

MEMORANDUM

zur Benutzung von Fahrtenschreibern in Wohnmobilen
unter dem Aspekt der Anwendung von
Fahrpersonal- und Sozialvorschriften gegenüber
Privatpersonen

vom 12.08.2026

Verfasser

Dipl.-Ing. (FH) Göran Kronberg

Sachverständiger für Fahrpersonalrecht und digitale Fahrtenschreiber
nach DIN EN ISO /IEC 17024 überwacht durch
European Committee for Quality Assurance GEIE
Personnel Certification No. 1-17-1046
gültig bis 11.09.2026

Berlin, 12.08.2026

Inhaltsverzeichnis

Seite 2	Inhaltsverzeichnis
Seite 3	Anliegen
Seite 4	1. Einleitung
Seite 4	2. Die Verwendung von Wohnmobilen im Freizeitbereich von Privatpersonen
Seite 5	3. Güterbeförderung mit Wohnmobilen
Seite 6	4. Datenaufzeichnung mittels Fahrtenschreiber
Seite 7	5. Fehlende Rechtskonformität gegenüber Wohnmobilen
Seite 8	6. Abschlussbetrachtung

- Verfasser:** Sachverständiger für Fahrpersonalrecht und digitale Fahrtenschreiber
Dipl.-Ing. (FH) Göran Kronberg
- Anliegen:** Seit fast zwei Jahren wird eine scheinbar endlose Diskussion zwischen Verordnungs- und Gesetzgebern, Behörden, Ämtern und Experten des Fahrpersonalrechts zur Anwendung von Fahrtenschreibern in Wohn- und Reisemobilen mit und ohne Anhänger, deren zulässige Höchstmasse 7,5 t überschreitet, geführt. Diese sehr kontrovers geführte Auseinandersetzung erhitzt sich an der Frage, ob das privat verwendete Wohnmobil eine Güterbeförderung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durchführt oder nicht. Im Falle einer Güterbeförderung soll dann ein Fahrtenschreiber Anwendung finden. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes zur Rechtssache C-666/21 vom 02. März 2023 befindet, dass mit einem Wohnmobil über 7,5 t zHM Güterbeförderung stattfinden kann, lässt jedoch völlig offen, zu welchem Zweck die Daten aus dem Fahrtenschreiber benötigt werden und welche Behörde oder Institution die Daten von Privatpersonen grundsätzlich auswerten, bearbeiten, archivieren und zum Zwecke von Sanktionen verwenden darf.
- Der Verfasser dieser Denkschrift sieht einen dringenden Handlungsbedarf zur endgültigen und rechtskonformen Klärung der Verwendung von Fahrtenschreibern in privat genutzten Wohnmobilen mit mehr als 7,5 t zHM einschließlich ihrer Anhänger. In den Ausführungen dieses Dokumentes werden Lösungen für bestehende rechtliche Widersprüche aufgezeigt.

1. Einleitung

Seit Verkündung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in der Rechtsache C-666/21 vom 02. März 2023 mit Bezug zum Einbau und zur Verwendung von Fahrtenschreibern in Wohnmobilen mit mehr als 7,5 t zulässiger Höchstmasse (zHM) wird um die präzise Anwendung geltender europäischer Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr gerungen.

Das Urteil des EuGH führt im Nachgang zur Notwendigkeit einer ganzheitlichen Betrachtung zur Anwendung von Unionsvorschriften, die im eigentlichen Sinne dem Schutz von beschäftigtem Fahrpersonal vor ungleichen Arbeitsbedingungen dienen, für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere dem Straßenverkehrsgewerbe, sorgen und damit die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern suchen. In den Ausführungen zur Urteilsfindung wurde keinesfalls die Ausdehnung des Anwendungsbereiches gewerblicher Vorschriften auf das private Lebensumfeld von EU-Bürgern in Betracht gezogen. Das Urteil unterstellt keiner Privatperson, die in ihrer Freizeit mit einem Kraftfahrzeug oder einer Fahrzeugkombination gleich welchen Gewichts am Straßenverkehr teilnimmt, den Arbeitszeitbestimmungen für beschäftigtes Fahrpersonal entsprechen zu müssen. Ferner stellt das Gericht keine Verbindung zwischen den Fahrzeugklassen nach VO (EU) 2018/858 und den damit verbundenen Zuordnungen der Bauart als Fahrzeug zur Güter- oder Personenbeförderung her. Im Interpretationsspielraum gehen verschiedene einzelstaatliche Gesetzgeber davon aus, das o.g. Urteil des EuGH so auszulegen, dass private Halter von Wohnmobilen mit mehr als 7,5 t zHM oder von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Wohnmobil und einem Anhänger, deren Gesamtmasse 7,5 t übersteigt, unter Kontrolle durch die Verwendung von Fahrtenschreibern gestellt werden können.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beinhaltet in ihrer Überschrift den Wortlaut „Verordnung ... zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften ...“ und gibt damit den Hinweis, dass Privatpersonen in dieser Rechtsvorschrift nicht eingeschlossen sind.

Das vorliegende Memorandum soll den bestehenden Widerspruch aufdecken, wenn Rechtsvorschriften, die für einen Wirtschaftsbereich, hier das Straßenverkehrsgewerbe, erlassen wurden, auf das private Lebensumfeld von EU-Bürgern ausgedehnt werden.

2. Die Verwendung von Wohnmobilen im Freizeitbereich von Privatpersonen

Seit der Corona-Pandemie im Jahr 2020 finden Wohn- und Reisemobile deutlich mehr Zuspruch im Freizeitbereich. Sie bieten Unabhängigkeit, Freiheit und eine hohe Flexibilität für Urlaubs- und Freizeitaktivitäten, da ein weiträumiger Aktionsradius für das „eigene Haus auf Rädern“ gewährleistet ist. Zum 01.04.2025 waren in Deutschland über 1 Mio. Wohn- und Reisemobile zugelassen. Diese Zahl hat sich bis Juli 2026 stetig erhöht.

Werden Wohn- und Reisemobile von spezialisierten Fahrzeugherstellern produziert und in den Markt gebracht, unterliegen sie einem Typpengenehmigungsverfahren. Sie werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung in der Klasse M1 – Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz und ohne Stehplätze – zugelassen. Eine weitere Gewichts differenzierung erfolgt für diese Fahrzeugklasse nicht. Um den Aufbaucode „SA“ zu erhalten, müssen sie zur Unterbringung von Personen geeignet sein und müssen als Ausrüstung Sitze und Tisch, Schlafgelegenheiten, Kochmöglichkeit und Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen besitzen (vgl. Anhang I Teil A Ziffer 5.1. VO (EU) 2018/858). Um die Sicherheit im Straßenverkehr während der Fahrt zu gewährleisten, stehen Staufächer und Räume zur Aufnahme sonstiger persönlicher

Gegenstände, die der Nutzer während seiner Reisen benötigt, zur Verfügung. Reicht der Platz im Fahrzeug nicht aus, kann durch das Mitführen eines Anhängers zusätzliche Transportkapazität geschaffen werden.

Je größer Wohn- und Reisemobile sind, desto luxuriöser werden ihre Ausstattungen, die auch für längere Aufenthalte an Urlaubszielen geeignet sind. Um auf solchen Reisen auch an den Zielorten mobil sein zu können, werden Fahrräder, Motor- oder Elektroroller, Motorräder oder Kleinwagen mitgeführt, die in der Regel dem Halter des Wohnmobils gehören, also Privateigentum und keine Handelsware sind.

Nutzt eine Privatperson, die gleichzeitig Halter oder Mieter und Fahrer des Wohnmobils ist, dieses während ihrer Freizeit, unterliegt sie keinerlei gesetzlicher Arbeitszeitschriften, somit auch keiner Mindestdauer von Pausen- oder Ruhezeiten oder von Höchstarbeitszeiten. Dieser Sachverhalt wurde ausführlich im Gutachten G003-05/2025 vom 13.05.2025, erstellt vom Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Göran Kronberg im Auftrag von 5 Herstellern von Wohn- und Reisemobilen, dargestellt.

3. Güterbeförderung mit Wohnmobilen

In diesem Abschnitt soll geklärt werden, ob mit Wohnmobilen, die im privaten Umfeld zum Einsatz kommen, Güter im Sinne der VO (EG) Nr. 561/2006 befördert werden.

Im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird der Begriff „Güter“ nicht definiert. Wie das EuGH in den Schlussanträgen des Generalanwalts Nicholas Emiliou vom 24.11.2022 zur Rechtssache C-666/21 unter Randnummer 21 weiterhin feststellt, werden private Gegenstände im allgemeinen Sprachgebrauch selten als Güter bezeichnet. Trotzdem kommt das Gericht unter Randnummer 22 zu dem Schluss, dass der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ weit auszulegen ist, wodurch auch Fahrer außerhalb einer beruflichen Tätigkeit von der Definition der „Güterbeförderung“ erfasst werden können. In der Folge widmet sich das Gericht jedoch nicht der Frage, zu welchem Zweck ein Fahrtenschreiber in ein Wohnmobil einzubauen ist und welche Daten über das Gerät aufgezeichnet werden.

Das Gericht bezieht sich in der Folge auf den konkret zu verhandelnden Fall eines Wohnmobils, welches durch Umbau aus einem Fahrzeug zur Güterbeförderung der Fahrzeugklasse N3 entstanden ist und welches weiterhin in Schweden unter einer solchen Fahrzeugzuordnung als Wohnmobil mit Stauraum zur Beförderung von Gütern zugelassen wurde. Ferner bezieht die Urteilsfindung keinen Vergleich zu einem von einem Hersteller als Wohnmobil gebautes und zugelassenes Fahrzeug der Klasse M1 SA ein. Trotzdem leitet es in den Randnummern 33 bis 43 her, dass auch mit Wohnmobilen gleich welcher Fahrzeugklasse eine Güterbeförderung durchgeführt werden kann, die zum Einbau eines Fahrtenschreibers führt. Demgegenüber wird unter Randnummer 54 darauf verwiesen, dass Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit nicht mehr als acht Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz nicht unter die Anwendung der VO (EG) Nr. 561/2006 fallen.

Die bestehende sehr komplizierte Rechtslage wurde auch von der Europäischen Kommission im Jahr 2025 erkannt. In einem Vorschlag für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ...“ erfasst unter COM(2025)993 final vom 16.12.2025 wird auf Seite 24 unter Artikel 1 Ziffer 2 der Entwurf zur Ausnahme von Wohnmobilen erfasst, diese in einzelstaatlicher Regelung entsprechend Artikel 13 der VO (EG) Nr. 561/2006 auszunehmen. Es fehlen Aussagen, ob Fahrzeugkombinationen über 7,5 t zHM, bestehend aus einem Wohnmobil und einem Anhänger, ebenfalls von der Ausnahme erfasst werden.

Der vorliegende Entwurf zur Änderung der VO (EG) Nr. 561/2006 löst noch immer nicht das grundsätzlich bestehende Problem, EU-Bürger als Privatpersonen während ihrer Freizeitaktivitäten mit Wohnmobilen im gesamten EU-Raum von einer Verwendung von Fahrtenschreibern in ihren Fahrzeugen auszunehmen. Eine entsprechende Regelung erfordert die Erfassung der Ausnahme für Wohnmobile und Wohnmobilkombinationen mit mehr als 7,5 t zHM unter Artikel 3 der Verordnung, um in allen EU-Mitgliedsstaaten Anwendung zu finden.

Mit dem Entwurf zur Änderung der VO (EG) Nr. 561/2006 verfolgt der Unionsverordnungsgeber erstmals den Gedanken, dass eine Beziehung zwischen der VO (EU) 2018/858 in Bezug auf die unionseinheitliche Zuordnung von Fahrzeugklassen zur Güter- und Personenbeförderung und dem Artikel 2 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 herzustellen ist, um zu erkennen, wann ein Fahrzeug zur Beförderung von Gütern oder zur Beförderung von Personen ausgelegt ist.

4. Datenaufzeichnung mittels Fahrtenschreiber

Der Fahrtenschreiber wurde im 20. Jahrhundert unter dem Begriff „Kontrollgerät“ als ein Instrument zur Überwachung der Einhaltung von Arbeits- und Ruhezeiten von im Straßentransport beschäftigten Personen für das Straßenverkehrsgewerbe innerhalb Europas geschaffen. Zum damaligen Zeitpunkt waren mindestens drei Zeitgruppen – Arbeiten, Lenken, Ruhe – implementiert, die später um die Zeitgruppe Bereitschaft erweitert wurden. In den 1980er Jahren beginnend wurden die Geräte auf Grundlage der VO (EWG) Nr. 3821/85 stetig an den technischen Fortschritt angepasst. Diese Verordnung wurde im Jahr 2014 durch die VO (EU) Nr. 165/2014 ersetzt. Es blieben weiterhin die vier Zeitgruppen für das Fahrpersonal – Lenken, Arbeiten, Bereitschaft und Ruhe – als Elemente zur Überwachung von Lenk- und Ruhezeiten erhalten. Die Zeitgruppen für Fahreraktivitäten ergeben sich aus der Verbindung der VO (EG) Nr. 561/2006 mit der Richtlinie 2002/15/EG zur Überwachung der Einhaltung von Arbeitszeitvorschriften.

Die Zusammenhänge zwischen diesen vier Zeitgruppen sind im Abschnitt 4 des Gutachtens G003-05/2025 vom 13.05.2025 des Sachverständigen Dipl.-Ing (FH) Göran Kronberg ausführlich dargestellt. Allen vier Zeitgruppen und den sich daraus ableitenden Algorithmen in der Datenerfassung durch den Fahrtenschreiber liegen einheitliche Arbeitszeitregelungen zu Grunde. Lenkzeit ist dabei ein priorisierter Teil der Arbeitszeit und fließt in die maximale tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden ein. Um der erhöhten Belastung des Fahrpersonals während der Fahrzeugführung, dem Lenken, Rechnung zu tragen, wird die ununterbrochene Lenkzeit auf 4,5 Stunden begrenzt. Danach muss eine Pause von mindestens 45 Minuten eingelegt werden. Weitere Details zum Reglement sind den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EU) Nr. 165/2014 und der (EU) 2016/799 zu entnehmen.

Zusätzlich zeichnet der Fahrtenschreiber Fahrzeugdaten auf, die für die grenzüberschreitende Güter- und Personenbeförderung unter dem Aspekt einer Gewinnerzielung als notwendig zu betrachten sind. Dazu zählen u.a. Angaben zum Unternehmen und zum Unternehmensstandort, Angaben zu Grenzübertritten und zu Orten einer Be- oder Entladung und Angaben zum Fahrzeugstandort nach 3 Stunden kumulierter Lenkzeit. Ergänzend hat der Fahrer die Länderkennung zu Beginn und zum Ende seines Arbeitstages mittels Fahrtenschreiber zu erfassen. All diese Angaben sind für eine private Fahrzeugbenutzung durch eine Privatperson nicht relevant. Insbesondere die Erfassung von genauen Geopositionsdaten erscheint unter Bezug auf die VO (EU) 2016/679 fraglich.

Somit stellt sich die grundsätzliche Frage nach dem Sinn, ein Gerät zur Datenaufzeichnung in ein privat genutztes Fahrzeug einbauen zu müssen, wenn diese Daten für keine Kontrollorgane, keine Behörde oder Institution eine Relevanz besitzen. Ferner muss die Frage nach einer Berechtigung zur Datenerfassung, -bearbeitung und -archivierung durch eine Behörde gestellt werden. Es gibt keine Behörden oder Ämter innerhalb der EU, die beauftragt sind, Daten von Privatpersonen zu deren privaten Fahrten u.a. mit Wohnmobilen einschließlich möglicher Start- und Ankunftsorte, Grenzübertritte und Aufenthaltsdauer zu erfassen, um daraus eventuelle Sanktionen abzuleiten.

5. Fehlende Rechtskonformität gegenüber Wohnmobilen

Experten des Fahrpersonalrechts befassten sich auf unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen nationalen und europäischen Gremien mit der Anwendbarkeit der VO (EG) Nr. 561/2006 gegenüber privat genutzten Wohnmobilen und Wohnmobilen mit Anhängern mit mehr als 7,5 t zHM. Sie kamen alle übereinstimmend zum Ergebnis, dass die aktuell gültigen Vorschriften nicht vollumfänglich umsetzbar sind.

1. Ein privater Wohnmobilhälter, der gleichzeitig Fahrer ist, nutzt das Fahrzeug in seiner Freizeit. Freizeit wäre hierbei der Ruhezeit eines beruflich tätigen Fahrers gleichgesetzt. Nach Artikel 4 Buchstaben f bis h kann der Fahrer frei über seine Zeit verfügen, es bedarf keiner weiteren Erläuterungen.
2. Regelungen zur maximal zulässigen Lenk- und Arbeitszeit, dienen dem Schutz beschäftigter Personen vor übermäßiger Arbeitsbelastung und Erbringung von geschuldeten Arbeitsleistungen gegenüber Dritten. Eine Privatperson steht in keinem Schuldverhältnis, besitzt keine Verpflichtung zur Erbringung einer Fahrtätigkeit und ist in ihren Entscheidungen und in ihrem Handeln völlig frei. Somit kann sie keinen gesetzlichen Vorgaben für die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Straßentransport unterzogen werden.
3. Ein privater Halter eines Wohnmobils stellt keinen Kraftverkehrsunternehmer gemäß VO (EG) Nr. 1071/2009 und auch keinen Güterkraftverkehrsunternehmer nach VO (EG) Nr. 1072/2009 dar, der einen Fahrtenschreiber zu benutzen hat, wenn er auf einem Anhänger sein Motorrad oder seinen Pkw hinter dem Fahrzeug mitführt. Demzufolge ist er auch nicht anspruchsberechtigt, eine Unternehmenskarte zu beantragen. Ohne Unternehmenskarte kann wiederum der Fahrtenschreiber nicht rechtskonform bedient werden.
4. Die Begriffe „tägliche Ruhezeit“ und „wöchentliche Ruhezeit“ besagen nicht, dass der Fahrer mindestens 9 oder 11 Stunden schlafen muss. Daraus leitet sich für den privaten Fahrer eines Wohnmobils ab, dass er ausgeruht auch nach bspw. 3 Stunden seine Fahrt fortsetzen kann, ohne 9 oder 11 Stunden auf einem Parkplatz stehen zu müssen.
5. Lenkzeiten sind ein Bestandteil der Arbeitszeit. Da keine Arbeitszeiten im privaten Freizeitbereich erbracht werden, besitzen auch Lenkzeiten keine Relevanz und finden gegenüber Privatpersonen keine Anwendung.

All diese Darlegungen zeigen auf, dass Vorschriften, die für den gewerblichen und nicht gewerblichen (Werkverkehr) Straßentransport erlassen wurden, weder auf Privatpersonen noch auf privat genutzte Wohnmobile unter Bezug auf eine scheinbare „Güterbeförderung“ angewandt werden können.

Welche Fragestellung bisher noch nicht betrachtet wurde, ist die Einordnung von Wohnmobilen, die aus Umbauten früherer Transporter, Rettungswagen, Feuerwehrfahrzeugen, Kraftomnibussen u.ä. hervorgegangen sind und durch Einzelgutachten von Prüforganisationen der Fahrzeugklasse M1, M1G oder nationaler Typschlüssel zugeordnet werden konnten. Solche Fahrzeuge unterliegen einzelstaatlicher Regelungen.

Diese Fälle sollten ebenfalls bei der angedachten Anpassung der VO (EG) Nr. 561/2006 eingeschlossen werden, um uneingeschränkte Fahrten von Wohnmobilen durch die europäische Staatengemeinschaft zu ermöglichen.

6. Abschlussbetrachtung

Die zentrale Frage lautet:

Warum sollen Fahrtenschreiber in Wohnmobile eingebaut werden, wenn deren aufgezeichnete Daten keine Behörde, kein Amt und keine Institution benötigt bzw. nicht dazu berechtigt ist, diese Daten in Übereinstimmung mit der VO (EU) 2016/679 zu verarbeiten?

Die Antwort kann nur lauten, dass Fahrtenschreiber in Wohnmobilen, gleich welcher Gesamtmasse und egal, ob sie mit und ohne Anhänger geführt werden, keinen nachweislichen Zweck besitzen. Die Technik einschließlich der in ihr hinterlegten Algorithmen sind auf gewerbliche Anwendungen im Straßentransport von Gütern und Personen ausgelegt. Sie kann in dieser Form kaum zur oft zitierten Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beitragen. Fahrer von Wohnmobilen stehen nicht im Wettbewerb mit anderen Wohnmobilitäten, sie stehen nicht unter Zeitdruck, um am Tag eine bestimmte Wegstrecke zurücklegen zu müssen. Sie achten bewusst auf die Sicherheit ihres Fahrzeuges, weil es einen hohen materiellen und ideellen Wert besitzt. Die Unfallzahlen mit Wohnmobilen über 7,5 t zHM sind so gering, dass sie nicht einmal in einer speziellen Unfallstatistik erfasst werden.

So ergibt sich die nachfolgende Frage:

Warum sollten Vorschriften für eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern angepasst werden, die Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Straßenverkehr benutzen, um in ihrer Freizeit von einem touristisch interessanten Aufenthaltsort zum nächsten zu fahren und dabei der Erholungswert im Vordergrund steht?

Das vorliegende Memorandum soll alle am Entscheidungsprozess beteiligten Akteure auf nationaler und europäischer Ebene dazu anregen, rechtskonforme Bedingungen für die Benutzung von Wohnmobilen und daraus gebildeten Fahrzeugkombinationen gleich welchen Gesamtgewichts für Freizeitaktivitäten von EU-Bürgern umzusetzen. Entsprechende positive Entscheidungen des Unionsverordnungsgebers von einer Fahrtenschreiberpflicht für Wohnmobile EU weit abzusehen, wäre ein gutes Zeichen, den Bürokratieabbau innerhalb der Europäischen Union wirksam umzusetzen.

Berlin, den 12.08.2026



Göran Kronberg
Zertifizierter Sachverständiger
Für Fahrpersonalrecht und digitale Fahrtenschreiber

