

HANDBUCH

LENK- UND RUHEZEITEN / SOZIALVORSCHRIFTEN LADUNGSSICHERUNG



Sozialvorschriften für Lenker von Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht im Güterbeförderungsgewerbe

in Zusammenarbeit mit dem Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe

INHALTSVERZEICHNIS

TEIL I LENK- UND RUHEZEITEN

SOZIALVORSCHRIFTEN

ÜBERSICHT ARBEITSZEIT FÜR LENKER IM GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE	6
1 RECHTSVORSCHRIFTEN	8
2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	10
2.1 BEFÖRDERUNG IM STRAßENVERKEHR	10
2.2 FAHRZEUG	10
2.3 FAHRER	10
2.4 FAHRTUNTERBRECHUNG	10
2.5 ANDERE ARBEITEN	10
2.6 RUHEPAUSE	11
2.7 TÄGLICHE RUHEZEIT	11
2.8 WÖCHENTLICHE RUHEZEIT	11
2.9 WOCHE	12
2.10 LENKZEIT	12
2.11 TAGESLENKZEIT	12
2.12 WOCHENLENKZEIT	12
2.13 ZULÄSSIGE HÖCHSTMASSE	12
2.14 MEHRFAHRERBETRIEB	12
2.15 VERKEHRSUNTERNEHMEN	12
2.16 LENKDAUER	13
3 ÜBERSICHT DER WICHTIGSTEN VOM LENKER MIT ZUFÜHRENDEN DOKUMENTE	14
4 LENKZEITEN, FAHRTUNTERBRECHUNG (LENKPAUSE), RUHEZEITEN, RUHEPAUSE	16
4.1 ALLGEMEINES	16
4.2 LENKZEITEN	16
4.2.1 Tageslenkzeit	16
4.2.2 Lenkzeit pro Woche	17
4.3 FAHRTUNTERBRECHUNG (LENKPAUSE)	17
4.3.1 Allgemeines	17
4.3.2 Dauer der Fahrtunterbrechung	17
4.3.3 Fahrtunterbrechung bei Verlängerung der Tageslenkzeit	18
4.3.4 Berechnungszeitraum für die Lenkzeit	19
4.4 RUHEZEITEN	19
4.4.1 Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung	19
4.4.2 Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung	20
4.4.3 Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung	20
4.4.4 Schlafkabine	21
4.4.5 Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit	21
4.4.6 Reduzierte wöchentliche Ruhezeit	22

<i>Kombinierte Beförderung</i>	23
4.4.7 <i>Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes</i>	24
4.5 <i>RUHEPAUSE</i>	24
5 EINSATZZEIT, TAGES- UND WOCHENARBEITSZEIT	26
5.1 <i>EINSATZZEIT</i>	26
5.1.1 <i>Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Besetzung</i>	26
5.1.2 <i>Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung</i>	27
5.2 <i>TAGES- UND WOCHENARBEITSZEIT</i>	27
5.2.1 <i>Tagesarbeitszeit</i>	27
6 EU-KONTROLLGERÄT	30
6.1 <i>ALLGEMEIN</i>	30
6.2 <i>DIGITALES KONTROLLGERÄT</i>	30
6.2.1 <i>Pflichten des Arbeitgebers</i>	30
6.2.2 <i>Pflichten des Lenkers</i>	34
6.2.3 <i>Technische Details</i>	35
6.3 <i>ANALOGES KONTROLLGERÄT</i>	37
6.3.1 <i>Pflichten des Arbeitgebers</i>	37
6.3.2 <i>Pflichten des Lenkers</i>	37
6.3.3 <i>Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät</i>	38
6.4 <i>BESTÄTIGUNG LENKFREIE TAGE (EU-FORMBLATT)</i>	38
6.4.1 <i>Zweck des Formblattes</i>	39
6.4.2 <i>Inhalt des Formblattes</i>	39
6.4.3 <i>Manuelle Eintragspflicht</i>	40
6.4.3.1 <i>Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät</i>	40
6.4.3.2 <i>Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät</i>	40
6.4.3.3 <i>Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt</i>	44
<i>Anhang I: Strafen In österreich Bei Verstößen Gegen Europäische Sozialvorschriften Im Strassenverkehr</i>	46
<i>Anhang II: Strafen in österreich Bei Verstößen gegen EU-Sozialvorschriften im Strassenverkehr</i>	50

TEIL II LADUNGSSICHERUNG

VORWORT	60
EINLEITUNG	61
1. GESETZLICHE GRUNDLAGEN	62
1.1. <i>KRAFTFAHRGESETZ (KFG)</i>	62
1.2. <i>STRAßENVERKEHRSORDNUNG (StVO)</i>	63
2. VERANTWORTUNG	64
3. PHYSIKALISCHE GRUNDLAGEN	66
4. METHODEN	71
5. AUFBAUTEN (NACH EN 12642)	76
6. PRÜFUNG / AUSMUSTERN VON LADUNGSSICHERUNGSMITTEL	77

TEIL I

LENK- UND RUHEZEITEN SOZIALVORSCHRIFTEN

ÜBERSICHT ARBEITSZEIT FÜR LENKER IM GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Lenkzeit	
Täglich	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h
wöchentlich	56h 90 h in 2 Wochen
Fahrtunterbrechung (Lenkpause)	
Dauer	Nach 4½ h 45 Minuten
Teilungsmöglichkeit	Erster Teil mind. 15 Minuten Zweiter Teil mind. 30 Minuten
Tägliche Ruhezeit	
BEI 1 FAHRER:	
Regelmäßige Ruhezeit	11 h innerhalb 24 h
Geteilte Ruhezeit	Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: Erster Teil mind. 3 h Zweiter Teil mind. 9 h
Reduzierte Ruhezeit	3 x zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten mind. 9 h keine Ausgleichspflicht
BEI 2 FAHRERN:	9 h innerhalb 30 h
Wöchentliche Ruhezeit	
Regelmäßige Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h
Reduzierte Ruhezeit	Mind. 24 h, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit Doppelwoche (=zwei aufeinander folgende Wochen): <ul style="list-style-type: none"> • Zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (je 45h), oder • Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45h) und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit (24h)
Beginn der wöchentlichen Ruhezeit	am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit

Einsatzzeit	
mit 1 Fahrer	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 15h (bei geteilter Ruhezeit)
mit 2 Fahrern	21 h innerhalb von 30 h
Wöchentliche Höchstarbeitszeit (einschließlich Überstunden)	
Durchrechnungszeitraum	26 Wochen
Durchschnittliche Wochenarbeitszeit	48h (bei Arbeitsbereitschaft 55h)
Höchstarbeitszeit in Einzelwoche	60h
Mitführverpflichtungen	
Schaublätter Fahrerkarte	Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage Fahrerkarte, vorgeschriebene, handschriftliche Aufzeichnungen & Ausdrücke der vorausgehenden 28 Kalendertage

1 RECHTSVORSCHRIFTEN

Diese Broschüre bietet einen Überblick aller wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Ruhepause, Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit sowie Benützung des Kontrollgerätes (Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und – last but not least – eine Zusammenstellung der wichtigsten Dokumente, die im Fahrzeug mitzuführen sind.

Vorsicht!

Die in der Broschüre dargestellten Grafiken und Inhalte wurden auf Grundlage des Kollektivvertrages für das Güterbeförderungsgewerbe (Arbeiter) erstellt!

Die EG Verordnung 3820/85 hat für mehr als 20 Jahre die Sozialvorschriften im Straßenverkehr innerhalb der Europäischen Union (ebenso im Anwendungsbereich des AETR) nachhaltig gestaltet. Mit der neuen Verordnung 561/2006 wurde nicht nur die Verordnung 3820/85 aufgehoben, sondern wurden auch die Sozialvorschriften den modernen Wettbewerbsbedingungen und den Anforderungen der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr angepasst. Zahlreiche weitere Richtlinien aber auch nationale Vorschriften beeinflussen ebenfalls die Arbeitsbedingungen für Lenker.

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (alt)

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (aufgehoben durch die Verordnung 561/2006).

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Kontrollgerät – Verordnung

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr

Gemeinschafts(EU) – Lizenz/Fahrerbescheinigung

Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedsstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedsstaaten.

Lenker – Richtlinie

Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßenverkehrs ausüben.

AETR - Übereinkommen

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR - Übereinkommen)

Arbeitszeitgesetz

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969 über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz - AZG).

Arbeitsruhegesetz

Bundesgesetz vom 3. Februar 1983 über die wöchentliche Ruhezeit und die Arbeitsruhe an Feiertagen (Arbeitsruhegesetz - ARG).

Kraftfahrgesetz

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967)

Kollektivvertrag

Kollektivvertrag für Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe

2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1 Beförderung im Straßenverkehr

Jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;

2.2 Fahrzeug

Ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, ein Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Definitionen:

- **Kraftfahrzeug:** jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normalerweise zur Personen- oder Güterbeförderung verwendet wird, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- **Zugmaschine:** jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- **Anhänger:** jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;
- **Sattelanhänger:** ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

2.3 Fahrer

Jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es — als Bestandteil seiner Pflichten — gegebenenfalls lenken zu können;

2.4 Fahrtunterbrechung

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;

2.5 Andere Arbeiten

Alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten Tätigkeiten (siehe unten) mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors;

Artikel 3 Buchstabe a der RL 2002/15: "Arbeitszeit" (auszugsweise)

die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h. die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr. Diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:

Fahren, Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung und technische Wartung, alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.

2.6 Ruhepause

Jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;

2.7 Tägliche Ruhezeit

Der tägliche Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;

- „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;
- „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;

2.8 Wöchentliche Ruhezeit

Der wöchentliche Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;

- „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;
- „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;

2.9 Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

2.10 Lenkzeit

Die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder:

- vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder
- von Hand gemäß den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;

2.11 Tageslenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;

2.12 Wochenlenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;

2.13. Zulässige Höchstmasse

Die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;

2.14 Mehrfahrerbetrieb

Der Fall, in dem 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 Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;

2.15 Verkehrsunternehmen

Jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;

2.16 Lenkdauer

die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.

3 ÜBERSICHT DER WICHTIGSTEN VOM LENKER MIT ZUFÜHRENDEN DOKUMENTE

Analoges Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle Schaublätter
- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)

für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,

- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter aus dem analogen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)

für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,

- die Fahrerkarte

Unter dem Begriff „Woche“ wird gemäß Artikel 1 Ziffer 4i VO 561/2006 der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr verstanden.

Die erwähnten 28 Tage sind als Kalendertage und nicht als Arbeitstage zu verstehen.

Bestätigung für lenkfreie Tage (EU-Formblatt)

Wurde kein Fahrzeug gelenkt bzw. fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage und werden dafür auch keine Schaublätter mitgeführt, muss für die fehlenden Tage eine Bestätigung des Arbeitgebers (nicht stempelpflichtig) mitgeführt werden, welche die Mindestanforderungen des EU-Formblattes erfüllt. Auf diese Weise sind Zeiten des Nichtlenkens wie z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. abgedeckt (siehe Kapitel 6.5. Bestätigung Lenkfreie Tage – EU Formblatt)

Tachoscheiben-Eintrag

Gemäß VO (EWG) 3821/85 sind auf der Rückseite der Tachoscheibe, wenn sich die Fahrer nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das Kontrollgerät zu betätigen, von Hand oder durch automatische Aufzeichnung einzutragen:

- alle anderen Arbeiten
- die Bereitschaftszeit im Sinne des Artikel 3b RL 2002/15/EG, also:
 - die Wartezeit
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit
- die Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten (siehe Kapitel 6.4.4. Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt)

Fahrerbescheinigung

Ist der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaats, so muss er nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 eine Fahrerbescheinigung mit sich führen.

Verwendung von Mietfahrzeugen

Werden Mietfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendet, sind folgende Dokumente im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen:

- **Vertrag über die Vermietung des Fahrzeuges, aus dem**
 - der Name des Vermieters,
 - der Name des Mieters,
 - das Datum und die Laufzeit des Vertrages, sowie
 - das Kennzeichen des Fahrzeugeshervorgehen;
- **Beschäftigungsvertrag des Lenkers**, sofern der Lenker nicht der Mieter ist, aus dem
 - der Name des Arbeitgebers,
 - der Name des Arbeitnehmers,
 - das Datum und die Laufzeit des Beschäftigungsvertrages hervorgehen oder
 - eine Bestätigung des Arbeitgebers mit diesen Inhalten.

Reisedokument

In der EU: gültiger Personalausweis oder Reisepass; für Fahrten außerhalb der EU gültiger Reisepass, allenfalls mit Visum (ausländische Vertretungsbehörde – Konsulat oder Botschaft - fragen)

Warnkleidung

Geeignete Warnkleidung (reflektierende Warnweste) gemäß KFG sowie Arbeitskleidung (Latzhose oder Gleichwertiges) gemäß KV Art. IV Z. 7

Lenker – Vollmacht

Eventuell an den Lenker ausgestellte Vollmacht, das Fahrzeug zu lenken; diese ist vor allem in Italien (so genannte „Delega“) und in Nicht-EU-Staaten zu empfehlen.

Beschäftigungsnachweis/Frankreich

In Frankreich muss der Lenker eine Bestätigung über das Vorliegen eines aufrechten Arbeitsverhältnisses, ausgestellt in einer der EU-Sprachen, mitführen. Für Drittstaatenangehörige ist außerdem ein Nachweis der Arbeits- und Aufenthaltsbewilligung in Österreich erforderlich.

Drittstaatslenker/Deutschland

In Deutschland müssen Lenker eines österreichischen Unternehmens mit Staatsangehörigkeit eines Drittstaates gemäß dem „Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr“ eine österreichische Arbeitsgenehmigung im Original mitführen.

4 LENKZEITEN, FAHRTUNTERBRECHUNG (LENKPAUSE), RUHEZEITEN, RUHEPAUSE

4.1 Allgemeines

Die Bestimmungen über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechung (Lenkpause), Ruhezeiten, und die Einsatzzeit sind von zentraler Bedeutung und beeinflussen weitestgehend den Ablauf des Arbeitstages eines Lenkers.

In den folgenden Grafiken sind aus Gründen der Übersichtlichkeit die Ruhepausen/Ruhepausenteile (überwiegend) nicht eingearbeitet, da diese in der Praxis häufig mit Fahrtunterbrechungen/Fahrtunterbrechungsteilen zusammenfallen.

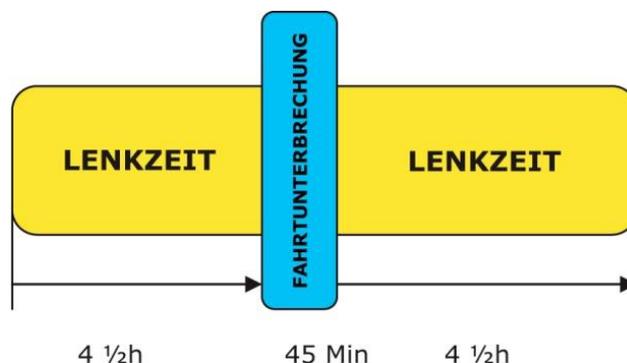
4.2 Lenkzeiten

Als Lenkzeiten zählen alle Zeiten des reinen Dienstes am Steuer, insbesondere auch verkehrsbedingte Standzeiten an Ampeln, Kreuzungen oder im Stau.

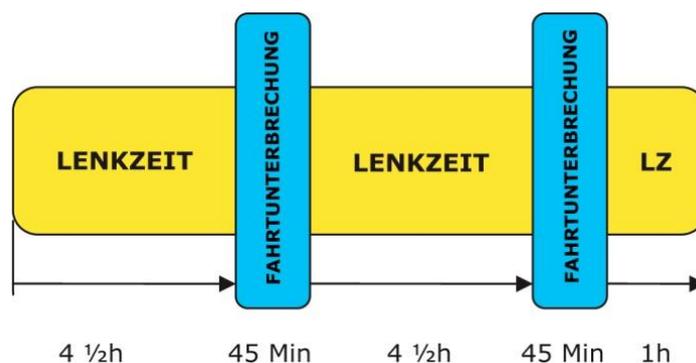
4.2.1 Tageslenkzeit

Tageslenkzeit ist die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit

- Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.



- zweimal wöchentlich darf die Tageslenkzeit auf 10 Stunden ausgedehnt werden.

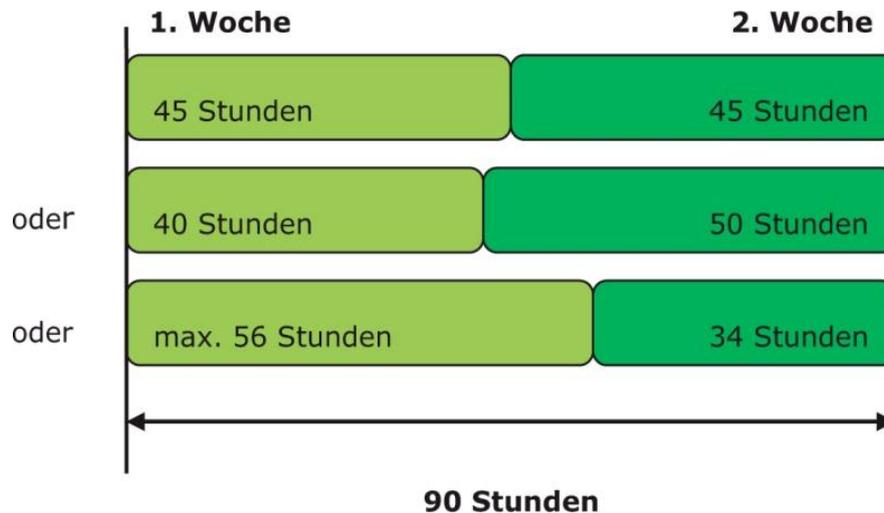


4.2.2 Lenkzeit pro Woche

Innerhalb einer **Woche** darf die gesamte Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten. In der **Doppelwoche** (= zwei aufeinander folgende Wochen) darf die Gesamtlenkzeit höchstens 90 Stunden betragen.

Als Woche gilt die Kalenderwoche von Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr.

Beispiele:



4.3 Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

4.3.1 Allgemeines

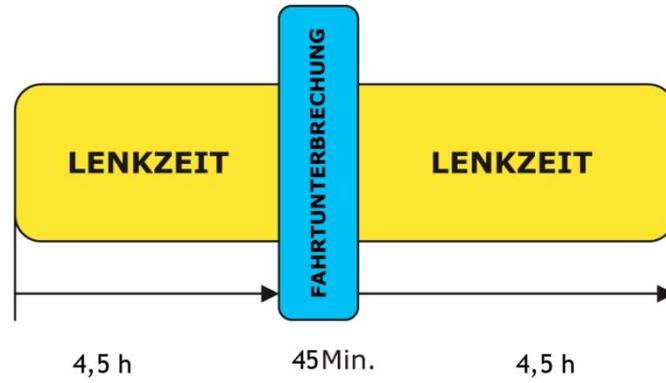
Fahrtunterbrechungen sind gesetzlich angeordnete Unterbrechungen der Lenkzeit und dienen einerseits der Erholung des Lenkers sowie andererseits der Erhaltung der Verkehrssicherheit.

Der Lenker darf während der Fahrtunterbrechung keine anderen Arbeiten verrichten (z.B. Be- und Entladetätigkeiten oder sonstige Arbeiten).

Fahrtunterbrechungen/Fahrtunterbrechungsteile können mit einer Ruhepause/Ruhepausenteilen zusammenfallen.

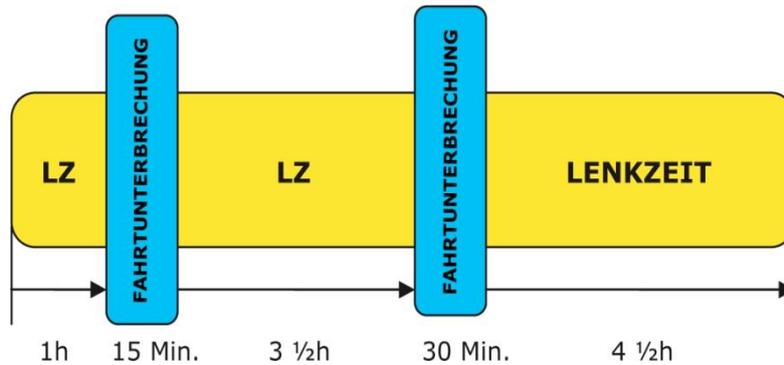
4.3.2 Dauer der Fahrtunterbrechung

- Nach einer Lenkzeit von jeweils 4,5 Stunden hat der Lenker eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit nimmt.



- Die Fahrtunterbrechung nach jeweils 4,5 Stunden kann zweimal geteilt werden. Der **erste Teil** muss mindestens 15 Minuten, der **zweite Teil** mindestens 30 Minuten betragen. Kürzere Pausen als 15 Minuten gelten nicht als Lenkpausen.
- Bei Beginn des letzten Teiles der Fahrtunterbrechung darf aber die Lenkzeit von 4,5 Stunden noch nicht überschritten sein.

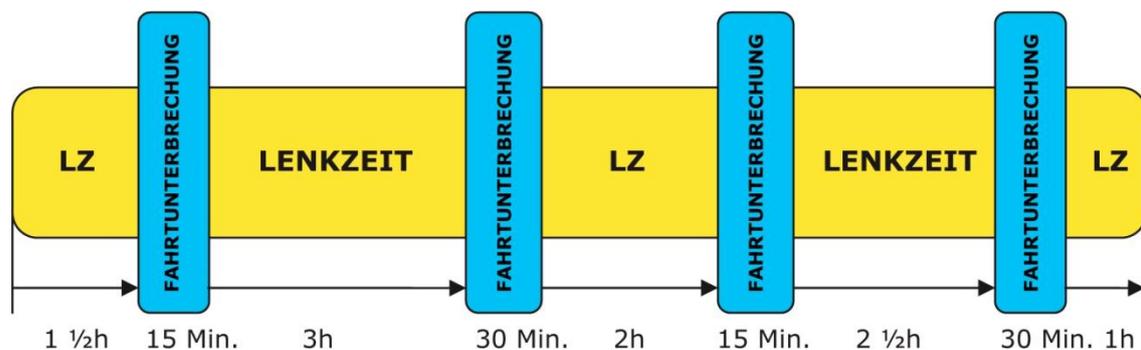
Beispiel:



4.3.3 Fahrtunterbrechung bei Verlängerung der Tageslenkzeit

- Macht der Lenker von der Möglichkeit der Verlängerung der Tageslenkzeit (zweimal wöchentlich maximal 10 Stunden) Gebrauch, muss er nicht nur nach 4 1/2 Stunden eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten, sondern nach spätestens 9 Stunden Gesamtlenkzeit eine weitere Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einlegen, die ebenfalls in entsprechende Teilabschnitte unterteilt werden kann.

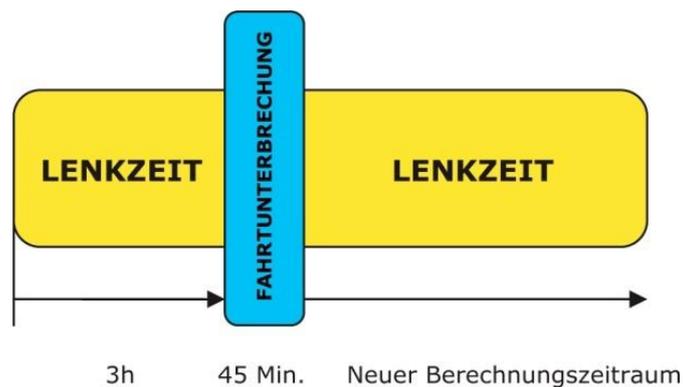
Beispiel:



4.3.4 Berechnungszeitraum für die Lenkzeit

- Sobald die Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten abgehalten ist, beginnt nach Aufnahme einer neuen Lenktätigkeit ein neuer Berechnungszeitraum von 4,5 Stunden Lenkzeit zu laufen.
- Nach Abhaltung der gesamten Fahrtunterbrechung ist es daher nicht möglich, ein allfälliges „Lenkzeitguthaben“ (bis zum Erreichen der 4,5 Stundengrenze) noch durch Lenktätigkeit zu verbrauchen, bevor ein neuer Berechnungszeitraum für die Lenkzeit von 4,5 Stunden beginnt.

Beispiel:



4.4 Ruhezeiten

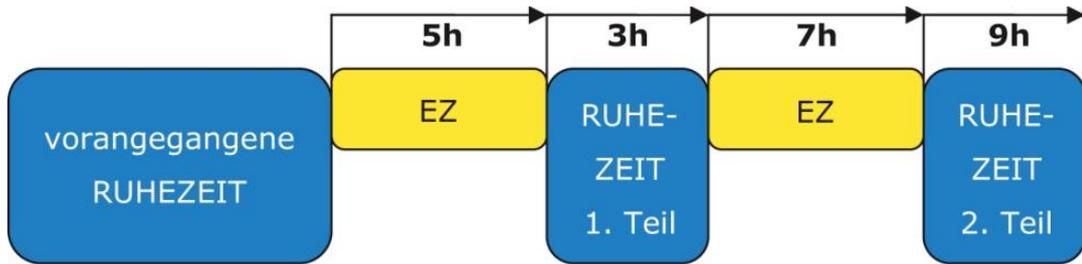
Ruhezeiten dienen dem Lenker für private Zwecke bzw. zur Befriedigung des Schlafbedürfnisses. Man unterscheidet zwischen der täglichen und der wöchentlichen sowie zwischen der regelmäßigen und der reduzierten Ruhezeit.

4.4.1 Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

Bei Ein-Fahrer-Besetzung hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 24 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Die tägliche Ruhezeit kann in 2 Teilen genommen werden (geteilte Ruhezeit). Der erste Teil muss ununterbrochen mindestens 3 Stunden, der zweite Teil ununterbrochen mindestens 9 Stunden betragen (bei Teilung insgesamt also 12 Stunden).

Beispiel (geteilte Ruhezeit)



4.4.2 Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

Der Lenker kann die regelmäßige tägliche Ruhezeit von 11 Stunden auf mindestens 9 Stunden verkürzen (reduzierte Ruhezeit). Eine solche Verkürzung auf 9 Stunden ist aber höchstens 3-mal zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten zulässig.

Für reduzierte tägliche Ruhezeiten gebührt im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage kein Ausgleich durch zusätzliche Ruhezeiten an anderen Tagen.

Beispiel:

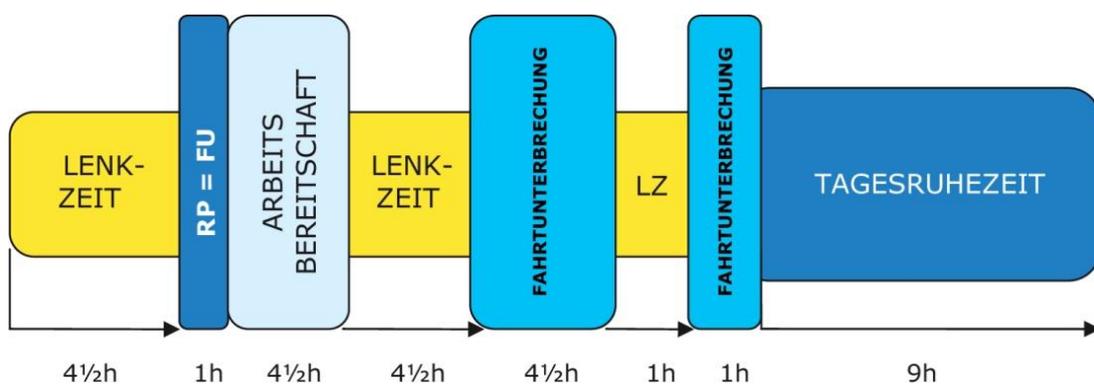


4.4.3 Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

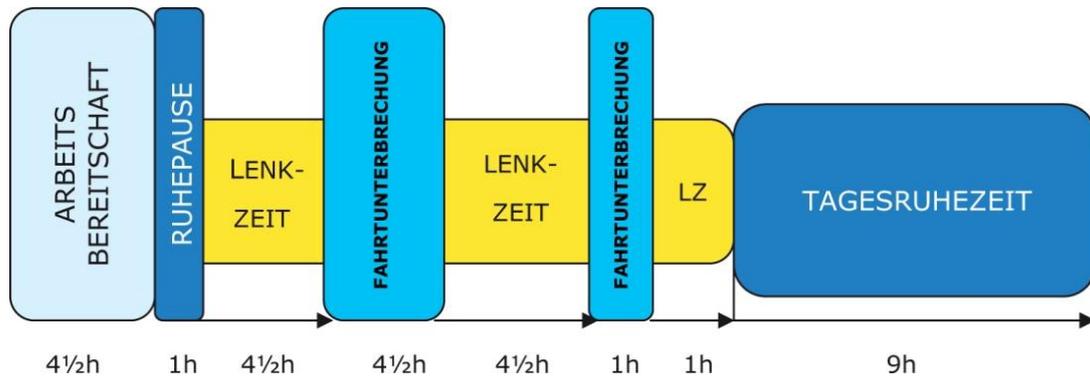
Bei Zwei-Fahrer-Besetzung hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Beispiel:

Lenker 1



Lenker 2



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

Da die Ruhepause (anders als die Fahrtunterbrechung) nicht im fahrenden Fahrzeug verbracht werden darf (der Lenker/Beifahrer muss sich in der Ruhepause vom Fahrzeug entfernen können), muss das Fahrzeug (auch bei 2-Fahrer-Besetzung) mindestens 45 Minuten (Tagesarbeitszeit über 9 Stunden) zur Einhaltung der Ruhepause stillstehen.

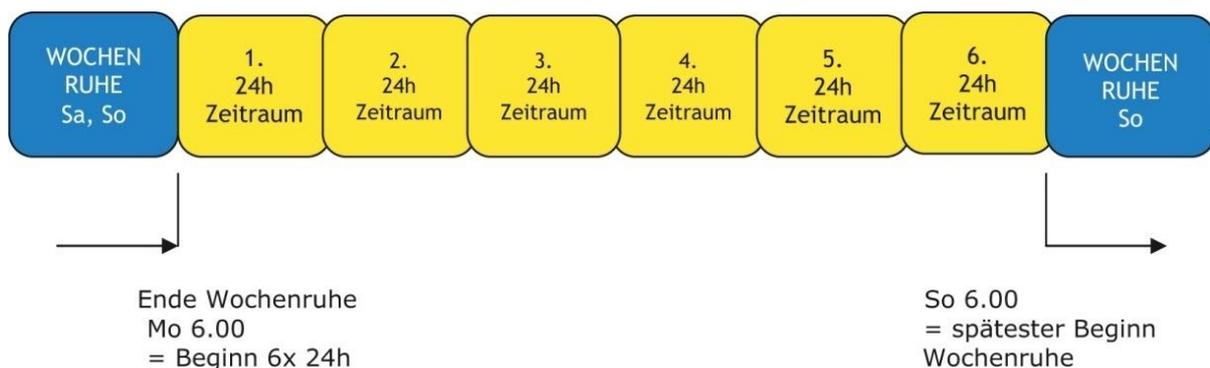
4.4.4 Schlafkabine

Die tägliche Ruhezeit darf nur dann im Fahrzeug verbracht werden, wenn dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

4.4.5 Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

In jeder Woche hat der Lenker eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 zusammenhängenden Stunden einzulegen. Die wöchentliche Ruhezeit ersetzt eine tägliche Ruhezeit.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der letzten Wochenruhezeit.



4.4.6 Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden kann auf mindestens 24 Stunden verkürzt (reduziert) werden.

In der Doppelwoche (= zwei aufeinander folgende Wochen) kann der Lenker folgende Ruhezeiten nehmen:

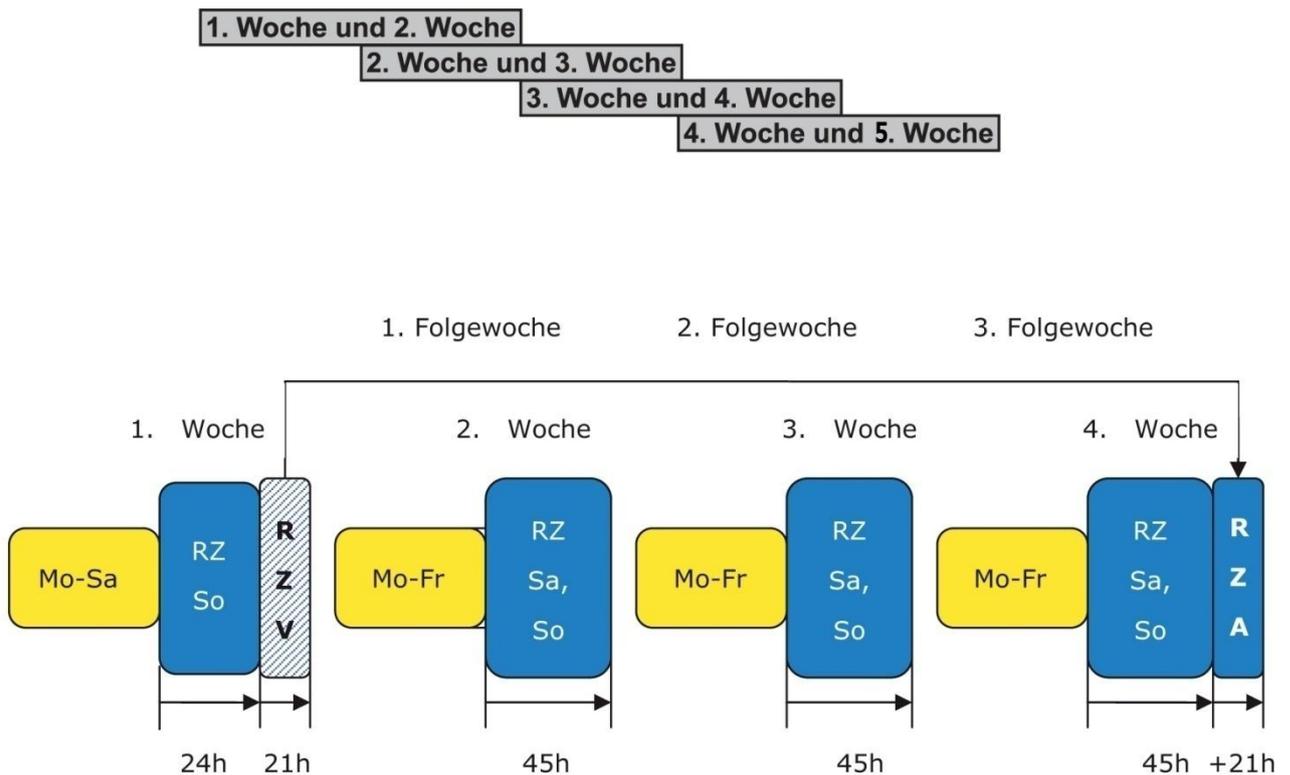
- 2 regelmäßige Ruhezeiten (Vollruhezeiten) von je 45 Stunden
- 1 regelmäßige Ruhezeit (Vollruhezeit) von 45 Stunden und 1 reduzierte (verkürzte) Ruhezeit von 24 Stunden

Jede Verkürzung ist bis zum Ende der folgenden dritten Woche durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen. Dieser Ausgleich muss gemeinsam mit einer anderen, mindestens 9-stündigen Ruhezeit genommen werden.

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an ein wöchentliche Ruhezeit

Doppelwoche:

Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an wöchentliche RZ



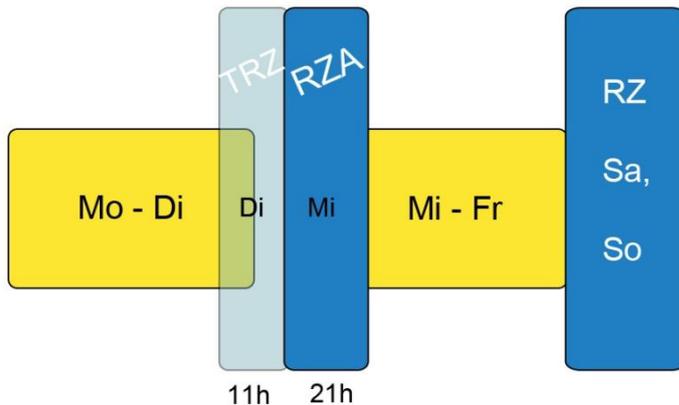
Erklärung:

RZ - Ruhezeit

RZV - Ruhezeitverkürzung

RZA - Ruhezeitausgleich

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an eine tägliche Ruhezeit



Erklärung:

TRZ – Tägliche Ruhezeit
 RZA - Ruhezeitausgleich
 RZ - Ruhezeit

Kombinierte Beförderung

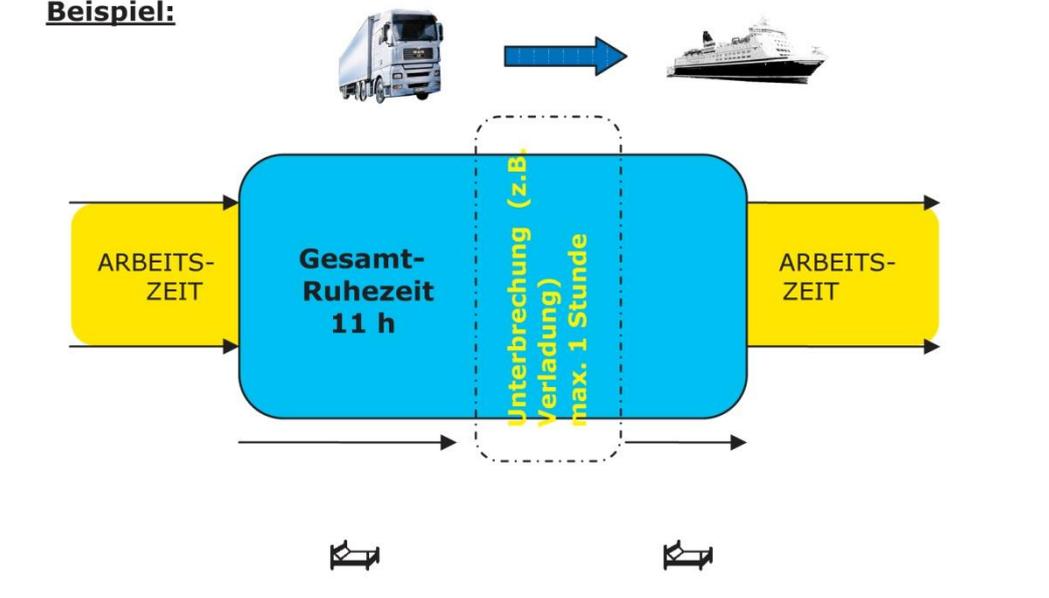
Unter kombinierter Beförderung versteht man Zeiten der Beförderung des Fahrzeuges auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn.

Im Rahmen einer kombinierten Beförderung kann der Lenker eine regelmäßige tägliche Ruhezeit (11 Stunden) höchstens zweimal durch andere Tätigkeiten unterbrechen.

Solche Unterbrechungen sind aber nur zulässig, wenn

- die Unterbrechung insgesamt 1 Stunde nicht überschreitet, und
- dem Lenker während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung steht.

Beispiel:



Die Anfahrts- oder Rückreisezeit zu einem Omnibus mit mehr als 8 Fahrgastplätzen, der sich außerhalb des Wohnsitzes des Lenkers bzw. der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, gilt grundsätzlich als Arbeitszeit.

Sie gilt nur in folgendem Fall als Ruhepause oder Ruhezeit:

- bei Aufenthalt des Lenkers in einem Zug oder Fährschiff mit Liegewagen bzw. Koje

4.4.7 Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes

Der Lenker kann von den Regelungen über Lenkzeit, Lenkpause, tägliche und wöchentliche Ruhezeit sowie kombinierte Beförderung abweichen,

- um aus Gründen der Sicherheit für Personen, des Fahrzeuges oder dessen Ladung einen geeigneten Halteplatz (geeignete Unterkunft für Fahrgäste) zu finden, und
- wenn die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch nicht gefährdet wird.

Aufzeichnungspflicht:

Der Lenker ist verpflichtet, Art und Grund der Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich in den Arbeitszeitaufzeichnungen (Schaublatt des analogen Kontrollgerätes bzw. Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät) oder im Arbeitszeitplan festzuhalten.

4.5 Ruhepause

Die Tagesarbeitszeit ist spätestens nach 6 Stunden durch eine (unbezahlte) Ruhepause zu unterbrechen.

Für Lenker von Kraftfahrzeugen beträgt die gesetzliche Ruhepause

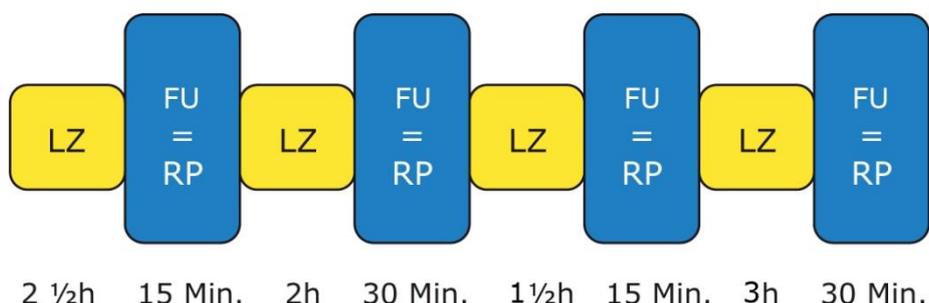
- bei einer Tagesarbeitszeit von 6 bis 9 Stunden mindestens 30 Minuten,
- bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als 9 Stunden mindestens 45 Minuten

Der Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe schreibt eine unbezahlte Ruhepause nach spätestens 6 Stunden im Ausmaß von 1 Stunde vor.

Das Arbeitszeitgesetz regelt, dass die Ruhepause in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten geteilt werden kann, wobei der erste Teil nach spätestens 6 Stunden einzuhalten ist. Auch die kollektivvertragliche Ruhepause von 1 Stunde kann daher in mindestens 15-Minuten-Abschnitte (z.B. 4x15 oder 1x30 und 2x15 oder 1x45 und 1x15) geteilt werden.

Die Ruhepause oder Ruhepausenteile kann/können mit der Fahrtunterbrechung oder mit Fahrtunterbrechungsteilen zusammenfallen.

Beispiel:



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung

Beim Zusammenfallen von Lenkpause bzw. Lenkpausenteilen mit der Ruhepause bzw. Ruhepausenteilen ist darauf zu achten, dass der Lenker während der Pause keine anderen Arbeiten verrichtet, die Pausenzeit zu seiner Erholung nutzen und sich auch vom Fahrzeug entfernen kann. Wenn der Lenker während der Pause beim oder im Fahrzeug bleiben muss, liegt zwar ein Lenkpause (=bezahlte Arbeitszeit) aber keine Ruhepause (unbezahlt und keine Arbeitszeit) vor.

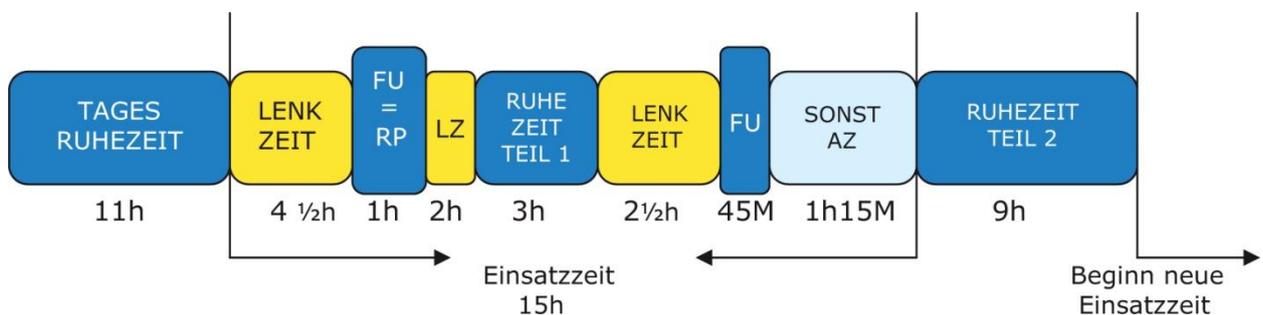
5 EINSATZZEIT, TAGES- UND WOCHENARBEITSZEIT

5.1 Einsatzzeit

Unter Einsatzzeit versteht man die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und sämtliche Arbeitszeitunterbrechungen (d.h. alle echten aktiven Arbeitszeiten, alle Bereitschaftszeiten, Lenkpausen, Ruhepausen sowie auch vorgezogene Ruhezeitanteile bei geteilter Tagesruhezeit).

Im Falle der Ruhezeitteilung oder Unterbrechung der Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Beispiel (geteilte Ruhezeit):



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung

5.1.1 Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

- Bei Ein-Fahrer-Besetzung wird die erlaubte Einsatzzeit auf einen Zeitraum von **24 Stunden** bezogen und folgendermaßen ermittelt:

24 Stunden - Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

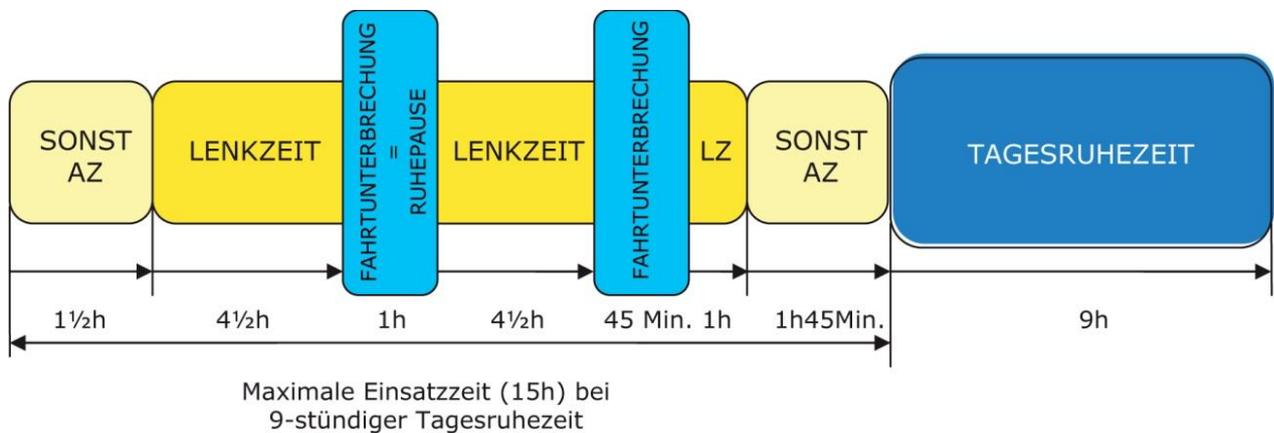
Die maximale Einsatzzeit kann daher **15 Stunden** betragen (Mindestruhezeitteil **9 Stunden** bei geteilter oder reduzierter Ruhezeit; **24 - 9 = 15**).

Beispiele allgemein



* vorgezogene Ruhezeit

Beispiel Einsatzzeit bei verkürzter Ruhezeit:



5.1.2 Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

- Bei Zwei-Fahrer-Besetzung wird die erlaubte Einsatzzeit auf einen Zeitraum von **30 Stunden** bezogen und folgendermaßen ermittelt:

30 Stunden – Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

Die maximale Einsatzzeit kann daher **21 Stunden** betragen ($30 - 9 = 21$).

5.2 Tages- und Wochenarbeitszeit

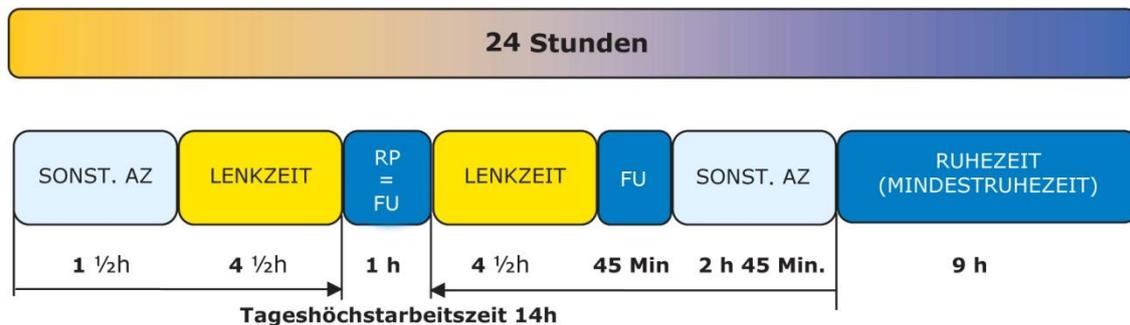
5.2.1 Tagesarbeitszeit

Die Tagesarbeitszeit ist die gesamte Arbeitszeit (ohne Ruhepausen) innerhalb eines ununterbrochenen Zeitraumes von 24 Stunden.

Die Tagesarbeitszeit darf grundsätzlich 10 Stunden nicht überschreiten. Für Lenker gelten allerdings Sonderbestimmungen im Arbeitszeitgesetz.

Bei Fahrzeugen im Sinne der EU-VO 561/2006 (das sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 3,5 t) darf daher die Tagesarbeitszeit 10 Stunden überschreiten, höchstens aber 14 Stunden betragen:

$$24\text{h} - 9\text{h (Mindestruhezeit)} - 1\text{h (unbezahlte Ruhepause)} = 14\text{h}$$



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung

5.2.2. Wochenarbeitszeit

Die Wochenarbeitszeit ist die gesamte Arbeitszeit innerhalb des Zeitraumes von Montag (0.00 Uhr) bis Sonntag (24.00 Uhr). Die Wochenarbeitszeit darf grundsätzlich 50 Stunden nicht überschreiten. Für Lenker gelten allerdings Sonderbestimmungen im Arbeitszeitgesetz.

Die Wochenarbeitszeit für Lenker darf innerhalb eines im Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe (Arbeiter) festgelegten Durchrechnungszeitraumes von 26 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten. In einzelnen Wochen darf die Gesamt arbeitszeit aber auf 60 Stunden ausgedehnt werden. Um den zulässigen Durchschnittswert von 48 Stunden innerhalb von 26 Wochen nicht zu überschreiten, muss eine Arbeitswoche mit 60 Stunden (48 plus 12) innerhalb des Durchrechnungszeitraumes durch mindestens 1 Arbeitswoche mit höchstens 36 Stunden (48 minus 12) ausgeglichen werden.

Leistet der Lenker Arbeitsbereitschaft (Zeiten ohne aktive Tätigkeit, aber mit der Verpflichtung, am Arbeitsort für Arbeitsleistungen bereit zu sein – z.B. Wartezeiten), kann die durchschnittliche Wochenarbeitszeit auf 55 Stunden ausgedehnt werden. Dazu muss aber die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitsleistung vollständig aus Arbeitsbereitschaftszeiten bestehen.

Zur Arbeitsbereitschaft zählen insbesondere Zeiten, die nach der allgemeinen Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang oder verwandten Tätigkeiten zuzurechnen sind.

Im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse im Güterbeförderungsgewerbe liegt Arbeitsbereitschaft im Umfang von jedenfalls durchschnittlich 7 Stunden pro Woche vor.

Arbeitsbereitschaft ist jene Zeit, in der der Lenker über seine Zeit nicht frei verfügen kann und sich bereithalten muss, um seine Arbeit jederzeit aufnehmen zu können. (z.B. Be- und Entladen durch Dritte).

Mögliche Beispiele für die Einhaltung des 48-Stunden-Durchschnittes:

48 Stunden

26 mal im Durchrechnungszeitraum (DRZ)

oder

60 Stunden

36 Stunden

Kombination zulässig 13 mal im DRZ (13 x 2 Wochen = 26 Wochen)

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

60 Stunden

60 Stunden

40 Stunden

40 Stunden

40 Stunden

**Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche
(5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)**

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

60 Stunden

40 Stunden

60 Stunden

40 Stunden

40 Stunden

**Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche
(5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)**

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

40 Stunden

60 Stunden

40 Stunden

60 Stunden

40 Stunden

**Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche
(5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)**

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

6 EU-KONTROLLGERÄT

6.1 Allgemein

Nach der EU-Verordnung 3821/85 müssen Fahrzeuge der Personen- oder Güterbeförderung mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (ausgenommen die in Art. 4 und Art. 14 Abs. 1 VO Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge).

Diese Kontrollgeräte zeichnen die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen sowie die Tagesruhezeiten auf.

Die Bedienung des Kontrollgerätes richtet sich grundsätzlich nach der Bedienungsanleitung des Herstellers.

6.2 Digitales Kontrollgerät

Alle neu zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 3,5t müssen ab 1. Mai 2006 mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.

Fahrer- und Unternehmenskarten werden von ÖAMTC und ARBÖ ausgestellt.

6.2.1 Pflichten des Arbeitgebers

6.2.1.1 Fahrerkarte, Unternehmenskarte

Jeder Lenker mit Hauptwohnsitz in Österreich benötigt für das Lenken eines mit digitalem Kontrollgerät ausgestatteten Fahrzeuges eine persönliche Fahrerkarte. Die Fahrerkarte ist vom Lenker, die Unternehmenskarte vom Unternehmer zu beantragen.

Unternehmer und Lenker sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes sowie der Fahrerkarte.

6.2.1.2 Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes

Der Arbeitgeber hat für eine ordnungsgemäße Verwendung des digitalen Kontrollgerätes und der Fahrerkarte durch die Lenker zu sorgen. Zu diesem Zweck sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ausreichende und nachweisliche Schulung der Lenker (ca. 4-6 Stunden)
- Aushändigung einer Bedienungsanleitung für das digitale Kontrollgerät
- Ausstattung des Kontrollgerätes mit ausreichendem Papier für den Drucker
- Sofortige Reparatur des Kontrollgerätes bei einem Defekt

Der Arbeitgeber hat außerdem dafür zu sorgen, dass der Lenker all seinen Verpflichtungen betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß

- Kraftfahrzeuggesetz (vor allem hinsichtlich der manuellen Eingabepflicht)
- VO 3821/85 (vor allem hinsichtlich der Mitführverpflichtung)

nachkommt.

6.2.1.3 Herunterladen von Daten

Der Arbeitgeber hat die im Kontrollgerät und auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten regelmäßig herunterzuladen („Downloading“) und auf einen externen Datenträger zu übertragen. Von allen übertragenen Daten sind unverzüglich Sicherungskopien anzufertigen und auf einem eigenen Datenträger aufzubewahren. Die heruntergeladenen Daten müssen mit einer elektronischen Signatur versehen sein.

Kleinbetriebe ohne die notwendige EDV-Ausstattung können diesen Verpflichtungen durch Beauftragung eines EDV-Dienstleistungsbetriebes oder einer entsprechend ausgestatteten Kfz-Werkstätte nachkommen.

Hinweis:

Weitere Informationen für die Datenarchivierung finden Sie auf der Internetseite: <http://www.digitalertachograph.at>

Für das Herunterladen, Übertragen und Sichern der Daten aus dem Kontrollgerät sind folgende Zeitabstände bzw. Zeitpunkte vorgeschrieben:

- Spätestens alle 3 Monate
- Unmittelbar vor der Abmeldung des Fahrzeuges bei Inhaberwechsel
- Nach Kenntnis von der behördlichen Aufhebung der Zulassung
- Bei Vermietungen unmittelbar vor oder nach einer Überlassung des Fahrzeuges
- Unmittelbar vor einem Austausch des Kontrollgerätes
- Bei Kenntnis vom Defekt einer Fahrerkarte

Für das Herunterladen, Übertragen und Sichern der Daten von der Fahrerkarte sind folgende Zeitabstände bzw. Zeitpunkte vorgeschrieben:

- Spätestens alle 28 Tage
- Unmittelbar vor Beginn und Ende eines Arbeitsverhältnisses
- Unmittelbar vor Ablauf der Gültigkeit der Fahrerkarte

Die Wiedergabe der heruntergeladenen und gespeicherten Daten muss jederzeit grundsätzlich elektronisch möglich sein, auf Verlangen der Behörde (Arbeitsinspektorat) ist auch ein Ausdruck zu erstellen.

6.2.1.4 Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht

Die Daten aus dem digitalen Kontrollgerät müssen 365 Tage gespeichert und zugänglich bleiben.

Der Arbeitgeber hat sämtliche Arbeitszeitaufzeichnungen der Lenker (Daten und Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und von der Fahrerkarte, Schaubblätter, Arbeitszeitpläne, Fahrtenbücher und alle sonstigen Arbeitszeitaufzeichnungen) 2 Jahre lang aufzubewahren.

**Digitales Kontrollgerät -
Produktübersicht des Fachverbandes Güterbeförderung**

Produkt	Produktbeschreibung	Preis
<p>DATENARCHIVIERUNG auf www.digitalertachograph.at</p>	<p>Mit der Archivierung Ihrer Daten bei unserem Datenarchivierungsportal erfüllen Sie alle gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Aufbewahrung und Archivierung der Daten.</p> <p>Sie können zwischen verschiedenen Datenvolumen auswählen (50 MB; 100 MB; 150 MB etc.)!</p>	<p>79 € (exkl. USt.; im 1. Jahr; Datenvolumen 50 MB; Folgejahr 50 €)</p> <p>129 € (exkl. USt.; im 1. Jahr; Datenvolumen von 100 MB; Folgejahr 100 €)</p> <p>179 € (exkl. USt.; im Jahr; Datenvolumen von 150 MB, Folgejahr 150 €)</p> <p>Größere Datenvolumen auf Anfrage!</p>
<p>OPTAC-LESEGERÄT</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibel mit allen zugelassenen, digitalen Kontrollgeräten • Lädt Daten direkt vom internen Speicher des digitalen Kontrollgerätes herunter • Besitzt einen integrierten Kartenleser zum Herunterladen von Daten der Fahrerkarte • Bedienungsfreundlich mit nur vier Tasten • Speicherkapazität von bis zu 500 Chipkarten-Downloads oder 20 vollständigen Massenspeicher-Downloads • Lässt sich zum Datentransfer direkt an Ihren PC anschließen • Ist tragbar und kann somit in Büros in Fuhrparks oder weit vom Standort entfernt benutzt werden 	<p>€ 350,00/Stück (exkl. USt. und Ab Werk)</p>

<p>SOFTWARELÖSUNG</p> <p>Online-Version</p> <p>Erhältlich ab Ende Mai 2007</p>	<p>Unsere Softwarelösung wertet für Sie alle Fahrer-relevanten Daten aus (Lenkzeit, Ruhezeit, Arbeitszeit, wöchentliche Arbeitszeit etc.), die Sie für Ihre Einsatzplanung benötigen!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht nach Fahrer und Fahrzeug • Einsatzzeit: Ruhezeit, Bereitschaft, sonstige Arbeitszeit, Lenkzeit • Einsatzzeit kann auch über Mitternacht angezeigt werden (rollierend) • gefahrene Kilometer • Kalenderauswahl nach Tag • Detailanzeige nach Uhrzeit, Aktivitäten • Anzeige von gesetzlichen Bestimmungen (Ruhezeiten, Lenkpausen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, usw.) • Anzeige und Ausdruck von Einsatzzeiten nach Fahrer und Monat (Lohnverrechnungsunterlage) • Anzeige von "nächster Downloadzeit" • Export der Detaildaten nach Excel • zusätzliche Notizen zu Aktivitäten möglich 	<p>€ 379,00 (exkl. USt.)</p> <p>(Software + 50 MB Datenspeicherung für 1 Jahr; in den Folgejahren ist NUR mehr das Volumen der Datenarchivierung zu bezahlen!)</p>
<p>KOMPLETTPAKET</p>	<p>Datenarchivierung (50 MB) + Softwarelösung + OPTAC Lesegerät - dieses Angebot gilt für 1 Jahr, für die Folgejahre zahlen Sie lediglich das Volumen der Datenarchivierung</p>	<p>€ 650,00 (exkl. USt. und Ab Werk)</p>

HINWEISE:

- ALLE PREISE SIND EXKL. USt.
- Diese Produkte können von JEDEM UNTERNEHMEN (Transporteure, Bus-Unternehmer, Werkverkehr), welches digitale Kontrollgeräte einsetzt, erworben werden!
- Sie möchten gerne das Komplettpaket mit mehr Datenvolumen erwerben? Bitte kontaktieren Sie uns unter office@dietransporteure.at, gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot!

Kontakt:

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe

Wiedner Hauptstraße 68, 1040 Wien

Tel: +43/1/961 63 63, Fax: +43/1/961 63 75

E-Mail: office@dietransporteure.at

<http://www.dietransporteure.at>; <http://www.digitalertachograph.at>

6.2.2 Pflichten des Lenkers

6.2.2.1 Mitführungspflicht digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle in der EU-VO 3821/86 und der EU-VO 561/06 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter, wenn während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage) ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät gelenkt wurde, für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage
- die Fahrerkarte

6.2.2.2 Betriebsstörung oder Fehlfunktion des digitalen Kontrollgerätes

Im Fall einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes muss der Lenker auf einem separaten Beiblatt zur Fahrerkarte die nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben der Zeitgruppen händisch vermerken. Dieser Vermerk ist vom Lenker zu unterschreiben und hat folgende weitere Angaben zu enthalten:

- Name des Lenkers und Führerscheinnummer oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

6.2.2.3 Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte

Der Lenker muss vor Fahrtbeginn die Angaben zu dem von ihm verwendeten Fahrzeug ausdrucken und am Ausdruck mit seiner Unterschrift folgendes vermerken:

- Name des Lenkers
- Nummer der Fahrerkarte oder Führerscheinnummer
- Angaben bestimmter Zeitgruppen (alle anderen Tätigkeiten als Lenktätigkeiten sowie jede Arbeit für den selben oder einen anderen Arbeitgeber, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten)

Der Lenker muss am Ende der Fahrt die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die seit Fahrtbeginn nicht erfassten anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten oder Ruhepausen vermerken und auf diesem von ihm unterschriebenen Dokument Folgendes eintragen:

- Name des Lenkers und
- Führerscheinnummer, oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

Der Lenker muss den Verlust der Fahrerkarte der zuständigen nationalen Behörde, die die Fahrerkarte ausgestellt hat, melden und innerhalb von 7 Kalendertagen einen begründeten Antrag (inklusive Verlust- bzw. Diebstahlsanzeige) auf Ersatz der Fahrerkarte stellen. Die ausstellende Behörde stellt innerhalb von 5 Werktagen nach Antragseingang eine Ersatzkarte aus.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraumes von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen. Die Fortsetzung der Fahrt über einen längeren Zeitraum ist nur zulässig, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeuges erforderlich ist, sofern der Lenker nachweisen kann, dass er die Fahrerkarte während dieses Zeitraumes nicht vorlegen oder benützen konnte.

6.2.2.4 Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges

Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte eingetragen werden:

- andere Arbeiten
- Bereitschaftszeiten
- Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

6.2.3 Technische Details

Für die Verwendung des digitalen Kontrollgerätes sind 4 Kontrollgerätekarten (Chipkarten) vorgesehen:

- Fahrerkarte
- Kontrollkarte
- Werkstattkarte
- Unternehmenskarte

Die **Fahrerkarte** enthält die Daten zur Identität des Fahrers und ermöglicht die Speicherung von Tätigkeiten.

Die **Kontrollkarte** enthält die Bezeichnung der Kontrollbehörde und ermöglicht das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten.

Die **Werkstattkarte** enthält den Namen des Karteninhabers und ermöglicht die Prüfung und Kalibrierung sowie das Herunterladen der Daten des Kontrollgeräts.

Die **Unternehmenskarte** enthält den Namen des Unternehmens und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die im Kontrollgerät gespeichert sind. Die Unternehmenskarte berechtigt den Unternehmer auch zum Sperren seiner Daten vor dem unberechtigten Zugriff Dritter (zB bei Verkauf oder Vermietung des Kraftfahrzeuges).



Driver Card
 Fahrerkarte



Workshop Card
 Werkstattkarte



Control Card
 Kontrollkarte



Company Card
 Unternehmenskarte

6.3 Analoges Kontrollgerät

6.3.1 Pflichten des Arbeitgebers

- Der Arbeitgeber hat für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes zu sorgen.
- Im Falle einer Betriebs- oder Funktionsstörung des Kontrollgerätes ist die Reparatur bei der nächsten Rückkehr zum Standort, aber längstens innerhalb einer Woche vorzunehmen.
- Der Arbeitgeber hat dem Lenker eine ausreichende Anzahl Schaublätter auszuhändigen, die für die Verwendung im benützten Kontrollgerät geeignet sind.
- Der Arbeitgeber hat die Schaublätter in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens 24 Monate aufzubewahren und eine Kopie den betreffenden Lenkern auf Verlangen auszuhändigen.
- Der Arbeitgeber muss regelmäßig prüfen, ob die EG-Verordnungen Nr. 561/2006 und Nr. 3821/85 eingehalten werden und bei Zuwiderhandlungen Maßnahmen ergreifen.

6.3.2 Pflichten des Lenkers

Beim Betrieb des analogen Kontrollgerätes treffen den Lenker folgende Verpflichtungen:

- Der Lenker muss an jedem Tag, an dem er ein Fahrzeug lenkt, ein Schaublatt benutzen, das ihm vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird.
- Der Lenker darf das Schaublatt grundsätzlich erst nach der täglichen Arbeitszeit aus dem Gerät herausnehmen.
Ausnahme: Bei einem Fahrzeugwechsel darf der Lenker das personenbezogene Schaublatt aus dem Kontrollgerät herausnehmen.
- Der Lenker hat im Innenfeld des Schaublattes verschiedene Angaben handschriftlich einzutragen, u.a. Vorname, Zuname, Datum, Fahrtantritt (siehe Grafik unten).
- **Schaublätter sind personenbezogen; sie sind ausschließlich durch den namentlich genannten Lenker zu beschriften.**
- Bei einem Lenkerwechsel im Zwei-Fahrer-Betrieb hat derjenige Lenker für die erforderlichen Eintragungen auf dem Schaublatt zu sorgen, der das Fahrzeug tatsächlich lenkt.
- Der Lenker hat den Zeitgruppenschalter am Kontrollgerät so zu bedienen, dass die verschiedenen Zeitgruppen richtig aufgeschrieben werden, und zwar:
 - Lenkzeiten: 
 - alle anderen Arbeiten: 
 - die Bereitschaftszeit im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG 
 - die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten. 
- Im Fall, dass der Lenker zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes von den Rege-

lungen über Lenkzeit, Lenkpause, tägliche und wöchentliche Ruhezeit abweicht, hat er den Grund und die Art der Abweichung (z.B. Lenkzeitüberschreitung) auf dem Schaublatt zu vermerken.

- Der Lenker verpflichtet sich, den Arbeitgeber unverzüglich zu verständigen, wenn das Kontrollgerät eine Betriebsstörung hat bzw. mangelhaft funktioniert. Ist eine Rückkehr an den Standort des Betriebes innerhalb einer Woche ab Eintritt der Störung nicht möglich, hat der Lenker unterwegs eine Reparatur durch eine zugelassene Werkstatt vorzunehmen.
- Während einer Störung des Kontrollgerätes hat der Lenker die einzelnen Zeitgruppen händisch auf dem Schaublatt oder einem separaten Beiblatt zum Schaublatt gemeinsam mit Angaben zu seiner Person (Name und Führerscheinnummer oder Name und Nummer der Fahrerkarte) aufzuzeichnen.
- Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen händisch, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden:
 - andere Arbeiten
 - Bereitschaftszeiten im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG
 - Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten
- Falls während einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan (z.B. Polizei, etc.) ausgehändigt wird, hat der Lenker eine Bestätigung darüber zu verlangen.

6.3.3 Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle Schaublätter
- alle in der EU-VO 3821/86 und der EU-VO 561/06 vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes)

für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage

- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Der Lenker hat die Schaublätter, die nicht mehr im Fahrzeug mitzuführen sind, unverzüglich dem Arbeitgeber auszuhändigen.

6.4 Bestätigung Lenkfreie Tage (EU-Formblatt)

Die europäische Kommission hat im April 2007 ein elektronisches und druckfähiges Formblatt für jene Fälle veröffentlicht, in denen ein Fahrer seiner Mitführverpflichtung beim Einsatz eines analogen oder digitalen Kontrollgerätes aus bestimmten Gründen nicht nachkommen kann. Mit Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009 wurde das EU-Formblatt geändert.

Das elektronisch ausfüll- und speicherbare EU-Formblatt in der aktuellen Version ist abrufbar unter:

<http://www.aisoe.at/index.php?id=150>

Weitergehende Information finden Sie auch auf der Homepage des Fachverbandes.

6.4.1 Zweck des Formblattes

Die EU – Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) regelt, dass jeder Fahrer eines Fahrzeuges mit analogem oder digitalem Kontrollgerät bei Straßenkontrollen folgende Dokumente vorweisen muss:

- Schaublätter **des laufenden Tages** und der vorhergehenden **28 Kalendertage** (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- alle vorgeschriebenen handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke **des laufenden Tages** und der vorhergehenden **28 Kalendertage** (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Wenn ein Fahrer für den geforderten Zeitraum des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Kalendertage (oder Teile davon) diese Dokumente nicht vorlegen kann, muss er dem Kontrollorgan eine nachvollziehbare Begründung dafür abgeben, welche die Mindestanforderungen des EU-Formblattes erfüllen muss. Auf diese Weise werden Zeiten des Nichtlenkens wie z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. korrekt erfasst. Das EU-Formblatt (und nur dieses) muss von den Kontrollorganen aller EU-Mitgliedstaaten anerkannt werden!

Vorsicht!

Das Formblatt ist immer nur dann auszufüllen, wenn Kontrollgerätaufzeichnungen einschließlich des manuellen Eintrags von Daten, aus objektiven Gründen nicht möglich sind. Grundsätzlich soll ein Eintrag/Nachtrag immer zunächst über das Kontrollgerät (manuell/digital) erfolgen. Nur wenn dieses nicht möglich ist, ist das Formblatt zu verwenden.

6.4.2 Inhalt des Formblattes

Das Formblatt ist vom Fahrer in jenen Fällen zu verwenden, in denen er die geforderten Dokumente deshalb nicht vorweisen kann, weil er:

- sein Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Tage begonnen hat, oder
- in Urlaub war, oder
- krank war, oder
- andere Freizeiten als Urlaub konsumiert hat (z.B. Sonderurlaub, Zeitausgleich, etc.), oder
- ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat (z.B. bis 3,5t Gesamtgewicht), oder
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten erbracht hat, oder
- sich in Bereitschaft befand („zur Verfügung stand“).

Das Formblatt darf grundsätzlich nicht handschriftlich ausgefüllt und muss dem Fahrer im Original mitgegeben werden. Die Vorlage einer Kopie oder einer Faxbestätigung ist in der Regel (siehe Tipp) nicht zulässig! Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden.

Das Formblatt muss **vor** jeder Fahrt ausgefüllt und von Unternehmen und Fahrer unterschrieben werden (Formblatt in Deutsch ist ausreichend).

Tipp

Im nationalen österreichischen Verkehr kann statt dem Formblatt im Original bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auch eine Fax-oder Email-Bestätigung bei einer Kontrolle vorgelegt werden.

Ob Fax-oder Email-Bestätigungen auch in anderen EU-Mitgliedsstaaten akzeptiert werden, hängt von den jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ab.

Weitere Details zum praktischen Umgang mit dem Formblatt sind in insgesamt 4 Erlässen des BMVIT enthalten:

- [BMVIT-Kontrollerlass I vom 7.11.2007](#)
- [BMVIT-Kontrollerlass II vom 29.06.2009](#)
- [BMVIT-Kontrollerlass III vom 15.01.2010](#)
- [BMVIT-Kontrollerlass IV vom 26.04.2010](#)

6.4.3 Manuelle Eintragspflicht

Sowohl in der EU-VO 3821/85 (Art 15) als auch im Kraftfahrzeuggesetz (§ 102 a) ist geregelt, dass Fahrer, die sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher das eingebaute Kontrollgerät nicht bedienen können, folgende Zeiträume manuell eintragen müssen:

- andere Arbeiten (das sind alle Arbeiten im Straßenverkehr sowie alle Arbeiten für einen anderen Arbeitgeber außer Lenktätigkeit),
- Bereitschaftszeiten (v.a. Zeiten der Fahrzeugbegleitung auf der Fähre oder im Zug, Zeiten als Beifahrer oder in der Schlafkabine im Mehrfahrerbetrieb),
- Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

Vorsicht!

Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten können immer nur über das Schaublatt bzw. über die manuelle Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte aufgezeichnet werden.

Bei anderen Arbeiten und Bereitschaftszeiten ist eine Aufzeichnung (Eintrag) über Schaublatt bzw. manuelle Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes dann vorzunehmen, wenn solche Tätigkeiten während eines Arbeitstages vorkommen, an dem das Kontrollgerät bedient wird. Erstrecken sich solche Tätigkeiten über einen ganzen oder mehrere Tage, sodass das Kontrollgerät nicht aktiv bedient wird, bzw. Kontrollgerätaufzeichnungen aus objektiven Gründen nicht möglich sind, ist die Aufzeichnungspflicht mit dem EU-Formblatt „lenkfreie Tage“ zu erfüllen.

6.4.3.1 Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät

Beim analogen Kontrollgerät sind diese Zeiträume bei Wiederantritt der Fahrt auf der Rückseite des Schaublattes manuell einzutragen. Der Eintrag ist im 24-Stunden-Raster jeder Scheibe unter dem jeweiligen Symbol der Tätigkeit vorzunehmen. (siehe Kap. 6.4.3.3.)

Es ist zu empfehlen, auf diese Weise auch tägliche und wöchentliche Ruhezeiten aufzuzeichnen („einzutragen“), um sowohl bei nationalen aber vor allem auch internationalen Straßenkontrollen vor teilweise hohen Geldstrafen wegen Verletzung der Aufzeichnungspflicht geschützt zu sein.

6.4.3.2 Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät

Beim digitalen Kontrollgerät sind diese Zeiträume bei Wiederantritt der Fahrt mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte einzutragen. Der Fahrer muss in chronologischer Reihenfolge den Zeitraum zwischen der Entnahme der Fahrerkarte und dem Einstecken zu Beginn des laufenden Arbeitstages eintragen.

ANHANG

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN¹ (VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR²)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Kontrollgerätaufzeichnungen aufzubewahren.

FALSCH E BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOSS GEGEN GELTENDES RECHT DAR.

Vom Unternehmen auszufüllender Teil	
(1)	Name des Unternehmens: _____
(2)	Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: _____
(3)	Telefon-Nr.°(mit internationaler Vorwahl): _____
(4)	Fax-Nr.°(mit internationaler Vorwahl): _____
(5)	E-Mail-Adresse: _____
Ich, der/die Unterzeichnete:	
(6)	Name und Vorname: _____
(7)	Position im Unternehmen: _____
erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:	
(8)	Name und Vorname: _____
(9)	Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): _____
(10)	Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: _____
(11)	der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): _____
im Zeitraum	
(12)	von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____ / _____ / _____ / _____
(13)	bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____ / _____ / _____ / _____
(14)	<input type="checkbox"/> sich im Krankheitsurlaub befand ***
(15)	<input type="checkbox"/> sich im Erholungsurlaub befand ***
(16)	<input type="checkbox"/> sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand ***
(17)	<input type="checkbox"/> ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat ***
(18)	<input type="checkbox"/> andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat ***
(19)	<input type="checkbox"/> zur Verfügung stand ***
(20)	Ort: _____ Datum: _____
Unterschrift: _____	

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

(22) Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin: _____

¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist verfügbar unter der Internetadresse <http://ec.europa.eu>

² Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals.

*** Nur ein Kästchen ankreuzen

NEUES EU-FORMBLATT-BESTÄTIGUNG LENKFREIE TAGE - AUSFÜLLHILFE

Allgemein

Das Formblatt darf nicht handschriftlich ausgefüllt und muss vom Fahrer im Original mitgeführt werden. Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden. Im nationalen österreichischen Verkehr kann statt dem Original-Formblatt bei Vorliegen **außergewöhnlicher** Umstände auch eine Fax- oder Email- Bestätigung bei einer Kontrolle vorgelegt werden. Die Faxbestätigung hat die Faxzeile der Firma zu enthalten; eine Email-Bestätigung umfasst das eingescannte Formblatt (ausgefüllt und unterfertigt). Sobald es dem Fahrer möglich ist, ist die Fax- oder Emailbestätigung durch das Original zu ersetzen.

Zu den einzelnen Punkten des Formblattes

1 bis 20: sind vom Unternehmer, die Punkte 21 und 22 vom Fahrer auszufüllen.

1 bis 5: beinhalten unternehmensbezogene Angaben und können vorab ausgefüllt und abgespeichert werden.

6 und 7: hier sind nähere Angaben zur Person, die das Formblatt ausfüllt und unterzeichnet, einzutragen - siehe Punkt 20

8 bis 11: beinhalten fahrerbezogene Angaben und können für jeden Fahrer vorab ausgefüllt und abgespeichert werden.

Punkt 11 enthält die genaue Angabe des Beginns des Arbeitsverhältnisses bzw. der Zugehörigkeit zum Unternehmen. Durch Ausfüllen von Punkt 11 in Kombination mit Ankreuzen von Punkt 16 kann der Nachweis für fehlende Aufzeichnungen erbracht werden, wenn das Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Kalendertage begonnen hat und davor (aber noch innerhalb der 28 Kalendertage) kein anderes Arbeitsverhältnis bestanden hat. Das BMVIT empfiehlt bei Fahrern in einem Arbeitsverhältnis, zusätzlich eine Kopie des Arbeitsvertrages mitzuführen.

12 und 13: beziehen sich auf die nachfolgenden Punkte 14 bis 19 und umfassen neben dem Datum auch die exakte Uhrzeit, beim gesetzlichen Jahresurlaub üblicherweise 00:00 Uhr.

14: damit sind krankheitsbedingte Arbeitsverhinderungen gemeint.

15: gesetzlicher Jahresurlaub (5 bzw. 6 Wochen).

16: darunter fallen Ereignisse wie z.B.: Zeitausgleich, arbeitsfreie Tage bei geringfügiger Beschäftigung oder Teilzeitarbeit, Dienstfreistellung, Pflegeurlaub, Sonderurlaub wie z.B. bei Eheschließung, Begräbnis etc. Für die wöchentliche Ruhezeit ist das Formblatt nicht zu verwenden.

17: darunter fallen z.B. Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Fahrzeuge im regionalen KFL-Verkehr bis 50km, etc.

18: jede andere Arbeitsleistung eines Lenkers an Kalendertagen, an denen überhaupt keine Lenktätigkeit erbracht wird.

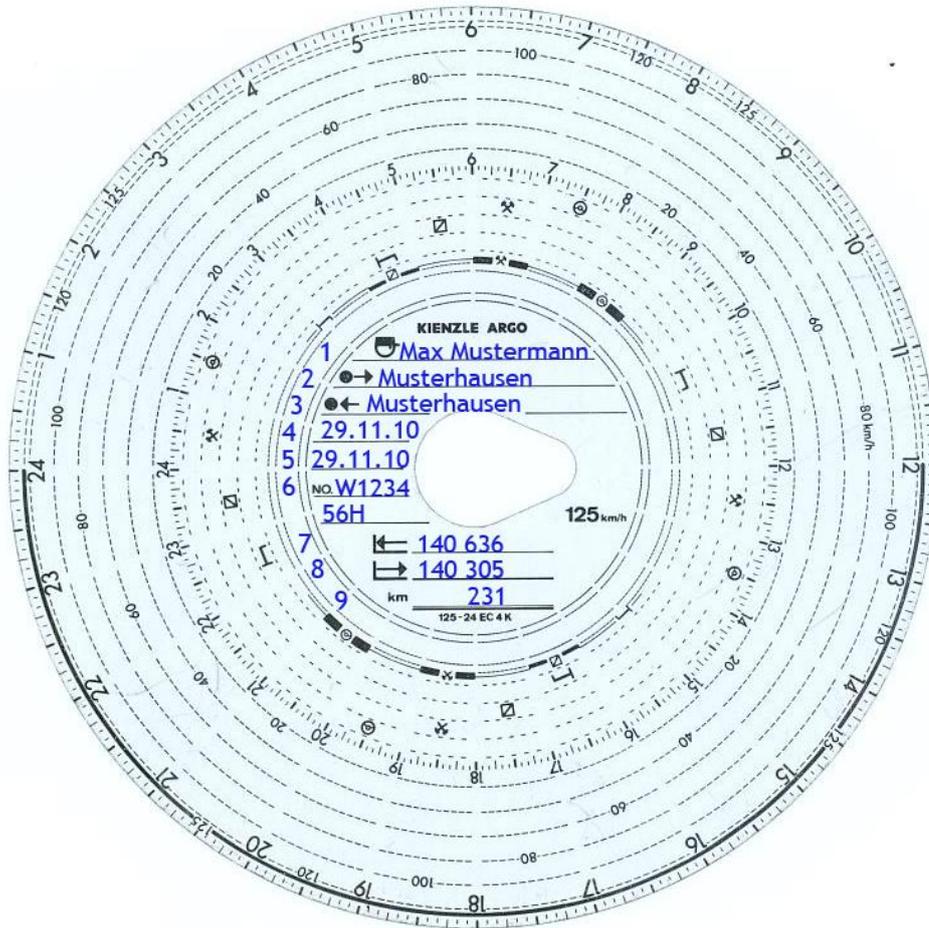
19: darunter fallen nach Ansicht des BMVIT die Bereitschaftszeiten, dass sind z.B. Zeiten als Beifahrer, Zeiten auf der Fähre oder im Zug etc., die zumindest einen Kalendertag umfassen.

20: ist vom Unternehmer auszufüllen; unter dem Begriff „Unternehmer“ fallen auch jene Personen, denen eine konkrete Anordnungsbefugnis wie z.B. einem Disponenten zukommt

21 und 22 sind vom Lenker (Fahrer) auszufüllen

6.4.3.3 Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt

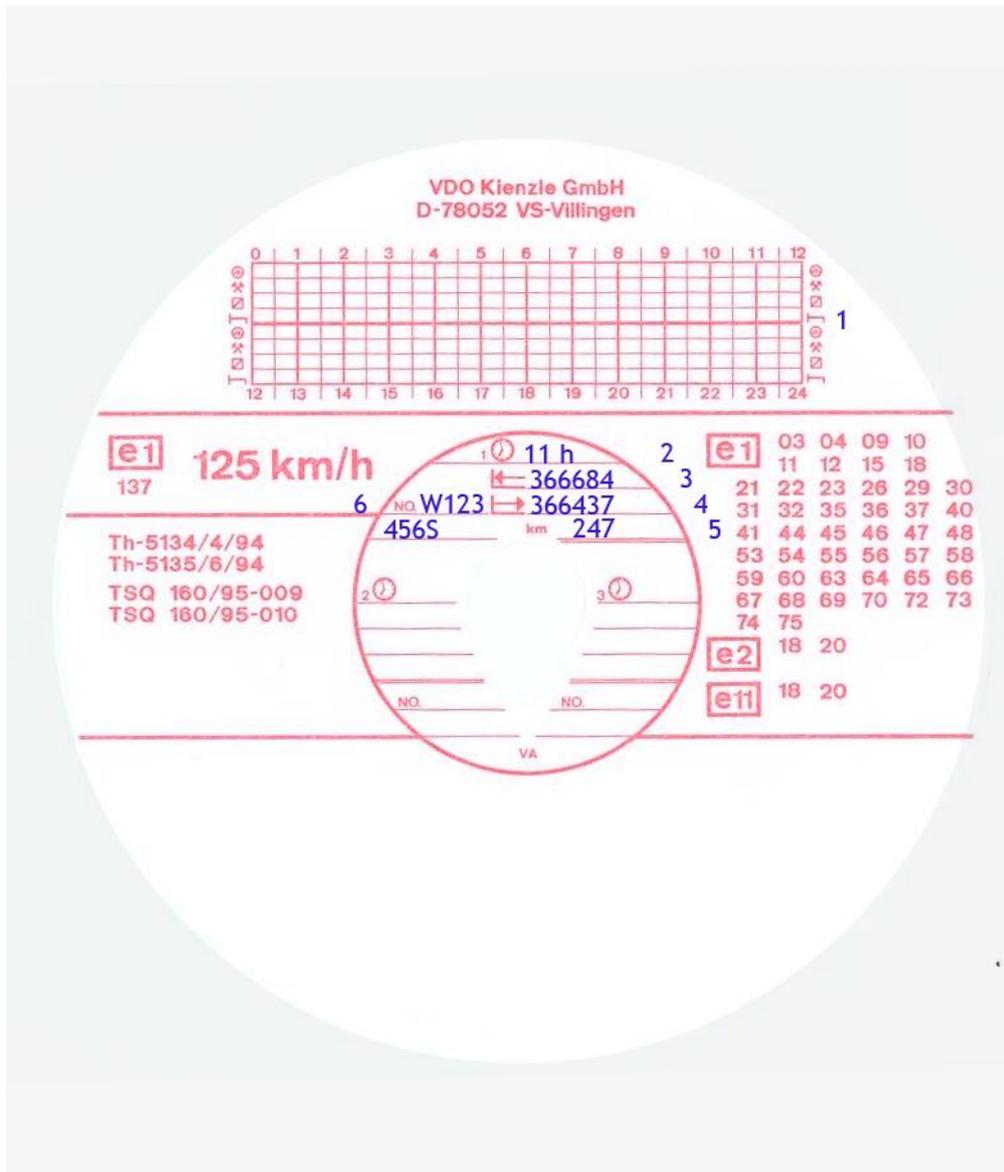
VORDERSEITE:



Legende

- 1 Vorname und Name des Fahrers
- 2 Abfahrtsort
- 3 Ankunftsart
- 4 Einlegedatum, Datum der Abfahrt
- 5 Entnahmedatum, Datum der Ankunft
- 6 Amtliches Kennzeichen
- 7 Kilometerstand bei Fahrtende
- 8 Kilometerstand bei Fahrtbeginn
- 9 Gefahrene Kilometer

RÜCKSEITE:



Legende

- 1 Dauer der Ruhezeit seit der letzten Fahrt
- 2 Uhrzeit des Fahrzeugwechsels
- 3 Kilometerstand bei Fahrtende 2. Fahrzeug
- 4 Kilometerstand bei Fahrtbeginn 2. Fahrzeug
- 5 Gefahrene Kilometer
- 6 Amtliches Kennzeichen

Anhang I:

STRAFEN IN ÖSTERREICH BEI VERSTÖßEN GEGEN EUROPÄISCHE SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR

1. Europäische und nationale Rechtsgrundlagen

Unter EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr versteht man im Wesentlichen zwei in den EU-Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbare Rechtsvorschriften, nämlich

- Verordnung (EG) [Nr. 561/2006](#) (Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung)
- Verordnung (EG) [Nr. 3821/85](#) (Kontrollgerät-Verordnung).

Beide Verordnungen regeln gemeinsam das Arbeitszeitrecht für Lenker von bestimmten Kraftfahrzeugen (vereinfacht dargestellt LKW über 3,5t sowie Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen) sowie die mit dem EU-Kontrollgerät verbundenen Verpflichtungen. Da beide Verordnungen keine konkreten Strafbestimmungen enthalten, sind diese ausschließlich in nationalen Gesetzen zu finden, nämlich im Kraftfahrzeuggesetz (KFG), Arbeitszeitgesetz (AZG) sowie Arbeitsruhegesetz (ARG).

Die Strafbestimmungen in diesen nationalen Gesetzen sind neuerdings aber teilweise durch Europarecht vorbestimmt. Zwar gibt es für die jeweilige Strafhöhe keine europarechtlichen Vorgaben, allerdings ist das Ausmaß des Verschuldens nun europaweit einheitlich geregelt, und zwar im neuen Anhang III der EU-Richtlinie 2006/22/EG („Kontroll-Richtlinie“) in der Fassung der Richtlinie [2009/5/EG](#). Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf die jeweilige Strafhöhe in Österreich, da Grundlage jeder Strafe immer die Schwere des Verschuldens ist.

Anhang III der EU-Richtlinie teilt nun Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften nach ihrer Schwere in drei Kategorien, nämlich

- sehr schwerwiegende Verstöße
- schwerwiegende Verstöße
- geringfügige Verstöße

ein. Diese (neue) Systematik musste auch in Österreich rechtlich umgesetzt werden. Dies erfolgte durch Änderungen des KFG (BGBl 94/2009 Teil I), AZG und ARG (BGBl 149/2009 Teil I) mit Wirksamkeit jeweils ab 1.1.2010.

Im AZG werden allerdings nicht nur die europarechtlich in Anhang III der Kontroll-Richtlinie erfassten Übertretungen unter Strafe gestellt. Zu bestrafen sind arbeitszeitrechtlich auch alle dort nicht genannten Verstöße gegen die Lenkzeiten- und Kontrollgerät-VO.

Vorsicht!

Die EU-Sozialvorschriften sind nicht nur von unselbständigen Lenkern sondern auch von **„selbständigen Kraftfahrern“, somit also auch von selbst fahrenden Unternehmern** einzuhalten. Strafen wegen Übertretungen des AZG oder ARG können aber ausschließlich bei Verstößen von Arbeitnehmern verhängt werden. Strafen wegen Übertretungen der EU-Sozialvorschriften im Bereich des KFG richten sich darüber hinaus auch an den „selbst fahrenden Unternehmer“.

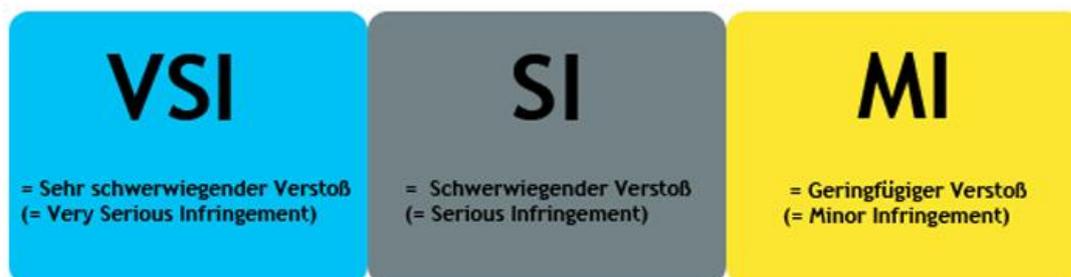
2. Art des Verstoßes

Übertretungen der EU-Sozialvorschriften sind **Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten** einerseits (VO 561/2006) und gegen **Kontrollgerätepflichten** andererseits (VO 3821/85). Zur ersten Gruppe zählen Überschreitungen der zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sowie Unterschreitungen der täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten. Auch die Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter ist strafbar.

Zur zweiten Gruppe zählen das Fehlen eines Kontrollgeräts sowie dessen Nichtbenutzung oder fehlerhafte Benutzung, nicht ordnungsgemäße Benutzung der Fahrerkarte oder des Schaublatts, Betrug im Zusammenhang mit der Verwendung des Kontrollgeräts, der Fahrerkarte oder des Schaublatts sowie fehlende oder fehlerhafte handschriftliche Vermerke auf Ausdrucken. Weiters zählen dazu auch alle im AZG separat geregelten Verpflichtungen betreffend das Digitale Kontrollgerät (Datendownload etc.), sowie Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten.

3. Schwere des Verstoßes

Die Einteilung in drei Kategorien erfolgt nach Verschuldensgraden:



Bei den Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten erfolgt die Einteilung in diese drei Kategorien entsprechend der Dauer der Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstlenkzeit bzw. der Dauer der Unterschreitung der jeweiligen Mindestruhezeit, gerechnet in Stunden. Um je mehr Stunden die Vorgaben über- bzw. unterschritten werden, desto schwerwiegender ist der Verstoß.

Die Verstöße gegen Kontrollgerätepflichten sind nach ihrem Risikopotenzial für die Verkehrssicherheit in die drei Kategorien eingeteilt.

4. Strafhöhe

Kraftfahrgesetz

- Geringfügige Verstöße: keine Mindeststrafe, Höchststrafe € 5.000
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200, Höchststrafe € 5.000
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300, Höchststrafe € 5.000

Arbeitszeitgesetz

Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten (tägliche Ruhezeit)

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 72 (bei Wiederholung € 145), Höchststrafe € 1.815
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Verstöße gegen Kontrollgerätpflichten I(Schaublatt, Ausdruck, Fahrerkarte)

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 145 (bei Wiederholung € 200), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Verstöße gegen Kontrollgerätpflichten II (Digitales Kontrollgerät/Datendownload etc., Aufzeichnungs/Aufbewahrungspflichten)

- Mindeststrafe € 145 (bei Wiederholung € 200), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Arbeitsruhegesetz

Verstöße gegen wöchentliche Ruhezeit

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 72 (bei Wiederholung € 145), Höchststrafe € 1.815
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

5. Gelten österreichische Strafsätze auch für Verstöße von ausländischen Lenkern?

Stellen die zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat einen Verstoß fest, können sie, sofern dieser noch nicht sanktioniert wurde, eine Strafe verhängen. Dies gilt nicht nur für in Österreich begangene Übertretungen, sondern auch dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde (Artikel 19 Absatz 2 der VO 561/2006). Verstöße von ausländischen Lenkern auf österreichischem Staatsgebiet unterliegen daher den österreichischen Strafbestimmungen. Aber auch in Österreich nur festgestellte Übertretungen von ausländischen Lenkern mit Begehungsort in einem anderen Mitgliedstaat oder Drittstaat unterliegen den österreichischen Strafsätzen für Inlandsdelikte (Grundsatz der Gleichbehandlung).

6. Strafbemessung

Grundlage für die konkrete Strafbemessung durch die Strafbehörde ist das Ausmaß der Schädigung oder Gefährdung sowie der nachteiligen Folgen der Übertretung. Erschwerungs- und Milderungsgründe sind gegeneinander abzuwägen, das Ausmaß des Verschuldens muss berücksichtigt werden. Auch die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind zu berücksichtigen (§19 VStG). Bei geringfügigen Übertretungen kann im Einzelfall von einer Geldstrafe überhaupt abgesehen und stattdessen eine Ermahnung erteilt werden (§21 VStG).

7. Bestellung von verantwortlichen Beauftragten

Juristischen und natürlichen Personen sowie Personengesellschaften wird empfohlen, von der im Verwaltungsstrafgesetz vorgesehenen Möglichkeit der Bestellung eines oder von mehreren verantwortlichen Beauftragten Gebrauch zu machen, die für geahndete Verwaltungsübertretungen (Geldstrafen) haften. Voraussetzungen für die Bestellung sind

- ein Hauptwohnsitz im Inland
- die strafrechtliche Verfolgbarkeit
- die nachweisliche Zustimmung zur Bestellung
- eine entsprechende Anordnungsbefugnis für den jeweiligen klar abzugrenzenden Verantwortungsbereich (z.B. KFG und/oder Arbeitnehmerschutzvorschriften) sowie
- eine Funktion als leitender Angestellter bei der Bestellung eines Arbeitnehmers für Arbeitnehmerschutzvorschriften

Vorsicht!

Durch die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten werden Gewerbeinhaber bzw. Geschäftsführer von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortlichkeit nicht befreit, wenn sie die Tat vorsätzlich nicht verhindert haben. Sie sind daher in gewissem Umfang verpflichtet, durch aktives Verhalten Verwaltungsübertretungen zu verhindern.

Die Bestellung für Arbeitnehmerschutzvorschriften (AZG, ARG, Arbeitsinspektionsgesetz) wird erst nach Einlangen der schriftlichen Mitteilung über die Bestellung beim zuständigen Arbeitsinspektorat samt Zustimmung des Bestellten rechtswirksam!

8. Zusammentreffen mehrerer Übertretungen

Wurden mehrere Verstöße begangen, sind die Strafen grundsätzlich nebeneinander zu verhängen (§ 22 VStG), wobei Übertretungen jedes einzelnen Lenkers selbständig zu bestrafen sind (es können also nicht z.B. mehrere Überschreitungen der Tageslenkzeit von verschiedenen Lenkern an einem Tag zu einem Delikt zusammengefasst werden).

Liegen aber mehrere gleichartige Übertretungen eines Lenkers in gewissem zeitlichen Zusammenhang vor, ist zu prüfen, ob es sich um ein "fortgesetztes Delikt" handelt, da in diesem Fall einzelne Verstöße gegen eine bestimmte Rechtsvorschrift als rechtliche Einheit zusammengefasst werden und daher nur einmal zu bestrafen sind.

Nach Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes ist ein fortgesetztes Delikt dadurch gekennzeichnet, dass eine Reihe von Einzelhandlungen des Beschuldigten unter folgenden Voraussetzungen nur eine einzige Straftat bildet:

- Gleichartigkeit der Begehungsform und der äußeren Begleitumstände (z.B. nur Verstöße gegen die tägliche Lenkzeit)
- Gesamtkonzept des Beschuldigten
- Zeitspanne von höchstens zwei Wochen zwischen zwei gleichartigen Übertretungen betreffend jedes einzelnen Lenkers

Vorsicht!

Liegen die Voraussetzungen einer Tateinheit nicht vor, sind daher sämtliche Übertretungen von EU-Sozialvorschriften immer nebeneinander (kumulativ) und bezogen auf jeden einzelnen Lenker zu bestrafen!

Anhang II:

STRAFEN IN ÖSTERREICH BEI VERSTÖSSEN GEGEN EU-SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR

I. VERSTÖSSE GEGEN LENK- UND RUHEZEITEN

ART DES VERSTOSSES		SCHWERE DES VERSTOSSES			STRAFHÖHE IN EURO IN ÖSTEREICH		
		VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
FAHRER		VSI	SI	MI			
Nichteinhaltung des Mindestalters des Schaffners ¹			X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	
LENKZEITEN		VSI	SI	MI			
Überschreitung tägl. Lenkzeit von 9h, sofern Verlängerung auf 10h nicht gestattet ist	ab 9h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 10h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 11h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10h, sofern die Verlängerung gestattet ist	ab 10h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 11h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 12h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit von 56h	ab 56h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 60h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 70h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

Überschreitung der summierten Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen von 90h	ab 90h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 100h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 112,5h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	
FAHRTUNTERBRECHUNGEN		VSI	SI	MI			
Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5h	ab 4,5h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 5h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 6h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
RUHEZEITEN		VSI	SI	MI			
Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11h, sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit (weniger als 11h aber mindestens 9h) gestattet ist	Überschreitung um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Überschreitung um mehr als 1h bis zu 2,5h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Überschreitung um mehr als 2,5h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9h, sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	Überschreitung um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Überschreitung um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Überschreitung um mehr als 2h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3h + 9h (1. Teil mind. 3h, 2. Teil mind. 9h)	Unterschreitung des Teils von 9h um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung des Teils von 9h um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 - 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
	Unterschreitung des Teils von 9h um mehr als 2h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9h bei Mehrfahrerbetrieb	Unterschreitung um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Unterschreitung um mehr als 2h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24h	Unterschreitung um bis zu 2h			X	von Abmahnung - 5.000	-	72 € - 1.815 € (Wiederholungsfall: 145 € - 1.815€)
	Unterschreitung um mehr als 2h bis zu 4h		X		mind. 200 - 5.000	-	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)
	Unterschreitung um mehr als 4h	X			mind. 300 - 5.000	-	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)
Unzureichende (regelmäßige) wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45h, sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	Unterschreitung um bis zu 3h			X	von Abmahnung - 5.000	-	72 € - 1.815 € (Wiederholungsfall: 145 € - 1.815€)
	Unterschreitung um mehr als 3h bis zu 9h		X		mind. 200 - 5.000	-	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)
	Unterschreitung um mehr als 9h	X			mind. 300 - 5.000	-	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)

ART DER ZAHLUNG	VSI	SI	MI			
Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN LENK-UND RUHEZEITEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)						
Andere Arbeiten oder Bereitschaftszeiten werden nicht auf Schaublatt, Ausdruck oder Kontrollgerät nachgetragen				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung der ununterbrochenen Fahrtunterbrechung von 45 Min				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung des 1. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 15 Min				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung des 2. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 30 Min				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Mehr als 3 reduzierte tägliche Ruhezeiten zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung (Fähre/Bahn)				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Überschreitung der Lenkzeit zur Erreichung eines Halteplatzes wird nicht auf Schaublatt/Ausdruck/Arbeitszeitplan handschriftlich nachgetragen („Halteplatzregel“)				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Verkehrsunternehmen unterlässt es, den Betrieb so zu organisieren, dass die Fahrer die Lenkzeiten und Vorschriften über das Kontrollgerät einhalten können				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Verkehrsunternehmen unterlässt es, die Fahrer betr. der Einhaltung der Lenkzeiten und der Vorschriften über das Kontrollgerät zu unterweisen oder die Einhaltung regelmäßig zu überprüfen				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Das Kraftfahrlinien-Verkehrsunternehmen erstellt keine oder mangelhafte Fahr- oder Arbeitszeitpläne oder legt sie bei einer Kontrolle nicht vor				von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-

II. VERSTÖSSE GEGEN KONTROLLGERÄTPFLICHTEN

EINBAU EINES KONTROLLGERÄTS	VSI	SI	MI			
Fehlen oder Nichtbenutzung eines genehmigten Kontrollgeräts	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
BENUTZUNG VON KONTROLLGERÄTEN, FAHRERKARTEN ODER SCHAUBLÄTTERN	VSI	SI	MI			
Kontrollgerät funktioniert nicht ordnungsgemäß (z.B. Das Kontrollgerät ist nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert, und verplombt)	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Das Kontrollgerät wird nicht ordnungsgemäß benutzt (keine gültige Fahrerkarte, vorsätzlicher Missbrauch, ...)	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Es wird keine ausreichende Zahl von Schaublättern mitgeführt		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Schaublatt -Muster sind nicht zugelassen		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Es wird nicht genügend Papier für Ausdrücke mitgeführt.			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Das Unternehmen bewahrt keine Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladenen Daten auf.	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Der Fahrer besitzt mehr als eine gültige Fahrerkarte	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung einer anderen Fahrerkarte als der eigenen, gültigen Karte des Fahrers	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung einer mangelhaft funktionierenden oder abgelaufenen Fahrerkarte	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens 365 Tage lang verfügbar	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten lesbar			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

Nichtbeantragung der Ersetzung der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Unzulässige Benutzung der Schaublätter/Fahrerkarten	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich nicht auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, aber kein Datenverlust			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Keine Eingabe von Hand, wenn dies vorgeschrieben ist	X			mind. 300 - 5.000	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)	-
Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Schlitz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Die auf dem Schaublatt aufgezeichnete Zeit stimmt nicht mit der gesetzlichen Zeit des Landes überein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Unzulässige Betätigung der Schaltvorrichtung	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
EINTRAGEN VON ANGABEN	VSI	SI	MI			
Familienname fehlt auf dem Schaublatt	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

Vorname fehlt auf dem Schaublatt	X			mind. 300 - 5.000	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)	-
Zeitpunkt von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Ort von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Kennzeichennummer fehlt auf dem Schaublatt			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Stand des Kilometerzählers (vor der ersten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Stand des Kilometerzählers (am Ende der letzten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt.			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels fehlt auf dem Schaublatt			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Symbol des Landes ist nicht in das Kontrollgerät eingegeben			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
VORLEGEN VON ANGABEN	VSI	SI	MI			
Verweigerung der Kontrolle	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Schaublätter des laufenden Tages können nicht vorgelegt werden	X					-
Schaublätter der 28 vorausgehenden Tage können nicht vorgelegt werden	X					-
Die Aufzeichnungen der Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) können nicht vorgelegt werden	X					-
Die während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke können nicht vorgelegt werden	X					-
Die Fahrerkarte kann nicht vorgelegt werden	X					-
Die während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten Ausdrucke können nicht vorgelegt werden	X					-
BETRUG	VSI	SI	MI			

Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, der Speicherinhalt des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte bzw. die Ausdrücke des Kontrollgeräts wurden verfälscht, unterdrückt oder vernichtet	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Manipulation des Kontrollgeräts, des Schaublatts oder der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Angaben verfälscht werden können	X					-
Einrichtung im Fahrzeug vorhanden (Schalter/Draht), die zur Verfälschung von Daten und/oder ausgedruckten Angaben verwendet werden kann	X					-
BETRIEBSSTÖRUNG	VSI	SI	MI			
Reparatur nicht von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Nicht unterwegs repariert		X		mind. 200 - 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
HANDSCHRIFTLICHE VERMERKE AUF AUSDRUCKEN	VSI	SI	MI			
Der Fahrer hat nicht alle vom Kontrollgerät aufgrund einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben vermerkt	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Nummer und/oder Name seiner Fahrerkarte und/oder seines Führerscheins sind nicht auf dem beizufügenden Blatt vermerkt	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unterschrift auf dem beizufügenden Blatt fehlt		X		mind. 200 - 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte wurde bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Verlust oder Diebstahl ereignet hat, nicht ordnungsgemäß gemeldet	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN KONTROLLGERÄTEPFLICHTEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)			
Notwendige Reparaturen am Kontrollgerät werden nicht zeitgerecht durchgeführt	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Fahren ohne Fahrerkarte nach Verlust oder Beschädigung von länger als 15 Kalendertagen	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Arbeitgeber unterlässt die Unterweisung des Fahrers betr. Verwendung des Kontrollgeräts	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Daten von Kontrollgerät oder Fahrerkarte werden nicht ordnungsgemäß heruntergeladen/übertragen/gesichert	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Aufzeichnungen von Arbeitsstunden bzw. Lenkeraufzeichnungen werden nicht ordnungsgemäß geführt oder nicht 24 Mon. aufbewahrt	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-

Weitere Anmerkungen:

¹ Schaffner: Dabei handelt es sich ausschließlich um Fahrzeugbegleiter, die in Österreich keine nennenswerte praktische Bedeutung mehr haben, deren Mindestalter aber in Art 5 der Lenk- und Ruhezeiten-VO (EG) 561/2006 nach wie vor geregelt ist (18 Jahre). Für Fahrer ist nach Aufhebung der Verordnung (EWG) 3820/85 durch die VO 561/2006 kein Mindestalter mehr geregelt, dieses ergibt sich nun ausschließlich aus der Richtlinie 2003/59/EG.

TEIL II

LADUNGSSICHERUNG

Vorwort



Die Prävention von Arbeitsunfällen ist eine der Kernaufgaben der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA). Das betrifft auch den „Arbeitsplatz Straße“, wo es gilt das Sicherheitsniveau weiter zu heben und zu verbessern und damit auch Arbeits- und Wegunfälle zu verhindern bzw. zu reduzieren. Der Teilbereich der Ladungssicherung hat dabei nicht nur Auswirkungen auf LKW-Fahrer oder Verlader, sondern bei Unfällen auch auf die anderen „normalen“ Verkehrsteilnehmer.

Ein zentrales Anliegen für die AUVA ist es, das Bewusstsein für die komplexe Materie Ladungssicherung weiter zu stärken. In den Betrieben soll dieser Thematik derselbe Stellenwert eingeräumt werden, wie allen anderen arbeitnehmerschutzrelevanten Themen.

LKW-Fahrer sind heute mit einer Vielzahl von Herausforderungen konfrontiert und haben sich immer mehr zu hochqualifizierten Spezialisten entwickelt, die überdies über einen sehr hohen Erfahrungsschatz verfügen. Ein stetiger Erfahrungsaustausch sowie eine laufende Weiterbildung sind daher unabdingbar.

Um das Thema Ladungssicherung so effizient und gut wie möglich zu bearbeiten, arbeiten das zuständige Ministerium, die Exekutive, die MA46, die Wirtschaftskammer, die Spediteure, die Frächter, die Fahrzeughersteller und die AUVA eng zusammen.

Das folgende Kapitel ist als praktische Hilfestellung für den Alltag gedacht und soll allen an der Ladungssicherung beteiligten Personen als Unterstützung dienen.

KommR Renate RÖMER
Obmann der ALLGEMEINEN UNFALLVERSICHERUNGSANSTALT

Einleitung

Ladungssicherung ist immer eine Frage des Standpunktes und aus welcher Perspektive man dieses Thema betrachtet. Ladegut soll schnell, einfach, kostengünstig und natürlich sicher transportiert werden. Und genau diese Anforderungen stellen für alle beteiligten Personen täglich, mehr oder weniger größere Aufgaben dar, welche zu lösen sind.

Beinahe jede Fuhr ist eine „spezielle“ Fuhr. Unterschiedliche Aufbauten, Ladegüter oder Ablaufprozesse erfordern unter Umständen jedes Mal neue Lösungen. Egal, wie viele Bücher über Ladungssicherung gelesen wurden, die optimale Lösung muss im Endeffekt vom Fahrer, eventuell noch vom Verloader gefunden werden. Aus diesem Grund können wir hier nur die „Zutaten“ zu einer ordnungsgemäßen Ladungssicherung anführen – das „Rezept“ muss von den verantwortlichen Personen erstellt werden.

Die korrekte Ladungssicherung beginnt jedoch nicht an der Laderampe. Bei genauer Betrachtung hat sich schon der Konstrukteur eines Produktes Gedanken über den Transport seiner Ware zu machen. Weiters ist auch bei der Art der Verpackung an die Verladung zu denken. Die Spedition muss den optimalen Frächter, und dieser das passende Fahrzeug finden.

Mit einem Wort: „Das ist alles sehr kompliziert.“

Nicht unbedingt, wenn man die wesentlichen Schwerpunkte der Ladungssicherung berücksichtigt:

- Auswahl des richtigen Fahrzeuges
- Ladelücken vermeiden (Formschluss)
- Reibung erhöhen
- Bei Bedarf zusätzlich Niederzurren (Kraftschluss), bzw. gegen Abheben sichern.

ACHTUNG!

Dieses Kapitel wurde für den Gebrauch im Alltag verfasst und beinhaltet Faustregeln. Die Praxis hat gezeigt, dass eine ungefähre Kopfrechnung eher angenommen und umgesetzt wird, sowie in den meisten Fällen auch zu einem annehmbaren Ergebnis führt. Beim Verladevorgang sind uns weder der genaue Reibbeiwert, noch die tatsächlich herrschende Vorspannkraft der Ratschen bekannt. Dies sind aber genau jene Faktoren, welche bei der Berechnung ausschlaggebend sind. Somit sind Hausverstand und viel Erfahrung gefragt!

Ich wünsche den Betrieben bei der Umsetzung viel Erfolg und den Fahrern Gute Fahrt!

Ing. Dominik SCHOLZ

Fachkundiges Organ des Unfallverhütungsdienstes

Landesstelle WIEN

Überblick:

1. Gesetzliche Grundlagen
2. Physikalische Grundsätze
3. Methoden
4. Berechnung Tabellen
5. Aufbauten
6. Prüfung / Ausmustern von Ladungssicherungsmittel
7. Leistungsangebot der AUVA

1. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

1.1. Kraftfahrgesetz (KFG)

§101. Beladung

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn

- e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb *) auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

*) Unter dem normaler Fahrbetrieb versteht man:

Voll- und Notbremsung, plötzliches Ausweichen oder Auslenken, auch in Kurven, auf holpriger Fahrbahn und Kombinationen dieser Fahrsituationen - somit alle Fahrsituationen die auftreten können mit Ausnahme des Aufpralls.

Anmerkung:

Eine oben erwähnte Verordnung existiert bis dato nicht, ebenso das Formblatt. In der Praxis werden Teile des Entwurfes eines Mängelkataloges zur Beurteilung herangezogen.

(1a) Sofern ein von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedener für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Anordnungsbefugter vorhanden ist, hat dieser unbeschadet der §102 Abs.1 und §103 Abs.1 dafür zu sorgen, dass Abs.1 lit.a bis c und e eingehalten wird.

Anmerkung:

Der Anordnungsbefugte ist einer Person die damit befasst ist, die Beladung vorzunehmen, und den Ablauf des Beladungsvorganges zu gestalten und solcherart insbesondere auch die Menge des Ladegutes zu bestimmen.

(Entscheid, VwGH 12.2.1986)

1.2. Straßenverkehrsordnung (StVO)

§61 . Verwahrung der Ladung

(1) Die Ladung ist am Fahrzeug so zu verwahren, dass sein sicherer Betrieb nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, behindert oder belästigt und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird. Es ist verboten, einen Teil der Ladung nachzuschleifen, es sei denn, dass es sich um eine vom Straßenerhalter erlaubte Beförderung von Baumstämmen auf Holzbringungswegen handelt.

(2) Das hintere Ende der Ladung ist, wenn sie das Fahrzeug mehr als 1 m überragt, deutlich zu kennzeichnen und bei Dunkelheit mit einer weißen Tafel mit rotem Rand aus rückstrahlendem Material zu versehen.

(3) Ladungen, die durch Staub- oder Geruchsentwicklung oder durch Abfallen, Ausrinnen oder Verspritzen Personen belästigen oder die Straße verunreinigen oder vereisen können, sind in geschlossenen und undurchlässigen Fahrzeugen oder in ebenso beschaffenen Behältern zu befördern. Ladungen, die abgeweht werden können, sind mit Plachen oder dergleichen zu überdecken; dies gilt für die Beförderung von Heu oder Stroh sowie für Düngertouren jedoch nur, wenn sie mit Fahrzeugen transportiert werden, mit denen eine Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten werden darf.

(4) Ladungen, die durch die Bewegung des Fahrzeuges Lärm verursachen können, müssen mit schalldämpfenden Unter- oder Zwischenlagen versehen, fest zusammengebunden oder aneinandergesprengt werden.

(5) Blendende Gegenstände sind auf offenen Fahrzeugen verhüllt zu befördern.

(6) Ist die Ladung ganz oder teilweise auf die Straße gefallen, so hat der Lenker zunächst allenfalls erforderliche Maßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsstörungen zu treffen, das Beförderungsgut von der Straße zu entfernen und die Straße zu reinigen.

2. VERANTWORTUNG

Für die vorschriftsmäßige Verwahrung der Ladung sind Transportunternehmer, Lenker und Belader des Fahrzeugs verantwortlich. Die Verantwortung des Lenkers ist auch dann gegeben, wenn er das Fahrzeug nicht selbst beladen hat.

Die Rechtssprechung sagt, dass es einem Berufskraftfahrer zuzumuten ist, sich jenes Wissen und jene Grundlagen zu verschaffen, die ihn selbst in die Lage versetzen, die Masse der Ladung einzuschätzen. Er darf sich auf die Kenntnisse des Beladers und auf die Gewichtsangaben im Frachtbrief nicht verlassen.

Der Lenker haftet demnach – neben dem Zulassungsbesitzer und dem Belader – in seinem Bereich für die Einhaltung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes.

Der Personenkreis der verantwortlichen setzt sich wie folgt zusammen:

- Fahrzeughalter
- Verlader
- Fahrer

Weitere Informationen:

Allgemeiner Durchführungserlass, GZ. 179316/8II/ST4/03, des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Normen:

ÖNORM EN 12195-1 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen

04/04 Sicherheit - Teil 1: Berechnung von Zurrkräften (seit 15.01.2011 neu)

ÖNORM EN 12195-2 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen

03/01 Sicherheit - Teil 2: Zurrgurte aus Chemiefasern

ÖNORM EN 12195-3 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen

11/01 Sicherheit - Teil 3: Zurrketten

ÖNORM EN 12195-4 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen

Sicherheit - Teil 4: Zurrdrahtseile

04/04 Sicherheit - Teil 1: Berechnung von Zurrkräften

ÖNORM EN 12640 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

10/00 Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung Mindestanforderungen und Prüfung

ÖNORM EN 12642 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

12/06 Aufbauten an Nutzfahrzeugen - Mindestanforderungen

ÖNORM EN 29367-1 Zurr- und Befestigungseinrichtungen an Straßenfahrzeugen für den Seetransport auf Ro-Ro Schiffen

(ISO 9367-1:1989)

04/95 Allgemeine Anforderungen

Teil 1: Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, Sattelanhänger ausgenommen

ÖNORM EN 29367-2 Zurr- und Befestigungseinrichtungen an Straßenfahrzeugen für den Seetransport auf Ro-Ro Schiffen

(ISO 9367-2:1994)

02/95 Allgemeine Anforderungen

Teil 2: Sattelanhänger

ÖNORM V 5750 Teil 2 Ladungssicherung beim Transport + Teil 1 (11/07)

10/90 Methoden

EN 12195 Ladungssicherung beim Transport

Teil 2, 3 und 4 Hilfsmittel

EN 12640 (10/00) Ladungssicherung beim Transport
EN 12642 (12/06) Transportmittel

3. PHYSIKALISCHE GRUNDLAGEN

Folgende Kräfte können maximal auf das Ladegut wirken:



80% der Gewichtskraft gegen die Stirnwand (Abbremsung, Verzögerung)

50% der Gewichtskraft gegen die Seitenwände (Kurvenfahren)

50% der Gewichtskraft gegen die Rückwand (Anfahren, Beschleunigen)

Anmerkung:

Bis zu 100% der Gewichtskraft können auf die Stirnwand wirken, wenn der LKW mit einer neueren, bzw. guten Bremsanlage ausgestattet ist.

Oder anders ausgedrückt:

0,8 G wirken nach vorne

0,5 G wirken zur Seite

0,5 G wirken nach hinten

Wobei 1 G der Gewichtskraft entspricht.

Erläuterung:

Die Masse der Ladung wird in kg (oder t) angegeben.

In der Ladungssicherung wird in N (Newton), bzw. in daN gerechnet.

Kräfte bei Zurrketten werden in kN angegeben.

1 daN entspricht ungefähr 1 kg

(diese grobe Umrechnung ist für Faustformeln, bzw. Kopfrechnungen ausreichend)



Bei Bodenunebenheiten wirken Vertikalkräfte, die die Ladung zum Abheben bringen.

Folgende Kräfte halten das Ladegut auf der Ladefläche:

Die Reibkraft!

Diese lässt sich folgendermaßen ermitteln:

Reibkraft = Gewichtskraft x Reibbeiwert

$$F_R = F_G \times \mu$$

Erläuterung:

Der Reibbeiwert kann entweder empirisch ermittelt oder Tabellen entnommen werden.

Materialpaarung trocken (nass, fett)	"μ" gemäß VDI-Richtlinie	"μ" im Versuch
Glatter Stahl / glatter Stahl	0,1 - 0,25	0,1
Gehobelte Eiche / Weichholz	0,2 - 0,5	0,2
Spanplatte / Spanplatte glatt	0,2 - 0,5	0,2
Rauhes Holz / Holz	0,2 - 0,5	0,3
Rostiger Stahl / rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,3
Sperrholz / Weichholz	0,2 - 0,5	0,3
Glatter Beton / glattes Holz	0,3 - 0,6	0,3
Rostiger Stahl / sehr rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr rostiger Stahl / sehr rostiger Stahl	0,2 - 0,5	0,4
Glatter Beton / rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr rauhes Holz / sehr rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,5
Rauher Beton / rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,5
Sehr rauher Beton / sehr rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,6

Quelle: Merkblatt der AUVA

Anmerkung:

Im Alltag kann der Reibbeiwert nur geschätzt werden. Will man sich auf der sicheren Seite bewegen, dann nimmt man den niedrigeren, in der Tabelle angeführten Wert an. Für die Kopfrechnung zB. Holpalette auf Standardladefläche kann von einem Reibbeiwert von 0,3 ausgegangen werden.

Um die Rechnung einfacher gestalten zu können, wird die Reibung ebenfalls in Prozent angegeben.

zB: Reibbeiwert 0,3 bedeutet eine Reibung von 30% oder ein Reibbeiwert 0,6 bedeutet eine Reibung von 60%

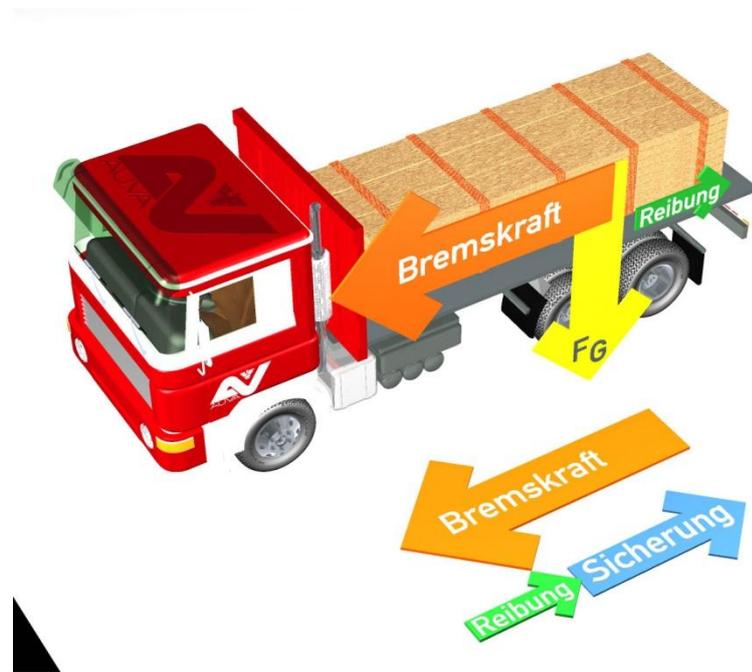
Mit diesen Werten (Beschleunigungskräfte / Reibungskraft) kann nun der Sicherungsbedarf ermittelt werden.

Ist die Brems- oder Fliehkraft größer als die Reibungskraft, verrutscht die Ladung!

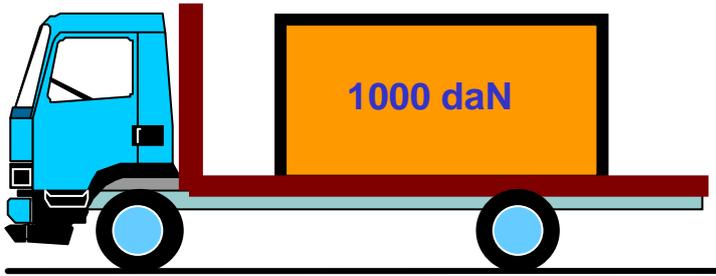
Sicherungsbedarf (allgemein):

Die Ermittlung des Sicherungsbedarfes erfolgt folgendermaßen:

Bremskraft (Beschleunigungskraft) - Reibung = Sicherungsbedarf



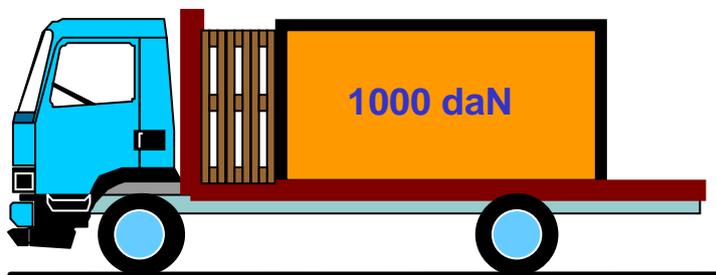
Sicherungsbedarf nach vorne (bei freistehender Ladung, kein Formschluss nach vorne und einem Reibbeiwert von 0,3):



$$80\% - 30\% = 50\%$$

Es sind somit 50% der Gewichtskraft (500 daN) an Sicherungskraft einzuleiten. Die Sicherungskraft zur Seite ist somit ebenfalls gewährleistet.

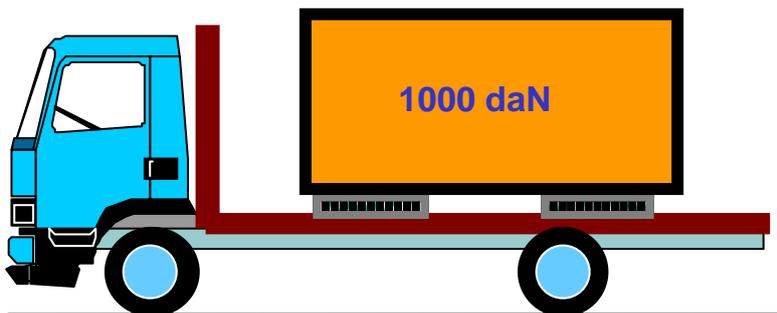
Sicherungsbedarf (Formschluss nach vorne und ein Reibbeiwert von 0,3):
 Unter der Voraussetzung, dass die Stirnwand die Kraft aufnehmen kann, ist nur noch der Sicherungsbedarf zur Seite und nach hinten zu ermitteln.



$$50\% - 30\% = 20\%$$

Es sind somit 20% der Gewichtskraft (200 daN) an Sicherungskraft einzuleiten.

Sicherungsbedarf nach vorne (bei freistehender Ladung, kein Formschluss nach vorne und einem Reibbeiwert von 0,6):

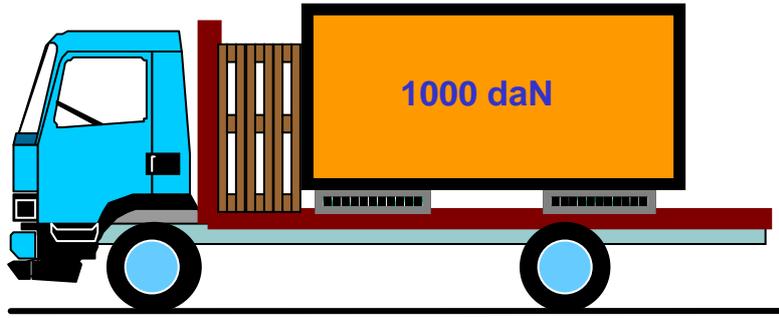


$$80\% - 60\% = 20\%$$

Antirutschmatten

Es sind somit 20% der Gewichtskraft (200 daN) an Sicherungskraft einzuleiten.

Sicherungsbedarf (Formschluss nach vorne und ein Reibbeiwert von 0,6):



$$50\% - 60\% = -10\%$$

Antirutschmatten

In diesem Fall ist die Reibkraft größer als die Beschleunigungskraft. Die Ladung hält nun auf der Ladefläche. Allerdings müsste die Ladung noch gegen Abheben gesichert werden.

WICHTIG!

DIE LADUNG DARF SICH NICHT BEWEGEN KÖNNEN!

4. METHODEN

Grundsätzlich wird in der Ladungssicherung von zwei Methoden gesprochen: Kraftschluss (Niederzurren) und Formschluss (durch zB. Direktzurren)

Kraftschluss



Erhöhung der Reibkraft durch Niederzurren.

Bei dieser Methode ist die Ladung jedoch nicht blockiert!

Formschluss



Blockieren der Ladung durch Anlegen gegen Stirn-, Seiten- und Rückwände, Rungen, Paletten, Keile, Coilmulden, Stausäcke, etc.

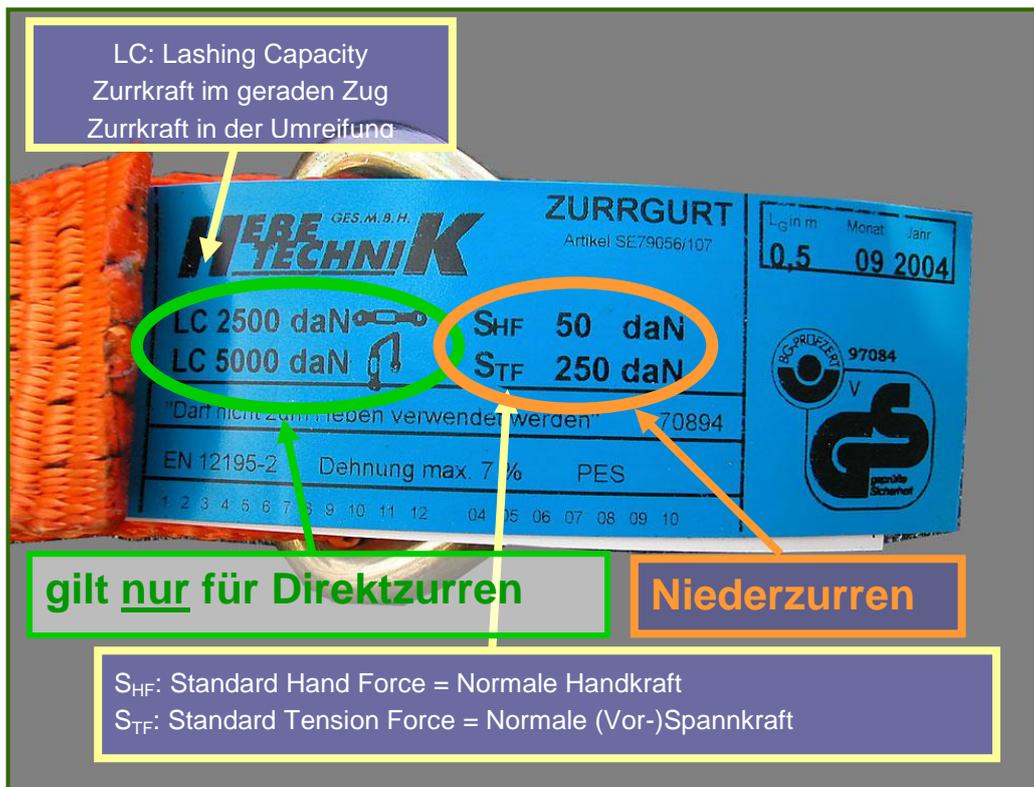


Blockieren der Ladung durch Direktzurrverfahren wie Schräg- und Diagonalzurren.



Blockieren der Ladung durch Direktzurrverfahren wie Kopf- und Buchtschlingen.

Jeder Zurrgurt (inkl. Ratsche) kann auf zwei unterschiedliche Arten verwendet werden, formschlüssig oder kraftschlüssig.



Die hier grün gekennzeichneten Zahlen geben Aufschluss darüber, wie viel Kraft der Gurt aufnehmen kann. Wie in diesem Beispiel: 2500 daN im geraden Zug.

Wird mit dem Gurt das Ladegut umschlungen, weist der Gurt eine Sicherungskraft von 5000 daN auf.

Die hier orange gekennzeichneten Zahlen geben Aufschluss darüber, wie viel Vorspannkraft die Ratsche erreichen kann, wenn mit einer Normhandkraft von 50 daN die Ratsche angezogen wird. In diesem Beispiel könnte man im Gurt eine Vorspannkraft von 250 daN messen, würde er in einem Rahmen eingespannt werden.



Mit dieser Gurt-Ratscheneinheit ist beim Direktzurren eine Sicherungskraft von 5000 daN möglich.

Mit derselben Gurt-Ratscheneinheit ist beim Niederzurren eine Sicherungskraft von nur ca. 100 daN möglich.

Als grobe Faustregel für Kopfrechnungen können folgende Zahlen verinnerlicht werden.

Bei einer 30%-igen Reibung ($\mu=0,3$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 250 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 100 daN.

Bei einer 30%-igen Reibung ($\mu=0,3$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 500 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 200 daN.

Bei einer 60%-igen Reibung ($\mu=0,6$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 250 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 200 daN.

Bei einer 60%-igen Reibung ($\mu=0,3$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 500 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 400 daN.

Zum Überblick:

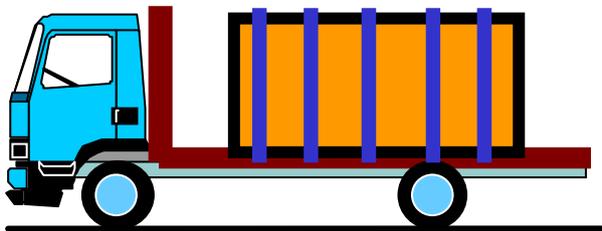
	$\mu=0,3$	$\mu=0,6$
STF=250 daN	~ 100 daN (~ 120 daN)	~ 200 daN (~ 240 daN)
STF=500 daN	~ 200 daN (~ 240 daN)	~ 400 daN (~ 480 daN)

Anmerkung:

Die Norm EN 12195-1 Teil 1: Berechnung von Zurrkräften wurde am 15.1.2011 neu veröffentlicht. Mit den oben angeführten Zahlen liegt man somit auf der sicheren Seite, da lt. neuer Formel eine höhere Sicherungskraft erzielt wird.

Praktische Berechnungsbeispiele (nach alter Norm):

Ladung freistehend



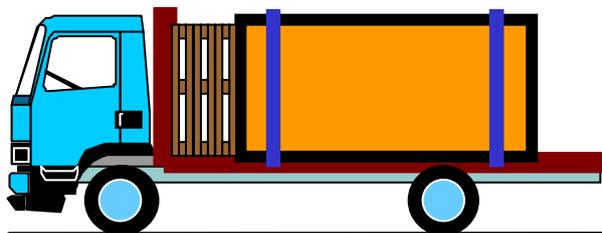
Gewichtskraft: 1000 daN
 Reibbeiwert $\mu=0,3$ (30%)
 Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
 80% (Beschleunigung nach vorne)
 - 30% (Reibung)

 50% (Sicherungsbedarf) => 500 daN

=> $500 / 100 = 5$ => 5 Gurten (Ratschen) sind erforderlich

Ladung anstehend (Formschluss nach vorne)



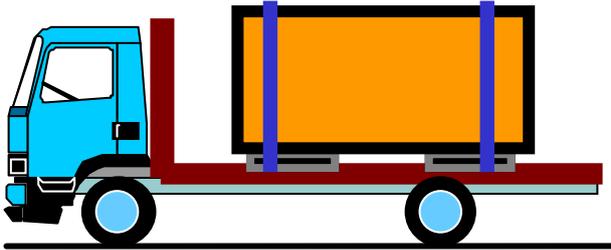
Gewichtskraft: 1000 daN
 Reibbeiwert $\mu=0,3$ (30%)
 Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
 50% (Beschleunigung seitlich / hinten)
 - 30% (Reibung)

 20% (Sicherungsbedarf) => 200 daN

=> $200 / 100 = 2$ => 2 Gurten (Ratschen) sind erforderlich

Ladung freistehend mit Antirutschmatten



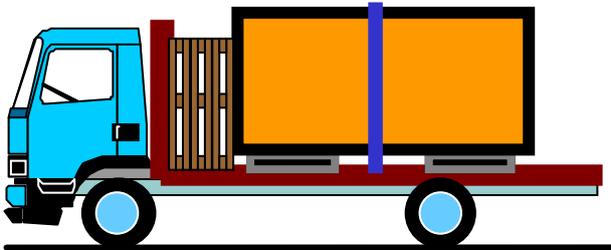
Gewichtskraft: 1000 daN
Reibbeiwert $\mu=0,6$ (60%)
Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
80% (Beschleunigung nach vorne)
- 60% (Reibung)

20% (Sicherungsbedarf) => 200 daN

=> $200 / 200 = 1$ => 1 Gurt (Ratsche) wäre erforderlich (2. Gurt zur Stabilisierung empfohlen)

Ladung anstehend (Formschluss nach vorne) mit Antirutschmatten



Gewichtskraft: 1000 daN
Reibbeiwert $\mu=0,6$ (60%)
Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
50% (Beschleunigung seitlich / hinten)
- 60% (Reibung)

- 10% (Sicherungsbedarf)
=> Sicherungskraft > Beschleunigung

Die Ladung hält und muss nur noch gegen Abheben gesichert werden.

5. AUFBAUTEN (NACH EN 12642)

ACHTUNG! Gilt nur bei Formschlüssiger Ladung.

Allgemein:

Die Stirnwand hält bei flächiger Belastung 40% der Nutzlast (max. 5000 daN!)

Feste Aufbauten:

Die Seitenwände halten über die gesamte Fläche 30% der Nutzlast

Bordwand und Plane:

Die Bordwände halten 24% der Nutzlast (bis zur Bordwandoberkante), darüber wird von 6% ausgegangen.

Standard-Schiebeplanen-LKW:

Dieser Aufbau ist zur formschlüssigen Ladungssicherung nicht geeignet. Es bedarf einer Sicherung des Ladegutes.

Zertifizierter Schiebeplanen-LKW nach EN 12642 – Code XL:

Belastung laut Zertifikat – die Festigkeit des Aufbaus ist bei formschlüssiger Beladung ausreichend.

Die im Zertifikat angeführte jährliche Prüfung der Aufbaukomponenten ist durchführen zu lassen.

Festigkeit der Zurrpunkte nach EN 12640.

Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von

3,5t bis 7,5t: 800 daN

7,5t bis 12t: 1000 daN

>12t: 2000 daN



Laut Angaben der Hersteller kann die Festigkeit der Zurrpunkte auch höher ausgelegt sein, zB. 3500 daN

6. PRÜFUNG / AUSMUSTERN VON LADUNGSSICHERUNGSMITTEL

Grundsätzlich sind alle Ladungssicherungsmittel (Gurte, Ketten,...) jährlich von einer sachkundigen Person zu überprüfen. Es ist jedoch anzuraten, die Zurrmittel vor jeder Verwendung auf offensichtliche Mängel zu überprüfen.

Ist beim Gurt der Querschnitt durch mechanische Beschädigung um 10% vermindert, oder das Etikett fehlend, bzw. unleserlich, ist dieser auszumustern.

Häken der Gurten dürfen nur am Hakengrund belastet werden.

Das Knoten von Gurten ist verboten.

Ratschenverlängerungen sind gefährlich und ebenfalls verboten.

7. LEISTUNGSANGEBOT DES UNFALLVERHÜTUNGSDIENSTES DER AUVA

- Beratungstätigkeit im Betrieb (Lösungsfindung gemeinsam mit den zuständigen Personen)
- Vorträge:
Basisvortrag - Ladungssicherung
Branchenspezifisches Aufbaumodul
Maßnahmenumsetzung im Rahmen von Arbeitsgruppen

Kontakt:

ALLGEMEINE UNFALLVERSICHERUNGSANSTALT Landesstelle WIEN UNFALLVERHÜTUNGSDIENST

Webergasse 4,
1203 WIEN

Ing. Dominik SCHOLZ

T: 01/33133DW412

M: 0676/5798928

E: dominik.scholz@auva.at

W: www.auva.at

Die beiden Merkblätter (M 846.1 / M 846.2) sind Basis für den Inhalt dieses Kapitels und teilweise übernommen worden.