

LENKZEITSTUDIE

Franz-Josef fährt, Tom und Patrick checken den Tacho – gemeinsam eliminieren sie mögliche Fehler.



Franz-Josef hat seit langem eine „saubere“ Fahrerkarte.



Text | Jan Bergrath

Wer alles richtig machen will, muss erst mal wissen, wo die Fehler sein können. Streng genommen hat Franz-Josef Janßen, 59, in seiner Vergangenheit viele Fehler gemacht. Auf jeden Fall was die Einhaltung der Sozialvorschriften betrifft. Schon 1972 fuhr er erstmals im väterlichen Unternehmen aus Düren Lkw. „Mein Vater ist lange Zeit selbst gefahren und hat den Takt vorgegeben“, erinnert sich Franz-Josef. „Als junger Mann willst du dann natürlich beweisen, dass du es auch kannst. Und damals hat sich halt im Grunde niemand wirklich an die Vorschriften gehalten. Täglich nach Rotterdam, dort sieben bis acht Abladestellen und dann wieder zurück ins Rheinland. Früh los und sehr spät heim. Das war ganz normal.“

Heute fährt Franz-Josef immer noch Lkw – und zwar nach wie vor mit Begeisterung. Auch seine Familie stärkt ihm dabei den Rücken. Sein Bruder Harald, 63, ist dritter Generation Geschäftsführer der Transportfirma

mit zehn Papierzügen. Als sein Chef und Disponent ist er mit Unterstützung seiner beiden Söhne Dirk, 41, und Ralf, 38, auch für die Einteilung der Touren zuständig. Sie helfen auch als Springer oder beim Vor- und Entladen. Erfahrung, Zuverlässigkeit und guter Service – so hält sich der Familienbetrieb erfolgreich im hart umkämpften Frachtmarkt, wo fast nur noch der Preis zählt.

Nur ein Punkt hat sich im Gegensatz zu früher radikal geändert: die absolute Einhaltung der Sozialvorschriften steht heute bei der Tourenplanung an erster Stelle. „Du kannst als Fahrer vieles falsch machen“, bekennt Franz-Josef. „Mit den komplexen Vorschriften hast du schon genug zu tun. Aber du kannst nicht auch noch die Fehler deiner Disposition ausgleichen. Eine vernünftige Planung der Touren ist überhaupt erst die Grundvoraussetzung, dass du dich als Fahrer an die Gesetze halten kannst. Wir fahren nur Komplettladungen. In der Regel eine lange und eine kurze Tour. Das macht es für mich manchmal etwas einfacher als für viele andere Kollegen.“

Seit 2007 fährt Franz-Josef mit digitalem Tacho. Nach einem Einführungslehrgang bei Mercedes-Benz hat er sich das meiste Wissen mit Hilfe eines Lehrbuchs beigebracht, dass jeder Fahrer von Harald Jansen bekommt. In den ersten Wochen gab es kleinere Verstöße aus Versehen, nichts Gravierendes. „Wenn man als Fahrer heute alles hundertprozentig nach Gesetz machen will, wird es allerdings schwierig“, verrät er. Sein Bruder liest jede Woche die Daten seiner Fahrerkarte aus und lässt sie danach durch ein Prüfprogramm auswerten. Auf das Ergebnis ist Franz-Josef stolz: „In diesem Jahr hatte ich noch keinen einzigen Verstoß.“ Ein Vorbild in Sachen praktische Umsetzung der Sozialvorschriften im Arbeitsalltag. Das bringt Franz-Josef eine gewisse Gelassenheit bei Kontrollen, aber: „eins hat sich grundsätzlich geändert. Heute musst du erst genau darüber nachdenken, wie du dir den Tag einteilst, damit du nicht mit den Gesetzen in Konflikt kommst.“

Gesetze heißt hier: Es gibt ein leider nicht sofort verständliches Zusammenspiel zwi-

schen der Verordnung (EG) 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten und der EU-Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG, die in Deutschland in das Arbeitszeitgesetz, ArbZG, umgesetzt wurde. „Auf der Straße wird allerdings nur die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert“, erläutert Polizeihauptkommissar Tom Fiala, 46, von der Autobahnpolizei Köln, „für die Einteilung der Arbeitszeit ist allein der Unternehmer verantwortlich.“

Als Verkehrssicherheitsberater leitet Tom seit 2005 auch den Fernfahrer-Stammtisch in der Raststätte Aachener Land Nord (A 4) – und wird im Rahmen der mit dieser Ausgabe beginnenden Serie die häufigsten Fehler erläutern, die ein Fahrer machen kann. Zur Seite steht ihm dabei Patrick Schell. Der 32-jährige Betriebskontrollleur der Bezirksregierung Köln wurde bereits im FERNFAHRER 7/2010 vorgestellt.

Prinzipiell ergänzen sich die VO (EG) 561/2006 und das Arbeitszeitgesetz, insbesondere der für das

Fahrpersonal neue und entscheidende Paragraph 21 a. „Viele Kollegen verwechseln immer noch Arbeitszeit und Lenkzeit“, sagt Franz-Josef. „Dabei ist es im Grunde einfach. Die Lenkzeit ist Teil der Arbeitszeit. Sobald ich mich mit meiner Fahrerkarte im digitalen Tacho angemeldet habe, schaltet das Kontrollgerät automatisch auf Lenkzeit, wenn ich losfahre. Alle anderen Tätigkeiten muss ich manuell eingeben.“

Das beginnt bereits, wenn Franz-Josef morgens auf den Hof kommt – heute in Niederzier bei Düren – und als erstes die vorgeschriebene Abfahrtskontrolle macht. „Das ist ein Teil meiner Arbeit als Fahrer. Auch wenn ich nur knapp fünf Minuten für meinen Kontrollgang brauche, dokumentiere ich es als Arbeitszeit. Genau wie das Be- und Entladen. Ein Fahrer, der heute nur Lenkzeiten auf seiner Fahrerkarte hat, ist bei einer Kon-

trolle unglaublich. Eine Stunde Arbeitszeit kommt bei mir pro Tag immer zusammen.“

Damit für ihn die tägliche Rechnung aufgeht, hilft die Technik: Der Paperliner von Krone ist nicht nur mit Joloda ausgestattet, er verfügt zum Sichern der schweren Papierrollen auch über den Kantenschutz Steparosi von SpannSet. Zusammen mit den Gurten hängt das Ladungssicherungsmaterial griffbereit im Auflieger. „Wenn es beim Beladen keine Verzögerung gibt, brauche ich rund 30 Minuten, um die Rollen zu laden und zu sichern. Auch das ist Arbeitszeit.“

Natürlich ist Franz-Josef als Fahrer kein „Engel“. Auch er nutzt die Möglichkeiten aus, die ihm die VO (EG) 561/2006 mit der Bereitschaftszeit gegeben hat. Nicht immer kommt er beim Verloader sofort in die Beladephase, wenn er nach knapp 30 Minuten Lenkzeit aus Niederzier im Papierwerk ankommt.

Dort kann rund um die Uhr geladen werden. Oft stehen allerdings ein oder mehrere Lkw vor ihm. Das muss man nachdenken.

„Eigentlich ist es Arbeitszeit, wenn ich hinter drei Lkw warte“, weiß Franz-Josef. „Nur, wenn ich die Wartezeit vorher genau kenne, ist sie Bereitschaftszeit. Ich könnte zum Verlademeister gehen und fragen, wie lange ich warten muss. Sagt er, eine Stunde, ist das Bereitschaftszeit, sagt er, weiß ich nicht, warte bis du dran bist, ist das Arbeitszeit. Diese Zeit geht mir aber von der Lenkzeit ab. Und ein paar Stunden am Tag brauche ich ja auch noch, um zum Kunden zu kommen. Also nutze ich sie und bereite den Auflieger für die Beladung vor.“

Viele Fahrer stellen in der undefinierten Wartezeit einer solchen Schlange den Tacho auf Pause oder Fahrunterbrechung. Denn die vorgeschriebenen 45 Minuten am Tag können in zwei Blöcken von 15 und 30 Minuten (niemals umgekehrt!) genommen werden. „Dadurch wollen diese Fahrer dem Digitacho

oft schon die erste Pause suggerieren“, warnt Schell. Doch Vorsicht: „Zieht ein Fahrer nach zehn Minuten ein Stückchen vor, wenn der Tacho auf Bereitschaft steht, ist das nicht weiter schlimm. Steht er auf Fahrunterbrechung, muss er entweder noch fünf Minuten stehen bleiben, oder die Pause verfällt, und dann wird die Standzeit ganz einfach unter Arbeiten verbucht.“

Praxistipps



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

- Die tägliche Arbeitszeit darf 8 Stunden nicht überschreiten, sie kann auf 10 Stunden verlängert werden. Im Mittel von vier Monaten darf die wöchentliche Arbeitszeit jedoch 48 Stunden nicht überschreiten.
- Die tägliche Lenkzeit ist Teil der Arbeitszeit. Sie beträgt höchstens 9 Stunden und darf zwei mal pro Woche auf 10 Stunden erhöht werden. Wenn Franz-Josef also an einem Tag maximal zehn Stunden lenkt, bleibt ihm laut Arbeitszeitgesetz keine Arbeitszeit mehr übrig.
- Der „Arbeitstag“ ist nicht zeitlich definiert, sondern richtet sich danach, wann Franz-Josef mit der Arbeit oder der Lenkzeit beginnt. Immer nach einer Ruhezeit beginnt die neue Arbeitszeit. Ein Beispiel: Ab Null Uhr Montagmorgen hat Franz-Josef eine halbe Stunde geladen, viereinhalb Stunden gelenkt, 45 Minuten Pause gemacht, eine halbe Stunde gelenkt, eine halbe Stunde gearbeitet und noch einmal drei Stunden gelenkt. Danach nimmt er elf Stunden Ruhezeit. Ab 20.45 Uhr am Abend beginnt dann sein neuer „Arbeitstag“.
- Serienmäßig gute Tipps von Tom und Patrick gibt es nun in jedem neuen FERNFAHRER. Die Redaktion begleitet Franz-Josef in jedem Heft auf seinen Touren und lässt die Problemfelder von den beiden Experten sachkundig kommentieren. Wer mitliest, kann sich eine Menge Ärger sparen.

IM NÄCHSTEN HEFT:

Tageslenkzeit, tägliche Ruhezeit und wöchentliche Ruhezeit. So teilt sich Franz-Josef die Arbeitswoche richtig ein.



Jetzt steht der Digitacho auf Arbeiten, nicht auf Pause.