



Thomas Fritz

Lenk- und Ruhezeiten

in der Praxis

Vorwort des Autors

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Rechtslage der Sozialvorschriften ist durchaus kompliziert geworden, wird fortlaufend verändert und lebt letztlich von den Erfahrungen aus der praktischen Anwendung.

Mit der 7. Auflage von „Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis“ halten Sie nun ein Fachbuch in den Händen, mit dem ich Ihnen als Autor diese brisante Rechtslage aktualisiert näherbringen möchte. Dazu zählen praktische Beispiele genauso wie eine auflockernde Bebilderung und eine verständliche Textform. So kann dieser Themenkomplex durchaus auch spannend zu lesen sein. Dank Ihrer umfangreiche und sehr positiven Rückmeldungen in den vergangenen Jahren zeigten Sie mir als Leser nicht nur das Interesse an solch einem kompakten Werk, sondern auch seine umfangreiche Verwendung. Die bisherigen Ausgaben fanden zum Beispiel Einzug als treuer Begleiter für den Fahrer im Fahrzeug, sind Lern- und Lehrunterlagen für die Ausbildung geworden und werden auch gerne als Nachschlagewerk in Behörden, Institutionen und Anwaltskanzleien verwendet.

Dieses Buch erhebt sicherlich keinen Anspruch auf komplette Vollständigkeit zu diesem sehr umfangreichen Themenkomplex. Doch mit jeder Neuauflage lebt es von den Erfahrungen aus der Praxis und den novellierten Änderungen in den Rechtsvorschriften. Dabei sind nicht nur die eigenen Erkenntnisse und die Inhalte der Rechtstexte von Bedeutung, sondern vor allem deren tägliche Umsetzung auf der Straße. Deshalb bin ich als Autor über jede Rückmeldung Ihrer eigenen Erlebnisse bei den täglichen Herausforderungen im „System Straßenverkehr“ sehr dankbar.

Sollten Sie tatsächlich einmal in die Situation einer begangenen Verfehlung gegen diese Vorschriften geraten oder gar bei einer Kontrolle im Ausland vor der Kautionsfrage stehen, dann denken Sie daran, alles ist lösbar. Mit der nötigen Ruhe und Übersicht und der anschließenden Einhaltung von Formen und Fristen, ließ sich schon bisher so manches Verfahren zum Guten wenden. Ein paar grundsätzliche Tipps hierzu habe ich für Sie zwar in den Text des Buches mit aufgenommen, hoffe aber, dass Sie davon nicht Gebrauch machen müssen.

Meine langjährigen Erfahrungen basieren auf der jahrelangen, aktiven Tätigkeit als Teamleiter einer intensiv arbeitenden Kontrollgruppe der Polizei sowie als Ermittler im Bereich der internationalen und organisierten Kriminalität. Zudem saß ich in jungen Jahren selbst jahrelang hinter dem Lenkrad, fuhr im internationalen Verkehr zunächst Autotransporter und auch noch Reisebus. Dabei wurde auch ich selbst in verschiedenen Ländern kontrolliert und war immer sehr dankbar darüber, mich in den Vorschriften auszukennen.

Das war unter anderem auch der Grund, warum ich diese aktive Kontrolltätigkeit eingestellt habe. Das Wissen vermitteln, an andere weitergeben, Hilfestellungen dazu leisten, mehr Klarheit bei den Vorschriften zu erreichen, ist nun mein gestecktes Ziel geworden.

Dank der Idee meiner liebenswerten Frau haben wir so bereits im Jahr 2019 ein eigenes Institut gegründet (www.tf-institut.de).

Wir beide, ich als „Insider“ aus dem Kontrollbereich und meine Frau als Branchenkennerin aus Unternehmenssicht, bieten nun eine Reihe von Möglichkeiten der Wissensoptimierung an, bei denen auch dieses Fachbuch stets Verwendung findet.

Als Fachdozent an den Hochschulen der Polizei und aktives Mitglied in verschiedenen Arbeitsgruppen, auch mit internationalem Erfahrungsaustausch, bin ich trotzdem „hautnah“ dran an dem täglichen Kontrollgeschehen und den bestehenden Fragen in dem wohl nie endenden Themenkomplex der Sozialvorschriften.

Und nun kam auch noch das EU-Mobility-Package. Nach über 3-jähriger Laufzeit der Verhandlungen haben sich die Parlamentarier der EU im Juli 2020 doch noch einigen können und das umfangreiche Paket auf den Weg gebracht. In einer Art „Stufenmodell“ treten somit Jahr für Jahr neue Vorschriften in Kraft, die sich im Schwerpunkt auf die Sozialvorschriften, die Berufszugangsregularien, das Genehmigungsrecht, die Entsendebestimmungen des Fahrpersonals, Fragen zur Kabotage und die technische Ausstattung der Fahrzeuge beziehen.

Die erste Stufe trat mit dem Thema der neuen Verhaltensvorschriften und geänderten Bestimmungen bei den Lenk- und Ruhezeiten bereits am 20.08.2020 in Kraft. Jetzt heißt es natürlich auch, aktuell informiert zu sein. Dazu möchte dieses Fachbuch, in dem diese neuen Vorschriften mit eingearbeitet wurden, seinen Beitrag leisten.

Durch die nun fortlaufend auch erforderlich werdenden Änderungen auf jeweils nationaler Ebene wird es sicherlich nicht leichter, alle geltenden Bestimmungen stets in der aktuellen Variante zu kennen. Bleiben Sie deshalb dran, sich auch fortlaufend regelmäßig zu informieren.

Mit den nach oben geschraubten Sanktionsandrohungen in vielen Ländern, der aktuell behördlich vorgenommenen Risikoeinstufung eines Unternehmens und der Möglichkeit des europaweit greifenden Konzessionsentziehungsverfahrens ist die Situation in der Branche nicht leichter geworden. Ein ständiger Termindruck, der stets brisante Wettbewerb und die völlig neuen Erfahrungen aus der Corona-Pandemie, erleichtern die Rahmenbedingungen auch nicht.

Ich wünsche Ihnen als Autor stets den Weitblick zu der richtigen Entscheidung und freue mich nun, Ihnen mit diesem Fachbuch eine weitere Möglichkeit der Information geben zu können: Spannende Momente beim etwas anderen Lesen einer Rechtsmaterie.

Mit freundlichen Grüßen

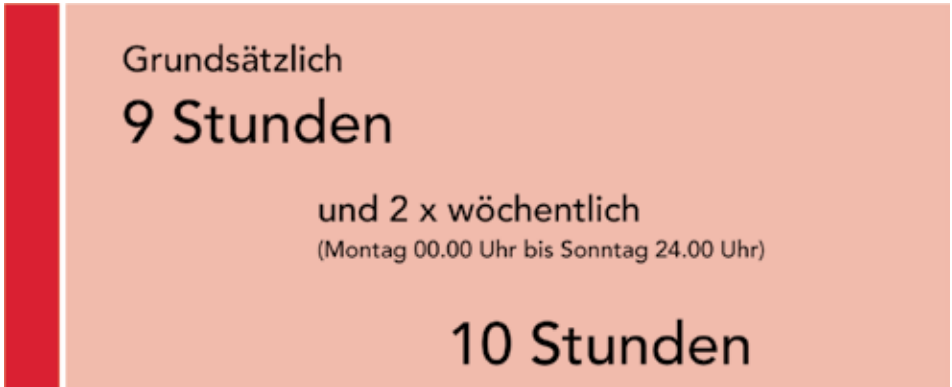
Thomas Fritz

Inhaltverzeichnis

1	Lenk- und Ruhezeiten	1
1.1	Tägliche Lenkzeit	6
1.1.1	Was ist die Lenkzeit?	6
1.1.2	Was ist eine Tageslenkzeit?	6
1.2	Ununterbrochene Lenkzeit/ Fahrtunterbrechungen	9
1.2.1	Was ist die ununterbrochene Lenkzeit?	9
1.3	Tägliche Ruhezeit	12
1.3.1	Was ist die Ruhezeit/tägliche Ruhezeit?	12
1.4	Wochenlenkzeit	15
1.5	Lenkzeit in der Doppelwoche	17
1.5.1	„12-Tage-Regelung“ für den Personenverkehr	19
1.6	Wochenruhezeit	21
1.7	Akkordlohnverbot	26
1.7.1	Schnelligkeit der Auslieferung	27
1.8	Sonderregelungen bei Lenk- und Ruhezeiten	29
1.8.1	Mehrfahrerbesatzung	32
1.8.2	Fährenregelung	34
1.8.3	„Höhere Gewalt“	38
1.8.4	„Höhere Gewalt bei der wöchentlichen Heimfahrt“	42
1.9	Arbeitszeitregelungen in Deutschland	43
1.9.1	Zweck des Gesetzes/ Begriffsbestimmung	44
1.9.2	Grundbestimmungen der Arbeitszeitregelungen	44
1.9.3	Beispiele der Kombination von Zeiten aus den EU-Verordnungen und dem Arbeitszeitgesetz	45
1.9.4	§ 21a ArbZG – Abweichende Regelungen für Lkw- und Busfahrer	47
1.9.5	Aufzeichnung/Archivierung/Berechnung von Arbeitszeit	47
1.9.6	Bußgeldvorschriften/ Strafbestimmungen	48
1.9.7	Arbeitszeitregelungen für selbstständige Kraftfahrer	49
2	Der Digitale Fahrtenschreiber	51
2.1	Einführung	52
2.2	Rechtliche Grundlagen	53
2.2.1	Das Thema Schulungen	55
2.2.2	Behördliche Kontrollen – Würde der Fahrer geschult?	57
2.3	Kontrollgerätkarten	59
2.3.1	Fahrerkarte	60
2.3.2	Unternehmenskarte	63
2.3.3	Werkstattkarte	64
2.3.4	Kontrollkarte	65
2.4	Allgemeine Informationen zum Digitalen Kontrollgerät	67
2.5	Digitale EG-Kontrollgeräte	69

2.5.1	Elektronische Register/ Datenaustausch	72
2.5.2	Die Geräte der einzelnen Hersteller	73
2.6	Handhabung des Gerätes	74
2.6.1	Vor Fahrtbeginn	74
2.6.2	Während der Fahrt	76
2.6.3	Zwischen einzelnen Fahrtabschnitten	79
2.6.4	Nach der Fahrt	79
2.6.5	Fahrzeugwechsel/ Gerätewechsel	80
2.7	Geschwindigkeitsaufschrieb im Digitalen Kontrollgerät	81
2.7.1	Fahrgeschwindigkeit der letzten 24 aktiven Fahrstunden des Fahrzeugs	81
2.7.2	Überbrückung des Geschwindigkeitsbegrenzers	84
2.8	Unternehmerpflichten	85
2.8.1	Einbau und Prüfung des Kontrollgeräts	85
2.8.2	Schulung der Fahrer über die Handhabung des Kontrollgerätes	85
2.8.3	Aushändigung der Tachoscheiben/Schaublätter	86
2.8.4	Archivierungspflicht	88
3	Mitführpflichten	91
3.1	Persönliche Dokumente zur Erfüllung der Mitführpflichten	93
3.1.1	Nachweispflichten	93
3.2	Schaublätter/„Tachoscheiben“	95
3.3	Tageskontrollblatt	98
3.4	Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage	99
3.4.1	Mögliche Anwendungen	99
3.4.2	Weitere Hinweise	101
4	Haftungsfragen	105
4.1	Verantwortung des Unternehmers	106
4.2	Auftraggeberhaftung	107
4.3	Fahrer überschreitet von sich aus	108
5	Geltungsbereich	109
5.1	Innerhalb der Europäischen Union	111
5.2	Außerhalb der Europäischen Union	112
5.2.1	Sonderfall Schweiz und das AETR	113
6	Einbezogene Fahrzeuge	117
6.1	Ausnahmen	118
6.2	Grundsätzliche Ausnahmen	119
6.3	Europaweite Ausnahmen (Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006)	120
6.4	Ausnahmen in Deutschland	127
6.5	Handwerkerregelung	136
6.5.1	Weitere Voraussetzung „Haupttätigkeit“ – Wie ist der Begriff auszulegen?	137
6.5.2	Auslegung der Begriffe: „Material, Ausrüstung und Maschinen“	138

6.5.3	Auslegung des Begriffs „Standort des Unternehmens“	139
7	Einbezogener Personenkreis	141
8	Bußgeldbestimmungen	153
8.1	Schwere Verstöße	156
8.1.1	Schwerste Verstöße („7 Todsünden“) nach Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009	157
8.2	Grenzüberschreitende Ahndung	158
8.2.1	Summierung von Verstößen/Höchstbetrag	158
8.3	Formen und Fristen – Einspruch	160
9	Begriffsbestimmungen	161
10	Wesentliche Vorschriften	167
10.1	Europäisches Recht	168
10.2	Außerhalb Europas	168
10.3	Nationales Recht in Deutschland	168
	Serviceteil	169
	Stichwortverzeichnis	170



■ Abb. 1.1 Grundregel zur täglichen Lenkzeit

1.1 Tägliche Lenkzeit



1.1.1 Was ist die Lenkzeit?

Eine Lenkzeit ist die Dauer der Lenktätigkeit innerhalb einer „Arbeitsschicht“, wenn vor und nach dieser „Schicht“ eine gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit genommen wurde.

Diese Lenkzeit wird aufgezeichnet, entweder

- vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte (Tachoscheibe bzw. digitale Daten) oder
- in Einzelfällen auch handschriftlich (z. B. Tageskontrollblatt)

1.1.2 Was ist eine Tageslenkzeit?

„Tageslenkzeit“ bezeichnet die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit (■ Abb. 1.1).

Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit im Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert werden. Dazu rechnen Aufenthalte vor Bahnübergängen, Ampelanlagen und Verkehrszeichen oder auch sonstige verkehrsbedingte Wartezeiten.

Dagegen gelten reine, kurzfristige Wartezeiten nicht als Lenkzeit sondern als „andere Arbeiten“, sofern die Dauer der Wartezeit nicht von vornherein bekannt ist. Diese Wartezeiten gelten somit meist auch nicht als Fahrtunterbrechung oder gar Ruhezeit, da dem Fahrer diese Zeit nicht zur freien Verfügung steht.

➔ **Wurde keine ausreichende Ruhezeit eingelegt, dann wird die Lenkzeit weiter aufsummiert!**

Beispiel

Nach 9 Stunden 35 Minuten täglicher Lenkzeit legt der Fahrer eine tägliche Ruhezeit von lediglich 8 Stunden 55 Minuten ein. Anschließend lenkt er das Fahrzeug erneut 9 Stunden. Da er zwischen beiden Lenkzeitabschnitten nicht die Mindestruhezeit von 9 Stunden komplett genommen hat, wird nun grundsätzlich die Lenkzeit weiterberechnet, sodass sich rechnerisch ein Gesamtlenkzeitblock von 18 Stunden 35 Minuten ergibt. In der Vergangenheit wurde vielfach auch bei der Bußgeldberechnung so verfahren und aus der Gesamtlenkzeit das zu erwartende Bußgeld berechnet. So kamen in Einzelfällen utopische Summen zustande.

Bereits im Jahre 2011 hat die EU-Kommission mit einem Durchführungsbeschluss eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass die Mitgliedsländer die verhängten Sanktionen mit „Maß und Ziel“ wählen sollen. Eine Zusammenrechnung der nacheinander folgenden Lenkzeiten einzelner Tage ist nur dann zulässig, wenn die dazwischenliegende Ruhezeit die Grenze von 7 Stunden unterschreitet. Eine Unterschreitung des vorgeschriebenen Ruhezeitblocks (9 oder 11 Std.) ist nach wie vor bußgeldrelevant, eine Zusammenrechnung der beiden Tageslenkzeiten vor und nach diesem Block jedoch erst bei weniger als diese 7 Stunden zulässig.

In der Praxis setzte sich dieser Hinweis zwischenzeitlich europaweit durch, allerdings wurden daraufhin in einzelnen Mitgliedstaaten die Sanktionsbeträge für unterschrittene Ruhezeitblöcke deutlich erhöht.

Liegt die eingehaltene Tagesruhezeit gar unter 4,5 Stunden, dann werden die beiden Tageswerte der Lenkzeit nicht nur zusammengerechnet, sondern es wird grundsätzlich ein schwerwiegendster Verstoß (MSI)

in der Disposition nach der VO (EU) 2016/403 unterstellt sowie die Zuverlässigkeit des verantwortlichen Unternehmers und auch Verkehrsleiters in Frage gestellt. Diese Fälle sind jedoch in der Praxis sehr selten geworden.

Grundsätzlich bleibt jede Beurteilung eines festgestellten Verstoßes eine Einzelfallbetrachtung. Liegt der Verdacht einer vorsätzlichen Gewinnoptimierung vor, werden die Sanktionen entsprechend erhöht. Ist jedoch beispielsweise eine festgestellte Lenkzeitüberschreitung fahrlässig begangen worden oder gar entschuldbar, so kann ein Sanktionsbetrag auch gesenkt oder das Verfahren komplett eingestellt werden.

Beispiel für „Fahrlässigkeit“: Der Fahrer hat völlig übersehen, dass er am Montag seinen Lastzug 9 Std. 8 Minuten und am Dienstag 9 Std. 12 Min. gelenkt hat. Als er am Donnerstag seinen „10er“ ausführt, ist er bei der Kontrolle überrascht, als er vom Kontrollbeamten hört, dass angebrochene „10er“ zur Bewertung „2 x wöchentlich“ dazu zählen.

Beispiel für „Entschuldbar“: Der Fahrer hat durch vorausliegendes, schweres Unfallgeschehen mit Teilspernung der Autobahn ein Stop-and-Go-Fahrverhalten, wodurch seine Tageslenkzeit unweigerlich überschritten wird, bis er den nächsten Rasthof erreicht. Hier greift nun der Artikel 12 der „höheren Gewalt“. Bei rechtzeitiger und richtiger Dokumentation ist diese Überschreitung begründet und entschuldbar.

Was auch immer während der Fahrt mit den abgeleisteten Lenk- und Ruhezeiten passiert, der Fahrer sollte nie den Grundsatz vergessen **„Wer schreibt, der bleibt!“** Das bedeutet letztlich, dass man auch schon bei geringen Über- oder Unterschreitungen



■ Abb. 1.2 Beispiel einer Lenkzeitüberschreitung

gen an eine entsprechende Dokumentation vorliegender Gründe denken sollte. Ein zusätzlicher Ausdruck „V-Diagramm“ zeigt das Geschwindigkeitsprofil wie auf der guten alten Tachoscheibe und ggf. rundet ein passendes Foto der vorliegenden Situation die Sache im Nachgang noch visuell ab.

Was muss ich noch beachten?

- Während einer Arbeitsschicht darf ich nur ein Schaublatt verwenden bzw. muss meine Fahrerkarte im Kontrollgerät belassen. Nur bei Fahrzeugwechsel wird das Schaublatt oder die Fahrerkarte aus dem Kontrollgerät entnommen.
- Die Lenkzeit muss regelmäßig unterbrochen werden. Auch der Zeitpunkt und die Dauer der Unterbrechungen sind gesetzlich vorgeschrieben.
- Ich darf die tägliche Lenkzeit nur so wählen, dass auch die Bestimmungen über die wöchentliche Lenkzeit, die Lenkzeit in der Doppelwoche und die wöchentliche Ruhezeit eingehalten werden (■ Abb. 1.2).
- Mir steht in manchen Fällen eine Ausnahmeregelung zu, falls ich z. B. in den Stau gerate oder technische Probleme am Fahrzeug habe. Diese Sonder-



■ Abb. 1.3 Das Einladen von Gepäck ist auch Arbeitszeit

regelung nach Artikel 12 ist aber nur möglich, wenn ich meine Lenkzeit von Anfang an realistisch geplant habe.

- Habe ich das Fahrzeug an einem Arbeitstag bereits zehn Stunden gelenkt, dann sind weitere Arbeitszeiten in der gleichen Arbeitsschicht nicht mehr möglich (■ Abb. 1.3). Die höchstzulässige Arbeitszeit beträgt nach dem Arbeitszeitgesetz auch zehn Stunden, und die habe ich bereits mit „Lenken“ ausgefüllt. Ein Be- oder Entladen, ein Tanken, eine Grenzabfertigung oder sonstige Arbeitsaktivitäten sind somit nicht mehr möglich und verstoßen gegen die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes.

4 Stunden 30 Minuten

danach ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens

45 Minuten erforderlich

■ Abb. 1.4 Grundregel Lenkzeitunterbrechung

Bußgeldkatalog

Verstoß	Folge
Überschreiten der täglichen Lenkzeit von 10 Stunden je angefangene ½ Stunde und um mehr als 2 Stunden je angefangene ½ Stunde	Fahrer = 30 Euro Unternehmer = 90 Euro
	Fahrer = 60 Euro Unternehmer = 180 Euro

Rechtsgrundlagen

- VO (EG) Nr. 561/2006: Artikel 6 Absatz 1
- AETR: Artikel 6 Absatz 1
- FPersV: § 1 Absatz 1

1.2 Ununterbrochene Lenkzeit/ Fahrtunterbrechungen

1.2.1 Was ist die ununterbrochene Lenkzeit?

Die **ununterbrochene Lenkzeit** bezeichnet die Dauer der ununterbrochenen Lenktätigkeit. Diese Lenktätigkeit ist auf maximal 4,5 Stunden beschränkt und muss regelmäßig unterbrochen werden (■ Abb. 1.4).

Fahrtunterbrechung

Jeder Halt unterbricht die Lenktätigkeit, jedoch sind Mindestanforderungen an die gesetzlich anerkannten Fahrtunterbrechungen gestellt.

➤ **Haltezeiten unter 15 Minuten sind keine anerkannten Fahrtunterbrechungen, werden allerdings auch nicht auf die Lenkdauer mit angerechnet.**

Was muss ich noch beachten?

- Während dieser Fahrtunterbrechung darf ich als Fahrer keine anderen Arbeiten ausführen. So sind zum Beispiel der Getränkeverkauf im Bus, Tanken, Grenzabfertigung und gar

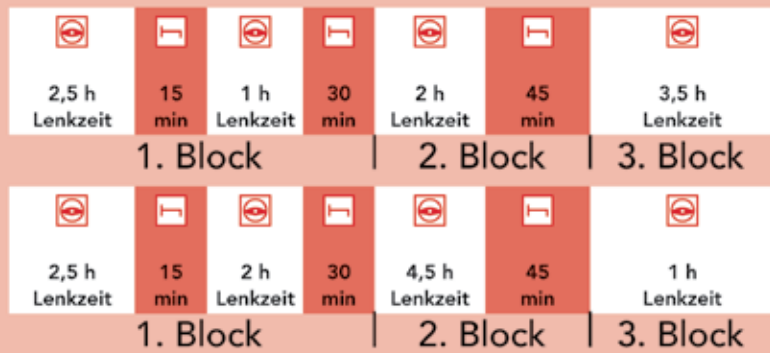
»Splittregelung« (»kurz-lang«)

1. Unterbrechung mind. 15 Minuten

gefolgt von

2. Unterbrechung mind. 30 Minuten

nach spätestens 4 Stunden 30 Minuten Lenkdauer



■ Abb. 1.5 Splittregelung

das Be- und Entladen eines Fahrzeugs
„andere Arbeiten“!

- Für den nationalen Linienverkehr mit einer Linienlänge von bis zu 50 km gelten abweichende Regelungen.
- „Bereitschaftszeiten“ sind allerdings anerkannte Unterbrechungen der Lenkzeit. So ist die Wartezeit im Fährhafen oder an der Laderampe, aber auch die „Nicht-Lenkzeit“ als zweiter Fahrer in einer Mehrfahrerbesetzung als Bereitschaftszeit und damit ebenfalls als anerkannte Unterbrechung der Lenkzeit anzusehen.
- Die Lenkzeit muss regelmäßig unterbrochen werden. Neben den gesetzlichen Mindestanforderungen kann ich als Fahrer selbstverständlich jederzeit zusätzliche Fahrtunterbrechungen einlegen.



■ Abb. 1.6 Beginn einer Nachtfahrt

- Wichtig ist die korrekte Einhaltung der „Lenkzeitblöcke“. Legt ein Fahrer bereits vorzeitig eine einmalige Unterbrechung von 45 Minuten oder mehrere Teilunterbrechungen im Sinne der Splitt-Variante (15 Min. gefolgt von 30 Min., vgl. ■ Abb. 1.5) ein, dann ist dieser Lenkzeitblock beendet. Die Berechnung der jetzt folgenden, ununterbrochenen Lenkzeit beginnt von Neuem (Urteil des Europäischen Gerichtshofes).



■ **Abb. 1.7** Schematische Darstellung des Praxisbeispiels zur Lenkzeitunterbrechung

Als »Tägliche Ruhezeit« gilt grundsätzlich
11 Stunden

die zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten
 bis zu 3 x reduziert werden können auf
9 Stunden

■ **Abb. 1.8** Grundregel zur täglichen Ruhezeit

Beispiel

Ich habe eine lange Nachtfahrt (■ Abb. 1.6) vor mir. In solchen Fällen ist es durchaus sinnvoll, mehrere Pausen einzulegen und nicht die komplette Möglichkeit der ununterbrochenen Lenkzeit auszunutzen (■ Abb. 1.7). Nach einer Lenkzeit von drei Stunden lege ich eine Unterbrechung von 45 Minuten ein. Hierdurch beende ich den „ersten Block“. Im „zweiten Block“ wende ich die „**Splittregelung**“ der Fahrtunterbrechung an: Erst mindestens 15 Minuten Unterbrechung, gefolgt von einer 30-minütigen Unterbrechung am Ende dieses „zweiten Blocks“. Anschließend beginnt der „dritte Block“, in dem ich in diesem Beispiel nochmals 1,5 weitere Stunden lenke, ehe ich meine Tagesruhezeit (► Abschn. 1.3) beginne.

Bußgeldkatalog	
Verstoß	Folge
Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit bis zu 1 h und je weitere ½ h	Fahrer = 30 Euro Unternehmer = 90 Euro
Fahrtunterbrechung nicht eingehalten (je 15 Minuten)	Fahrer = 60 Euro Unternehmer = 180 Euro