

WOCHENPLANER

Erst denken, dann lenken. Franz-Josef überlegt schon am Montag, wo er die Woche über Pause machen kann.



Am Abend gibt Franz-Josef Jansen schon die neue Ladeadresse ins Navi ein

Text | Jan Bergrath

Was haben Finanzbeamte und kluge Lkw-Fahrer gemeinsam? Sie denken beide zum Arbeitsbeginn über ihre Pausen nach. Ein schlechter Witz? Nur für den Beamten, denn ein Fernfahrer, der so handelt spart Nerven und bares Geld.

„Viele Fahrer vergessen, dass die regelmäßige tägliche Ruhezeit elf Stunden beträgt, die nur dreimal pro Woche auf neun Stunden reduziert werden kann“, betont Polizeihauptkommissar Tom Fiala. „Dann stellen die Fahrer gegen Ende der Woche fest, dass sie noch elf Stunden stehen bleiben müssen.“ Verkürzen sie nun diese Ruhezeit vorwiegend auf neun Stunden, oder fahren bereits nach zehndreiviertel Stunden los, ist das ein Verstoß. Das kann richtig teuer werden: Bei Überschreitung der Lenkzeit um mehr als zwei Stunden kostet die Stunde 120 Euro. Wer also vorher zehn Stunden gelenkt hat und nach der verkürzten Ruhezeit noch einmal sechs Stunden weiterfährt, bis

die Kelle kommt, ist schnell mit satten 720 Euro dabei.

„Es ist Wahnsinn, wie heute abkassiert wird“, sagt Franz-Josef, „mir ist das zum Glück noch nie passiert.“ Im Gegenteil: Seit gut einem Jahr ist er ohne einen einzigen Verstoß unterwegs. Erst denken, dann lenken – heißt seine Devise, gestützt von der vernünftigen Planung seines Bruders Harald, der die zehn Lkw in Niederzier bei Düren disponiert. Das Fernfahrerleben hat sich dennoch total verändert. „Früher sind wir immer am Sonntagabend rausgefahren, egal wo es hinging, und haben uns unterwegs aufs Ohr gelegt. Das geht heute nicht mehr, denn unter Umständen machst du dir gleich am Wochenbeginn die Schicht kaputt.“

Viele Fahrer starten am Sonntagabend – zum Teil, weil es dafür Spesen oder Zuschläge gibt, zum Teil, weil die Ehefrau den Pkw unter der Woche braucht. Manche Fahrer lassen sich um zehn Uhr von der Partnerin zur Firma bringen und legen sich dann bis zur Abfahrt in die Kabine. Das ist das Unsoziale an den Sozialvorschriften. Franz-Josef

macht es so: „Ich fahre immer so los, dass ich im Rahmen meiner Lenkzeit genau bis zur Abladestelle komme, wenn der Kunde aufmacht. Dann gebe ich in der Regel meine Papiere ab, gehe in die Kantine, wenn es eine gibt, und mache meine 45 Minuten Pause, bevor ich an die Rampe fahre.“

Die halbe Stunde zum Be- und Entladen dokumentiert Franz-Josef im digitalen Tacho als Arbeitszeit. Im Gegensatz zu vielen Kollegen muss er nicht die Fehler in der Planung der Disposition ausgleichen, sein Bruder übernimmt in der Regel nur Ladungen, die in maximal viereinhalb Stunden zu fahren sind. Darunter langjährige Kunden, so dass Franz-Josef mit den Verhältnissen vor Ort vertraut ist, also beispielsweise weiß, ob er in der Nacht direkt vor der Tür parken kann. Da er meist schon die Rückladeadresse kennt, gibt er sie in seine Telematik ein. „Im Navi kann ich die ungefähre Fahrzeit sehen, die ich bis zum nächsten Kunden brauche.“

Lkw-Fahrer müssen wahre Rechenkünstler sein, um mit der Tageslenkzeit, den Fahrtunterbrechungen und den täglichen Ruhe-

Fotos | Jan Bergrath

zeiten so zurechtzukommen, dass es die Woche über passt. „Im Prinzip muss ich schon am Montagmorgen überlegen, wie ich mir bis zum Freitag meine täglichen Ruhezeiten richtig einteile. Ich versuche dabei, die erste elfstündige Ruhezeit so früh wie möglich zu nehmen und die zweite, wenn ich unter der Woche nach Hause komme. Dann habe ich zum Wochenende Luft.“

Drei mal neun und zwei mal zehn Stunden bilden den gesetzlichen Rahmen der wöchentlichen Lenkzeit. Bei der Ruhezeit heißt die Formel dreimal neun und zweimal elf Stunden pro Woche. Die maximal erlaubte Lenkzeit von 56 Stunden in der ersten Woche einer Doppelwoche nutzt Franz-Josef nie, aber wenn er mal auf 47 Stunden kommt, macht er die Woche darauf nur 43. „Die Doppelwoche wird leider noch nicht von allen Unternehmen eingehalten“, sagt Betriebskontrollleur

Patrick Schell. „Bei Jansen klappt es aber tadellos.“

Auch die Einteilung der Fahrtunterbrechungen ist höhere Mathematik. Für viele eine Qual, für Franz-Josef, eine Herausforderung. Ein Beispiel: Von Düren, wo Franz-Josef oft Papier lädt, zum Kunden in Northeim dauert es genau vier Stunden und 25 Minuten – aber nur nachts. „Tagsüber sind es bis zu 20 Minuten mehr, das heißt, ich muss in Göttingen 45 Minuten Pause machen, brauche also bis zum Kunden fünfeinhalb Stunden. Ein weiterer Grund, frühmorgens loszufahren, um keinen Stau zu riskieren.“

Vorausschauendes Fahren – nie hatte der Begriff größere Bedeutung, als unter dem Diktat der EU-Vorschrift. Franz-Josefs Strategie: „Je nach dem, wie viel Lenkzeit ich noch habe, bleibe ich lieber auf der A 44 vor

Unna stehen, statt im Berufsverkehr über die Zeit zu kommen oder in einem Stau auf dem Standstreifen zu halten, um meine Pause auf dem Tacho zu bekommen.“

Wie schnell auch ein Lenkzeitluchs Probleme mit der „Schichtzeit“ bekommt, erfährt Franz-Josef eines Montagmorgens in der Papierfabrik. Eigentlich soll er um ein Uhr laden, doch es gibt eine Störung, er muss laut Verlager bis halb fünf Uhr warten – und legt sich schlafen. Das zählt nur als Fahrtunterbrechung. Die knapp 30 Minuten Fahrt vom Hof ins Werk markieren aber bereits den Beginn des Arbeitstages. „Der einzige Vorteil“, sagt Schell, „Franz-Josef hat jetzt wieder einen vollen Lenkzeitblock von viereinhalb Stunden zur Verfügung.“

Nach dem Laden kommt er um fünf Uhr los, er braucht, mit Fahrtunterbrechung, genau fünfeinhalb Stunden bis Northeim. Es

bringt nichts, nach zwei Stunden erst 15 Minuten Pause zu machen, dann wieder zweieinhalb Stunden zu fahren und beim Kunden

30 Minuten in die Kantine zu gehen – was möglich wäre. „Oder während der Pause abzuladen, was viele Kollegen tun“, sagt Franz-Josef. Es fehlen 15 Minuten Lenkzeit bis ans Ziel. Bis er an die Reihe kommt, gehen weitere 15 Minuten verloren, Franz-Josef trinkt diesmal nur einen Kaffee. Die halbe Stunde Abladen dokumentiert er selbstverständlich als Arbeitszeit. Mittlerweile ist es bereits 11.15 Uhr.

Bis zur neuen Ladestelle in Kalefeld sind es 30 Minuten, er kommt nach 15 Minuten dran, Laden und Sichern dauert eine halbe Stunde. Die Tour mit Folien geht nach Wesseling, das sind, wenn alles gut läuft, rund viereinhalb Stunden Lenkzeit. Bei zehn Stun-

den Tageslenkzeit wäre er normalerweise noch bis in den Großraum Köln gekommen. Doch innerhalb von 24 Stunden nach seiner wöchentlichen Ruhezeit muss er eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. „In diesem Fall entscheide ich mich für neun Stunden. Dann schaffe ich es wenigstens bis Diemelstadt. Aber die Woche ist so schon am Montag völlig aus dem Rhythmus.“ ◀

Praxistipps



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

- ▶ Die tägliche Ruhezeit ist eine Ruhepause von elf Stunden. Innerhalb von 24 Stunden nach der letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss Franz-Josef eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Er kann die tägliche Ruhezeit auch in zwei Teilen nehmen, dann allerdings zuerst die drei Stunden und erst danach die neun Stunden. Franz-Josef darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- ▶ Die täglichen Ruhezeiten definieren auch die „Schichtzeiten“ in einem 24-Stunden-Zeitraum: bei 9 Stunden Ruhezeit sind es 15 Stunden, bei 11 Stunden Ruhezeit sind es 13 Stunden, bei 3 und 9 Stunden Ruhezeit 12 Stunden. Den Begriff „Schichtzeit“ gibt es in der VO (EU) 561/2006 aber nicht mehr. Es ist daher die addierte Zeit aus den Lenk-, Warte-, und Bereitschaftszeiten sowie den Fahrtunterbrechungen
- ▶ Viele Fahrer beginnen ihre Woche um 22 Uhr am Sonntagabend, obwohl sie nur wenige Stunden Lenkzeit bis zur Abladestelle haben. Sie unterbrechen ihre Fahrt dann, wenn sie ihren toten Punkt haben. Das sind manchmal nur drei bis vier Stunden. Damit machen sie sich allerdings ihre „Schichtzeit“ kaputt. Es gibt nur zwei Alternativen: entweder, wie Franz-Josef, direkt bis zur Abladestelle fahren oder mindestens neun Stunden Ruhezeit einlegen.

IM NÄCHSTEN HEFT:
Einfach keine Lücke. Wie Franz-Josef die Parkplatznot in Deutschland korrekt dokumentiert.



Beim Laden stellt Franz-Josef seinen Tacho auf Arbeit.