis zum 10. September 2014 eine Weiterbildung von 35 Stunden absolviert haben.

Die vorrangigen Ziele dieser Weiterbildungen sind zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr, zum anderen die Verbesserung der wirtschaftlichen Fahrweise der Berufskraftfahrer. Diese und andere Ziele werden in Anlage 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikationsverordnung (BKrFQV) definiert und bilden die Rahmenvorgaben für die Ausbildungsstätten und Fahrschulen, die Weiterbildungen anbieten.

Der Heinrich Vogel Verlag hat die Inhalte der Anlage 1 zusammengestellt und gewichtet. So entstanden fünf allgemeine Module für alle Fahrer im Güterverkehr in Einheiten von sieben Stunden, die damit den Anforderungen der Gesetzgeber in Brüssel und Berlin entsprechen. Ebenso erfüllen sie die qualitativen Anforderungen der Akademien von TÜV NORD, TÜV Rheinland und TÜV SÜD, deren Angebote zur Weiterbildung entsprechend gestaltet wurden.

Die Ihnen vorliegende 5. Auflage des Moduls (Sozial)Vorschriften für den Güterverkehr wurde grundlegend und umfassend überarbeitet. Um Ihnen die Themeninhalte „EG-Sozialvorschriften“, „Lenk- und Ruhezeiten“, Arbeitszeitgesetz“ und „Vorschriften für den Güterverkehr“ noch anschaulicher und detaillierter präsentieren zu können, wurde das Kapitel „Aktuelle Verkehrsvorschriften“ ausgegliedert. Das Thema „Kontrollgeräte“ wurde nach zahlreichen Gesprächen mit Trainern und Teilnehmern weiter ausgearbeitet und deren Inhalte in einem eigenen Kapitel zusammengefasst. Im Fokus stehen dabei der Manuelle Nachtrag sowie die neue Kontrollgerätegeneration.

1 Sozialvorschriften

1.1 Die EG-Sozialvorschriften

- ▶ Sie als Fahrer sollen die wichtigsten Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten verinnerlichen und die Ausnahmeregelungen zu den Vorschriften wiederholen.

🕒 ca. 45 Minuten

Hinweis: Neben der Auffrischung und Vertiefung der Kenntnisse zu den Sozialvorschriften soll hier auch eine höhere Akzeptanz und Bereitschaft zur Umsetzung der Vorschriften erreicht werden; die Teilnehmer sollen zu einer positiven Einstellung gegenüber den Sozialvorschriften kommen.

Um bestimmte Verhaltensänderungen zu bewirken, motivieren Sie die Gruppe, über die Problematik nachzudenken, ermöglichen Sie den Gedankenaustausch und stellen Sie die positiven Seiten einer Verhaltensänderung heraus.

UNTERRICHTS-TIPP

Nutzen Sie das nachfolgend beschriebene Gerichtsurteil um sich der Thematik der Lenk- und Ruhezeiten zu nähern. Steigen Sie in das Thema ein, indem Sie die Teilnehmer auffordern, über ihre eigene Situation nachzudenken. Begehen sie ähnliche Verstöße? Durch diesen Einstieg gelingt es, das Thema Sozialvorschriften für jeden Teilnehmer greifbarer zu machen. Und besonders wird deutlich, dass Verstöße tatsächlich die eigene wirtschaftliche Situation bedrohen können. Im Anschluss versuchen Sie einmal mit Ihren Teilnehmern zu erörtern, woher die Verstöße resultieren. Die wirtschaftliche Situation im Transportgewerbe und der Zeitdruck werden vermutlich am häufigsten genannt werden. Aber was sind – neben Bußgeldern – weitere

Abbildung 2:
Feuerwehrfahrzeug
Quelle: © Peter38 –
Fotolia.com



Abbildung 3:
Privater Umzug bis
7,5 Tonnen
Quelle:
Maria.P.-Fotolia.com



- Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur **nichtgewerblichen Güterbeförderung** verwendet werden.



Hintergrundwissen → Die hier angeführten Ausnahmen finden Sie im Artikel 3 der VO (EG) 561/2006. Die genannten Fahrzeuge fallen nicht in den Geltungsbereich der Verordnung. Allerdings sind die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes zu beachten, wenn der Fahrer in dessen Geltungsbereich fällt.

Interessant ist die Ausnahme des nichtgewerblichen Güterverkehrs für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen. Diese Ausnahme ist begrenzt: Ab 7,5 t zulässiger Gesamtmasse gibt es keine Ausnahme von der VO (EG) 561/2006. Dies bedeutet, der private Umzug mit einem schweren Lkw unterliegt den Sozialvorschriften.

UNTERRICHTS-TIPP

Stellen Sie Fragen einzelner Teilnehmer zur Thematik der Ausnahmen zur Diskussion. Lassen Sie die Gruppe klären, ob die Sozialvorschriften anzuwenden sind oder nicht.

UNTERRICHTS-TIPP

Betrifft dies Ihren Teilnehmerkreis, sollte auch auf die **Pausenregelung nach dem Arbeitszeitgesetz** eingegangen werden.

Die Pausenregelung nach dem **Arbeitszeitgesetz** sieht vor, dass nach spätestens 6 Stunden Arbeitszeit eine Pause von 30 Minuten einzulegen ist, wenn die Arbeitszeit nicht mehr als 9 Stunden beträgt. Bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 Stunden beträgt die Pause 45 Minuten. Im Nahverkehr ist es oft der Fall, dass zunächst 6 Stunden Arbeitszeit erreicht werden, bevor 4,5 Stunden Lenkzeit erreicht werden. Pausen aufgrund des Arbeitszeitgesetzes werden auch als Fahrtunterbrechung nach der VO (EG) 561/2006 anerkannt. Dies bedeutet, dass nach der Pause von 45 Minuten, die sich aufgrund des Arbeitszeitgesetzes ergeben hat, auch ein neuer Lenkabschnitt von 4,5 Stunden beginnt (siehe Beispiel S. 79).



Abbildung 6:
Verteilerverkehr
Backware
Quelle:
© Klaus Eppeler –
Fotolia

AUFGABE/LÖSUNG

 Andreas ist nach 3 Stunden Fahrzeit in einen Stau geraten. Er hat sich entschlossen die 45-minütige Fahrtunterbrechung vorzuziehen. Durfte er im Anschluss noch 6 Stunden ohne Fahrtunterbrechung fahren?

		
3 h	45 min	6 h





UNTERRICHTS-TIPP

Um die Anmeldeprozedur richtig durchzuführen, bietet es sich an, dies an einem Fahrzeug oder an dem Simulator in PC-Professional zu üben.



Hintergrundwissen → Die Verpflichtung zu manuellen Nachträgen ist vielen Fahrern nicht bekannt. Sie ergibt sich aus der VO (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 3 und § 2 Abs. 2 FPersV.

Durch manuelle Nachträge wird ein lückenloser Nachweis bezüglich der Zeitgruppen des einzelnen Fahrers möglich. Manuelle Nachträge beziehen sich auf:

- sonstige Arbeitszeiten
- Bereitschaftszeiten
- Fahrtunterbrechungen
- Ruhezeiten (Tages- und Wochenruhezeiten)

Lenkzeiten werden automatisch gespeichert und können nicht nachgetragen werden.

Wichtig: Manuelle Nachträge sind nur möglich für die Zeiten zwischen der letzten Entnahme und dem erneuten Stecken der Fahrerkarte.

Auch für die Wochenruhezeit sind manuelle Nachträge ggf. erforderlich. Ebenso ist ein manueller Nachtrag erforderlich, wenn die Fahrerkarte während der Arbeitsschicht entnommen wurde. Dies kann eintreten, wenn das Fahrzeug von Lade- oder Werkstattpersonal gefahren wurde.

Für Fahrten innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und in den meisten EU-Staaten ist bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät der manuelle Nachtrag der Wochenruhezeit ausreichend, um die ein-

Wechsel vom analogen auf digitales Kontrollgerät:

Abbildung 20:

Quelle: © Eickholt

- 1. Handschriftliche Eintragung der Tagesruhezeit und weiterer Zeiten vom Ende der technischen Aufzeichnung bis 00:00 Uhr



Abbildung 21:

Quelle: © Eickholt

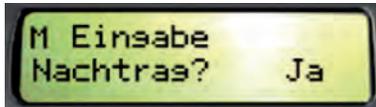
- 2. Manueller Nachtrag der Zeit von 00:00 Uhr bis zum Steckzeitpunkt (Continental (VDO) 1.3a)



Karte stecken



Erscheint kurze Zeit



Frage mit „OK“ bestätigen



Auswahl über ▼▲ und mit „OK“ bestätigen



Auswahl Land über ▼▲ und mit „OK“ bestätigen

2.2 Die neue Kontrollgerätegeneration

- ▶ Sie als Fahrer sollen die Unterschiede zwischen der alten und neuen Generation kennen.
- 🕒 45 Minuten

Um Manipulationen so weit wie möglich zu verhindern bzw. erkennbar zu machen, wurde der Anhang Ib der VO (EWG) 3821/85 geändert. Ab dem 1. Oktober 2011 dürfen nur solche digitalen Kontrollgeräte bei neu zugelassenen Fahrzeugen eingebaut sein, die dann den geänderten Vorschriften entsprechen. Mit diesen Änderungen wurde auch die Handhabung durch den Fahrer vereinfacht. Da auf den ersten Blick ein äußerlicher Unterschied nicht erkennbar ist, kann nur anhand des Typenschildes oder der technischen Daten identifiziert werden, welches Gerät in dem Fahrzeug eingebaut ist. Beispielsweise ist beim Hersteller Continental das Typenschild im Drucker eingeklebt. Hier lautet die Versionsnummer „1.4“. Beim Hersteller Stoneridge ist dies die Versionsnummer „7.X“ und kann über ein Ausdruck der technischen Daten aus dem Gerät ermittelt werden.



Abbildung 25:
Typenschild mit Versionsnummer „1.4“ des Herstellers Continental
Quelle: © Eickholt

Abbildung 26:
Ausdruck mit Versionsnummer „7.3“ des Herstellers Stoneridge
Quelle: © Eickholt

Hinweis:

In einem Fahrzeug, das nach dem 01.10.2011 erstmals zugelassen wurde, befindet sich auf jeden Fall ein Gerät der neuesten Generation.

7. Was wird im ATP-Abkommen geregelt?

- a) Die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel
- b) Die Beförderung von Lebewesen
- c) Die Beförderung von Abfällen

8. Welche fahrer- und fahrzeugbezogenen Dokumente/Papiere sind bei einem Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät in Deutschland immer mitzuführen (kein Transport besonderer Güter)?

Führerschein, Ausweis/Reisepass, Fahrerkarte, Tätigkeitsnachweise der letzten 28 Tage, Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs, Erlaubnis nach GüKG oder Gemeinschaftslizenz, Ladungspapiere

9. Eine Straßenbaufirma setzt auf ihrer Baustelle eigene Lkw ein, die Schüttgüter zum Zwecke des Straßenbaus befördern. Welche Verkehrsform ist das?

- a) Gewerblicher Güterkraftverkehr
- b) Kombiverkehr
- c) Werkverkehr