

PARK UND SCHREIB



Die Parkplatzsuche notiert Franz-Josef im Tagesausdruck.



Theorie und Praxis – starre Regeln und mangelnde Parkplätze machen Franz-Josef immer wieder zum Improvisationskünstler.

Text | Jan Bergrath

Neulich in Belgien. Franz-Josef ist auf dem Weg nach Paris, er ist gut in der Zeit, stellt sich nachmittags auf der A 15 bei Namur auf einen Parkplatz und beginnt exakt nach viereinhalb Stunden Lenkzeit seine vorgeschriebene Fahrtunterbrechung von 45 Minuten. Es dauert keine zehn Minuten, da klopft es an der Tür. Ein Mitarbeiter einer Kanalreinigungsfirma verlangt, dass er wegfährt. Denn mit seinem Motorwagen steht Franz-Josef genau über einem Gully-Deckel. „Ich habe versucht zu erklären, dass ich nicht wegfahren kann, weil ich mir sonst die Pause kaputt mache“, erinnert sich Franz-Josef, „aber das hat den Mann nicht interessiert. Er hat gedroht, die Polizei zu rufen.“

Franz-Josef hat einen digitalen Tacho von VDO, und er weiß, dass eine Lenkzeit mitten

in seiner Fahrtunterbrechung dokumentiert wird, wenn er Platz macht. Damit läuft er Gefahr, dass ihm eine rigide Kontrollsoftware einen Verstoß anzeigt. Die verkürzte Pause zählt nicht, faktisch gesehen hat er seine Fahrtunterbrechung zu spät angetreten, selbst wenn er jetzt ein Stück vorzieht und die 45 Minuten noch einmal von vorne beginnt. Es sei denn, er trifft auf einen toleranten Polizisten, dem er die Situation glaubwürdig erklären kann. Das aber ist ungewiss, zumal in Belgien und Frankreich. „Es ist der völlige Irrsinn, aber du kannst als Fahrer nichts machen.“

Außer zu improvisieren. Franz-Josef startet den Motor, setzt ruckartig einen Meter zurück, stoppt, wartet einen Moment, setzt wieder einen Meter zurück, stoppt, wartet, und wiederholt alles noch ein drittes Mal.

Geschafft. Der Gully ist frei, die Fahrtunterbrechung gerettet. „Die Kollegen haben mich höchstwahrscheinlich für bekloppt gehalten. Aber der digitale Tacho macht dich mittlerweile zum Pausenclown.“ Zum Glück kennt sich Franz-Josef ein wenig mit der internen Technik des Digi-Tachos aus. Er weiß, dass der Ringspeicher laut den Vorgaben der EU jede Fahrzeugbewegung erfasst, aber „erst“ nach fünf Sekunden aufzeichnet. „Die Brüsseler Bürokraten haben doch keine Ahnung, was sie uns mit dem digitalen Tacho angetan haben“, ärgert sich Franz-Josef. „Mittlerweile kommt es auf Autobahnparkplätzen fast schon zu Schlägereien, weil ein Kollege nicht vorziehen kann, um einen anderen aus der Lücke zu lassen. Deswegen parke ich so, dass ich wirklich jederzeit rauskomme. Oder ich teile mir meine Tour so ein, dass ich direkt bis zum Kunden fahren kann.“

Erleichterung bringt da erst die Neufassung der 1-Minuten-Regel ab Oktober 2011. Dann haben Fahrer mit einem ebenfalls neuen Tacho immerhin „satte“ 29 Sekunden Zeit, vorzuziehen, ohne dass Lenkzeit dokumentiert wird. Doch das ist nur ein Tropfen

auf den heißen Stein. Denn bis 2015 fehlen trotz vermehrter Baumaßnahmen durch den Bund nach Schätzungen immer noch rund 10 000 Stellplätze entlang Deutschlands Autobahnen. Dadurch wird auch die Pflicht für die Fahrer, ihre Fahrtunterbrechungen und täglichen Ruhezeiten einzuhalten, mehr und mehr zum Vabanquespiel. Polizeihauptkommissar Tom Fiala wartet dazu mit einer für viele Fahrer überraschenden Erkenntnis auf: „Lkw-Fahrer müssen sich zwar an die Lenk- und Ruhezeiten halten, aber sie haben keinen Anspruch darauf, dass sie die maximal mögliche Lenkzeit tatsächlich ausnutzen können oder passend zur maximalen Lenkzeit einen freien Parkplatz finden.“

Das bedeutet: Viele Fahrer kennen die Strecken, auf denen sie unterwegs sind, und sie wissen um den dort herrschenden Parkplatzmangel. Sie müssen gerade in den kritischen Zeiten rechtzeitig nach einem Park-

Der Parkplatzmangel rechtfertigt keine Überschreitung der Lenk- und Ruhezeiten

platz suchen und nicht erst, wenn der digitale Tacho bereits vor dem Ende der Lenkzeit warnt – gegebenenfalls eben schon nach vier Stunden. Der Disponent muss die Tour so planen, dass sie im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durchführbar ist.

Bei einer Tachoscheibe war das einfacher, bei einem digitalen Tacho löschen sich dagegen nach 24 gefahrenen Stunden die Geschwindigkeitsprofile. Der sogenannte Suchverkehr, mit dem viele Fahrer beweisen wollen, dass sie von Parkplatz zu Parkplatz gefahren sind, lässt sich dann nicht mehr nachweisen. Doch Vorsicht: Auch überfüllte Parkplätze rechtfertigen grundsätzlich nicht eine Überschreitung der erlaubten Lenk- und Ruhezeiten. „Fahrten sind so zu planen und

durchzuführen, dass auch nicht vorhersehbare Umstände bestmöglich aufgefangen und die Sozialvorschriften eingehalten werden können“, ergänzt Patrick Schell. In Ausnahmefällen darf unter den in Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Voraussetzungen ein geeigneter Halteplatz aufgesucht werden, wenn die tägliche Lenkzeit überschritten wurde. Was geeignet ist, ist allerdings nicht definiert.

Was das im Alltag bedeutet, zeigt Franz-Josef: Er ist mit nahezu voller Lenkzeit, aber leider zu spät in Düren weggekommen, schon vor dem Kölner Ring staut es sich, auch die A 1 Richtung Dortmund ist ziemlich dicht. Die Baustellen fordern ihren Tribut. Immer wieder steht ein Lkw mit Warnblinkanlage auf dem Standstreifen – weil der Fahrer offiziell

eine Fahrtunterbrechung braucht. „Das ist nicht zulässig“, erklärt Fiala dazu, „wir würden den Fahrer auffordern, weiter-

zufahren, auch wenn er dadurch ja einen Verstoß begeht. Das ist sicher ein Interessenkonflikt und Pech für den Fahrer. Allerdings machen wir danach keine Kontrolle.“

In Remscheid findet Franz-Josef nach gut zwei Stunden Lenkzeit keinen Platz, sondern erst bei Wuppertal, fast an der Ausfahrt. Er notiert die Verzögerung im Tagesausdruck und bleibt die 15 Minuten für einen Kaffee stehen, mit den restlichen zweieinhalb Stunden kommt er bis Kassel. „Vielleicht habe ich dort Glück und finde für die 30 Minuten einen Parkplatz, bevor ich zum Kunden weiterfahren kann. Denn im Gegensatz zur Meinung der Politiker, die diese Gesetze verfasst haben, sieht die Situation jede Nacht doch ein klein wenig anders aus.“



Wer gegen Ende seiner Lenkzeit keinen Parkplatz findet, hat Pech.

Praxistipps



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

- ▶ Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, falls er keine Ruhezeit einlegt. Die Fahrtunterbrechung kann gesplittet werden, aber nur in der Reihenfolge 15 Minuten, dann 30 Minuten. Wenn Franz-Josef also nach zwei Stunden 15 Minuten stehen bleibt, muss er spätestens nach zweieinhalb Stunden die fehlenden 30 Minuten Fahrtunterbrechung einlegen.
- ▶ Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 regelt die höchstens zulässige Lenkzeit. Innerhalb dieses Rahmens obliegt es dem Unternehmer/Fahrer, die Tour so zu planen, dass die Lenkzeiten auch unter Berücksichtigung möglicher Staus eingehalten werden können.
- ▶ Franz-Josef darf nur aufgrund unerwarteter eintretender außergewöhnlicher Umstände von der Vorschrift, die Bestimmungen einzuhalten, abweichen. Dann muss er handschriftlich Art und Grund der Abweichung auf dem Tagesausdruck vermerken. Bei einem Stau empfiehlt es sich, in einem Tagebuch Uhrzeit und Autobahnkilometer zu notieren. Die Behörden können das dann verifizieren.
- ▶ Laut Leitlinie 1 zur VO (EG) 561/2006 darf es sich bei der Abweichung von den Lenkzeiten nicht um ein regelmäßiges Vorkommen handeln. Wer also jede Nacht auf der A 1 unterwegs ist und jedes Mal durch Parkplatzsuche Zeit gewinnt, macht sich unglaubwürdig.
- ▶ Die Mehrzeit für Parkplatzsuche muss im Rahmen der wöchentlichen Lenkzeit und insbesondere in der Doppelwoche wieder ausgeglichen werden. Viele Fahrer wundern sich, wenn sie bei 28 kontrollierten Tagen plötzlich für eine halbe Stunde zu viel Lenkzeit (durch ihre Parkplatzsuche) ein Bußgeld bekommen.

**IM NÄCHSTEN HEFT:
Tricksen definitiv verboten. Vom richtigen und falschen Umgang mit der Fahrerkarte.**