

Bordbuch



Berufskraftfahrer unterwegs 2025

Jahrbuch für Fahrerinnen und Fahrer
im Güter- und Personenverkehr

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

auch 2025 finden Sie in diesem Bordbuch wieder alle wichtigen Informationen, die Sie für Ihren Berufsalltag benötigen – kompakt zusammengefasst und speziell auf Berufskraftfahrer im Lkw und Bus zugeschnitten!

Das bringt die neue Ausgabe:

- Aktueller Schwerpunkt: **Unterweisung Digitaler Fahrtenschreiber – Smart Tacho Version 2**
- Kapitel **Recht A-Z: Update** – vollständig überarbeitet und erweitert
- Neu: Vorschriften aus der StVO
- Neu: Fit durch die Nacht
- Neu: Die 10 Max-Achtzig-Regeln (Kap. 3.2.2)
- Gefahrgut: Änderungen nach ADR 2025 und erweitert um Kennzeichnung und Bezettelung

Selbstverständlich wurden außerdem auch dieses Jahr wieder sämtliche Inhalte auf den neuesten Stand gebracht, damit Sie überall sicher und stressfrei ankommen!

So finden Sie z. B. in Kapitel 2.2 Informationen zu den Lenk- und Ruhezeiten zum Nachschlagen, Ladungssicherung in Kapitel 4.1 oder in Kapitel 2.6 die Übersicht der mitzuführenden Papiere. Auch die **Fahrverbote und Länderinformationen** wurden natürlich überarbeitet und sowohl inhaltlich als auch rechtlich für 2025 angepasst. Wir wünschen Ihnen allzeit gute Fahrt!

Ihre Anregungen (Wünsche, Lob und Kritik) sind uns immer willkommen: vertriebsservice@tecvia.com

Ihr Verlag Heinrich Vogel

Bitte beachten Sie, dass bis Redaktionsschluss 31.07.2024 alle aktuellen Zahlen berücksichtigt wurden. Eventuell später eingetretene Änderungen konnten nicht mehr aufgenommen werden. Dies betrifft insbesondere die Fahrverbote.

Folgende Kapitel beruhen auf Veröffentlichungen der BG Verkehr:

3.1.1 bis 3.1.6, 3.1.10 (Restalkohol), 3.2.1, 3.6 und 4.5.2. Vielen Dank für die freundliche Genehmigung.

© 1993 Verlag Heinrich Vogel, in der TECVIA GmbH,
Aschauer Straße 30, 81549 München

Stand Juli 2024 • 32. Auflage

Umschlaggestaltung: Bloom Project

Satz & Layout: Schmidt Media Design, München

Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Anton-Schmidt-Straße 15, 71332 Waiblingen

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung in elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Die Haftung für die Inhalte der Internetverweise wird trotz sorgfältiger inhaltlicher Prüfung ausgeschlossen! Für die Seiteninhalte sind ausschließlich die Betreiber verantwortlich.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Folgenden die männliche Form (z. B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für alle Geschlechter gleichermaßen.

ISBN: 978-3-574-60606-9

Vorwort	2
Hinweise zur Benutzung	5
Kalendarium mit Fahrverboten	6
Aktueller Schwerpunkt – Unterweisung Digitaler Fahrtschreiber für Lkw- und Busfahrer.	34

1

Länder- infos

1.1 Belarus/ Weißrussland ... 60	1.18 Niederlande 94
1.2 Belgien 62	1.19 Nordmazedonien .. 96
1.3 Bosnien und Herzegowina. ... 64	1.20 Norwegen 98
1.4 Bulgarien 66	1.21 Österreich 100
1.5 Dänemark 68	1.22 Polen 102
1.6 Deutschland ... 70	1.23 Portugal 104
1.7 Estland 72	1.24 Rumänien 106
1.8 Finnland 74	1.25 Russland 108
1.9 Frankreich 76	1.26 Schweden 110
1.10 Griechenland ... 78	1.27 Schweiz 112
1.11 Großbritannien und Nordirland . . 80	1.28 Serbien 114
1.12 Irland 82	1.29 Slowakische Republik 116
1.13 Italien 84	1.30 Slowenien 118
1.14 Kroatien 86	1.31 Spanien 120
1.15 Lettland 88	1.32 Tschechien 122
1.16 Litauen 90	1.33 Türkei 124
1.17 Luxemburg 92	1.34 Ukraine 126
	1.35 Ungarn 128
	1.36 Kontaktdaten europ. Transportverbände. 130

2

Recht

2.1 Recht von A-Z mit jährlichem Update	135
2.2 Lenk- und Ruhezeiten	164
2.3 Vorschriften aus der StVO	175
2.4 Auszug Bußgeldkatalog	177
2.5 Ferienreiseverordnung	186
2.6 Mitzuführende Papiere Güterkraftverkehr	188
2.7 Verkehrssünden in Europa	190

3

Gesundheit und Sicherheit

3.1 Fahr Fit.	191
Unfallursachen – Gute Augen – Gut sehen mit Brillen und Kontaktlinsen – Viel Lärm um nichts? – Strategien im Umgang mit Stress – Soforthilfe zur Entspannung in Fahrpausen – Die perfekte Pause: Auftanken! – Fit durch die Nacht – Ernährung – Getränke	
3.2 Aufmerksamkeit im Straßenverkehr	210
3.3 Verhalten nach einem Unfall/ Erste Hilfe ...	214
3.4 Arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung	223
3.5 BG Verkehr	225
3.6 Spiegel optimal einstellen	227

4

Nützliches für unterwegs

4.1 Ladungssicherung	229
4.2 Gefahrgut – mit wichtigen Befreiungsregeln ..	241
4.3 Autohöfe	255
4.4 Baustelleninformationen	259
4.5 Schneeräumstationen für Lkw-Dächer	261
4.6 Fernfahrerstammtische	265
4.7 Pannendienste	267
4.8 Abfahrtskontrolle	268
4.9 Wortlos-Guide Gütertransport	272
4.10 Wirtschaftlich fahren – die intelligente Fahrweise	280
4.11 Notrufnummern in Deutschland	288

Mai 2025

1	Do	Maifeiertag	A B ⁵⁵ CZ D E ⁵⁸ F GR ⁷³ H ⁴ HR ²⁰ I ¹ L ^{32,33} P ⁵⁴
2	Fr	SLO PL ³⁷ BIH UA	KW 18
3	Sa	PL ⁸	
4	⊘	LV	
5	Mo	GB IRL NL	KW 19
6	Di	BG	
7	Mi		
8	Do	CZ F SK L ³²	
9	Fr	BIH BY RUS SRB UA	
10	Sa		
11	⊘	Muttertag	
12	Mo		KW 20
13	Di		
14	Mi		
15	Do		
16	Fr	DK	
17	Sa	I ⁵⁰ N	
18	⊘		
19	Mo	TR	KW 21
20	Di		
21	Mi		
22	Do		
23	Fr		
24	Sa	I ⁵⁰ BG NMK	
25	⊘		
26	Mo	BG GB	KW 22
27	Di		
28	Mi		
29	Do	Christi Himmelfahrt	A B ⁵⁵ CH ³⁹ D F L ^{32,33} HR ¹⁷
30	Fr	HR ²⁰	
31	Sa	I ⁵⁰ RO ⁷¹	

- ~~⊘~~ generelles Sonntagsfahrverbot, siehe Seite 5
- ~~X~~ Fahrverbot im jeweiligen Land
- ~~X~~ Fahrverbot und Feiertag im jeweiligen Land
- ~~X~~ Feiertag (ohne generelles Fahrverbot) im jeweiligen Land

[1] 09.00 – 22.00 Uhr

[4] 22.00 Uhr des Vortages bis 22.00 Uhr am Feiertag

[8] 08.00 – 22.00 Uhr

[17] 15.00 – 23.00 Uhr auf bestimmten Strecken

[20] 14.00 – 23.00 Uhr auf bestimmten Strecken

[32] Nur für Transporte in Richtung Frankreich Vortag 21.30 Uhr – Feiertag 21.45 Uhr.

[33] Nur für Transporte in Richtung Deutschland Vortag 23.30 Uhr – Feiertag 21.45 Uhr.

Fahrtbeginn
km

Fahrtende
km

gefahrte
km

Arbeits-
stunden

Lenk-
zeit

8 34
PL RO SK SLO BG BIH BY EST FIN LT LV N NMK RUS S SRB TR UA

DK FIN N NL S

[34] 06.00 – 22.00 Uhr auf bestimmten Strecken

[37] 18.00 – 22.00 Uhr

[39] 22.00 Uhr des Vortages bis 05.00 Uhr des
Folgetages

[50] Sa. 08.00 – So. 24.00 für Gefahrguttransporte
KL 1

[54] 18.00 – 21.00 Uhr auf bestimmten Strecken für
Gefahrguttransporte > 3,5 t, generell wenn mit
Tankfz

[55] 16.00 Uhr des Vortages bis 24.00 Uhr am
Feiertag

[58] Fahrverbot auf bestimmten Strecken.
Bitte erkundigen Sie sich.

[71] Je nach Strecke von 16.00 bzw. 18.00 Uhr bis
22.00 Uhr; bitte erkundigen Sie sich.

[73] 08.00 bis 13.00 Uhr für die Ausfahrt und von
11.00 bis 23.00 Uhr für die Einfahrt auf
bestimmten Strecken.

Aktueller Schwerpunkt

Unterweisung Digitaler Fahrtenschreiber

für Lkw- und Busfahrer

Die Unterweisung zum Digitalen Fahrtenschreiber ist regelmäßig Pflicht aufgrund mehrerer Vorschriften (allgemein verschiedene Arbeitsschutz-Regelungen sowie speziell nach Art. 32+33 der Verordnung (EU) 165/2014 und Art. 10 der Verordnung (EG) 561/2006). Mit der 2023 eingeführten Version 2 des Smart Tacho ist ein weiterer Anlass hinzugekommen, Ihr Wissen zu den Fahrtenschreibern und ihrer Bedienung aufzufrischen.



1. Warum, wann und wo?

Rechtsgrundlage

- ▶ Verordnung VO (EU) Nr. 165/2014 (in Kraft seit 02.03.2016), Art. 32 bis Art. 37,
- ▶ § 2 Fahrpersonalverordnung.

Einführungszeitpunkt

Seit 01.05.2006: Alle erstmals zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 fallen, müssen mit einem Digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein.

Die Änderungsregelungen zum 01.10.2011 und das Inkrafttreten der VO (EU) Nr. 165/2014 zum 02.03.2016 haben die technischen Möglichkeiten der Aufzeichnung und Kontrolle dem technischen Stand angepasst. Die technischen Spezifikationen (Anhang I C), veröffentlicht im Mai 2016, traten im Mai 2019 in Kraft. Infolgedessen mussten seit Juni 2019 alle neu zugelassenen Fahrzeuge mit dem Intelligenten Fahrtenschreiber der 1. Version ausgerüstet sein.

Die Einführung der 2. Version erfolgte zum 21.08.2023.

Blättern bis „OUT Ende“ erscheint, mit „OK“ bestätigen. Wird eine Fahrerkarte gesteckt, ist „OUT“ automatisch beendet.

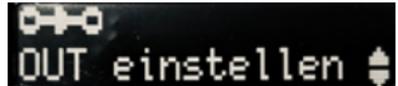


Stoneridge – OUT einschalten

Menü mit „OK“ aufrufen, mit Pfeiltasten blättern bis „Ortsangabe“ erscheint. Mit „OK“ bestätigen.



Mit Pfeiltasten blättern bis „OUT einstellen“ erscheint, mit „OK“ bestätigen.

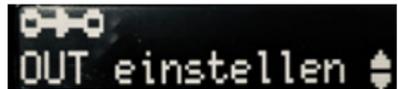


Stoneridge – OUT ausschalten

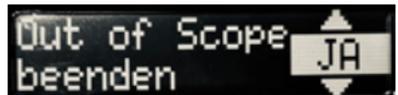
Menü mit „OK“ aufrufen, mit Pfeiltasten blättern bis „Ortsangabe“ erscheint, mit „OK“ bestätigen.



Mit Pfeiltasten blättern bis „OUT einstellen“ erscheint, mit „OK“ bestätigen.



Mit Pfeiltasten „JA“ auswählen, mit „OK“ bestätigen.



4.6 Ort/Land eingeben

Bleibt die Fahrerkarte im Fahrtenschreiber, muss zu Beginn und am Ende der Ruhezeit das Landessymbol sowie ggf. die Region über das Fahrtenschreibermenü eingegeben werden (Art. 34 Abs. 7 VO (EU) 165/2014), in dem der Fahrer seine Ruhezeit beginnt oder beendet.

Diese Eingaben müssen Fahrer von Neufahrzeugen mit einem Intelligenten Fahrtenschreiber der Version 2 (seit 21.08.2023) vor Fahrtantritt und nach Ende der Arbeitsschicht immer noch manuell vornehmen. Die Speicherung der Position erfolgt auch hier NICHT automatisch! Es wird hier lediglich das Land anhand der vom Fahrtenschreiber ermittelten Position vorgeschlagen.

Eingabe Land bei Grenzübertritt

Seit dem 2. Februar 2022 muss der Fahrer über das Fahrtenschreibermenü das Landessymbol sowie ggf. die Region des



Dänisch



1 dän. Krone (DKK) = 100 Öre
1 EUR = 7,46 DKK*

Ein generelles Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw besteht im grenzüberschreitenden Verkehr nicht. Im Zeitraum 15.06. bis 31.08. können die Behörden bei Temperaturen ≥ 25 Grad Celsius ein Fahrverbot von 12.00 bis 18.00 Uhr für Schwertransporte erlassen. Fahrverbote für bestimmte Gefahrguttransporte auf der Öresund Brücke. In verschiedenen Städten gelten Umweltzonen mit Einfahrtsbeschränkungen und Registrierungspflicht für Lkw; nähere Informationen unter <https://miljoezoner.dk/de/>.



Auch tagsüber muss mit Abblendlicht gefahren werden. Rauchverbot in Lkw-Kabine ab 2 Personen. Handyverbot am Steuer. Max. Parkdauer auf öffentlichen Autobahnrastplätzen: 25 Std.



Zum 1. Januar 2025 Einführung einer Kilometer- und Emissionsklassen-abhängigen Straßenbenutzungsgebühr für Lkw > 3,5 t (ersetzt die bisherige Eurovignette); weitere Infos unter: <https://vejafgifter.dk/en>



Göteborg Plads 1, DK-2150 Kopenhagen Nordhavn
Tel.: 00 45/35 45 99 00, Fax: 00 45/35 26 71 05
E-Mail: info@kopenhagen.diplo.de



von Deutschland nach Dänemark 0045
von Dänemark nach Deutschland 0049



EU-Notrufnummer 112

		
 Erforderliche Dokumente	Fahrzeugschein Führerschein, ggf. Fahrerqualifizierungsnachweis Personalausweis/Reisepass Grüne Versicherungskarte CMR-Frachtbrief	Fahrzeugschein Führerschein, ggf. Fahrerqualifizierungsnachweis Grüne Versicherungskarte Personalausweis EU-Fahrtenblatt EU-Gemeinschaftslizenz (Kopie)

* variabler Kurs (Stand 10.05.2024, Quelle: <https://bankenverband.de>)

			
 Höchstzulässige Abmessungen	Länge	Lkw 12,00 m SattelkFz 16,50 m Lastzug 18,75 m Transport von Pkw** 20,75 m	Kraftomnibus mit 2 Achsen 13,50 m mit 3 Achsen 15,00 m Gelenkbus und Busse mit Anhänger 18,75 m
	Breite	2,55 m Kühlfahrzeuge 2,60 m	2,55 m
	Höhe	4,00 m	4,00 m
 Höchstzulässige Achslasten und Gesamtmasse*	Einzelachse	10 t	Einzelachse 10 t
	Antriebsachse**	11,5 t	Antriebsachse 10 t
	Doppelachse (Abst. 1 bis 2 m)	16 t	Antriebsachse internationaler Transport 11,5 t
	Doppelachse (Abst. > 2 m)	20 t	Doppelachse Achsabstand 1,3 m bis < 2 m** 18 t/19 t
	Tridemachse (Abst. 1 bis 1,3 m)	22 t	Kraftomnibus mit 2 Achsen 18 t
	Tridemachse (Abst. 1,3 bis 2 m)**	24 t	mit 3 Achsen 24 t
	Lkw mit 2 Achsen	19 t	mit 3 Achsen, im internationalen Transport 26 t
	Lkw mit 3 Achsen	26 t	Gelenkbus 28 t
	Lkw mit ≥ 4 Achsen – einschl. 2 gelenkter Vorderachsen**	29,5 t 32 t	
	Anhänger mit 2 Achsen	20 t	
	mit 3 Achsen	24 t	
	Lastzug o. SattelkFz mit 4 Achsen	38 t	
	mit 5 Achsen zur Beförderung von 40'-ISO-Containern im kombinierten Verkehr	44 t	
	mit 6 Achsen**	48 t	
	mit 7 Achsen**	56 t	
	mit 8 Achsen**	60 t	
 Höchstzulässige Geschwindigkeit	(für Lkw über 3,5 t Gesamtgewicht)		innerorts 50 km/h
	innerorts	50 km/h	Landstraßen 80 km/h
	außerhalb geschl. Ortschaften	80 km/h	Schnellstraßen 80 km/h
	Autobahn/ Schnellstraße	80 km/h	Autobahnen*** 100 km/h
			Autobahnen, sonstige und Schnellstraßen mit Anhänger 70 km/h

* Das Gesamtgewicht des Anhängers darf je Achse das des Zugfahrzeugs um max. 50 % überschreiten.

** Zusätzliche Bestimmungen bzw. weitere Details vorhanden. Bitte erkundigen Sie sich.

*** Wenn Tempo-100-Plakette am Heck.

der ADSp 2017 enthält unter anderem Neuregelungen zur Haftungsbegrenzung sowie zum → [Standgeld](#).

Arbeitszeit

Die Arbeitszeit des Kraftfahrers steht in einem Spannungsverhältnis zwischen national verbindlichen Gesetzen und Verordnungen wie Arbeitszeitgesetz, Arbeitszeitverordnung, Fahrpersonalgesetz und Fahrpersonalverordnung. Darüber hinaus findet hinsichtlich der reinen Lenktätigkeit die EU-Verordnung 561/2006 Anwendung, die primär die Lenk- und Ruhezeiten festschreibt und die auch in allen Mitgliedstaaten verbindlich gilt. Die Kontrollen durch Polizei, BALM und Zoll legen regelmäßig die EU-Vorgaben sowie deren spezifische Umsetzung in der Fahrpersonalverordnung und dem Fahrpersonalgesetz zugrunde. Vermehrt prüfen aufsichtführende Stellen auch eine Einhaltung der Regelungen nach nationalen Vorschriften. Zum → [Mindestlohn](#) siehe dort.

Atemalkoholtest

Bei Verdacht auf Fahren mit Alkohol o.a. am Steuer wird bei einer Kontrolle durch Kontrollorgane (Polizei) regelmäßig ein sogenannter Atemalkoholtest angeboten. Der Fahrzeugführer ist gesetzlich nicht verpflichtet, an einem solchen freiwilligen Test mitzuwirken, und kann hierzu auch nicht gezwungen werden. Bei (empfohlener) Weigerung wird die Polizei dann eine Entscheidung über eine Blutentnahme nach Maßgabe des § 81a StPO treffen und diese ggf. anordnen → [Blutentnahme](#). Besteht lediglich der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit, so wird ein spezieller Atemalkoholtest in den Diensträumen der Polizei durchgeführt. Zur strafrechtlichen Einordnung → Kap. 3.1.10.

Aussageverweigerungsrecht

Ein wesentliches Grundprinzip der Rechtsstaatlichkeit ist das Recht eines Beschuldigten, gegenüber den staatlichen Verfolgungsorganen nicht aussagen und sich nicht selbst belasten zu müssen. Von diesem Recht sollte man im Regelfall auch Gebrauch machen. Weder entstehen hierdurch Nachteile, noch ist diese Entscheidung endgültig. Ob und in welchem Umfang im weiteren Verfahren eine Aussage gemacht wird, sollte nach anwaltlicher Beratung auf Grundlage einer vorherigen Akteneinsicht entschieden werden.

Entgelt bis zu 6 Wochen. Die 6-Wochen-Frist beginnt in der Regel mit dem Tag nach Beginn der Arbeitsunfähigkeit. Die Arbeitsunfähigkeit ist unverzüglich anzuzeigen. Dauert diese länger als 3 Kalendertage (mögliche arbeitsvertragliche Abweichungen beachten!), ist die Erkrankung per Attest nachzuweisen. Dabei ist seit dem 07.12.2023 bei leichten Erkrankungen auch eine telefonische Krankschreibung möglich.

Seit dem 01.01.2023 ist der krankenversicherte Arbeitnehmer nicht mehr verpflichtet, die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (AU) an den Arbeitgeber weiterzuleiten. Dieser erhält die Meldung direkt von der Krankenkasse und kann die elektronische Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (eAU) digital abrufen.

Nach Ablauf der 6 Wochen wird, soweit die Arbeitsunfähigkeit weiter besteht, als Lohnersatz ein geringeres Krankengeld durch die Krankenkasse gezahlt.

Ladungssicherung

Die Verpflichtung des Fahrzeugführers zur Ladungssicherung (→ Kap. 4.1) wird in den §§ 22 und 23 der Straßenverkehrsordnung allgemein geregelt. Daneben ist die VDI-Richtlinie 2700 als „objektiviertes Sachverständigengutachten“ zu beachten. Den Fahrzeugführer trifft die Pflicht zur Kontrolle der Ladungssicherung und Lastverteilung vor Fahrtantritt, die Pflicht zur Kontrolle und Nachbesserung während des Transports sowie die Pflicht zur Einrichtung seines Fahrverhaltens auf die Ladung. Der Fahrer ist auch dann zur Kontrolle der Ladungssicherung verpflichtet, wenn ein anderer das Fahrzeug beladen hat. Notfalls muss er die Durchführung der Fahrt ablehnen. Bei Missachtung der Vorschriften drohen dem Fahrer die Untersagung der Weiterfahrt sowie ein → **Bußgeld** und → **Punkte** im Fahreignungsregister.

Lenk- und Ruhezeiten

→ Kap. 2.2

Manueller Nachtrag

Wer gewerblich Güter transportiert oder Personen befördert, muss für jeden Tag des Jahres einen Nachweis über seine Tätigkeiten erbringen können. Der Fahrer ist bei einer Kontrolle für den laufenden und die vorangegangenen 28 (ab 31.12.2024: 56) Kalendertage verpflichtet nachzuweisen, wann er sich wegen Krankheit, Urlaub o. ä. nicht im Fahrzeug aufgehalten hat und daher nicht in der Lage war, den Fahrtenschreiber zu betätigen. Bei einem analogen Fahrtenschreiber wird der manuelle Nachtrag handschriftlich auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den

Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern (griech. Teil). Auch in Island, Norwegen und Liechtenstein gilt wegen des EWR-Abkommens die EU-Verordnung. Die Schweiz ist zwar ausschließlich AETR-Vertragsstaat, dennoch wird im Schweizverkehr die EU-Regelung angewendet (Art. 2 Abs. 2 Buchst. b VO (EG) 561/2006). Im Verhältnis zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland gilt seit 01.01.2021 das gemeinsame Handels- und Kooperationsabkommen.

2.2.5 Bußgelder für Fahrer

Quelle für die genannten Bußgelder sind die „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht, LASI-Veröffentlichung – LV 48“, 4. überarbeitete Auflage, Stand: September 2018 – über www.balm.bund.de. Hier die wichtigsten Bußgelder für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006:

1. Lenkzeitverstöße

Überschreiten der zulässigen Tageslenkzeit von 9 Stunden

bis zu 1 Stunde	30 €
mehr als 1 Stunde bis zu 2 Stunden, je angefangene ½ Stunde	30 €
um mehr als 2 Stunden, je angefangene ½ Stunde	60 €

Überschreiten der zulässigen Tageslenkzeit von 10 Stunden

bis zu 30 Minuten	30 €
bis zu 2 Stunden, je angefangene ½ Stunde	30 €
um mehr als 2 Stunden, je angefangene ½ Stunde	60 €

Überschreiten der zulässigen wöchentlichen Lenkzeit von 56 Stunden

bis zu 2 Stunden	30 €
bei Wochenlenkzeit von 58 bis 65 Stunden, je angefangene Stunde	30 €
bei Wochenlenkzeit von mehr als 65 Stunden, je angefangene Stunde	60 €

3.1.1 Unfallursachen – Schwachpunkt Mensch

Unfälle im Straßenverkehr entstehen in der Regel nicht durch unvorhersehbare technische Defekte, sondern durch das Zusammentreffen beeinflussbarer technischer und organisatorischer



Mängel mit menschlichem Fehlverhalten. Und hier sind es nicht nur Unerfahrenheit, Imponiergehabe, Risikofreude oder Aggression, die zum Versagen von Kraftfahrern führen, sondern auch fehlende körperliche oder

geistige Eignung. Man kann davon ausgehen, dass fehlende gesundheitliche Eignung zu einer Teilursache von Unfällen werden kann. Daher sollte man sich regelmäßig vom Arzt durchchecken lassen, nicht nur dann, wenn es vorgeschrieben ist. Die erforderlichen Arztbesuche für Fahrer von Lkw, Bussen und Taxis können Sie der folgenden Übersicht entnehmen:

Wer muss wann zu welchem Arzt?

(Bescheinigungen nur nach den Vordrucken der Anlage 5 und 6 FeV zulässig)

Fahrerlaubnisklasse	wann	wohin
alte Klasse 2 alte Klasse 3, wenn Züge über 12 t Gesamtgewicht (Tandemzüge) gefahren werden sollen	<ul style="list-style-type: none"> › rechtzeitig vor Ende des 50. Lebensjahres 	<ul style="list-style-type: none"> › Facharzt für Arbeitsmedizin oder Arzt mit Zusatzbezeichnung Betriebsmedizin; untersucht ein Arzt anderer Qualifikation, dann muss die Sehfähigkeit von einem Augenarzt geprüft werden
C, CE	<ul style="list-style-type: none"> › vor Erteilung der Fahrerlaubnis › spätestens alle 5 Jahre 	wie oben
C1, C1E	<ul style="list-style-type: none"> › vor Erteilung der Fahrerlaubnis › vor Ende des 50. Lebensjahres › danach spätestens alle 5 Jahre 	wie oben

ausschütten, kann seiner Wut freien Lauf lassen. Dieser symbolische Akt entlastet ungemein und tut gut.

Augen-Entspannung

Das Fahren strengt auch die Augen stark an, besonders bei Nachtfahrten oder bei schlechtem Wetter. Diese Übung in einer Fahrpause entspannt die Augen und verbessert damit die Sehkraft. Etwa 30 Sekunden lang kräftig die Hände reiben und sie dann leicht gewölbt für etwa eine Minute über die Augen legen. Wärme fließt von den Händen in den Augenbereich und löst Verspannungen.

Das hilft natürlich nicht gegen Schläfrigkeit. Wenn die Augen wegen Übermüdung brennen, hilft nur, sie für mindestens zwanzig Minuten zu schließen, um ggf. einen Powernap zu machen.

Gute Erinnerung

Wenn Sie in angespannter und schlechter Stimmung sind, hilft Ihnen folgender Tipp. Schließen Sie die Augen und denken Sie an ein sehr schönes, harmonisches und beglückendes Erlebnis. Die guten Gefühle, die sich dabei einstellen, sollte man genießen. Dann lässt man die Bilder der Erinnerung verblassen, behält aber die positiven Gefühle.

Ziel-Programmierung

Um sich vor (dem erneuten) Antritt der Fahrt positiv einzustimmen, macht man es sich in seinem Sitz bequem, schließt die Augen und entspannt sich. Dann stellt man sich lebhaft und positiv vor, wie die Fahrt entspannt und gelassen zurückgelegt und das Ziel sicher erreicht wird.

3.1.7 Die perfekte Pause: Auftanken!

Regelmäßige (und regelkonforme) Pausen entlasten die Psyche und schützen vor Sekundenschlaf. Je weniger Zeit ist, desto wichtiger ist es, die Pause bewusst zur Erholung zu gestalten, um einem Leistungstief vorzubeugen. So tanken Sie auf:

Die 5-Minuten-Powerpause

- Steigen Sie aus.
- Atmen Sie einige Male tief durch und langsam aus.
- Dehnen Sie sich: 5 x auf die Zehenspitzen steigen, 5 x auf den Fersen stehen. 10 Sekunden auf einem Bein stehen, dann auf dem anderen. Arme nach oben strecken, Arme zur Seite strecken. Oberkörper nach links und rechts drehen. Arme schüt-

3.1.8 Fit durch die Nacht

Für viele Fahrer ist Schichtarbeit täglich Brot. Um diese schwierige Aufgabe körperlich zu meistern, ist die richtige Nahrung zur richtigen Zeit wichtig.



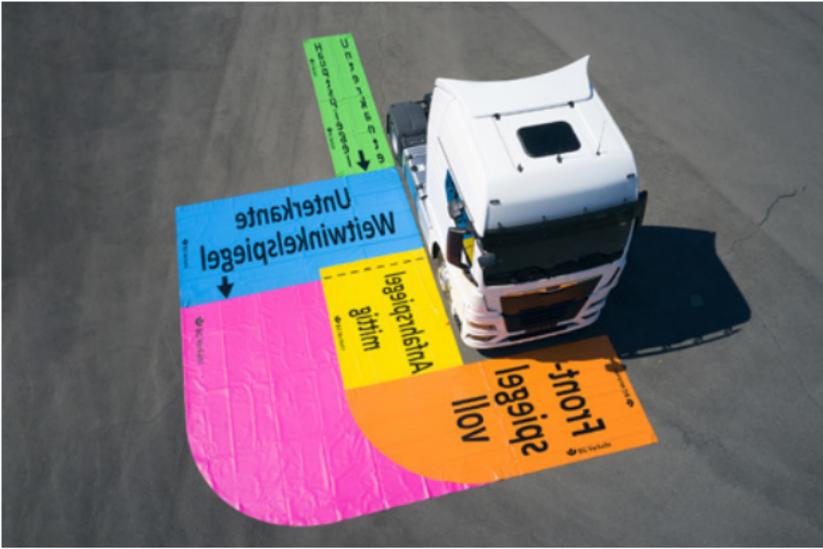
Essen und arbeiten, wenn andere schon oder noch schlafen: Fernfahrer wissen, wie anstrengend es ist, gegen die innere Uhr arbeiten zu müssen.

Ob zwischen früh und spät wechselnde Arbeitsschichten oder regelmäßige Nachttouren – für den Körper ist es eine große Belastung, den natürlichen Tagesrhythmus immer wieder zu unterdrücken. Wenn dann an den arbeitsfreien Tagen wieder auf den normalen Tag-Nacht-Rhythmus umgestellt wird, weil man die freie Zeit verständlicherweise mit Familie und Freunden verbringen möchte, muss der Körper auch diesen „Jetlag“-Effekt jedes Mal wieder bewältigen.

Der Körper schaltet auf Ruhe

Da Schicht- und Nachtarbeiten zum Job vieler Lkw-Fahrer nun einmal dazugehören, ist die Ernährung neben ausreichend Schlaf und Ruhephasen die einzige Stellschraube, an der jeder zugunsten seines eigenen Wohlbefindens selber drehen kann.

Ob Körpertemperatur, Atmung, Verdauung oder Herzschlag – nachts schaltet der Körper viele seiner Funktionen in den Ruhemodus. Doch bei Schichtarbeitern verhält es sich genau andersherum: Sie arbeiten, wenn der Körper auf Regeneration eingestellt ist. Und schlafen, wenn er eigentlich auf Nahrung



© BG Verkehr/Jan Christiani

ckelt. Mit ihnen können die Fahrenden einfach üben, wie Spiegel optimal eingestellt werden und welche Sichtfelder in den Spiegeln zu sehen sein müssen.

Diese Pläne werden nach Anleitung um das Fahrzeug ausgelegt. Auf den Plänen steht der Einstellungshinweis in spiegelverkehrter Schrift. So kann man vom Fahrerplatz aus lesen, welche Pläne in welchem Spiegel zu sehen sein muss. Eine einfache und effektive Hilfe.

Alternativ können Betriebe auf dem Betriebshof auch dauerhaft einen Spiegeleinstellplatz einrichten. Einführende Videos und Anleitungen zum Aufbringen der Flächen und zur Spiegeleinstellplane stehen bei der BG Verkehr zur Verfügung: **bg-verkehr.de**, **Webcode 20826206**.

Auf dieser Seite „Vor Fahrtantritt“ bietet die BG Verkehr auch zu vielen anderen sicherheitsrelevanten Themen anschauliche Hinweise und Tipps.

te bei falscher Lastverteilung aus der Kurve getragen werden oder es könnten z. B. die Achslasten überschritten werden. Disponenten müssen auf Grundlage des für ihr spezifisches Fahrzeug vorhandenen Lastverteilungsplans (LVP) dafür Sorge tragen, dass die Fahrzeuge die Ladegüter sicher aufnehmen können (Abmessungen und Gewichte), und dass die Lastverteilung jederzeit eingehalten werden kann.

Auch für Aufbauten gibt es Standardwerte, nach denen Sie oder Ihr Disponent sich richten können. Standard-Aufbauten nach Code „L“ können folgenden Kräften standhalten:

- › Stirnwand: 40% der Nutzlast, max. 5000 daN
- › Rückwand: 25% der Nutzlast, max. 3100 daN
- › Seitenwände: je 30% der Nutzlast (je nach Art der Seitenwände: Curtainsider dürfen z. B. gar nicht belastet werden, die Plane ist nur ein Witterungsschutz)

Bei Aufbauten nach Code „XL“ sollten Sie die Angaben des Herstellers und Zertifizierers im Zertifikat genau beachten.

4.1.4 Methoden der Ladungssicherung

Die gängigsten Varianten der Ladungssicherung sind:

- › Niederzurren
- › Direktzurren (Diagonal- und Schrägzurren)
- › Rückhaltezurren
- › Formschluss durch z. B. Keile, Festlegehölzer
- › Formschluss durch z. B. Anlegen der Ladung gegen geeignete Stirn- und Seitenwände oder Rungen des Lkw
- › Festsetzen der Ladung mit Hilfe von Sperrbalken, Trennwänden, Ladegestellen, Coilmulden etc.
- › Kombination der Verfahren

Das Niederzurrverfahren

Beim kraftschlüssigen Verfahren Niederzurren wird die zu sichernde Ladung mit Zurrmitteln überspannt, auf die Ladefläche gedrückt und somit nach allen Seiten gesichert.

Die Zurrmittel müssen auf beiden Seiten der Ladefläche an geeigneten Befestigungspunkten (z. B. Zurrpunkte nach DIN EN 12640) befestigt werden. Ein Umreifen der Ladung allein ist keine ausreichende Ladungssicherung. Es muss immer eine Verbindung zwischen Ladegut und Ladefläche hergestellt werden.

Es gibt orangefarbene Tafeln **mit und ohne** Gefahrnummer und UN-Nummer.

Die orangefarbene Tafel

ohne Gefahrnummer und UN-Nummer

dient zur allgemeinen Information und Warnung des Umfeldes. Beförderungseinheiten (Fahrzeuge mit oder ohne Anhänger), in denen gefährliche Güter befördert werden, müssen mit den orangefarbenen Tafeln gekennzeichnet sein.



Ausnahme: Nicht zwingend erforderlich an Beförderungseinheiten, die Gefahrgüter innerhalb der Freigrenzen nach Unterabschnitt 1.1.3.6 des ADR in Versandstücken befördern (also bis max. 1000 Punkte).

Die orangefarbenen Tafeln sind vorn und hinten an der Beförderungseinheit senkrecht zur Längsachse anzubringen, unabhängig davon, ob sich die gefährliche Ladung bei Zügen nur auf dem Kraftfahrzeug, nur auf dem Anhänger oder auf beiden befindet.

Wenn Sie einen mit Gefahrgut beladenen Anhänger (über 1000 Punkte) abstellen, muss die orangefarbene Tafel hinten am Anhänger erhalten bleiben und sichtbar sein.

Orangefarbene Tafeln mit Gefahrnummer und UN-Nummer müssen **zusätzlich**

angebracht werden, wenn:

- feste Gefahrgüter in loser Schüttung unmittelbar auf dem Fahrzeug oder in Containern oder
- Gefahrgüter in Tankfahrzeugen, Aufsetztanks, Tankcontainern, MEGC oder ortsbeweglichen Tanks sowie in MEMU mit Tanks über 1000 Liter oder Schüttgut-Containern befördert werden.



Dieses Kennzeichen muss dann wie folgt angebracht werden:

- an beiden Seiten des Fahrzeugs, auf dem sich der gefährliche feste Stoff unmittelbar befindet,
- an beiden Seiten eines Tankfahrzeugs (an jedem Tankabteil), Aufsetztanks, Containern, MEGC, ortsbeweglichen Tanks, Tankcontainern (ebenfalls an jedem Tankabteil) oder MEMU.

Für Beförderungseinheiten, die nur einen Stoff befördern, gibt es Ausnahmen.

Die Ziffern und Buchstaben auf den orangefarbenen Tafeln müssen auch bei einem Umkippen des Fahrzeugs in ihrer Position



Anlieferung /
Delivery

© Bastian Kienitz / picture alliance



Mobile Laderampe /
Mobile loading ramp

© markobe - stock.adobe.com



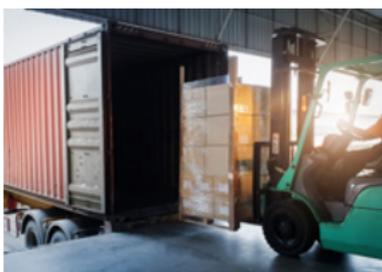
Hand-Hubwagen /
Hand-pallet truck

© Africa Studio - stock.adobe.com



Gabelstapler /
Forklift truck

© Mario Weismann / Getty Images/iStock



Beladen /
Loading

© 1933bkk / Getty Images/iStock



Heranfahren an die
Rampe /
Driving up to the ramp

© JARAMA / Getty Images/iStock



Gitterbox /
Gridbox

© PRILL Mediendesign - stock.adobe .com



Palettenschein /
Palett note

Beim Befahren einer Steigung spielt die gefahrene Geschwindigkeit daher keine große Rolle.

Tipp:

- Wählen Sie die Fahrtroute unter topographischen Gesichtspunkten aus – die kürzeste Strecke ist nicht immer die wirtschaftlichste.
- Vertrauen Sie Ihrem GPS-Tempomaten: Der blickt 3 Kilometer voraus, sieht jede Steigung und jedes Gefälle, bevor Sie es sehen. Er verarbeitet Fahrzeugdaten wie Masse, Drehmoment und Fahrgeschwindigkeit. Aus diesen Informationen errechnet er die optimale Schalt- und Fahrstrategie.
- Akzeptieren Sie, dass GPS-Tempomaten an der Spitze der Bergkuppe Drehmoment und Leistung reduzieren. Für besonnene Fahrer war es immer ein Unding, ein schweres Nutzfahrzeug mit 90 km/h „ins Gefälle zu stürzen“!
- Holen Sie Schwung vor Steigungen, sofern Verkehrslage und Vorschriften es erlauben – so kann man das Fahrzeug ohne Kraftstoffeinsatz ein Stück bergauf schieben lassen.
- Einfache Tempomaten sehen die Steigung nicht. Schalten Sie vor der Steigung automatisierte und handgeschaltete Getriebe manuell zurück. So fahren Sie mit hoher Leistung in die Steigung hinein und reduzieren die Anzahl der Schaltungen am Berg.
- Automatisierte Getriebe überspringen beim Zurückschalten Gänge, denn jedes Kuppeln unterbricht die Zugkraft und verlangsamt Ihr Fahrzeug.
- Lassen Sie den Motor im wirtschaftlichsten Drehzahlbereich ziehen – bei Vollgas (oder „Volllast“, wie die Fachleute sagen) ist das der mittlere Drehzahlbereich.

