



COMPLIANCE NAVIGATOR

Katalog zur Compliance rund um Mitarbeiterdokumente und -schulungen

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen im Überblick

To-do's, die Sie rund um die Schulung, Dokumente und Pflichten Ihrer Fahrer berücksichtigen sollten

- Berufskraftfahrerqualifikation:
 - Bei Neueinstellungen prüfen, ob der Fahrer eine gültige Qualifikation besitzt.
 - Bei Bestandsfahrern sicherstellen, dass
 - a) die Qualifikation durch Weiterbildungen erhalten bleibt und
 - b) der Fahrer-Qualifizierungs-Nachweis innerhalb des Fünf-Jahres-Turnus rechtzeitig erneuert wird.
- Fahrtenschreiber und Lenk- und Ruhezeiten:
 - Bei Neueinstellungen Grundlagenschulung durchführen.
 - Bei Bestandsfahrern abhängig von festgestellten Kenntnisdefiziten unverzüglich dokumentierte Schulungsmaßnahmen ergreifen.
- Fahrerkarte:
 - Vorhandensein prüfen und Ablauffristen überwachen.
 - Fahrer rechtzeitig (sechs Monate) vor Ablauf an Beantragung einer neuen Fahrerkarte erinnern.
 - Kurz vor Ablauf prüfen, ob eine neue Fahrerkarte vorhanden ist.
 - Unterweisung über die Vorgehensweise bei Defekt, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte durchführen.
- Fahrerlaubnisrecht/Führerschein:
 - Bei Neueinstellungen vor Fahrtantritt Führerscheinkontrolle durchführen.
 - Regelmäßig dokumentierte Führerscheinkontrollen durchführen (bestenfalls alle vier Wochen).
 - Ablauf des Führerscheins und der Fahrerlaubnisklassen überwachen und Mitarbeiter rechtzeitig (sechs Monate) vor Ablauf an Erneuerung erinnern.
 - Am Ablauftag Vorhandensein eines neuen Führerscheins kontrollieren.
- Gefahrgutrecht:
 - Bei Gefahrgutbeförderungen prüfen, ob der Fahrer die notwendige Qualifikation besitzt.
 - Bei Bedarf nachqualifizieren.
 - Rechtzeitig (zwölf Monate) vor Ablauf an die Verlängerung erinnern und sicherstellen, dass die Qualifikation nicht verfristet.
- Abfahrtskontrolle:
 - Regelungen treffen, welche Punkte bei der Abfahrtskontrolle zu prüfen sind und wie die Abfahrtskontrolle dokumentiert wird.
 - Fahrer in der Durchführung der Abfahrtskontrolle schulen.
 - Umsetzung der Kontrolle und deren Dokumentation regelmäßig prüfen.



Berufskraftfahrerqualifikation

Einleitung

Ohne den **Nachweis einer Berufskraftfahrerqualifikation** ist eine **Ausübung des Fahrerberufs** in Deutschland und der EU nicht möglich. Sie ist erforderlich für **Bus- und LKW-Fahrer**, die mit den **C- oder D-Fahrerlaubnisklassen** gewerbliche Fahrten auf öffentlichen Straßen durchführen. Ob der jeweilige Fahrer tagtäglich entsprechende Fahrzeuge lenkt oder nur selten – zum Beispiel als Aushilfe – einspringt, ist dabei nicht relevant. Sofern keine Ausnahme besteht, gilt die Qualifizierungspflicht.

Ausgenommen sind zum Beispiel **Kraftfahrzeuge**, die eine **Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h** erreichen können. Das gilt auch für Fahrzeuge von Bundeswehr, Polizei, Zivil- und Katastrophenschutz sowie zur Straßenreinigung oder Notfallrettung. Außerdem gibt es eine „Handwerkerregelung“.

Neueinsteiger in den Fahrerberuf müssen zunächst eine **Grundqualifikation** erwerben. In Deutschland kann diese im Zuge einer **dualen Berufsausbildung**

- zum „Berufskraftfahrer“ (gültig für C- und D-Fahrerlaubnisklassen),
- zur Fachkraft im Fahrbetrieb (nur D-Fahrerlaubnisklassen)
- sowie zum „Straßenwärter“ oder zum „Werksfeuerwehrmann“ (in beiden nur für die C-Fahrerlaubnisklassen) erworben werden.

Alternativ besteht die Möglichkeit, diese in Form der **„beschleunigten Grundqualifikation“** (140 Stunden Pflichtschulung mit Theorieprüfung bei der IHK) oder als **„große“ Grundqualifikation** (keine verpflichtende Schulung, jedoch mehrstündige IHK-Theorie- und Praxisprüfung) zu erwerben.

Personen, die bereits vor dem **10.09.2009** eine der **C-Fahrerlaubnisklassen** besessen haben (oder eine der **D-Fahrerlaubnisklassen** vor dem **10.09.2008**), genießen bei der Grundqualifikation **Besitzstandsschutz**. Zudem gelten sie **lebenslanglich** als **grundqualifiziert**, auch wenn die Fahrerlaubnis zwischenzeitlich verfristet ist, sie entzogen oder vom Fahrer darauf verzichtet wurde.

Um den **Nachweis der Qualifikation** infolge der Grundqualifikation **aufrechtzuerhalten**, müssen alle Fahrer regelmäßig an **Weiterbildungsschulungen** teilnehmen. Der Qualifikationsnachweis ist jeweils **fünf Jahre** gültig. In diesem Zeitraum muss zur Verlängerung eine insgesamt **35 Stunden umfassende Weiterbildung in drei verschiedenen Kenntnisbereichen („5 Module“)** besucht worden sein.

Der Nachweis, dass eine Grundqualifikationsprüfung erfolgreich abgelegt wurde oder eine Weiterbildungsmaßnahme erfolgt ist, wird beim **Kraftfahrt-Bundesamt** von der IHK oder dem Schulungsveranstalter **im Berufskraftfahrerqualifikationsregister** hinterlegt.

Als Dokument zum Nachweis einer bestehenden Qualifikation wird in Deutschland seit Mai 2021 ein sogenannter **Fahrer-Qualifizierungs-Nachweis (FQN)** erstellt. Bei Altfällen besteht noch ein Eintrag der **Schlüsselzahl 95** auf der Rückseite des Führerscheindokuments bei den jeweiligen Fahrerlaubnisklassen.

Zu beachten:

- Bei Bestandsfahrern ist sicherzustellen, dass im **Fünf-Jahres-Turnus** die notwendigen **Weiterbildungsschulungen** besucht werden. Diese können frei über den gesamten Zeitraum verteilt und auch bei verschiedenen behördlich anerkannten Schulungsveranstaltern besucht werden.
- Bei **Neueinstellungen** ist zu prüfen, ob bereits eine **gültige Qualifikation** besteht. Falls nicht, sind Qualifizierungsmaßnahmen (Grundqualifikation oder Weiterbildung je nach Einzelfall) notwendig.
- Bei Fahrern aus **Drittstaaten** ist zu berücksichtigen, dass eine **gültige Qualifikation** grundsätzlich nur in einem **EU- oder EWR-Mitgliedstaat, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich (UK)** erworben werden kann. Qualifikationen aus Drittstaaten sind in aller Regel ungültig und können auch nicht „umgeschrieben“ werden. Relevant für den gültigen Erwerb ist ein **Wohnsitz** oder eine **Beschäftigung** im jeweiligen EU-/EWR-Staat (bzw. Schweiz/UK). Stand Februar 2024 kann die Grundqualifikationsprüfung in Deutschland nur auf Deutsch abgelegt werden. Weitere Sprachen sollen im Laufe des Jahres 2024 für die beschleunigte Grundqualifikation eingeführt werden.
- Um eine bestehende Qualifikation aufrechtzuerhalten, müssen die Fahrer entsprechende **Weiterbildungen (35 Stunden in fünf Jahren)** besuchen. Wichtig ist, dass jeder Fahrer Schulungen in allen **drei Kenntnisbereichen** besucht hat. Um Fehler zu vermeiden, sollte **dokumentiert** werden, welcher Fahrer wann in welchen Kenntnisbereichen geschult wurde.
- Die **rechtzeitige Erneuerung** des Nachweises allein dem Fahrer zu überlassen ist riskant. Wie bei der Fahrerlaubnis, der Fahrerkarte oder dem ADR-Schulungsnachweis sollte das **Unternehmen die Verfristung überwachen** und den Fahrer spätestens sechs Monate vor Ablauf an die Erneuerung **erinnern**. Wenn der Termin näher rückt, sollten weitere Erinnerungen erfolgen.
- Spätestens zum **Ablaufdatum** des bestehenden Nachweises muss geprüft werden, ob der **erneuerte Nachweis** vorliegt. Fahren ohne gültigen FQN bzw. mit abgelaufener Schlüsselzahl 95 stellt eine schwere Ordnungswidrigkeit dar.
- Fahrer, die qualifizierungspflichtige Fahrten durchführen und bei einer Kontrolle den **Nachweis** (FQN oder Führerschein-Eintrag Schlüsselzahl 95) **nicht vorlegen** können, müssen im Regelfall mit einem **Verwarnungsgeld** in Höhe von 55 Euro rechnen, wenn der Nachweis **im Nachgang** erbracht werden kann. Wenn der Fahrer den notwendigen **Nachweis nicht besitzt**, beträgt das **Bußgeld** bei Vorsatz für den Fahrer bis zu 500 Euro und für das Unternehmen bei Vorsatz bis zu 1.000 Euro. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in letztgenannten Fällen nicht nur die aktuelle Fahrt mit einem Bußgeld versehen wird.

Schulung der Fahrer in Sachen Sozialvorschriften und Fahrtenschreiber

Einleitung

Die **Sozialvorschriften** regeln durch EU-Recht und nationale Vorgaben die maximal zulässigen **Arbeits- und Lenkzeiten**, geben das Mindestmaß an **Pausen, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten** vor und ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen die Realisierung von **Bereitschaftszeiten**.

Außerdem ist vorgegeben, wie diese Zeiten sowie Urlaubs- und Krankheitsphasen über **Fahrtenschreiber oder andere Dokumente** zu erfassen bzw. zu dokumentieren sind. Zudem ist festgelegt, über welche Zeiträume ein **Nachweis** über die Tätigkeiten der Fahrer auf der Straße sowie im Unternehmen **kontrolliert** werden kann. Auch die **Nachweisführung** für Zeiträume, in denen zum Beispiel zwischen zwei Arbeitstagen oder auch für längere Zeit keine direkten Aufzeichnungen angefertigt wurden, ist in den Grundzügen durch die nationalen und europäischen Regelungen vorgegeben.

Um die gesetzlichen Pflichten korrekt umzusetzen, bestehen **Befähigungspflichten seitens des Unternehmens** gegenüber den Fahrern. Für **andere Personen** im Unternehmen, die beispielsweise in der Disposition arbeiten oder grundsätzlich die Verantwortung für die rechtskonforme Umsetzung der Vorschriften tragen, bestehen hingegen keine expliziten Befähigungspflichten. Um Fehler und dadurch Bußgelder und weitere

Sanktionen zu vermeiden, sollten aber auch diese Personen hinsichtlich der Grundlagen sowie der Neuerungen **regelmäßig geschult bzw. befähigt** werden.

Während die Verpflichtung, die Fahrer in Sachen Fahrtenschreiber zu befähigen, eindeutig aus der VO (EU) Nr. 165/2014 hervorgeht, ist hinsichtlich der Regelungen rund um die **Lenk- und Ruhezeiten** an sich keine explizite **Schulungsverpflichtung** gegeben. Diese kann jedoch abgeleitet werden aus der

- per Verordnung geregelten Verantwortung bzw. Haftung des Unternehmens für vom Fahrer begangene Verstöße
- und die ebenso in Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 geregelte Dispositionspflicht des Unternehmens.

Nur wenn die Fahrer einen **vertieften und aktuellen Kenntnisstand** über die Vorgaben haben, kann das gemeinsame Ziel der Vermeidung von Verstößen realisiert werden.

Zu beachten:

- Die Pflichten des Unternehmens gelten gegenüber **allen Fahrern**, die für das Unternehmen tätig sind. Der zeitliche Umfang der aktiven Tätigkeit als Fahrer ist dabei irrelevant. Auch geringfügig beschäftigte Fahrer (Mini-Jobber) oder Aushilfsfahrer müssen qualifiziert werden. Soweit nicht nur Fahrer eingesetzt werden, die im Unternehmen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, sondern auch Leiharbeiter, gelten die Befähigungsverpflichtungen auch diesen gegenüber.
 - Die **Unterweisungen** können durch **eigenes Personal** oder durch **externe Dienstleister** erbracht werden. Ausschlaggebend sollte sein, dass die benötigte Expertise gegeben ist.
 - Auch **E-Learnings und andere Formen digitaler Bildungsmedien** können zum Einsatz kommen. Dabei zeigt sich in der Praxis regelmäßig, dass es für erfolgreiche Unterweisungen von besonderer Bedeutung ist, die konkreten individuellen Rahmenbedingungen und Gegebenheiten im Unternehmen zur Schulungsgrundlage zu machen.
- Schulungen zur **Bedienung/Nutzung des Fahrtenschreibers** sollten stets auf jene Fahrtenschreibermodelle ausgerichtet sein, die **im Fuhrpark des Unternehmens** vorhanden sind oder im **Arbeitsalltag** des jeweiligen Fahrers genutzt werden. Bestenfalls finden Schulungen an **Trainingsgeräten** und nicht allein mithilfe von Simulatoren statt.
- Beim Thema Nachweisführung ist ebenso auf die **konkreten Gegebenheiten** einzugehen.
 - Wenn Fahrer (un)regelmäßig zwischen **verschiedenen Aufzeichnungsformen** (digital/analog/Tageskontrollblatt) wechseln, müssen andere Inhalte vermittelt werden, als wenn die Fahrer ausschließlich mit digitalen Fahrtenschreibern umgehen müssen.
 - Außerdem ergeben sich insbesondere hinsichtlich der **lückenlosen Nachweisführung** große Unterschiede. Es gibt Fahrer, die an fast jedem Arbeitstag aufzeichnungspflichtige Fahrzeuge führen, und Fahrer, die vielleicht nur drei oder vier Mal monatlich Aufzeichnungen anfertigen müssen. Dieses Thema ist im Regelfall besonders schulungsintensiv.
- Wenn sich gesetzliche Neuerungen ergeben,
 - wie beispielsweise durch das sogenannte **EU-Mobilitätspaket I**, das im August 2020 Geltung erlangt hat,
 - oder wenn wie im August 2023 eine **neue Version der digitalen Fahrtenschreiber** in Neufahrzeuge Einzug gehalten hat,dann sind dies grundsätzlich auslösende **Faktoren für eine Unterweisung** der Fahrer über diese Neuerungen. Akut wird es, wenn zum Beispiel Neufahrzeuge mit den neuen Fahrtenschreibern Einzug in den Fuhrpark des Unternehmens halten.
- Sämtliche Schulungsmaßnahmen sind **aussagekräftig zu dokumentieren**. Dies umfasst detaillierte Ausführungen zu den vermittelten **Inhalten** und die Auflistung der **Personen**, die geschult wurden. Bestenfalls zeichnen die Teilnehmer die Dokumentation gegen.



- Qualifikationsrechtliche **Weiterbildungsschulungen** für Berufsfahrer, die nicht vom (staatlich anerkannten) Unternehmen selbst, sondern von **externen Veranstaltern** durchgeführt werden, sind in vielen Einzelfällen **nicht geeignet**, die Anforderungen des Unternehmens an die Unterweisung der Fahrer zu erfüllen. Im **Kenntnisbereich 2** der berufskraftfahrerqualifikationsrechtlichen Weiterbildung sollen Inhalte aus dem **Themenkomplex Lenk- und Ruhezeiten bzw. Fahrtschreiber** angesprochen werden. Dennoch kann nicht ohne Weiteres sichergestellt werden, dass die Vorschriften oder die Bedienung/Nutzung des Fahrtschreibers bzw. die Nachweisführung dabei in einer Art und Weise dargestellt werden, die den **Anforderungen des Unternehmens** entspricht. Hinzu kommt, dass die Unterweisungspflicht einen **„Unverzögerlichkeitscharakter“** hat. So muss zum Beispiel bei neu eingestellten Fahrern vor der ersten Fahrtätigkeit für den neuen Arbeitgeber oder auch Bestandsfahrern mit sehr kurzer Frist auf festgestellte Kenntnisdefizite reagiert werden. Wird etwa anhand der Auswertung der Fahrerdaten im Februar sichtbar, dass ein Fahrer Fehlbedienungen am Fahrtschreiber aufgrund von Kenntnisdefiziten vornimmt, dann wäre es undenkbar, diese Kenntnisdefizite bis zu einer vielleicht im September anstehenden berufskraftfahrerqualifikationsrechtlichen Schulung „unbehandelt“ zu lassen.
- Aus den Pflichten, die im Artikel 33 der VO (EU) Nr. 165/2014 festgehalten sind, ergibt sich nicht, dass das Unternehmen jedes Jahr (oder in einem anderen Turnus) eine „Grundlagenschulung“ oder eine immer wieder die gleichen Inhalte thematisierende Unterweisung zum Fahrtschreiber für alle Fahrer durchführen muss. Vorgegeben ist lediglich, dass das Unternehmen dafür zu sorgen hat, dass seine Fahrer hinsichtlich des **ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtschreibers** angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob der Fahrtschreiber digital oder analog ist. Darüber hinaus ist dort geregelt, dass das Unternehmen **regelmäßige Überprüfungen** durchführen muss, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtschreiber ordnungsgemäß verwenden. Weiterführende Details zu den sich daraus ergebenden Pflichten des Unternehmens sind in den Katalogen zur Compliance rund um [Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten](#) und den [Digitalen Fahrtschreiber](#) dargestellt.
- Jedenfalls lässt sich aus diesen Formulierungen in der Verordnung ableiten, dass es gerade **nicht um die immer wiederkehrende Wiederholung** von Grundlagen geht. Es geht vielmehr darum, auf die **Kenntnisdefizite** jedes Fahrers **individuell zu reagieren** und (**Schulungs-**)**Maßnahmen** zu ergreifen, die geeignet sind, die Kenntnisdefizite (dauerhaft) zu beseitigen.
- Im Umkehrschluss müssen gegenüber einem unterwiesenen Fahrer **keine weiteren Schulungsmaßnahmen** auf Basis des Artikel 33 der VO (EU) Nr. 165/2014 erfolgen, wenn sich bei der Auswertung der Aufzeichnungen **keine Kenntnisdefizite** hinsichtlich der rechtlichen Vorgaben und der Bedienung des Fahrtschreibers bzw. der Aufzeichnung seiner Tätigkeiten ergeben. Das wiederum bedeutet jedoch nicht, dass dieser Fahrer generell nicht unterwiesen/geschult werden muss. Denn (**rechtliche**) **Neuerungen** aus dem **fahrpersonalrechtlichen** Themenkomplex müssen immer vermittelt werden. Dies trifft beispielsweise dann zu, wenn neue Fahrtschreibermodelle Einzug in den Fuhrpark halten. Ebenso sind aus den berufsgenossenschaftlichen Vorgaben regelmäßige Schulungsverpflichtungen im Kontext **Arbeitssicherheit** oder **Unfallverhütung** zu beachten.
- Wie bereits einleitend angemerkt, sollten Schulungsmaßnahmen immer auch **auf Mitarbeitende ausgeweitet** werden, die im Bereich **Disposition** tätig oder als **Fuhrpark- oder Verkehrsleiter** eingesetzt sind. Dies ist insbesondere zur Reduzierung bzw. Vermeidung von Verstößen ein zentrales Unterfangen. Darüber hinaus kann es zur Reduzierung bzw. Vermeidung auch notwendig sein, **Akteure in der Transportkette** anzusprechen, zum Beispiel Auftraggeber, Verloader oder Empfänger, wenn deren (vom Vereinbarten abweichendes) Gebaren Verstöße mitverursacht. Über Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 sowie § 20a FPersV ist die Verantwortung der in der Transportkette beteiligten Parteien für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitvorgaben zudem gesetzlich fixiert.



Fahrerkarte (Vorhandensein, Erneuerung)

Einleitung

Fahrer von Fahrzeugen, mit denen aufzeichnungspflichtige Fahrten durchgeführt werden und die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, müssen über eine **persönliche Fahrerkarte** verfügen. Die Fahrerkarte ist grundsätzlich **fünf Jahre gültig**. Auf der Fahrerkarte werden vom Fahrtenschreiber unter anderem die aufgezeichneten **Lenk-, Arbeits- und Bereitschaftszeiten, Pausen und Ruhezeiten** sowie die **manuell nachgetragenen Tätigkeiten** zwischen den Fahrten gespeichert.

Jede Person darf nur **eine** gültige Fahrerkarte besitzen. Sie darf zu keinem Zeitpunkt **an andere Personen ausgehändigt** werden – mit Ausnahme des Unternehmens, das die Daten der Fahrerkarte auslesen muss, sowie von Kontrollbeamten.

In Deutschland sind je nach Bundesland **unterschiedliche Institutionen bzw. Behörden** für die **Beantragung** oder **Ausgabe** von Fahrtenschreiberkarten zuständig. Teilweise sind dies Behörden, die durch Landesrecht bestimmt wurden, teilweise wurden Unternehmen mit dieser hoheitlichen Aufgabe betraut. Auf der Webseite des Kraftfahrt-Bundesamts ist eine Übersicht der kartenausgebenden Stellen zu finden.

Die **Voraussetzungen**, um eine Fahrerkarte beantragen zu können, sind im § 5 FPersV geregelt. Benötigt wird insbesondere ein **gültiger deutscher Führerschein** (mindestens Fahrerlaubnisklasse B), ein **Wohnsitznachweis** (Ausweisdokument) und ein **biometrisches Passfoto**.

Zu beachten:

- Aus dem EU-Recht ergeben sich konkrete **Benutzungsvorschriften**:
 - Der Fahrer muss seine Fahrerkarte in dem Moment in den Fahrtenschreiber **einführen**, in dem er das Fahrzeug **übernimmt**.
 - Die **Entnahme** der Fahrerkarte ist grundsätzlich nur erlaubt, wenn der Fahrer den Arbeitstag bzw. die Lenktätigkeiten an diesem Arbeitstag **beendet**.
 - Eine **vorzeitige Entnahme** ist den Vorschriften zufolge nur zulässig, wenn der Fahrer zum Beispiel untertags das **Fahrzeug wechselt**, eine **Störung** am Fahrtenschreiber vorliegt oder die Fahrerkarte **defekt** ist.
 - Auch zur Eingabe des Landes bei **Grenzübertritt** kann die Fahrerkarte entnommen werden, wobei dies rein technisch nicht notwendig ist.
 - Außerdem ist geregelt, dass der Fahrer seine Fahrerkarte **pfleglich** zu behandeln hat.

- Der Fahrer ist verpflichtet, den **Fahrtenschreiber** zu bedienen.
 - Dazu gehört die **Aufzeichnung seiner Tätigkeiten** entsprechend der realen Abläufe und somit auch eine **manuelle Änderung** der Tätigkeit je nach Einzelfall (durch entsprechendes Auswählen der Piktogramme „Bett“, „gekreuzte Hämmer“, „durchgestrichenes Quadrat“).
 - Die Aufzeichnung der Lenktätigkeit kann der Fahrer nicht beeinflussen, da die digitalen Fahrtenschreiber **automatisch Lenkzeit** aufzeichnen, wenn sie das Signal erhalten, dass sich das Fahrzeug bewegt.
 - Das Unternehmen muss sicherstellen, dass die Fahrer den Fahrtenschreiber **korrekt bedienen** können und dies auch aktiv tun.
- Fahrer, die **regelmäßig** aufzeichnungspflichtige Fahrzeuge lenken, müssen **Aufzeichnungslücken** wahrheitsgemäß durch sogenannte manuelle Nachträge am Fahrtenschreiber schließen.
 - Die hinterlegten Informationen werden vom Fahrtenschreiber **auf der Fahrerkarte gespeichert**. Dies ist beispielsweise notwendig, wenn ein Fahrer eine Ruhezeit eingelegt hat. Oder wenn er an einem oder mehreren Arbeitstagen keine aufzeichnungspflichtigen Lenktätigkeiten erbracht hat, weil er anderweitig tätig war oder ausgenommene Fahrzeuge gelenkt hat.
- In Kontrollen während einer aufzeichnungspflichtigen Fahrt muss der Fahrer einen **lückenlosen Nachweis** seiner Tätigkeiten am **aktuellen Tag** und an den vergangenen **28 Kalendertagen** vorlegen können.
 - Ab dem 31.12.2024 verlängert sich der mitführungspflichtige Zeitraum auf den **aktuellen Tag** und die vorausgehenden **56 Kalendertage**.
- Fahrer, die **unregelmäßig** oder **selten** aufzeichnungspflichtige Fahrten durchführen, müssen einen **lückenlosen Nachweis** ihrer Tätigkeiten im **mitführungspflichtigen Zeitraum** vorlegen können.
 - Dazu kann es je nach Einzelfall notwendig sein, dass über manuelle Nachträge hinaus ein sogenanntes **EU-Formblatt** erstellt und mitgeführt wird, das zum Nachweis größerer Aufzeichnungslücken dient.
 - Das Unternehmen muss dieses Dokument erstellen und dem Fahrer **vor Fahrtantritt** aushändigen.
- Jeder Fahrer muss zu **Beginn und am Ende seines Arbeitstages** am Fahrtenschreiber das **Symbol des Landes** eingeben, in dem der Arbeitstag begonnen bzw. beendet wurde. Die Fahrtenschreiber können diese Information nicht automatisch ohne die Eingabe des Fahrers speichern.





- Im Fall einer **beschädigten** bzw. **defekten, verlorenen** oder **gestohlenen** Fahrerkarte erhält der Fahrer auf Antrag bei der zuständigen Stelle eine **Ersatz-Fahrerkarte**, die bis zum Ablaufdatum der ursprünglichen Fahrerkarte gültig ist.
 - Eine **beschädigte** bzw. **defekte** Fahrerkarte muss der kartenausgebenden Stelle **zurückgegeben** werden.
 - Im Falle eines **Verlusts** muss der Fahrer diesen bei der kartenausgebenden Stelle **melden** und den Verlust im Regelfall an Eides statt erklären.
 - Sollte der Fahrer seinen Wohnsitz in einem anderen Staat als dem kartenausgebenden Staat haben, muss er den Verlust auch in seinem **Wohnsitzstaat** melden.
 - Wenn die Fahrerkarte **gestohlen** wurde, muss eine **Diebstahlanzeige** bei der zuständigen Stelle (im Regelfall: Polizei) des Staats, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, erfolgen.
 - In all diesen Fällen muss der Fahrer die Ersatz-Fahrerkarte innerhalb von **sieben Kalendertagen** nach dem Ereignis bei der für seinen Wohnsitz zuständigen Stelle beantragen.
 - Die kartenausgebende Stelle muss die Ersatz-Fahrerkarte innerhalb von **acht Arbeitstagen** nach Antragstellung ausstellen.
- In den vorgenannten Fällen darf der Fahrer seine **Fahrt ohne Fahrerkarte maximal 15 Kalendertage** fortsetzen. Ein längerer Zeitraum ist nur erlaubt, wenn der Fahrer nachweisen kann, dass eine Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort innerhalb dieser Frist nicht möglich war.
 - Wenn der Fahrer aufgrund von Beschädigung, Defekt, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte seine Fahrt **ohne Fahrerkarte** fortsetzt oder wenn **keine Aufzeichnungen auf der Fahrerkarte** angefertigt werden können, dann muss der Fahrer folgendermaßen vorgehen:
 - Zu **Beginn** jedes Arbeitstages bzw. der Fahrt muss ein **fahrzeugbezogener Ausdruck** am Fahrtenschreiber erfolgen (sinngemäß „24-Stunden-Tageswert“). Auf diesem Ausdruck muss der Fahrer **handschriftlich** seinen **Namen** und die **Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins** notieren und per **Unterschrift** unterzeichnen. Außerdem müssen auf diesem Ausdruck (in der rückseitigen Tabelle) sämtliche **Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten** sowie **Pausen** bzw. **Fahrtunterbrechungen** und **Ruhezeiten** erfasst werden, die seit der letzten Aufzeichnung angefallen sind.
- Am **Ende** des Arbeitstages bzw. der Fahrt muss erneut ein **fahrzeugbezogener Ausdruck** am Fahrtenschreiber (sinngemäß „24-Stunden-Tageswert“) erstellt werden. Auch auf diesem Ausdruck muss der Fahrer seinen **Namen** und die **Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins** notieren und den Ausdruck **unterzeichnen**. Darüber hinaus muss der Fahrer auf diesem Ausdruck alle **Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten** sowie **Pausen** bzw. **Fahrtunterbrechungen** und **Ruhezeiten** erfassen, die **seit dem Ausdruck zu Beginn** des Arbeitstages angefallen sind.
 - Die erstellten **Ausdrucke** müssen vom Fahrer **mitgeführt** und nach der Fahrt an das Unternehmen zur **Archivierung** übergeben werden.
- Sollte der Fahrer im Besitz einer Fahrerkarte sein, diese aber in dem Moment, in dem er eine Beförderung bzw. Fahrt durchführen soll, **nicht zur Hand** haben, darf die zuvor beschriebene Vorgehensweise (Verlust, Diebstahl, Defekt oder Beschädigung) **nicht** angewendet werden. In diesem Fall muss der Fahrer seine Fahrerkarte zunächst **„beschaffen“**.
- Fahrerkarten, die bis Mitte 2023 ausgestellt wurden, können die Aufzeichnungen des Fahrers für mindestens **29 Kalendertage** speichern. Neue Fahrerkarten (Generation 2, Version 2), die seit Mitte 2023 ausgegeben werden, können die Tätigkeiten des Fahrers für mindestens **57 Tage** speichern.
- Ist der Speicher der Karte voll, werden die jeweils **ältesten Daten** überschrieben. Tatsächlich sind im Regelfall Daten über einen deutlich längeren Zeitraum auf der Fahrerkarte vorhanden. Das Auslesen einer Fahrerkarte führt nicht dazu, dass Daten von der Fahrerkarte gelöscht werden.
 - Die Fahrerkarte ist **persönliches Eigentum** des Fahrers. Das Unternehmen darf sie nicht einbehalten. Eine Fahrerkarte kann von den Behörden nur **eingezogen** werden, wenn diese **unrechtmäßig erworben oder eingesetzt** wurde oder es sich um eine **gefälschte** Fahrerkarte handelt.
 - **Nach Ablauf** der Fahrerkarte muss die ungültige Fahrerkarte **für den Nachweis** der Tätigkeiten des Fahrers an den vorangegangenen 28 Kalendertagen weiterhin **im entsprechenden Zeitraum mitgeführt** werden. Ab dem 31.12.2024 verlängert sich der nachweispflichtige Zeitraum auf die vorangegangenen 56 Kalendertage. Entsprechend verlängert sich auch die Frist, in der eine bereits abgelaufene Fahrerkarte noch mitgeführt werden muss.



Fahrerlaubnis/Führerschein (Vorhandensein, Erneuerung)

Einleitung

Wer ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt, muss die für das Fahrzeug notwendige und auch **gültige Fahrerlaubnis** besitzen. Das Führerschein-Dokument gibt wieder, welche **Fahrerlaubnisklassen** der Führerscheininhaber besitzt.

Personen, die Staatsbürger eines **EU- oder EWR-Mitgliedstaats** sind und in ihrem Heimatstaat eine Fahrerlaubnis erworben haben, können diese auch nach einem **Wohnsitzwechsel** in einen anderen Mitgliedstaat **weiter nutzen**. Sie müssen das Führerscheindokument erst dann erneuern, wenn die entsprechende(n) C- oder D-Fahrerlaubnisklasse(n) ablaufen.

Wenn Staatsbürger von **Drittstaaten** (zum Beispiel Usbekistan, Serbien, Türkei) dort eine Fahrerlaubnis erworben haben und ihren **Wohnsitz in einen EU-Mitgliedstaat** verlegen, muss die Fahrerlaubnis **umgeschrieben** werden. In Deutschland muss dies spätestens **sechs Monate nach der Wohnsitzverlagerung** stattgefunden haben. Ob diese Umschreibung mit einer erneuten Theorie- und Praxisprüfung verbunden ist oder ob der Führerschein prüfungsfrei umgeschrieben werden kann, hängt in Deutschland davon ab, ob der ursprüngliche Erwerbsstaat in der Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) gelistet ist. Nur bei **„Anlage-11-Staaten“** ist die Umschreibung **prüfungsfrei** bzw. mit **überschaubarem Aufwand** (lediglich Theorie- und/oder Praxisprüfung) möglich. Stammt die ursprüngliche Fahrerlaubnis aus einem Staat, der **nicht in Anlage 11 FeV** gelistet ist, muss die Fahrerlaubnis vollständig **neu erworben** werden.

Die Umschreibung von Drittstaaten-Fahrerlaubnissen ist EU-weit **nicht einheitlich geregelt**. In anderen EU-Mitgliedstaaten können deshalb gegenüber der deutschen Vorgehensweise abweichende Regelungen bestehen.

Zu beachten:

- Beim Einsatz von **Firmenfahrzeugen** (PKW, LKW, Kraftomnibusse etc.) muss der Fahrzeughalter sicherstellen, dass diese nur von Personen geführt werden, die über die notwendige und gültige **Fahrerlaubnis** verfügen. Gemäß der Rechtsprechung in Deutschland hat ein Unternehmen, das **mindestens zwei Mal im Jahr** die Führerscheine der Mitarbeiter dokumentiert **kontrolliert**, einen Vorteil. Es umgeht damit bei einer rechtswidrigen Fahrzeugnutzung und unter normalen Umständen einer Haftung für das „Fahren ohne Fahrerlaubnis“. Um die Absicherungsinteressen des Unternehmens in hohem Maße zu erfüllen, sollte das Prüfintervall deutlich verkürzt werden. Auch sollte zumindest bei jenen Mitarbeitern, die **regelmäßig** Fahrzeuge des Unternehmens führen, eine **monatliche Führerscheinkontrolle** durchgeführt werden. Personen, die über keine gültige Fahrerlaubnis verfügen, dürfen unter keinen Umständen Fahrzeuge des Unternehmens führen.
- Bei **Neueinstellungen** sollte vor der ersten Fahrzeugnutzung eine **dokumentierte Kontrolle des Führerscheins** erfolgen. Gleiches gilt für Personen, die zum Beispiel aufgrund eines Sabbaticals, einer längeren Krankheitsphase oder einer Elternzeit **längere Zeit** entweder keine Firmenfahrzeuge mehr geführt oder nicht an den regelmäßigen Führerscheinkontrollen teilgenommen haben.



- Werden Firmenfahrzeuge zur **Privatnutzung** an Mitarbeiter überlassen und umfasst das auch die Fahrzeugnutzung durch **Angehörige** des Mitarbeiters oder **Dritte**, sollte sichergestellt sein, dass die betriebliche **Führerscheinkontrolle** auch diese Personen umfasst.
- Bei **Neueinstellungen** (insbesondere von Personen, bei denen das Lenken von Fahrzeugen zur Haupttätigkeit bzw. zu den arbeitsvertraglichen Hauptpflichten gehört) sollte **geprüft** werden, ob der **Bestand der Fahrerlaubnis in Gefahr** ist. Dazu sollte im Zuge des Bewerbungsprozesses ein Auszug aus dem **Fahreignungsregister** eingefordert werden. Allerdings hat der Arbeitgeber **keinen Rechtsanspruch** auf diese Auskunft.
- Insbesondere bei Personen, die **regelmäßig** Fahrzeuge des Unternehmens führen oder bei denen das Führen von Fahrzeugen zu den **arbeitsvertraglichen Hauptpflichten** gehört, sollte eine **arbeitsvertragliche Regelung** geschlossen werden. Diese sollte dem Arbeitnehmer besondere **Informationspflichten** gegenüber dem Arbeitgeber auferlegen, wenn der Bestand der Fahrerlaubnis in Gefahr ist oder die Fahrerlaubnis nicht mehr besteht (Fahrverbot, Entzug, Verzicht usw.).
- Bei **Personen aus Drittstaaten**, die ihre Drittstaaten-Fahrerlaubnis in einem **anderen EU- oder EWR-Mitgliedstaat** (zum Beispiel Litauen) als dem jetzigen **Wohnsitzstaat** (zum Beispiel Deutschland)

umschreiben haben lassen, ist zu prüfen, ob ein **gültiges Führerscheindokument** besteht. Wurde eine Drittstaaten-Fahrerlaubnis etwa in Litauen prüfungsfrei umgeschrieben, wird dies (im Regelfall) durch die Schlüsselzahl 70 im Feld 12 auf der Rückseite des Führerscheins vermerkt. Verlagert diese Person ihren Wohnsitz nun nach Deutschland, dann sollte geprüft werden, ob auch die deutschen Regelungen eine prüfungsfreie Umschreibung der ursprünglich erworbenen Drittstaaten-Fahrerlaubnis ermöglichen (vgl. Anlage 11 der FeV). Das wäre beispielsweise bei einem serbischen oder nordmazedonischen Fahrer der Fall. Stammt die Fahrerlaubnis ursprünglich zum Beispiel aus der Türkei oder Bosnien und Herzegowina, ist eine prüfungsfreie Umschreibung in Deutschland nicht oder nur beschränkt auf A- und B-Fahrerlaubnisklassen möglich. Im Zweifel muss die Person die benötigten Fahrerlaubnisklassen nach deutschem Recht neu erwerben.

- Bei Personen, die ursprünglich eine **Drittstaaten-Fahrerlaubnis** erworben haben und nun für eine Beschäftigung ihren **Wohnsitz** etwa nach Deutschland verlegen, kann die Drittstaaten-Fahrerlaubnis in aller Regel noch für mehrere (**maximal sechs**) **Monate** genutzt werden. Wichtig ist, dass Personen, die eine C- oder D-Fahrerlaubnis nutzen, diese im Regelfall nur in Verbindung mit einem **gültigen Nachweis** einer bestehenden **Berufskraftfahrerqualifikation** einsetzen können. Details zu den Herausforderungen in diesem Kontext sind im Abschnitt zur Berufskraftfahrerqualifikation zu finden.

- Der Arbeitgeber sollte die **Verlängerung** von befristeten Fahrerlaubnisklassen bzw. des Führerscheindokuments **nicht allein der Verantwortung des Arbeitnehmers** überlassen. Das Unternehmen muss **Kenntnis über die Ablaufdaten** der Fahrerlaubnisklassen und des Führerscheindokuments haben. Auch muss es beim Mitarbeiter frühzeitig (**mindestens sechs Monate**) vor diesem Datum die **Verlängerung anregen**. In den weiteren Monaten zwischen den Terminen ist zu **kontrollieren**, ob die Verlängerung initiiert wurde. Spätestens zum Ablaufdatum ist das **Vorhandensein** des verlängerten Führerscheindokuments bzw. der Fahrerlaubnisklassen dokumentiert zu prüfen.
- Seit einigen Jahren sind die **EU-Kartenführerscheine maximal 15 Jahre** ab Ausstellung gültig, siehe Feld 4b auf dem EU-Kartenführerschein. Personen, die ihr Führerscheindokument nicht im Fünf-Jahres-Turnus erneuern – weil sie keine C- oder D-Fahrerlaubnis besitzen oder weil diese unbefristet oder bis zum 50. Geburtstag gültig sind – müssen darauf achten, die Erneuerung nicht zu versäumen. Generell wurde für sämtliche **Altfälle**, also nicht per se befristete Führerscheindokumente, ein **verpflichtender Umtausch** in einen EU-Kartenführerschein geregelt. Relevant für die konkrete Umtauschfrist ist im Regelfall das **Geburtsjahr**. Bei nach dem 01.01.1999 ausgestellten Führerscheinen ist jedoch das konkrete **Ausstellungsjahr** für die Umtauschfrist relevant.

Führerscheintausch 2023, Jahrgang 1965-70:

Alle Fahrer zwischen 52 und 58 Jahren, also die Jahrgänge 1965 bis 1970, sollten 2023 ihren alten Führerschein in einen EU-Kartenführerschein umgetauscht haben. Die Frist ist am 19.01.2024 abgelaufen. Wer die Frist verpasst hat, sollte sich umgehend bei der zuständigen Führerscheinstelle informieren und den Umtausch umsetzen.

Führerscheintausch 2024:

Wer sein Papier-Führerscheindokument vor dem 31.12.1998 ausgehändigt bekommen hat und im Jahr 1971 oder später geboren wurde, muss bis spätestens 19.01.2025 den Umtausch des Papierdokuments in einen EU-Kartenführerschein vollzogen haben.



Gefahrgut/ADR-Schulungsnachweis

Einleitung

Geregelt wird die **Beförderung von Gefahrgut** unter anderem durch die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 2023).

Wenn gefährliche Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen befördert werden, muss der Fahrer über einen **ADR-Schulungsnachweis (ADR-Karte)** verfügen. Um diesen zu erlangen, muss der Fahrer durch einen **anerkannten Schulungsveranstalter** geschult werden und erfolgreich eine **IHK-Prüfung** ablegen.

Neueinsteiger in das Thema Gefahrgutbeförderung müssen eine **Erstschulung samt Prüfung** absolvieren. Wenn ein ADR-Schulungsnachweis bereits besteht und erhalten bleiben soll, sind **im Fünf-Jahres-Turnus Auffrischungsschulungen samt anschließender Prüfung** notwendig.

Das Schulungssystem sieht einen **Basiskurs** vor, der für diverse Gefahrgutbeförderungen hinreichend ist. Je nachdem, welche Gefahrgüter konkret befördert werden und mit welchen Fahrzeugen, können zusätzliche **Aufbaukurse** notwendig sein. So etwa für Beförderungen mit Tankfahrzeugen oder den Transport von radioaktiven oder explosiven Stoffen.

Im ADR bestehen zudem **Regelungen für ausgenommene Beförderungen**. Liegen sämtliche Anforderungen bzw. Rahmenbedingungen dieser Ausnahmen vor, benötigt der Fahrer **keinen ADR-Schulungsnachweis**.

In Deutschland werden die Schulungen durch anerkannte Schulungsveranstalter durchgeführt. Die **IHKs** sind für die Anerkennung der Veranstalter sowie für die Durchführung der Prüfungen, der Wiederholungsprüfungen sowie die Ausstellung der ADR-Schulungsnachweise zuständig.

Zu beachten:

- Der **ADR-Schulungsnachweis** muss vom Fahrer bei allen Gefahrgutbeförderungen **mitgeführt** und **bei Kontrollen ausgehändigt** werden.
- Das Unternehmen muss prüfen, ob der **Umfang** der vom Fahrer absolvierten **Gefahrgut-Kurse und -Prüfungen**, die auf dem ADR-Schulungsnachweis dokumentiert sind, für die konkret durchgeführten Gefahrgutbeförderungen **hinreichend** ist. Falls nicht, muss der Fahrer durch **Aufbaukurse** weiterqualifiziert und infolge der bestandenen Prüfung ein **neuer ADR-Schulungsnachweis** erstellt werden. Erst dann darf der Fahrer für entsprechende Beförderungen eingesetzt werden.
- Für den **Erwerb bzw. die Verlängerung** eines ADR-Schulungsnachweises ist der Fahrer nicht an die für seinen Wohnsitz zuständige Institution/Behörde (in Deutschland: IHK) gebunden. Basis- und Aufbaukurse (und die zugehörigen Prüfungen) können **in allen ADR-Vertragsstaaten** und somit in den in diesen Staaten geltenden Amtssprachen abgelegt werden.
- Das Unternehmen sollte die **Auffrischung bzw. Verlängerung** des ADR-Schulungsnachweises **nicht in die alleinige Verantwortung des Fahrers** legen. Der Fahrer sollte frühzeitig (spätestens **sechs Monate vor dem Ablauf** der Frist) an die Verlängerung **erinnert** werden. Die **Auffrischungsschulung bzw. Prüfung** kann innerhalb von **zwölf Monaten vor Ablauf** des bestehenden Schulungsnachweises absolviert werden, ohne dass dem Fahrer hinsichtlich der Fristen Nachteile entstehen.
- Nach Ablauf der Gültigkeit einer ADR-Schulungsbescheinigung ist **nur in begründeten Fällen** eine **Fristverlängerung** im Rahmen der Ausnahmegenehmigung nach § 5 GGvSEB möglich. Für die Details sollte sich an die IHK vor Ort gewendet werden.
- Bei **Verlust oder Diebstahl** des ADR-Schulungsnachweises hat sich der Fahrer unverzüglich an die Stelle zu wenden, die die Karte erstellt hat, um dort eine **Ersatzbescheinigung** zu beantragen. Außerdem sollte (keine gesetzliche Regelung!) der Verlust bzw. der Diebstahl des Nachweises bei der Polizei angezeigt bzw. gemeldet werden.
- Zusätzlich muss das Unternehmen die **Umsetzung** zahlreicher **weiterer Anforderungen** aus dem Gefahrgutrecht sicherstellen. Dazu gehören unter anderem
 - die **Mitführung** spezieller **güterbezogener Dokumente** (zum Beispiel Beförderungs- bzw. Begleitpapiere, „Schriftliche Weisungen“ etc.)
 - sowie spezieller **Ausrüstungsgegenstände**,
 - die **Umsetzung fahrzeugbezogener Anforderungen** (zum Beispiel „Großzettel“/Placards zur Gefahrgutkennzeichnung anbringen)
 - oder die **Beachtung spezieller Verpackungs- und Ladungssicherungsvorschriften**
 - sowie teilweise **Zusammenladeverbote bzw. Getrenthaltegebote**.
- Auch ist im Regelfall die Bestellung bzw. Beschäftigung eines **Gefahrgutbeauftragten** vorgeschrieben.



Abfahrtskontrolle

Einleitung

Aus den straßenverkehrsrechtlichen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften ergibt sich für den Fahrer eines Fahrzeugs die Pflicht, durch **Prüfungen** sicherzustellen, dass das **Fahrzeug während der Nutzung vorschriftsmäßig** ist und **sicher** im Straßenverkehr betrieben werden kann.

Aus Sicht des Unternehmens ist diese regelmäßige Prüfung wichtig, um die **Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs** abzusichern. Das gelingt, indem Mängel am Fahrzeug rechtzeitig erkannt werden, bevor größere und kostenintensive Schäden entstehen oder Defekte gar zu einem Unfall führen.

Die drei wesentlichen Regelungen rund um diese verpflichtende Abfahrtskontrolle ergeben sich aus § 23 der Straßenverkehrsordnung (StVO), § 31 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und § 36 der „DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge“:

§ 23 StVO

(1) Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Wer ein Fahrzeug führt, hat zudem dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Ferner ist dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern auch am Tage vorhanden und betriebsbereit sein.

§ 31 StVZO

Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

(1) Wer ein Fahrzeug oder einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge führt, muss zur selbstständigen Leitung geeignet sein.

(2) Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Führer nicht zur selbstständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

DGUV Vorschrift 70 - Fahrzeuge § 36 Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen

(1) Der Fahrzeugführer hat vor Beginn jeder Arbeitsschicht die Wirksamkeit der Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen zu prüfen und während der Arbeitsschicht den Zustand der Fahrzeuge auf augenfällige Mängel hin zu beobachten.

(2) Der Fahrzeugführer hat festgestellte Mängel dem zuständigen Aufsichtführenden, bei Wechsel des Fahrzeugführers auch dem Ablöser, mitzuteilen. Bei Mängeln, die die Betriebssicherheit gefährden, hat der Fahrzeugführer den Betrieb einzustellen.

Als „**Fahrzeugführer**“ kommen gemäß den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften nur Personen infrage,

- die das **18. Lebensjahr vollendet** haben (es sei denn, es handelt sich um **Auszubildende**),
- die **körperlich und geistig geeignet** sind,
- die im Führen des Fahrzeugs **unterwiesen** sind und ihre **Befähigung** hierzu gegenüber dem Unternehmer **nachgewiesen** haben
- und von denen zu erwarten ist, dass sie die ihnen übertragenen **Aufgaben zuverlässig erfüllen**.

Wie der verkehrssichere bzw. vorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeugs überprüft wird, ist **gesetzlich nicht vorgeschrieben**. Es besteht auch keine gesetzliche Pflicht, die Prüfung an sich zu dokumentieren.

Zu beachten:

- Die Abfahrtskontrolle muss durch den **Fahrer des Fahrzeugs persönlich** erfolgen. Dabei kann er von anderen Personen im Unternehmen, zum Beispiel Mitarbeiter einer internen Werkstatt oder der Fuhrparkbetreuung, unterstützt werden. Die Verantwortung liegt jedoch stets beim Fahrer.
- Die Prüfung sollte die **sicherheitsrelevanten Einrichtungen** des Fahrzeugs umfassen und sich zudem auf die in § 23 StVO genannten Aspekte erstrecken. Im Dokument „DGUV Grundsatz 314-002“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung mit dem Titel „Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“ ist detailliert beschrieben, welche **Prüfpunkte** aus **berufsgenossenschaftlicher Sicht** Gegenstand der Abfahrtskontrolle sind.
 - Lichttechnische Einrichtungen
 - Felgen, Reifen und Federung
 - Bremsanlage
 - Motor und Antrieb
 - Lenkanlage
 - Fahrerassistenzsysteme wie Notbremsassistent, Spurassistent und ESP
 - Führerhaus
 - Aufbau und Rahmen (auch des Anhängers)
 - Ladungssicherung
 - Anhänger-/Sattelanhängerbetrieb sowie deren Kupplung
 - Zubehör
- Der zuvor genannte DGUV Grundsatz 314-002 und die DGUV Regel 114-615 können verwendet werden, um die Fahrer rund um das Thema Abfahrtskontrolle und Arbeitssicherheit **zu befähigen bzw. zu schulen**. Um im Einzelfall belegen zu können, dass die Abfahrtskontrolle durchgeführt wurde und welche Einrichtungen und Systeme des Fahrzeugs bzw. des Anhängers überprüft wurden, empfehlen wir eine **aussagekräftige und nachvollziehbare Dokumentation** der Überprüfung. Folgende Punkte sollten regelmäßig geprüft werden:
 - Werden bei der Überprüfung **Mängel** festgestellt, sind diese **vor Fahrtantritt** zu beheben. Bei **gravierenden Mängeln** darf die Fahrt nicht angetreten bzw. fortgesetzt werden, da zunächst der **vorschriftsmäßige Zustand** des Fahrzeugs bzw. Anhängers hergestellt werden muss. In jedem Fall sind Mängel an die im Betrieb verantwortlichen Stellen/Personen (nachvollziehbar dokumentiert) **zu melden**.
 - Sofern der Fahrer die Lenk- und Ruhezeiten aufzeichnen muss, ist in jedem Fall die für die Abfahrtskontrolle aufgewendete **Arbeitszeit** direkt auf der **Fahrerkarte** oder der **Tachoscheibe** aufzuzeichnen. Da der Fahrer seine Fahrerkarte bei Übernahme des Fahrzeugs stecken muss, ist vom Unternehmen darauf zu achten, dass der Fahrer hierfür **nicht einen manuellen Nachtrag** anfertigt. Dies ist nur zu tolerieren, wenn der Fahrer beispielsweise bereits an einem Anhänger oder Sattelaufleger die Abfahrtskontrolle (teilweise) durchführt, während das Zugfahrzeug noch nicht an Ort und Stelle verfügbar ist. Wenn der Fahrer **keine Arbeitszeit** für die Durchführung der Abfahrtskontrolle dokumentiert, kann dies dazu führen, dass im Schadensfall die Schuldfrage zu **Ungunsten des Fahrers** „verschoben“ wird. Auch bußgeldseitig kann sich die nicht durchgeführte Abfahrtskontrolle im Schadensfall negativ auswirken.
 - Eine konkrete **zeitliche Vorgabe**, wie lange eine Abfahrtskontrolle regelmäßig dauert, **besteht nicht**. Vielmehr hängt der Zeitaufwand vom jeweiligen Fahrzeug bzw. der Zugfahrzeug-Anhänger-Kombination ab, mit dem bzw. der der Fahrer unterwegs ist.
 - Auch nach einer **Fahrtunterbrechung** sollte sich der Fahrer vom technischen Zustand seines Fahrzeugs vor dem erneuten Fahrtantritt ein Bild machen.



Continental Automotive Technologies GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 45
78052 Villingen-Schwenningen
Deutschland
E-Mail: Info@vdo.com
www.fleet.vdo.com