



Bundesamt
für Güterverkehr



Straßenkontrollen



DE

Einleitung

Straßenkontrollen des BAG

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nimmt als selbstständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Vielzahl von Aufgaben rund um den Güterkraftverkehr wahr. Sein Sitz – die Zentrale – befindet sich in Köln und wird von bundesweit elf Außenstellen unterstützt.

Durch die Erfüllung seiner Aufgaben leistet es einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, Abgabengerechtigkeit und Wettbewerbsgleichheit auf Deutschlands Straßen. Insbesondere im Bereich der Fahrpersonalvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) stellen die BAG-Kontrolleure immer wieder Verstöße fest. Diese Informationsschrift gibt einen Überblick über die geltenden rechtlichen Bestimmungen.

Die Kontrolleurinnen und Kontrolleure des Bundesamtes sind befugt, in- und ausländische Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung und Kraftomnibusse zum Zwecke der Kontrolle anzuhalten. Dies erfolgt bei mobilen Kontrollen durch Herauswinken bzw. LED-Ausleittafel zum nächsten Parkplatz oder bei Standkontrollen an Rast- oder Parkplätzen auf Autobahnen, Bundes- und Landstraßen.

Die Überprüfungen finden oft in Zusammenarbeit mit anderen Behörden wie der Polizei, dem Zoll oder der Gewerbeaufsicht statt. Von besonderer Bedeutung ist auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Das BAG kooperiert daher auf internationaler Ebene mit anderen Behörden, insbesondere mit den Kontrolldiensten der Nachbarländer.

Weitere Informationen zur Arbeit des Bundesamtes für Güterverkehr – nicht nur rund um den Kontrolldienst – finden Sie auch unter www.bag.bund.de.

Aufgaben und Befugnisse

Im Rahmen von Straßenkontrollen prüft das Bundesamt für Güterverkehr gemäß § 11 Abs. 2 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) insbesondere

- das Mitführen der nach dem Güterkraftverkehrsrecht vorgeschriebenen Dokumente und Nachweise (Berechtigung, Begleitpapier, Versicherungsnachweis über Güterschaden-Haftpflichtversicherung),
- die ordnungsgemäße Nutzung der Fahrtenschreiber sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten,
- bestimmte Vorschriften des Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs- und Sozialversicherungsrechts,
- die Einhaltung der zulässigen Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte sowie die Ladungssicherung und den technischen Zustand von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie Fahrzeugkombinationen,
- die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter,
- die Einhaltung bestimmter Vorschriften des Kraftfahrzeugsteuer- und des Umsatzsteuergesetzes,
- die Einhaltung der Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über sichere Container,



- die Einhaltung bestimmter Vorschriften des Lebensmittel- und des Weinrechts,
- die Einhaltung abfallrechtlicher Bestimmungen,
- die Einhaltung der zulässigen Werte für Geräusche und für verunreinigende Stoffe im Abgas,
- den ordnungsgemäßen technischen Zustand von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung in Form der technischen Unterwegskontrolle und
- die Beachtung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots sowie der Ferienreiseverordnung.

Werden bei der Kontrolle Zuwiderhandlungen festgestellt, führen die Kontrollbeschäftigten in Abhängigkeit von der Zuständigkeit und von der Art und Schwere des Verstoßes verschiedene Maßnahmen durch:

Sie erteilen Verwarnungen oder erstellen Kontrollberichte, welche zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens führen. Die Anordnung von Sicherheitsleistungen kann erfolgen, wenn der betroffene Fahrer seinen Wohnsitz im Ausland hat und bei einem Unternehmen mit Sitz im Ausland beschäftigt ist. Wird die Sicherheitsleistung nicht (vollständig) erbracht, wird die Weiterfahrt untersagt. Die Weiterfahrt kann nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der Aufgaben auch dann untersagt werden, wenn von Fahrzeug oder Fahrer eine Gefahr ausgeht oder eine Berechtigung für den Güterkraftverkehr nicht nachgewiesen wird.

Überprüfungen finden regelmäßig in Zusammenarbeit mit anderen Behörden wie der Polizei, dem Zoll oder der Gewerbeaufsicht statt. Von besonderer Bedeutung ist auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Kontrollbehörden der Nachbarländer.

Die Entrichtung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz wird durch den Mautkontrolldienst des BAG überwacht.

Automatische Ausleittechnik

Neuartige Ausleittechnik für BAG-Kontrollen mit elektronischer Anzeigetafel

Bei Standkontrollen wird die Ausfahraufforderung an entsprechend ausgerüsteten Standorten nicht mehr durch einen BAG-Kontrolleur mit Anhaltstab signalisiert. Auf die elektronische Anzeigetafel werden verschiedene Anzeigehalte aufgeschaltet.



LKW-Ausleitung

Aufforderung

Jeder LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t hat auf auf den Kontrollplatz auszufahren. Die Fahrzeugselektion erfolgt auf dem Kontrollplatz.



Bus-Ausleitung

Aufforderung

Jeder Bus hat auf den Kontrollplatz auszufahren. Die Fahrzeugselektion erfolgt auf dem Kontrollplatz.



Kennzeichenausleitung

Aufforderung

Das Fahrzeug mit dem angezeigten amtlichen Kfz-Kennzeichen hat auf den Kontrollplatz auszufahren.

Konsequenzen bei Nichtbefolgen der Zeichen

Bei Nichtbefolgung wird dem Fahrzeug nachgefahren und eine Kontrolle durchgeführt. Die Ordnungswidrigkeit wird mit einem Bußgeld von 300 EUR geahndet.

Fahrpersonalrecht

Ziel der Vorschriften ist die Verbesserung der sozialen Bedingungen des Fahrpersonals und der allgemeinen Straßenverkehrssicherheit sowie die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen.

Wichtige Regelungen zum Fahrpersonalrecht finden sich unter anderem

- im Fahrpersonalgesetz (FPersG)
- in der Fahrpersonalverordnung (FPersV)
- in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, welche für den EU/EWR-Raum sowie die Schweiz gilt und
- in dem „Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“ (AETR).

Die Fahrpersonalvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Verordnung (EU) Nr. 165/2014, des FPersG und der FPersV gelten grundsätzlich für alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport dienen, auf öffentlichen Straßen gelenkt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht (zGG) einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigen.

Ferner gelten die Vorschriften für Unternehmer und Fahrer von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als 9 Personen einschließlich Fahrer zu befördern. Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist.

Im Inland müssen auch Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t beträgt, Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Wenn ein Fahrtenschreiber - analog oder digital - eingebaut ist, müssen die Aufzeichnungen durch Benutzung des eingebauten Gerätes geführt werden (§ 1 Abs. 7 FPersV).

Durch die Anpassungen des AETR-Übereinkommens an die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gelten im grenzüberschreitenden Verkehr weitgehend einheitliche Vorschriften. Der Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergibt sich aus Art. 2 Abs. 1 und 2 VO (EG) Nr. 561/2006, der Anwendungsbereich des AETR aus Art. 2 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 i. V. m. Art. 2 und 3 AETR. Danach gilt das AETR für die gesamte Fahrstrecke bei Fahrten, die streckenweise außerhalb der EU, des EWR oder der Schweiz erfolgen, sofern das Fahrzeug in der EU, dem EWR oder einem AETR-Staat zugelassen ist. Ist das Fahrzeug außerhalb dieser Staaten zugelassen, gelten die Vorschriften des AETR nur für die Streckenabschnitte, die innerhalb der EU, des EWR oder eines AETR-Staates liegen.

Fahrtenschreiberpflicht

Die den Fahrpersonalvorschriften unterliegenden Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t müssen mit digitalen Fahrtenschreibern ausgestattet sein. Fahrzeuge, die vor dem 01.05.2006 in der EU bzw. vor dem 16.06.2010 im Geltungsbereich des AETR neu zugelassen wurden, können stattdessen auch über einen analogen Fahrtenschreiber (Verwendung von Schaublättern) verfügen.

Verkehrsunternehmen und Fahrer müssen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte sorgen. Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer, die einen analogen Fahrtenschreiber verwenden, stellen das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und die ordnungsgemäße Benutzung des Schaublatts sicher.

Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, müssen Aufzeichnungen nach § 1 Abs. 6 FPersV auf einem Tageskontrollblatt fertigen, welches dem Muster nach Anlage 1 der FPersV entspricht. Die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Kalendertage sind vom Fahrer mitzuführen. Ist das Fahrzeug mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet, so ist dieser zu benutzen.



Mitführungspflichten der Tätigkeitsnachweise

Vorschriften der EU gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Folgende Tätigkeitsnachweise sind nach Artikel 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen und bei einer Kontrolle zur Prüfung auszuhändigen:

- beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind (dies sind Fahrtenschreiber, bei dem Schabblätter verwendet werden):
 - a) das Schabblatt für den laufenden Tag und die an den vorherigen 28 Kalendertagen verwendeten Schabblätter **und**
 - b) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, **und**
 - c) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.
- beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind (dies sind Fahrtenschreiber, bei dem eine Fahrtenschreiberkarte verwendet wird):
 - a) seine Fahrerkarte **und**
 - b) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Zeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind **und**
 - c) die Schabblätter für den Zeitraum nach Buchstabe b), falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.

Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen. Wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, kann dieser Zeitraum überschritten werden. In diesem Fall muss der Fahrer nachweisen, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen (vgl. Artikel 29 Abs.5 VO(EU) Nr. 165/2014 sowie Artikel 13 Abs.3 AETR).

Handschriftliche Aufzeichnungen sind unter anderem zu Lenkzeiten, anderen Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten und Arbeitsunterbrechungen zwingend zu fertigen, wenn

ein Defekt des Fahrtenschreibers vorlag **und**

die Fahrerkarte wegen Beschädigung, Fehlfunktion oder Verlust nicht genutzt werden konnte.

Lenk- und Ruhezeiten

Vorschriften der EU gemäß VO (EG) Nr. 561/2006 und des AETR

Lenkzeitunterbrechung	<p>Nach spätestens 4 1/2 Stunden mindestens 45 Minuten.</p> <p>Aufteilungsmöglichkeit in 2 Abschnitte von mindestens 1 x 15 Minuten gefolgt von mindestens 1 x 30 Minuten.</p>
Tägliche Lenkzeit	<p>Höchstens 9 Stunden.</p> <p>Erhöhung maximal 2 x wöchentlich auf 10 Stunden möglich.</p>
Tägliche Ruhezeit	<p>Mindestens 11 Stunden.</p> <p>Verkürzung höchstens 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten auf 9 Stunden möglich (keine Ausgleichsvorschrift).</p> <p>Aufteilung in zwei Abschnitte möglich, davon muss der erste Teil mindestens 3 Stunden und der zweite Teil mindestens 9 Stunden umfassen.</p> <p>Jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden nach einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit.</p> <p>Im Mehrfahrerbetrieb mind. 9 Std. innerhalb von 30 Std.</p>
Unterbrechung der täglichen Ruhezeit	<p>Beim Verladen auf eine Fähre oder Eisenbahn darf die tägliche Ruhezeit maximal 2 x unterbrochen werden.</p> <p>Insgesamt dürfen die Unterbrechungen nicht länger als 1 Stunde dauern.</p>

Wöchentliche Ruhezeit	<p>Beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.</p> <p>Mindestens 45 Stunden, Verkürzung möglich auf 24 Stunden, dann jedoch Ausgleich innerhalb von 3 Wochen.</p> <p>Der Ausgleich, der für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.</p> <p>In der EU gilt zudem, dass innerhalb von zwei aufeinander folgenden Wochen entweder 2 x 45 Std. oder 1 x 45 und 1 x 24 Stunden einzulegen sind. Es dürfen in zwei aufeinander folgenden Wochen nicht 2 x 24 Stunden eingelegt werden.</p> <p>Im AETR gilt diese Einschränkung auch, jedoch nicht für Mehrfahrerbesatzungen.</p>
Wöchentliche Lenkzeit	Höchstens 56 Stunden.
Lenkzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen	Höchstens 90 Stunden.

In bestimmten Fällen gelten nicht die Vorschriften der EU und des AETR, sondern nationale Vorschriften.

Hinweis zur Verbringung der wöchentlichen Ruhezeit

Am 25. Mai 2017 trat in Deutschland eine Gesetzesänderung in Kraft. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss an einem Ort mit geeigneter Schlafmöglichkeit verbracht werden. Sie darf nicht mehr im Fahrzeug verbracht werden.

Der Unternehmer muss dafür sorgen, dass das Fahrpersonal die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug, sondern an einem Ort mit geeigneter Schlafmöglichkeit verbringt. Sorgt der Unternehmer nicht dafür, handelt er ordnungswidrig gemäß § 8a Abs. 1 FPersG.

Der Fahrer handelt gemäß § 8a Abs. 2 FPersG ordnungswidrig, wenn er die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbringt.

Güterkraftverkehrsrechtliche Vorschriften

Sofern die Beförderungen den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes und den hierauf beruhenden Rechtsverordnungen unterliegen, sind folgende Unterlagen auf dem deutschen Streckenteil mitzuführen:

	Verkehrsart	Nachweis der Berechtigung	Fahrtenberichtheft	Nachweisblätter	Begleitpapier oder sonstiger Nachweis ¹
In Deutschland ansässige Unternehmen	Gewerblicher Güterkraftverkehr Binnenverkehr ²	Erlaubnis, Ausfertigung der Erlaubnis oder beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslicenz	nein	nein	ja
	Grenzüberschreitender Verkehr mit				
	- EU/EWR Staaten und Schweiz (CH)	beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslicenz	nein	nein	ja
	- Mitgliedstaaten der CEMT	CEMT-Genehmigung	ja ³	ja	ja
	- Drittstaaten (außer CH)	Erlaubnis oder Drittstaatengenehmigung	nein		ja
Kombinierter Verkehr	nein, jedoch Nachweis der Berufs- und Marktzugangsvoraussetzungen	nein	nein	ja sowie Nachweis über kombinierten Verkehr	
Werkverkehr	nein	nein	nein	nein	

¹ Das Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis muss Angaben über das beförderte Gut, den Be- und Entladeort und den Auftraggeber enthalten.

² Im Binnenverkehr ist eine gültige Bestätigung über den Abschluss einer Güterschaden-Haftpflichtversicherung mitzuführen.

³ Gilt nicht für Umzugsverkehr unter Nutzung einer CEMT-Umzugsgenehmigung.

	Verkehrsart	Nachweis der Berechtigung	Fahrtenberichtheft	Nachweisblätter	Begleitpapier oder sonstiger Nachweis ¹
Im Ausland ansässige Unternehmen	Gewerblicher Güterkraftverkehr				
	Binnenverkehr ² durch				
	- Unternehmen aus EU/EWR-Staaten	beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz	nein	nein	ja ⁴
	- Unternehmen aus Drittstaaten	nicht zulässig	-	-	-
	Grenzüberschreitender Verkehr durch				
	- Unternehmen aus EU/EWR-Staaten	beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz	nein	nein	ja
	- Unternehmen aus CEMT-Staaten	CEMT-Genehmigung	ja ³	ja	ja
- Unternehmen aus Drittstaaten (außer CH)	Drittstaaten-genehmigung	nur soweit in der Genehmigung vorgeschrieben		ja	
- Unternehmen aus CH	beglaubigte Kopie der schweizerischen Lizenz	nein	nein	ja	
	Kombinierter Verkehr	Hierfür gelten besondere Vorschriften mit bestimmten Erleichterungen.			
	Werkverkehr	nein	nein	nein	nein

¹ Das Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis muss Angaben über das beförderte Gut, den Be- und Entladeort und den Auftraggeber enthalten.

² Im Binnenverkehr ist eine gültige Bestätigung über den Abschluss einer Güterschaden-Haftpflichtversicherung mitzuführen.

³ Gilt nicht für Umzugsverkehr unter Nutzung einer CEMT-Umzugsgenehmigung.

⁴ Die nach Artikel 8 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 1072/2009 vorgeschriebenen Belege sind mitzuführen.

Kabotagebeförderungen durch Fahrzeuge mit einer zGG von bis zu 3,5 t

Die Bestimmungen der Art. 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind auch auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t anwendbar. Art. 8 Abs. 5 der Verordnung besagt ausdrücklich, dass Unternehmen, die unter die Freistellung nach Art. 1 Abs. 5 c) (Kraftfahrzeuge bzw. Kraftfahrzeugkombination bis 3,5 t zGG) fallen, Kabotagebeförderungen unter den Bedingungen insbesondere der Art. 8 und 9 durchführen dürfen. Damit gelten auch für diese Fahrzeuge dieselben Voraussetzungen wie für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGG.

Abmessungen und Gewichte

(In der Übersicht sind Sonderregelungen nicht berücksichtigt.)

Abmessungen	
Breite	2,55 m
Kühlfahrzeuge mit bestimmten Wandstärken des Aufbaus	2,60 m
Höhe	4,00 m
Länge	
Einzelfahrzeug (ausgenommen Sattelanhänger)	12,00 m
Sattel-Kfz	15,50 m
Sattel-Kfz, bei Einhaltung bestimmter höchstzulässiger Teillängen des Sattelanhängers	16,50 m
Lastzug	18,00 m
Lastzüge, bestehend aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger bei Einhaltung bestimmter höchstzulässiger Teillängen	18,75 m
Achslasten	
Einzelachlast:	
- nicht angetrieben	10,0 t
- angetrieben	11,5 t
Doppelachslast je nach Achsenabstand:	
- Kraftfahrzeug	11,5 - 19,0 t
- Anhänger	11,0 - 20,0 t
Dreifachachslast je nach Achsabstand	21,0 - 24,0 t

Gesamtgewicht	
Vorschriften über die Einzelachslasten und Einzelfahrzeuge sind zu beachten.	
Kraftfahrzeuge und Anhänger mit nicht mehr als zwei Achsen	18,0 t
Fahrzeuge mit mehr als zwei Achsen:	
- Kraftfahrzeuge (je nach Ausführung)	25,0 - 26,0 t
- Anhänger	24,0 t
Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen	32,0 t
Fahrzeugkombinationen mit weniger als vier Achsen	28,0 t
Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen:	
- Zug (2-achs. Kfz + 2-achs. Anhänger)	36,0 t
- Sattel-Kfz	36,0 - 38,0 t
Fahrzeugkombination (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) mit mehr als vier Achsen	40,0 t
Fahrzeugkombinationen im kombinierten Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen (§ 34 Abs. 6 Nr. 6 StVZO)	44,0 t

Abfalltransportvorschriften



Für die Frage nach den anzuwendenden Vorschriften bei Abfalltransporten auf der Straße ist die Unterscheidung zwischen Binnenbeförderung und grenzüberschreitender Verbringung von Abfällen wesentlich. Die grenzüberschreitende Abfallverbringung unterliegt der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 i. V. m. dem Abfallverbringungsgesetz (AbfVerbrG). Für die Binnenbeförderung innerhalb Deutschlands sind das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und die Nachweisverordnung (NachwV) einschlägig. In beiden Fällen ist zudem die Anzeige- und Erlaubnisverordnung (AbfAEV) zu beachten.

Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen während einer Binnenbeförderung hat der Gesetzgeber u. a. Pflichten zur Mitführung von Transportdokumenten normiert. Werden **nicht nachweispflichtige gefährliche Abfälle** befördert, hat der Abfallbeförderer Unterlagen mit folgenden Angaben mitzuführen und auf Verlangen den zur Überwachung und Kontrolle Befugten vorzulegen: Menge des beförderten Abfalls, Bezeichnung des Abfalls, Angaben zum Beförderer, Datum der Übernahme der Abfälle zur Beförderung, Angaben zum Abfallerzeuger oder -besitzer und zur Entsorgungsanlage.

Zudem ist eine Kopie der von der zuständigen Abfallbehörde bestätigten Anzeige der Betriebstätigkeit nach § 53 Abs. 1 KrWG mitzuführen.

Der Transport **gefährlicher Abfälle** muss auf elektronischem Weg unter Nutzung einer qualifizierten Signatur über die ZKS Abfall (Zentrale Koordinierungsstelle der Länder) bei der für den Betriebssitz des Abfallerzeugers zuständigen Abfallbehörde beantragt werden, welche dann nach einer Prüfung über die Zulässigkeit der vorgesehenen Entsorgung im Rahmen eines Entsorgungsnachweis/Sammelentsorgungsnachweis entscheidet. Diese Zu-

lässigkeitsprüfung erfolgt komplett auf elektronischem Weg und muss während der Beförderung nicht dokumentiert werden.

Der Nachweis über die durchgeführte Entsorgung gefährlicher Abfälle erfolgt mit Hilfe von Begleitscheinen gemäß den Vorgaben aus Anlage 1 zur NachwV. Auch die Begleitscheine sind elektronisch zu erstellen und mit einer qualifizierten elektronischen Signatur zu versehen. Im Unterschied zum Entsorgungsnachweis hat der Abfallbeförderer jedoch sicherzustellen, dass die Angaben aus dem Begleitschein während der Beförderung im Fahrzeug mitgeführt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass bei der Entsorgung gleichartiger Abfälle durch einen Sammler die Übergabe des Abfalls vom Abfallerzeuger an den Einsammler neben den o. a. Begleitscheinen auch mit Hilfe von Übernahmescheinen (ebenfalls Anlage 1 zur NachwV) dokumentiert wird.

Die Übernahmescheine sind während der Beförderung im Fahrzeug mitzuführen. Die Pflicht zur Mitführung der Angaben aus den Begleitscheinen oder Übernahmescheinen kann alternativ zur Papierform auch elektronisch erfüllt werden. Dies setzt allerdings voraus, dass entsprechende Einrichtungen an Bord des jeweiligen Fahrzeuges vorhanden sind, welche ggf. den Kontrollbehörden eine sofortige und sichere Einsicht in die elektronisch geführten Angaben gewährleisten.

Für den Transport gefährlicher Abfälle benötigt der Beförderer und Sammler ferner eine Erlaubnis nach § 54 KrWG. Diese ist ebenfalls (in Kopie) mitzuführen.

Bei der grenzüberschreitenden Abfallverbringung richten sich die mitzuführenden Dokumente nach der Art des Abfalles (gefährlich oder ungefährlich), dem Verbringungsweg (innerhalb der EU oder von und nach Drittstaaten) und dem Entsorgungsverfahren (Verwertung oder Beseitigung). Sofern eine Abfallverbringung nicht verboten ist, ist entweder das behördlich genehmigte Notifizierungsformular sowie ein von der Abfallverbringung Beteiligten ausgefülltes Begleitformular entsprechend dem Vordruck gemäß Anhang IA und IB der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 oder eine ausgefüllte Versandinformation gemäß Anhang VII der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 mitzuführen. Zusätzlich ist, wie auch bei der Binnenbeförderung, bei ungefährlichen Abfällen eine Kopie der von der zuständigen Abfallbehörde bestätigten Anzeige der Betriebstätigkeit nach § 53 Abs. 1 KrWG bzw. bei gefährlichen Ab-

fällen eine Kopie der Erlaubnis nach § 54 KrWG während der Verbringung mitzuführen.

Sowohl bei der Binnenbeförderung als auch bei der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen sind Fahrzeuge, mit denen Abfälle auf öffentlichen Straßen befördert werden, vor Antritt der Fahrt mit zwei rechteckigen, rückstrahlenden, weißen Warntafeln zu versehen. Die Warntafeln müssen eine Breite von 40 cm und eine Höhe von mindestens 30 cm haben. Sie müssen in schwarzer Farbe die Aufschrift „A“ (Buchstabenhöhe 20 cm, Schriftstärke 2 cm) tragen. Warntafeln sind während der Beförderung außen am Fahrzeug vorn und hinten deutlich sichtbar anzubringen. Bei Zügen muss die hintere Tafel an der Rückseite des Anhängers angebracht sein. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, mit denen Abfälle im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen, d. h. aus Anlass einer anderweitigen gewerblichen oder wirtschaftlichen Tätigkeit, die nicht auf die Beförderung von Abfällen gerichtet ist, befördert werden.

Gefahrgutvorschriften

Bei Gefahrguttransporten auf der Straße sind insb. die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) sowie der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) zu beachten.

Danach sind grundsätzlich verschiedene Dokumente und Gegenstände mitzuführen:

- Beförderungspapier
- Schriftliche Weisungen (die dort genannten Maßnahmen sind im Bedarfsfall auszuführen)
- ADR-Schulungsbescheinigung ggf. Zulassungsbescheinigung für das Fahrzeug (insb. bei Tankfahrzeugen) ggf. Großcontainer – oder Fahrzeugpackzertifikat
- Fahrwegbestimmung bei bestimmten gefährlichen Gütern
- Feuerlöschausrüstung in Abhängigkeit von der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeuges

Ferner sind vom Fahrer bestimmte Vorschriften zum Betrieb von Tanks zu beachten:

- Ordnungsgemäßes Verschließen/Bedienen der der Absperrrichtungen
- Vermeidung bzw. Entfernung von Füllgutrestanhaftungen
- Prüfung der Dichtheit nach Selbstbefüllung
- Sicherstellung, dass Verbindungsleitungen/Füll- und Entleerrohre leer sind
- Erdung des Tanks vor und während des Selbstbefüllens/-entleerens bestimmter Stoffe.

An der Beförderungseinheit sind die vorgesehenen Kennzeichen, Großzettel (Placards) und orangefarbenen Tafeln anzubringen und ggf. wieder abzudecken.

Die mit Gefahrgut beladenen Fahrzeuge sind beim Parken zu überwachen und dürfen nur mit angezogener Feststellbremse gehalten oder geparkt werden.

Es besteht ein Verbot der Mitnahme von Fahrgästen, des Rauchens (gilt auch für elektronische Zigaretten), von Feuer und offenem Licht im Fahrzeug und in der Nähe des Fahrzeuges während Ladearbeiten sowie des Betriebes des Motors während des Beladens oder Entladens.

Es darf kein Versandstück befördert werden, dessen Verpackung erkennbar unvollständig oder beschädigt ist.

Die Ausrichtung von Versandstücken mit Ausrichtungspfeilen ist in Übereinstimmung mit diesen Kennzeichen vorzunehmen.

Weiterhin sind Zusammenladeverbote und Begrenzungsgebote für explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoffen zu beachten.

Bei der Mitbeförderung von Nahrungs-, Genuss- und Futtermittel sind bestimmte Vorsichtsmaßnahmen zu beachten.

Sämtliche dem Fahrzeugführer obliegenden Pflichten sind in den §§ 28 und 29 GGVSEB normiert. Der Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zu ge-

fahrguttransportrechtlichen Verstößen ist in der Anlage zu den Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB) aufgeführt.

Hinzuweisen ist auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme verschiedener Freistellungsregelungen. Neben der unter bestimmten Voraussetzungen greifenden Freistellungsmöglichkeit u. a. für Privatpersonen und Handwerksunternehmen spielt in der Praxis insb. die Freistellung in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit mitgeführt werden, eine wichtige Rolle. In Abhängigkeit von der jedem gefährlichen Stoff oder Gegenstand zugeordneten Beförderungskategorie 0, 1, 2, 3 oder 4 lässt sich diese Freistellung bei einer höchstzulässigen Gesamtmenge gefährlicher Güter entweder bis zu 20, 333, 1000 Kilogramm/Liter, in unbegrenzter Menge oder bei besonders gefährlichen Stoffen gar nicht in Anspruch nehmen. Wenn gefährliche Güter mit unterschiedlichen Beförderungskategorien verladen werden, errechnet sich die höchstzulässige Gesamtmenge anhand der sog. „1.000-Punkte-Regelung“. Im Unterschied zu den meisten anderen Freistellungsregelungen befreit diese Regelung jedoch nicht von der Anwendung sämtlicher, sondern nur von bestimmten ADR-Vorschriften. Nicht zu beachten sind z. B. die Vorschriften zum Anbringen von orangefarbenen Tafeln, zum Mitführen der Ausrüstungsgegenstände (Ausnahme: es ist ein 2-kg-Feuerlöscher mitzuführen) und der schriftlichen Weisungen. Auch benötigt der Fahrer in diesem Fall keine ADR-Schulungsbescheinigung.

Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

Das am 01.10.2006 in Kraft getretene Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) verpflichtet Fahrer/innen, die gewerblichen Güterkraftverkehr, Personenverkehr oder Werkverkehr durchführen, eine besondere Qualifizierung nachzuweisen (Grundqualifikation, beschleunigte Grundqualifikation oder Weiterbildung).

Die Qualifizierungspflicht trifft neben deutschen Fahrer/innen auch Fahrer/innen aus den übrigen EU-/EWR-Staaten sowie der Schweiz. Fahrer/innen aus Drittstaaten unterliegen dann der Qualifizierungspflicht, wenn sie in einem Unternehmen mit Sitz in einem EU-/EWR-Staat oder der Schweiz beschäftigt oder eingesetzt werden.

Betroffen von dieser Regelung sind Fahrer/innen, die für ihre Transporte Fahrzeuge einsetzen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist, unabhängig davon, ob der/die Fahrer/in selbstständig tätig oder abhängig beschäftigt ist.

Die Qualifizierungspflicht betrifft somit Fahrer/innen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen im Güterkraftverkehr sowie solche von Fahrzeugen mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Personenverkehr.

Für deutsche Fahrer/innen gilt hinsichtlich der Verpflichtung zur Grundqualifikation und Weiterbildung Folgendes:

Die gesetzlichen Vorschriften unterscheiden stichtagsbezogen, wer eine Grundqualifikation (mit Prüfung vor der IHK) absolvieren muss oder bei wem eine Weiterbildung ausreicht.

Seit

- dem Stichtag 10.09.2008 (Fahrerlaubnisse der Klassen D1, D1E, D, DE) und
 - dem Stichtag 10.09.2009 (Fahrerlaubnisse der Klassen C1, C1E, C, CE)
- ist eine Grundqualifikation für „Neueinsteiger“ gesetzlich vorgeschrieben.

Wer seine Fahrerlaubnis vor den genannten Stichtagen erworben hat, unterliegt lediglich der Weiterbildungspflicht (sogenannte „5 Module“).

Jeweils innerhalb von fünf Jahren im Anschluss an den Erwerb der Grundqualifikation/beschleunigten Grundqualifikation müssen die Kenntnisse durch Teilnahme an einer Weiterbildung aufgefrischt werden.

Eine Weiterbildung ist jeweils nach Ablauf von fünf Jahren zu wiederholen.

Ausnahmen von der Qualifizierungs-/Weiterbildungspflicht gibt es insbesondere für Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst, aber auch für Handwerker, die ihr Arbeitsmaterial (z. B. Werkzeug, Ausrüstung, Maschinen) transportieren (siehe § 1 Abs. 2 BKrFQG).

Unbeladene Fahrten fallen nicht unter die Vorschriften des BKrFQG, so dass für diese keine Qualifizierungs-/Weiterbildungspflicht besteht.

Für Inhaber einer in Deutschland ausgestellten Fahrerlaubnis erfolgt der Nachweis der bestehenden Qualifikation bzw. Weiterbildung über eine Eintragung der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein durch das Straßenverkehrsamt/Führerscheinstelle (§ 5 Abs. 2 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung).

In einigen Mitgliedstaaten der EU erfolgt der Nachweis der Qualifikation durch die Ausstellung eines separaten Fahrerqualifizierungsnachweises im Scheckkartenformat seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Bei Fahrer/innen im Güterverkehr aus Drittstaaten mit Beschäftigung/Einsatz in einem EU/EWR-Unternehmen oder der Schweiz erfolgt der Nachweis der Qualifikation durch Ausstellung einer Fahrerbescheinigung (Artikel 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009).

Zuständig ist die Straßenverkehrsbehörde am Unternehmenssitz.

Fahrer/innen im Personenverkehr aus Drittstaaten mit Beschäftigung/Einsatz in einem EU/EWR-Unternehmen oder der Schweiz können den Nachweis der Qualifikation durch eine im Inland (Deutschland), in einem anderen EU/EWR-Staat oder der Schweiz ausgestellten nationalen Bescheinigung erbringen (§ 5 Abs. 3 Nr. 2 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung). Auch hier stellt die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Bescheinigung aus.

Sofern bei einer Kontrolle der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein fehlt, ein in einem anderen EU/EWR-Staat ausgestellter Fahrerqualifizierungsnachweis (im Güterverkehr) bzw. eine nationale Bescheinigung (im Personenverkehr) nicht vorhanden ist, liegt eine Ordnungswidrigkeit vor.

Auch ein Unternehmer, der Fahrten anordnet oder zulässt, obwohl der Fahrer nicht über die erforderliche Qualifikation/Weiterbildung verfügt, handelt ordnungswidrig.

Ordnungswidrigkeiten können nach § 9 BKrFQG mit einem Verwarnungs- bzw. Bußgeld geahndet werden. Eine Übersicht über die Buß- und Verwarnungsgeldsätze kann dem Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Zuwiderhandlungen gegen das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz entnommen werden. Dieser steht über die Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr (unter www.bag.bund.de → Rechtsvorschriften → Qualifikation und Weiterbildung) zum Abruf bereit.

Weitere Auskünfte zur Grundqualifikation und Weiterbildung erteilt für deutsche Fahrer/innen die örtliche Industrie- und Handelskammer. Fragen zum Eintrag der Qualifikation/Weiterbildung in den Führerschein beantwortet das zuständige Straßenverkehrsamt (Führerscheinstelle).

Ausländische Fahrer erhalten Auskünfte bei der jeweiligen nationalen Straßenverkehrsbehörde.

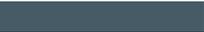
Anschriftenverzeichnis der BAG-Außenstellen

Außenstelle	Anschrift	Telefon Fax E-Mail
Bremen	Bürgermeister-Smidt-Str. 55 - 61 28195 Bremen	0421 16082-0 0421 16082-55 bag-bremen@bag.bund.de
Dresden	Bernhardstraße 62 01187 Dresden	0351 87996-0 0351 87996-90 bag-dresden@bag.bund.de
Erfurt	Bahnhofstraße 37 99084 Erfurt	0361 66489-0 0361 66489-66 bag-erfurt@bag.bund.de
Hannover	Goseriede 6 30159 Hannover	0511 126074-0 0511 126074-66 bag-hannover@bag.bund.de
Kiel	Willestraße 5 - 7 24103 Kiel	0431 98277-0 0431 98277-88 bag-kiel@bag.bund.de
Mainz	Brucknerstraße 2 55127 Mainz	06131 14672-0 06131 14672-75 bag-mainz@bag.bund.de
München	Winzererstraße 52 80797 München	089 12603-0 089 12603-321 bag-muenchen@bag.bund.de
Münster	Greverer Straße 129 48159 Münster	0251 53405-0 0251 53405-99 bag-muenster@bag.bund.de
Saarbrücken	Mainzer Straße 32 - 34 66111 Saarbrücken	0681 96702-0 0681 96702-90 bag-saarbruecken@bag.bund.de
Schwerin	Bleicherufer 11 19053 Schwerin	0385 59141-0 0385 59141-290 bag-schwerin@bag.bund.de
Dienststelle Berlin	Krausenstraße 17 10117 Berlin	030 2888563 030 2829262 bag-berlin@bag.bund.de
Stuttgart	Schloßstraße 49 70174 Stuttgart	0711 615557-0 0711 615557-88 bag-stuttgart@bag.bund.de

Das Bundesamt wünscht: Gute Fahrt!

Zuständigkeitsbereiche der BAG-Außenstellen





Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln
Tel.: 0221 5776-0
Fax: 0221 5776-1777
E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Stand

Dezember 2018

Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Bildnachweis

Bundesamt für Güterverkehr

... aktiv für den **Güterverkehr**
