

Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr und ihre Kontrolle durch Fahrtschreiber und Kontrollgerät

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach wie vor bereiten Anfragen zum Thema „Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr“ sowie deren Überwachung durch Fahrtschreiber und Kontrollgeräte in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten. Grund dafür ist das Geflecht verschiedener nationaler und europäischer Vorschriften mit zahlreichen Sonderregelungen. Aus diesem Grund hat die Juristische Zentrale die aktuelle Rechtslage zusammengestellt und hierbei auch die Fragen zur Verkehrsüberwachung, Auswertung und Ahndung von Manipulationen beantwortet.

1. Rechtsgrundlagen

Die Lenk- und Ruhezeiten sind je nach Fahrzeuggröße und Art des Transportes in unterschiedlichen Vorschriften geregelt. Ausschlaggebend ist zunächst, ob internationales Recht (Abschnitt 1.1.) oder nationales Recht (Abschnitt 1.2.) anzuwenden ist. Die allgemeinen Regelungen des Arbeitszeitgesetzes sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (Abschnitt 1.3.) sind nur dann maßgeblich, wenn Ausnahmen von den Vorschriften der Lenk- und Ruhezeiten vorliegen.

1.1. Internationale Vorschriften

Für Beförderungen von Gütern oder Personen auf Straßen innerhalb der Europäischen Union kommt grundsätzlich die Verordnung (**EWG**) Nr. **3820/85** des Rates vom 20.12.1985 zur Anwendung.

Beim grenzüberschreitenden Straßenverkehr über die Grenzen der EU hinaus gilt anstelle der EWG-Verordnung das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (**AETR**). Dieses – im wesentlichen mit der EWG-Verordnung inhaltsgleiche – Übereinkommen betrifft Fahrten

- von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedsstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind;
- von und/oder nach einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, mit Fahrzeugen, die in einem solchen Drittland zugelassen sind, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft.

Die EU-Verordnung bzw. die Regelungen der AETR gelten aber nicht für alle Arten der Beförderung; **von vornherein ausgenommen** sind insbesondere Beförderungen mit

- Fahrzeugen, die der Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht (zGG) einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger **3,5 t** nicht übersteigt,
- Fahrzeugen, die der Personenbeförderung dienen und die neben dem Fahrersitz über nicht mehr als 8 Fahrgastsitzplätze verfügen,
- Fahrzeugen, die der Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Liniestrecke nicht mehr als 50 km beträgt sowie
- Fahrzeugen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden; da es um die Frage der Gewinnerzielungsabsicht geht, entscheidet die Zweckbestimmung der Fahrt, nicht die des Fahrzeuges (OLG Köln VRS 78, 144).

Die vollständige Auflistung dieser Ausnahmen ist in Art. 4 VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. Art. 2 AETR zu finden.

Darüber hinaus ermächtigt Art. 13 VO (EWG) Nr. 3820/85 die Mitgliedsstaaten, jeweils **für ihr Hoheitsgebiet Ausnahmen** von dieser Verordnung zu erlassen. Deutschland hat diese Ausnahmemöglichkeiten mit § 7 Fahrpersonalverordnung (FPersV) weitgehend ausgeschöpft.

Die Sonderregelung umfaßt insbesondere Fahrzeuge, die

- von Landwirtschaftsbetrieben zur Güterbeförderung verwendet werden,
- zum Transport von Tierkörpern oder lebenden Tieren eingesetzt werden,
- als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind oder
- zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung seines Berufes benötigt.

Diese Ausnahmen sind allerdings auf einen **Umkreis von 50 km vom Standort** des Fahrzeugs (gerechnet von der Ortsgrenze) beschränkt. Die vollständige Auflistung der Ausnahmen ist in § 7 FPersV zu finden.

1.2. Fahrpersonalverordnung (FPersV)

Ist wegen einer gesetzlichen Ausnahme weder das AETR noch die EWG-Verordnung Nr. 3820/85 anwendbar, so ist zu prüfen, ob die nationalen Vorschriften der FPersV zum Tragen kommen.

Nach § 6 Abs. 1 FPersV werden insbesondere solche Fahrzeuge erfaßt,

- die der Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht (einschließlich Anhänger) **mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t** beträgt, sowie solche,
- die der Personenbeförderung dienen, neben dem Fahrersitz über mehr als 8 Fahrgastplätze verfügen und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km eingesetzt werden.

Befreiungen von diesen nationalen Regelungen sieht § 6 Abs. 2 FPersV vor. Neben den auch hier gültigen Ausnahmetatbeständen des § 7 FPersV gelten zusätzlich die Ausnahmenvorschriften des Art. 4 Nr. 4 bis 13 der VO (EWG) Nr. 3820/85.

1.3. Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und Arbeitszeitgesetz (ArbZG)

Nur wenn wegen der Ausnahmetatbestände die Vorschriften von AETR, die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder die FPersV nicht zur Anwendung kommen, so sind die allgemeinen Vorschriften zu beachten.

Nach § 57a StVZO unterliegen der Ausrüstungspflicht

- Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von **7,5 t** und darüber,
- Zugmaschinen außerhalb der Land- oder Forstwirtschaft mit 40 kW oder mehr Leistung sowie
- Kraftfahrzeuge der Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastplätzen.

Während die Ausnahmefälle des § 7 Abs. 1 FPersV übernommen wurden, gelten die Befreiungen nach Art. 4 VO (EWG) 3820/85 nur teilweise. Im einzelnen sind diese Fragen in § 57a Abs. 1 Satz 2 StVZO geregelt.

Das ArbZG enthält allgemein **für alle Arbeitnehmer** geltende Arbeits- und Ruhezeiten.

2. Lenk- und Ruhezeiten

Nachfolgende Tabelle ergibt, welche Lenk- und Ruhezeiten im einzelnen einzuhalten sind:

2.1. Anwendungsbereich der VO (EWG) Nr. 3820/85

	<u>EU-Regelung</u>	VO (EWG) Nr. 3820/85
<u>Lenkzeit</u> 1. täglich 2. wöchentlich 3. Doppelwoche	9 Stunden; 2 x wöchentlich 10 Stunden 56 Stunden (errechnet aus den max. 6 Tageslenkzeiten von 4 x 9 und 2 x 10 Stunden) 90 Stunden	Art. 6 I Art. 6 I, 8 I Art. 6 II
<u>Unterbrechung der Lenkzeit</u> nach einer Lenkzeit von höchstens Lenkzeitunterbrechung mind.	4,5 Stunden 45 Minuten, aufteilbar in Teilunterbrechungen von mind. 15 Minuten Ausnahme bei nationalem Personenlinienverkehr: 30 Minuten Pause nach 4 Stunden Lenkzeit	Art. 7 I Art. 7 II Art. 7 III
<u>Tagesruhezeit</u> 1 Fahrer 2 oder mehr Fahrer	Tagesruhezeit im Fahrzeug: nur wenn Fahrzeug mit Schlafkabine ausgestattet ist und Fahrzeug stillsteht 11 zusammenhängende Stunden mit Verkürzung auf 3 x wöchentlich 9 Stunden oder 12 Stunden bei Aufteilung in 2 oder 3 Abschnitte (an Tagen, an denen nicht verkürzt wird), davon einer mind. 8 Stunden, jeweils innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden 8 Stunden während jedes Zeitraums von 30 Stunden	Art. 8 VII Art. 8 I Art. 8 II

<u>Wöchentliche Ruhezeit</u>	45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit; Verkürzungsmöglichkeit auf 36 Stunden am Standort bzw. 24 Stunden unterwegs	Art. 8 III
<u>Arbeitszeitnachweis</u>	EU- Kontrollgerät	Art. 3 I VO (EWG) Nr. 3821/85

2.2. Anwendungsbereich der FPersV

Teilweise abweichende Regelungen enthält § 6 FPersV, der insbesondere bei kleineren Fahrzeugen zum Tragen kommt:

	<u>nationale Regelung</u>	FPersV
<u>Lenkzeit</u>	kein Unterschied zu oben	
<u>Unterbrechung der Lenkzeit</u>	abweichend für Omnibusse im Linienverkehr bei Linienlänge bis 50 km: „Sechstelung“	§ 6 III
<u>Tagesruhezeit</u>	im Regelfall 10 Stunden zwischen 2 Arbeitsschichten	
<u>Wöchentliche Ruhezeit</u>	kein Unterschied zu oben	§ 6 III
<u>Arbeitszeitnachweise</u>	Fahrtschreiber nach § 57 a StVZO oder EG-Kontrollgerät nach VO (EWG) Nr. 3821/85 oder Persönliches Kontrollbuch	§ 6 VII 1 Nr. 2 § 6 VII 1 Nr. 1 § 6 VI

2.3. Anwendungsbereich des ArbZG

Ist lediglich das ArbZG anwendbar, so gelten ausschließlich folgende Bestimmungen:

	<u>allgemeine Regelungen</u>	ArbZG
<u>Lenkzeit</u>	<p>werktätlich in der Regel maximal 8 Stunden</p> <p>Verlängerung auf bis zu 10 Stunden möglich, wenn innerhalb von 6 Kalendermonaten im Durchschnitt 8 Stunden werktätlich nicht überschritten werden</p> <p>Sonderregelungen gelten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ für Nacht- und Schichtarbeit sowie ▪ für Sonn- und Feiertagsbeschäftigung 	<p>§ 3 S. 1</p> <p>§ 3 S. 2</p> <p>§ 6</p> <p>§§ 9, 10, 11</p>
<u>Unterbrechung der Lenkzeit</u>		
nach einer Lenkzeit von höchstens	6 Stunden	§ 4 S. 3
Lenkzeitunterbrechung von mind.	30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 bis zu 9 Stunden oder 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 Stunden	§ 4 S. 1 Alt. 1 § 4 S. 1 Alt. 2
	aufteilbar jeweils in Teilunterbrechungen von mind. 15 Minuten	§ 4 S. 2
<u>Tagesruhezeit</u>	<p>mindestens 11 (ununterbrochene) Stunden</p> <p>In Verkehrsbetrieben ist eine Verkürzung der Tagesruhezeit auf 10 Std. möglich, wenn jede Verkürzung der Ruhezeit innerhalb eines Kalendermonats durch Verlängerung einer anderen Ruhezeit auf mind. 12 Std. ausgeglichen wird.</p>	<p>§ 5 I</p> <p>§ 5 II</p>

Zu beachten ist jedoch, daß gem. §§ 7, 12 ArbZG in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebsvereinbarung hiervon abweichende Regelungen zugelassen werden können.

3. Arbeitszeitznachweise

Der Nachweis der Arbeitszeit erfolgt je nach Fahrzeugklasse und Arbeitszeit des Fahrzeugführers durch Benutzung eines Kontrollgeräts oder eines Fahrtschreibers bzw. durch Führen eines persönlichen Kontrollbuches. Sämtliche Nachweismittel sind **persönlichen-, nicht fahrzeugbezogen**. Bei jedem Fahrer- wie auch Fahrzeugwechsel sind Diagrammscheiben zu wechseln, wobei je Fahrer je 24 Stunden grundsätzlich nur eine Scheibe verwendet werden darf.

Bei Kontrollen muß der Fahrer die Diagrammscheiben für die laufende Lenkwoche und für den letzten Tag der vorhergehenden Lenkwoche vorzeigen können. Für freiwillig eingebaute Kontrollgeräte oder Fahrtschreiber besteht ebensowenig eine Betriebspflicht wie für die Fälle, in denen zum Zeitpunkt der Benutzung eine Freistellung von den Vorschriften vorliegt (OLG Düsseldorf VD 1990, 278; BayObLG VD 1990, 287).

3.1. Nachweise im Bereich der VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. AETR

Vor der Benutzung sind u. a. der Name und Vorname des Fahrers, der Zeitpunkt und Ort sowie Kennzeichen und Kilometerstand des Fahrzeugs auf die Diagrammscheibe einzutragen. Diese hat der Fahrer bei Übernahme des Fahrzeuges in das Kontrollgerät einzulegen und die entsprechende Schaltung der Symbole vorzunehmen; Einzelheiten zum EG-Kontrollgerät ergeben sich aus VO (EWG) Nr. 3821/85. Entsprechende Vorschriften gelten für das AETR-Kontrollgerät, wobei im Geltungsbereich des AETR auch das EG-Kontrollgerät als Arbeitszeitznachweis anerkannt ist; detaillierte Regelungen enthält Art. 10 AETR. Beide Geräte zeichnen die gefahrene Zeit und Geschwindigkeit auf und dokumentieren darüber hinaus die Zeitgruppen (Lenkzeiten, sonstige Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten).

An Tagen, an denen der Fahrer keine Diagrammscheibe vorweisen kann, weil er beispielsweise kein Kraftfahrzeug führte, Urlaub hatte oder krank war, muß der Arbeitgeber ihm dieses durch eine entsprechende Bescheinigung über diese arbeitsfreien Tage in schriftlicher Form bestätigen (§ 4 FPersV). Auch diese Bestätigung hat der Fahrer mitzuführen und auf Verlangen bei Kontrollen vorzuzeigen.

3.2. Nachweise im Bereich der FPersV

Der Arbeitszeitznachweis wird im Geltungsbereich der FPersV durch das Führen eines persönlichen Kontrollbuches, durch Fahrtschreiber gemäß § 57a StVZO sowie durch AETR- und EU-Kontrollgeräte erbracht (§ 6 FPersV). Wird ein persönliches Kontrollbuch geführt, gelten hinsichtlich der Mitführungspflichten die selben Bestimmungen wie für Diagrammscheiben. Beim nationalen Fahrtschreiber sind Pausenzeiten, Anfang und Ende der Lenk- bzw. Schichtzeiten von Hand auf der Scheibe zu vermerken. Fehlende Tage müssen auch hier schriftlich nachgewiesen werden, wobei neben der Bestätigung gemäß § 4 FPersV auch eine handschriftlich ausgefüllte Diagrammscheibe bzw. ein entsprechendes Kontrollblatt genügt.

4. OWi-Verfahren aufgrund sichergestellter Schaublätter

4.1. Zuwiderhandlungen gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften

Wird gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeit verstoßen, so liegt eine Ordnungswidrigkeit vor, die gem. § 8 Abs. 2 des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM geahndet wird. Das Nähere hierzu enthalten die Richtlinien zur Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen im Sinne des Fahrpersonalgesetzes. Für diese Verstöße werden **keine Punkte** im Flensburger Verkehrszentralregister eingetragen.

4.2. Geschwindigkeitsübertretungen

Da die Kontrollgeräte auch die Geschwindigkeit aufzeichnen, liegt bei einer polizeilichen Kontrolle die Möglichkeit nahe, auch diese Daten auszuwerten. Dabei stellt sich die Frage, ob die Schaublätter des Kontrollgeräts als Beweismittel in einem Verfahren dienen dürfen.

Auch wenn die Einhaltung der Sozialvorschriften vorrangige Aufgabe der Kontrollgeräte und Fahrtschreiber ist, dürfen Erkenntnisse auch außerhalb dieses Gerätezwecks verwertet werden. Das Bundesverfassungsgericht hat hierzu festgestellt, "die Vorschrift habe auch den Zweck, die Verfolgung von Verletzungen anderer Vorschriften zu ermöglichen" (VkB1. 85, 303). So wurde sowohl vom OLG Hamm (NZV 92, 159) als auch vom OLG Düsseldorf (DAR 1996,66) entschieden, daß die Verwertung der Schaublätter in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren zulässig sei, insofern also **kein Beweisverbot** bestehe.

Da die Fahrer verpflichtet sind, die Schaublätter der laufenden Woche sowie des letzten Tages der Vorwoche mitzuführen, können ihnen auch Geschwindigkeitsverstöße der vergangenen Tage nachgewiesen werden. Nach Auffassung des Bund-Länder-Fachausschusses für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten wäre für den gesamten Zeitraum eine Ahndung der Verstöße rechtlich zulässig. Die Bundesländer verständigten sich hier in der Sitzung vom 2./3. 2.1993 aber aus Opportunitätsgründen auf eine grundsätzliche **Beschränkung der Verfolgung** und von Geschwindigkeitsverstößen am Kontrolltag und seinem Vortag.

Zwar erfordert § 66 Abs. 1 Nr. 3 OWiG die Angabe des Tatorts im Bußgeldbescheid. Nach der Rechtsprechung kann jedoch auch ohne Angabe des Tatorts eine Verurteilung erfolgen (OLG Hamm ZfS 94, 187; BayObLG DAR 1996, 31; OLG Hamm DAR 1996, 324), wenn unter Auswertung der Tachoscheibe kein Zweifel daran bestehen kann, welche Geschwindigkeitsübertretungen dem Betroffenen zur Last gelegt werden sollen und wenn der Tatort durch die festgestellte Tatzeit zumindest bestimmbar ist.

5. Ahndung von Manipulationen am Kontrollgerät

Der Fahrer des Kfz ist verpflichtet, die für ihn einschlägigen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Verstöße stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 8 Nr. 1 c FPersV (beim nationalen Fahrtschreiber) bzw. § 9 Nr. 1 c FPersV (beim EU-Kontrollgerät) dar.

Gleichzeitig ist der Fahrzeugführer zum Datieren und Einlegen der Schaublätter des Kontrollgeräts sowie zum Vorzeigen an Kontrollpersonen verpflichtet. Verstöße hiergegen stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 8 Nr. 1 d FPersV (beim nationalen Fahrtschreiber) bzw. § 10 Nr. 3 b FPersV (beim EU-Kontrollgerät) dar.

Damit ist der Fahrer verpflichtet, die Aufzeichnungen anzufertigen, die in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren seinen eigenen Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeiten belegen würden. Viele Fahrer versuchen, diesen Interessenkonflikt durch unterschiedlichste Manipulationen am Kontrollgerät zu lösen.

Besonders hervorzuheben sind:

- Nichtbenutzen des Kontrollgeräts
- Nichtvorzeigen des Schaubilds in Verkehrskontrolle
- Falschbeschriftung von Tachoscheiben
- Einlegen unpassender Diagrammscheiben
- Verbiegen der Tachonadel

Diese Fälle werden zumindest als Ordnungswidrigkeiten, zum Teil aber auch als eine Straftat der Urkundenfälschung geahndet. Die Rechtsprechung ist hier uneinheitlich und stellt auf zahlreiche Einzelfragen ab. Es empfiehlt sich in solchen Fällen dringend, einen Rechtsexperten zu befragen; ADAC-Mitglieder erhalten – unabhängig von einer Rechtsschutzversicherung – eine im Club-Beitrag enthaltene **Rechtsberatung durch einen ADAC-Vertragsanwalt**.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Eckhart Jung
(Leitung der Juristischen Zentrale)