



**Fachwissen:** Nicht jeder versteht es, die geltenden Paragraphen richtig auszulegen

## Guter Rat muss nicht teuer sein

**EXPERTENWISSEN** Exemplarisch widmet sich KontrollPraxis in diesem Beitrag interessanten Leserfragen aus TRUCKER und VerkehrsRundschau.

### Sozialvorschriften/digitales Kontrollgerät

#### Was zählt, Lenk-, Schicht- oder Arbeitszeit?

*Wir hatten neulich eine heftige Diskussion zur Arbeitszeit. Zweimal pro Woche sind zehn Stunden Lenkzeit erlaubt. Natürlich muss man auch andere Tätigkeiten erledigen. Darf man das wegen der oft*

*kolportierten Schichtzeit von 13 bis 15 Stunden?*

**Antwort:** Da wird einiges durcheinandergebracht. An erster Stelle steht § 3 des Arbeitszeitgesetzes. Der besagt, dass die werktägliche Arbeitszeit acht Stunden nicht überschreiten darf. Sie kann auf zehn Stunden verlängert werden – übrigens an mehreren Arbeitstagen hintereinan-

der –, wenn im Schnitt beim Kraftfahrer mit einem Fahrzeug über 3,5 Tonnen in einem Zeitraum von 16 Kalenderwochen die durchschnittliche Arbeitszeit von acht Stunden eingehalten wird. Dies ist der Grundrahmen. Zur Arbeitszeit zählen Be- und Entladen, Arbeiten für den Arbeitgeber und das Fahren, also die Lenkzeit selbst. Die Verordnung (EG) 561/2006 im Artikel 6 regelt die erlaubte Lenkzeit. Sie beträgt höchstens neun Stunden und darf zweimal in der Woche auf höchstens zehn Stunden verlängert werden. Dabei ist das Arbeitszeitgesetz zu beachten! Müssen an diesem Tag auch andere Arbeiten als Lenken ausgeführt werden, darf die Lenkzeit nicht die erlaubten zehn Stunden Arbeitszeit ausreizen. Ist etwa eine 15-minütige Abfahrtskontrolle durchzuführen, so sind an diesem Tag maximal neun Stunden 45 Minuten als Lenkzeit erlaubt.

Den Begriff Schichtzeit gibt es so im Gesetz nicht. Es geht vielmehr um die tägliche Ruhezeit: Innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden ab Arbeitsbeginn muss der Fahrer eine tägliche Ruhezeit einlegen. Bei einer täglichen Ruhezeit von elf Stunden ist der Zeitraum von Arbeitsbeginn bis Arbeitsende 13 Stunden. Bei einer reduzierten täglichen Ruhezeit von neun Stunden kommt man auf einen Zeitraum von 15 Stunden. In diesen 13 bzw. 15 Stunden darf der Fahrer aber wieder nur eine Arbeitszeit von acht oder höchstens zehn Stunden im Schnitt haben. Hier kämen für die Planung zusätzliche Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten oder Bereitschaftszeiten in Betracht. Fazit: Das Arbeitszeitgesetz gibt den Grundrahmen vor (zehn Stunden). Die Verordnung

561/2006 regelt, in welchem Zeitrahmen welche Tätigkeiten stattfinden können.

#### Fährregelung auch bei Doppelbesatzung?

*Kann ich die Fährregelung auch in der Zwei-Fahrer-Besatzung durchführen? Es heißt immer, dass dies nur in der regelmäßigen täglichen Ruhezeit von elf Stunden zulässig ist.*

**Antwort:** In der Doppelbesatzung ist die regelmäßige tägliche Ruhezeit neun Stunden lang. Somit kann hier die Fährregelung genutzt werden, und zwar unter folgenden Voraussetzungen: Sie unterbrechen die Ruhezeit nur zweimal, die beiden Unterbrechungen betragen maximal eine Stunde insgesamt, die reine Standzeit entspricht der Länge der Tagesruhezeit und eine Schlafkabine ist vorhanden.

#### Warum gibt es eine Fehlermeldung?

*Ich kommissioniere morgens meine Ware, nach etwa einer Stunde starte ich mit dem Lkw, stecke die Fahrerkarte und gebe die geleistete Arbeitszeit ordnungsgemäß über den manuellen Nachtrag ins Kontrollgerät ein. Jetzt hat mein Chef meine Fahrerkarte überprüft und meinte, das Land würde fehlen – aber das gebe ich doch jeden Tag ein?*

**Antwort:** Vorgeschrieben ist, dass der Fahrer das Land, in dem er den Arbeitstag beginnt, und das, in dem der Arbeitstag endet, in den Fahrtenschreiber eingibt. Sie haben Arbeitszeit vor dem Stecken der Karte und tragen diese nach. Bei diesem manuellen Nachtrag des Arbeitsbeginns müssen Sie als Erstes das Land eingeben und anschließend erst die Arbeitszeit. Dies ist mit den meisten Fahr-

### UNSERE EXPERTEN FÜR LADUNGSSICHERUNG UND BKFQ



#### Stephan Bode

war als Polizist Leiter der Schwerlastgruppe Münster und ist Experte für Ladungssicherung, Gefahrgutrecht und Schwertransport.



#### Thomas Döhler

ist Dozent für die Berufskraftfahrer-Aus- und Weiterbildung. Er beantwortet regelmäßig Leserfragen aus allen Fachgebieten im TRUCKER.

### UNSERE EXPERTEN FÜR SOZIALVORSCHRIFTEN UND RECHT



#### Olaf Horwarth

ist mit seiner Firma SBS (sbs-info.de) Experte im Bereich Digi-Tacho, Eco-Training und LaSi. Er bietet u. a. zahlreiche Profiseminare für Ausbilder an.



#### Matthias Westerholt

Der Rechtsanwalt ist spezialisiert auf Familien- und Verkehrsrecht und beantwortet im TRUCKER regelmäßig Leserfragen.