

ALLES AUF EINE KA

Freitag ist Zähltag – bei der Auswertung der Fahrerkarte zeigt sich, dass Franz-Josef auch die Dokumentation der Sozialvorschriften beherrscht.

Text | Jan Bergrath

Eine ganze Minute. Die Kontrollsoftware von Zauner, die Spediteur Harald Jansen auf seinem Computer installiert hat, ist unerbittlich. Mitten in der grauen Tabelle leuchtet ein dickes rotes Rechteck. Ein Verstoß nach Paragraph 8a Fahrpersonalgesetz, festgehalten auf der Fahrerkarte seines Bruders Franz-Josef. Passiert ist es bereits am 15. Juli 2010. „Lenkzeitunterbrechung verkürzt“ lautet die amtliche Definition des Fehlers auf dem Bildschirm. Und Franz-Josef ist entsetzt: „Ich

weiß nicht, wie mir das passieren konnte. Ich war mir sicher, dass ich genau 45 Minuten Pause gemacht habe.“

Unverständnis auf hohem Niveau – denn es ist der einzige Verstoß, den Franz-Josef zwischen Januar und August begangen hat. Wahrscheinlich hat ihm der digitale Tacho ein Schnippchen geschlagen. Das Problem ist, zumindest bei älteren Tachos, bekannt: Das Auswerten der vom Fahrer im Tacho eingegebenen Aktivitäten erfolgt in Intervallen von einer Minute. Wer also vor dem „Minuten-

sprung“ los fährt, hat Pech. „Bei Fahrzeugen mit digitalen Tachos empfiehlt es sich, ein oder zwei Minuten länger stehen zu bleiben, um sicher zu sein, dass tatsächlich die volle Fahrtunterbrechung gezählt wird“, rät Tom Fiala. „Das passiert mir nicht noch mal“, betont Franz-Josef. „Wenn ich mir heute ganz sicher sein will, wie lange ich gestanden habe oder wie lange ich gefahren bin, mache ich lieber einen Tagesausdruck.“

Mit der Verordnung (EG) 561/2006 hat sich die Dokumentationspflicht für die Fahrer, aber auch für die Unternehmer geändert. Statt der vertrauten Tachoscheibe, bei der derart minutengenaue Aufzeichnungen auch für Kontrolleure kaum erkennbar sind, gibt es für den digitalen Tacho die persönliche Fahrerkarte, die wiederum nicht ganz ohne Tücken ist (siehe Seite 78). Sie hält jeden einzelnen Arbeitsschritt unerbittlich fest.



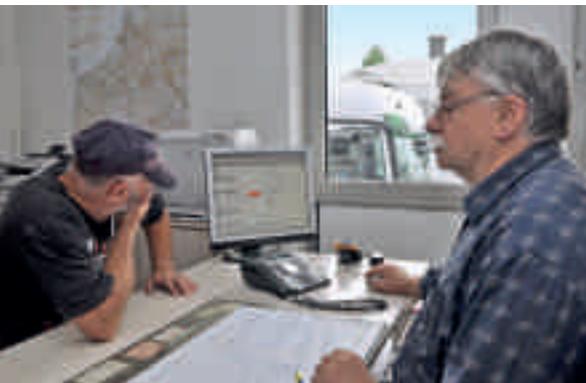
Franz-Josef kennt sich mit Fahrerkarte und Tagesausdruck aus.

Fotos | Jan Bergrath

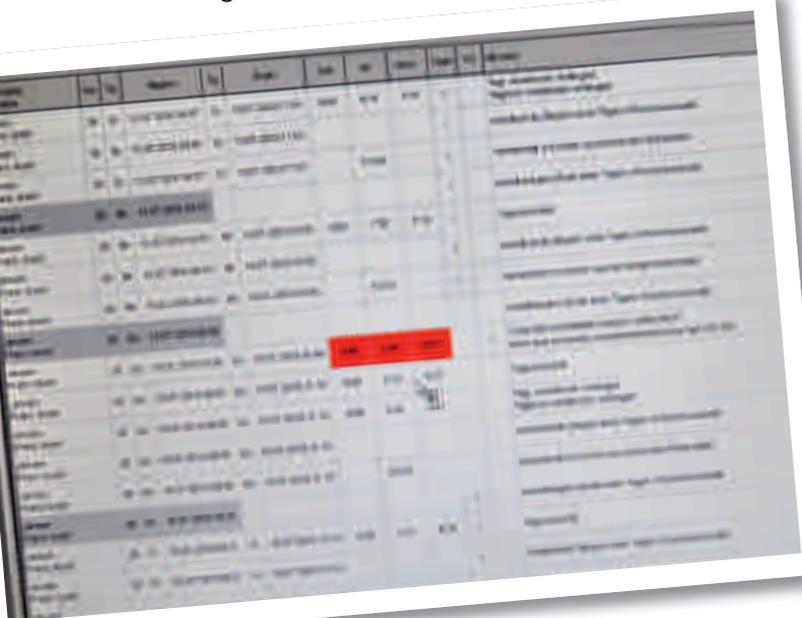
RTE

Für Franz-Josef ist der Umgang mit der Fahrerkarte längst Routine. „Wenn ich am Montag auf den Hof komme, lege ich zuerst die Fahrerkarte ein und trage meine Wochenruhezeit nach. Dann erst mache ich meine Abfahrkontrolle, die ich als Arbeit dokumentiere. Und am Freitagabend achte ich darauf, dass der Tacho tatsächlich auf Pause steht, wenn ich meine Karte rausnehme. Denn sonst habe ich ein Problem, wie ich später die Arbeitszeit erklären soll. Mein Tacho stellt sich nämlich nicht automatisch auf Pause.“

Grundsätzlich ist jeder Fahrer für seine Fahrerkarte verantwortlich. „Nur wenn Franz-Josef sicher ist, dass kein anderer Fahrer mit dem Lkw fährt, kann er seine Fahrerkarte im



Harald Jansen (re.) zeigt seinem Bruder den einzigen Verstoß in acht Monaten.



Das Prüfprogramm von Zauner wertet die Daten der Fahrerkarte minutengenau aus.

Tacho stecken lassen“, warnt Schell. „Ist er nicht sicher, ist es besser, die Fahrerkarte herauszunehmen und den Tacho auf „Out“ zu stellen. Dann kann der Lkw auf dem Betriebsgelände von einem Dritten auch ohne Fahrerkarte zum Beispiel in die Werkstatt oder die Waschstraße bewegt werden. Denn dieser Dritte wiederum darf die Fahrerkarte nicht selbst aus dem Tacho nehmen.“

Einige Transportunternehmen beschäftigen mittlerweile „Belader“, die den Lkw beim Kunden vorladen, während der Fahrer Pause macht. Hier ist es möglich, den Tacho auf „Out“ zu stellen. „Ein Zentrallager oder ein Werk ist ein nicht öffentliches Gelände, sodass im Grunde der Fahrer selbst, der dort entlädt, den Tacho auf „Out“ stellen

könnte“, erläutert Schell – aber nur, wenn die Fahrt nicht Bestandteil einer Tageslenkzeit ist. „Allerdings muss er die Arbeitszeit dann beim Verlassen des Werks nachtragen. Einen großen Vorteil bringt ihm das nicht, denn bei einer Kontrolle stellt sich immer die Frage, wer das Fahrzeug ohne Karte bewegt hat.“

Franz-Josef kennt selbst Fahrer, die auf dem Werksgelände die Karte rausnehmen, den Tacho auf „Out“ stellen und dann selber entladen oder sogar damit prahlen, eine zweite Fahrerkarte zu nutzen. Gerne von Aushilfsrentnern, die nur zu diesem Zweck ihre Karte zur Verfügung stellen. „Diese Kollegen, die meist schimpfen, dass sie mit den Lenkzeiten nicht hinkommen, sind mit Schuld, wenn sich an den Arbeitsbedingungen der Fahrer nichts ändert“, sagt Franz-Josef. „Ich kann das nicht nachvollziehen. Wir Fahrer sollten uns alle einfach nur an die geltenden Gesetze halten. Also zum Beispiel Arbeit als Arbeit dokumentieren und nicht als Pause. Ich denke, ich habe bewiesen, dass es gut möglich ist, ohne einen nennenswerten Verstoß zu fahren, wenn die Touren richtig geplant werden.“

Jeden Freitagnachmittag liest Harald Jansen die Fahrerkarten aus. Unter seinen Fahrern ist mittlerweile ein regelrechter Wettbewerb entstanden, wer die wenigsten Verstöße hat. Immer geht es nur um wenige Minuten. Sein zweitbesten Mann

Praxistipps



Patrick Schell und Tom Fiala (rechts) bringen die Fakten auf den Punkt.

- ▶ Für die Benutzung eines digitalen Kontrollgeräts ist die Verwendung einer Fahrerkarte, auf der alle Aktivitäten des Fahrers gespeichert werden, die maßgebliche Voraussetzung. Die Fahrerkarte gilt nicht als Betriebsmittel, die der Arbeitgeber zur Verfügung stellen muss. Das Bundesarbeitsgericht hat in seiner Entscheidung (AZ.: 9 AZR 170/07) festgelegt, dass ein Lkw-Fahrer keinen Anspruch darauf hat, die Kosten für seine persönliche Fahrerkarte vom Arbeitgeber ersetzt zu bekommen.
- ▶ Die Fahrerkarte ist fünf Jahre gültig. Sie kann frühestens ein halbes Jahr vor Ablauf der Gültigkeit neu beantragt werden. Ausnahme: die einmalige Synchronisation mit dem EU-Führerschein.
- ▶ Die verschiedenen Tätigkeiten des Fahrers können nur bei Stillstand manuell eingegeben werden. Bei Fahrtbeginn schaltet das Gerät automatisch auf „Lenkzeit“. Ältere digitale Tachos stellen bei Stillstand des Lkw automatisch auf „andere Arbeit“, neuere Tachos in der Regel auf „Fahrtunterbrechung“.
- ▶ Jeder Fahrer muss seine Fahrerkarte vor Diebstahl und Fremdverwendung schützen. Nur wer sicher ist, dass sein Lkw nicht von einem Dritten genutzt wird, kann seine Fahrerkarte bei längerer Abwesenheit im Tacho stecken lassen.
- ▶ Alle Fahrerkarten werden in einer europäischen Datei gespeichert. Bei Verlust wird die alte Karte ungültig. Derjenige, der eine falsche Fahrerkarte benutzt, begeht eine Straftat nach § 281 StGB (Benutzung von falschen Ausweispapieren), derjenige, der sie zur Verfügung stellt, begeht dagegen eine Ordnungswidrigkeit, die je 24 Stunden-Zeitraum 250 Euro kostet.

ist sechs Minuten drüber. Allerdings nur Arbeitszeit, niemals Lenkzeit. Dafür nennt der erfahrene Chef einen triftigen Grund: „Wir haben uns schon zu Tachoscheibenzeiten an die Sozialvorschriften gehalten und trotzdem vernünftige Frachtraten erzielt. Viele Unternehmen haben die Fahrer dagegen praktisch rund um die Uhr gescheucht – und haben jetzt mit dem digitalen Tacho ein riesiges Problem.“ ◀