



Ordivis

WISSEN, WAS LÄUFT.

HANDBUCH

Bereitschaftsleitung

Für die Bereitschaftsleitung einer Kommune.

Lagebeurteilung, Kontrollfahrt, Alarmierung — und der Nachweis darüber.

DIESES HANDBUCH

Ordivis Bereitschaftsleitung

Auf

einem

Gerät, nicht auf jedem Fahrzeug: Wetterlage vom DWD, Kontrollfahrt, Fahrbahnzustand und die Alarmierung des Räumkommandos.

GETRENNT DAVON

Ordivis Winterdienst

Die App der Fahrer. Sie hat ein eigenes Benutzerhandbuch — geben Sie es weiter, statt es zu erklären.

INHALT

Was wo steht

Teil A erklärt die Rolle und die Trennung der beiden Apps. Teil B ist der Einsatz selbst — von der Wetterlage bis zur Alarmierung. Teil C beginnt, wenn die Fahrzeuge zurück sind: Was mit den Protokollen geschieht. Teil D ist der Rahmen, in dem das alles steht.

TEIL A — DIE AUFGABE

Was die Bereitschaftsleitung entscheidet	3
Warum eine eigene App	4
Was die App liefert — und was nicht	5

TEIL B — DER EINSATZ

Die Wetterlage	6
Ausrücken oder nicht	7
Kontrollfahrt vorbereiten	8
Während der Kontrollfahrt	9
Freie Fahrt	10
Fahrbahnzustand und Schneehöhe	11
Das Räumkommando alarmieren	12
Die Aktivierungsliste pflegen	13
Die PIN vor den Einstellungen	14

TEIL C — NACH DEM EINSATZ

Die Protokolle der Fahrer	15
Am Rechner prüfen	16
Was aufzubewahren ist	17

TEIL D — DER RAHMEN

Räum- und Streupflicht	18
Datenschutz: die Rufnummern	19
Störungshilfe	20

Ein Satz vorweg. Diese App nimmt Ihnen keine Entscheidung ab. Sie stellt die Grundlagen bereit — Messwerte und Rufnummern — und hält fest, was Sie daraus gemacht haben. Die Beurteilung der Lage bleibt bei Ihnen, und das ist der Grund, warum sie im Streitfall etwas wert ist.

TEIL A · KAPITEL 1

1 · Was die Bereitschaftsleitung entscheidet

Ob ausgerückt wird, wann, mit wie vielen Fahrzeugen — und wann es genug ist. Vier Entscheidungen, die niemand automatisieren kann.

Die Entscheidung ist die eigentliche Leistung

Ein Fahrzeug, das fährt, ist leicht zu belegen. Schwer zu belegen ist, warum es um drei Uhr nachts losgefahren ist — oder warum es das nicht getan hat. Genau das ist die Bereitschaftsleitung: die begründete Entscheidung, und die Dokumentation dieser Begründung.

Deshalb schreibt diese App nicht nur eine Fahrt mit, sondern die **Lage**, in der entschieden wurde: Witterung, Fahrbahnzustand, Schneehöhe, Temperatur, Uhrzeit.

Kontrollfahrt

Selbst hinausfahren und nachsehen. Die App zeichnet sie auf wie eine Räumfahrt — mit dem Unterschied, dass keine Strecke vorgegeben sein muss.

Alarmierung

Das Räumkommando anrufen, aus einer Liste, die auf diesem Gerät liegt — nicht im Telefonbuch und nicht auf einem Zettel.

Nachweis

Fast jede Kontrollfahrt erzeugt ein Protokoll im selben Format wie die der Fahrer. Auch eine Fahrt, nach der **nicht** geräumt wurde.

Die Fahrt, nach der nichts geschah, ist die wichtigste. Wenn später jemand behauptet, es sei tatenlos zugesehen worden, ist das Protokoll einer Kontrollfahrt mit dem Vermerk *Fahrbahn trocken* der einzige Beleg dafür, dass hingesehen wurde.

Das „fast“ ist der Fehlgriff. Lief eine Aufzeichnung von START bis STOP **weniger als zwei Minuten** und hat dabei weder einen Wegpunkt noch ein Vorkommnis erbracht, verwirft die App sie als Fehlbedienung: keine Datei, keine Schlusszeile, Meldung *Verworfen*. Alles darüber geht hinaus, auch ganz ohne GPS-Empfang. Wer nur kurz um die Ecke sieht, schaltet deshalb auf Kontrollfahrt um oder schreibt ein Vorkommnis.

TEIL A · KAPITEL 2

2 · Warum eine eigene App

Nicht aus technischen Gründen, sondern wegen der Rufnummern.

Der Grund

Die Aktivierungsliste enthält die **privaten** Rufnummern des Räumkommandos. Sie gehört auf ein einziges Gerät — das der Bereitschaftsleitung — und nicht auf jedes Fahrzeuggerät.

Wäre es eine App mit Rollenschalter, lägen die Nummern auf allen Geräten und wären nur ausgeblendet. Ausgeblendet ist nicht abwesend.

Was daraus folgt

Getrennt	Postfach, Betreiberlogo, Streckenliste — jede App für sich einzurichten.
Gemeinsam	Protokollformat, Signatur, Lizenz. Beide Apps schreiben dasselbe.
Nebeneinander	Beide dürfen auf einem Gerät liegen. Sie legen ihre Protokolle in getrennte Ordner.

Was in beiden Apps gleich ist

Aufzeichnung	Zehn-Sekunden-Takt, Vordergrunddienst, dieselbe Genauigkeit.
Protokoll	Dasselbe CSV-Format samt Signaturdatei. Ein Auswerter muss nichts unterscheiden.
Versand	Derselbe Weg ins Postfach, derselbe Ausgang, derselbe Wiederholversuch.
Lizenz	Eine Produktkennung für beide. Eine Lizenz der Verwaltung deckt alle Geräte ab.

Gleich sind Aufzeichnung, Protokoll, Versand und Lizenz — ein Auswerter muss nichts unterscheiden. Getrennt sind die Apps in dem, was sie **speichern**, und in dem, was ihre Rolle braucht: Kontrollfahrt, Wetterlage und Alarmierung gibt es nur hier; Räumen, Streuen, Streugut, Aufbau und die Führungskarte nur im Fahrzeug.

Woran Sie die Apps unterscheiden

Beide tragen dasselbe Zeichen — es ist ein Produkt. Unter dem Symbol steht der Name: **Ordivis Winterdienst** für die Fahrer, **Ordivis Bereitschaftsleitung** für Sie. In der App selbst steht er oben in der Kopfzeile.

TEIL A · KAPITEL 3

3 · Was die App liefert — und was nicht

Sie liefert Messwerte und hält Entscheidungen fest. Sie trifft keine.

Was sie liefert

Wetterlage Messwerte des Deutschen Wetterdienstes zur nächstgelegenen Station.

Kontrollfahrt Aufzeichnung wie bei den Fahrern.

Zustandsfelder Fahrbahnzustand, Schneehöhe, Witterung — von Ihnen bestätigt.

Alarmierung Anruf aus der hinterlegten Liste.

Was sie nicht liefert

Keine Empfehlung Sie alarmiert nicht von sich aus. Die amtliche Warnung des DWD gibt sie weiter, mehr nicht.

Keine Übernahme Kein Messwert geht ungefragt ins Protokoll.

Keine Disposition Sie teilt keine Fahrzeuge zu und plant keine Touren.

Keine Kontrolle Sie zeigt Ihnen nicht, wo die Fahrer gerade sind.

Warum es keine Live-Übersicht gibt

Sie wäre technisch machbar und wäre eine andere Anwendung. Eine Karte, auf der die Bereitschaftsleitung in Echtzeit sähe, wo jedes Fahrzeug steht, ist eine **Verhaltensüberwachung** — mitbestimmungspflichtig, begründungspflichtig und ein Vertrauensproblem.

Der Nachweis, um den es geht, entsteht **nach** der Fahrt und vollständig. Er braucht keine Echtzeit. Deshalb gibt es sie nicht — das ist eine Entscheidung, keine Lücke.

Der letzte Punkt ist wichtig und gewollt. Es gibt keine Live-Übersicht der Fahrzeuge. Die Protokolle kommen nach der Fahrt, nicht während ihr. Wer während des Einsatzes wissen will, wo ein Fahrzeug steht, ruft an — wie vorher auch.

TEIL B · KAPITEL 4

4 · Die Wetterlage

Messwerte des Deutschen Wetterdienstes, auf der Startseite. Sie sind ein Anhaltspunkt — kein Ersatz für den Blick aus dem Fenster.



Abb. 1 — Der Start.

Die Messwerte holt die App erst nach diesem Bildschirm; sie stehen dann oben auf der Startseite.

Temperatur	Lufttemperatur in zwei Metern Höhe — nicht die der Fahrbahn.
Taupunkt	Liegt er nahe der Temperatur, ist mit Reifbildung zu rechnen.
Böen	Wichtig bei Schneeverwehungen: Was geräumt war, kann in einer Stunde wieder zu sein.
Weiteres	Niederschlag in mm/h, sobald welcher fällt, und die Sichtweite, sobald sie unter 20 km liegt.
Quelle	Unter den Werten steht, woher sie stammen: DWD, der Name der hinterlegten Gemeinde und die Uhrzeit der Messung. Der Ortsname nennt die Gemeinde, für die abgefragt wird — nicht die Station, die gemessen hat. Die kann Kilometer entfernt stehen und wird nirgends benannt.

Aktualisieren holt den aktuellen Stand. Klappt das nicht, tritt an die Stelle der Werte der Satz „Keine Verbindung zum Wetterdienst. Alles Übrige arbeitet weiter.“ — der vorherige Stand ist dann weg, samt seiner Uhrzeit. Ist gar kein Wetterort hinterlegt, steht dort der Weg dorthin: *Einstellungen* → *Betreiber* → *Standort übernehmen*. Die Aufzeichnung hängt an keiner Stelle daran.

Was über und unter den Messwerten steht

Die amtliche Warnung steht ganz oben, fett und mit Warnzeichen — sofern eine vorliegt. Die App reicht sie unverändert vom Deutschen Wetterdienst durch und zeigt nur die winterlichen: Glätte, Glatteis, Schnee, Frost, Eis, Blitzeis. Es ist die Aussage des Wetterdienstes, nicht die der App.

Die Hinweiszeilen stehen unter den Messwerten, bernsteinfarben, und sind gerechnet: *Reifglätte möglich* (Taupunkt dicht an der Lufttemperatur, beide um den Gefrierpunkt, kein nennenswerter Niederschlag), *Verwehungen möglich* (Böen ab 30 km/h bei höchstens 1 °C) und *Sichtweite unter N m* (unter 1000 m). Rechenergebnisse aus denselben Stationswerten in zwei Metern Höhe — keine Empfehlung, keine Warnung des DWD und kein Ersatz für die Kontrollfahrt. Witterung und Temperatur werden daraus nur vorbelegt, nie gesetzt (Kapitel 5).

Bei drei Grad Luft kann die Fahrbahn unter null liegen. Brücken, Waldstücke und Senken kühlen stärker aus als die Station im Freien. Der Messwert ersetzt die Kontrollfahrt nicht — er begründet sie.

TEIL B · KAPITEL 5

5 · Ausrücken oder nicht

Die App entscheidet das nicht, und sie soll es auch nicht. Sie sorgt dafür, dass die Entscheidung nachvollziehbar bleibt.

Warum kein Automatismus

Ein automatisch übernommener Messwert wäre im Streitfall angreifbar: Die Station steht kilometerweit entfernt und misst in zwei Metern Höhe. Wer sich darauf beruft, muss erklären, warum er der Station mehr geglaubt hat als der Straße.

Die Beurteilung vor Ort ist dagegen nicht angreifbar. Deshalb werden Messwerte **vorgeschlagen** und nicht eingetragen — ins Protokoll geht, was Sie bestätigen.

Was die Entscheidung trägt

Die Satzung der Gemeinde: Welche Straßen, welche Zeiten, welcher Zustand. Danach die Lage draußen. Erst danach die Messwerte.

Was zu dokumentieren ist

Beides — das Ausrücken **und** das begründete Nicht-Ausrücken. Für das Zweite gibt es die Kontrollfahrt mit Fahrbahnzustand.

Der typische Ablauf einer Nacht

02:00	Wetterlage ansehen. Taupunkt nahe Null, Temperatur 1 °C.
02:15	Kontrollfahrt starten — freie Fahrt, ohne festgelegte Strecke.
02:40	Brücke: Reif. Fahrbahnzustand eintragen, Vorkommnis dazu.
02:45	Räumkommando alarmieren.
03:05	Kontrollfahrt beenden. Das Protokoll geht hinaus — es belegt, warum alarmiert wurde.

TEIL B · KAPITEL 6

6 · Kontrollfahrt vorbereiten

Dieselben Felder wie bei den Fahrern — mit zwei Unterschieden: Die Strecke darf leer bleiben, und die Felder zum Behandeln entfallen.



18:34

Ordvis Bereitschaftsleitung Einstellungen

WETTERLAGE (DWD) Aktualisieren

14,3 °C · Taupunkt 9,7 °C · 0,1 mm/h · Böen 39 km/h

DWD · Gemeinde Fuldaabrück, Stand 18:00 Uhr · Lufttemperatur in 2 m Höhe, nicht die Fahrbahn

RÄUMKOMMANDO ALARMIEREN

NAME DES BEREITSCHAFTSLEITERS

Anna Bereit

FAHRZEUG

KS-WD 142

STRECKE

Freie Fahrt (ohne Strecke)

WITTERUNG

trocken

Abb. 2 — Vor der Kontrollfahrt.

Name, Fahrzeug, Strecke — und die Zustandsfelder darunter.

Name	Wer die Bereitschaft leitet.
Fahrzeug	Auch der Privatwagen, wenn damit gefahren wird — er gehört ins Protokoll.
Strecke	Aus der Liste, oder Freie Fahrt (Kapitel 8).
Witterung	Was Sie sehen, nicht was die Station meldet.
Temperatur	Vorbelegt aus der Wetterlage — änderbar.
Fahrbahnzustand	Acht Stufen, siehe Kapitel 9.
Schneehöhe	Leer lassen, wenn kein Schnee liegt.

Pflicht sind fünf: Name, Fahrzeug, Witterung, Temperatur und Fahrbahnzustand. Die Strecke nur, wenn nicht **Freie Fahrt** gewählt ist; die Schneehöhe nie.

Was hier fehlt. Aufbau, Art der Maßnahme, Streugut und Ausbringmenge gibt es in dieser App nicht — sie gehören zum Behandeln, und die Bereitschaftsleitung behandelt nicht. Witterung, Temperatur, Fahrbahnzustand und Schneehöhe führen dagegen **beide** Apps; es kommt hier nichts hinzu.

Leer ist eine Aussage. Ein leeres Feld Schneehöhe heißt „kein Schnee“ — die App trägt keine Null ein und behauptet auch keine. Wo nichts gemessen wurde, steht nichts.

TEIL B · KAPITEL 7

7 · Während der Kontrollfahrt

Wie bei den Fahrern: START, fahren, STOP — und dazwischen das Umschalten von der Wegstrecke auf die Kontrollfahrt.

START beginnt auf der Wegstrecke

Nicht auf der Kontrollfahrt. Die linke Fläche steht gefärbt auf **WEGSTRECKE — Anfahrt**, **KONTROLLFAHRT** daneben ist grau. Auf der Wegstrecke entstehen bewusst **keine** Wegpunkte — sonst stünde eine kontrollierte Strecke da, wo Sie nur angefahren sind.

An der Strecke **KONTROLLFAHRT** antippen. Erst ab diesem Tipp laufen die Positionen mit und steht in der Spalte Maßnahme *Kontrollfahrt*. Die App schaltet nie selbst um — weder nach Zeit noch nach Bewegung. Auf der Rückfahrt zurück auf **WEGSTRECKE**.

Was Sie unterwegs tun

Anhalten, hinsehen, den **Fahrbahnzustand** nachziehen und ein **Vorkommnis** schreiben. Beides landet mit Uhrzeit im Protokoll — und genau daran hängt später die Begründung.

Nicht verwechseln: Die *Protokollart* bleibt die ganze Fahrt über Kontrollfahrt — daher der Dateiname mit `Kontrollfahrt_`. Die *Maßnahme* dagegen wechselt zwischen Wegstrecke und Kontrollfahrt; sie ist genau die Angabe, die das Umschalten setzt.

Wer das Umschalten vergisst, fährt ohne einen einzigen Wegpunkt. Das Protokoll trägt dann nur Anfangs- und Endzeile. Nach zehn Minuten auf Wegstrecke warnt die App: Band und Meldung, „es wird noch nichts aufgezeichnet!“ Denselben Fehler suchen Sie in den Protokollen der Fahrer (Kapitel 13) — hier ist er ebenso möglich.

Was ein gutes Vorkommnis ausmacht

Ort	So genau, dass ein Ortsfremder ihn findet. <i>Brücke Hauptstraße, stadtauswärts</i> — nicht <i>Brücke</i> .
Beobachtung	Was war zu sehen. <i>Reifansatz auf der gesamten Breite</i> .
Folge	Was Sie daraufhin veranlasst haben. <i>Räumkommando alarmiert</i> .

Drei Halbsätze. Sie sind im Zweifel mehr wert als die ganze übrige Aufzeichnung, weil sie die **Begründung** tragen.

Zwei Wege, denselben Befund festzuhalten

Als Zustand: Der Fahrbahnzustand gilt für die Fahrt. Er beantwortet die Frage, wie es *insgesamt* war.

Als Vorkommnis: Ein einzelner Befund mit Ort und Uhrzeit. Er beantwortet die Frage, was *wo* war. Im Zweifel beides — sie widersprechen sich nicht.

Auch die ergebnislose Kontrollfahrt wird beendet und versendet. Sie ist der Nachweis, dass kontrolliert wurde. Wer sie verwirft, weil „nichts war“, löscht genau den Beleg, den er später braucht. Wer aber unter zwei Minuten stoppt, ohne umzuschalten und ohne Vorkommnis, behält gar keinen (Kapitel 1).

TEIL B · KAPITEL 8

8 · Freie Fahrt

Für die Kontrollfahrt ohne festgelegte Strecke — der Regelfall.

Warum es das gibt

Eine Kontrollfahrt folgt keiner Tour. Sie fährt dorthin, wo es kritisch werden könnte: Brücken, Waldstücke, Senken, die Steigung am Ortsrand. Eine Streckenauswahl wäre hier eine Behauptung über etwas, das gar nicht geplant war.

Wird **Freie Fahrt** gewählt, bleibt die Strecke im Protokoll leer und der Dateiname nennt sie gar nicht erst — statt *unbekannt* zu behaupten.

Mit Strecke

Wenn Sie eine festgelegte Tour abfahren, um sie zu überprüfen. Dann steht sie im Protokoll und lässt sich mit dem Protokoll des Fahrers vergleichen.

Ohne Strecke

Der Regelfall. Die Streckenspalte bleibt leer; den gefahrenen Weg zeigt nach der Fahrt das Prüfprogramm (Kapitel 14).

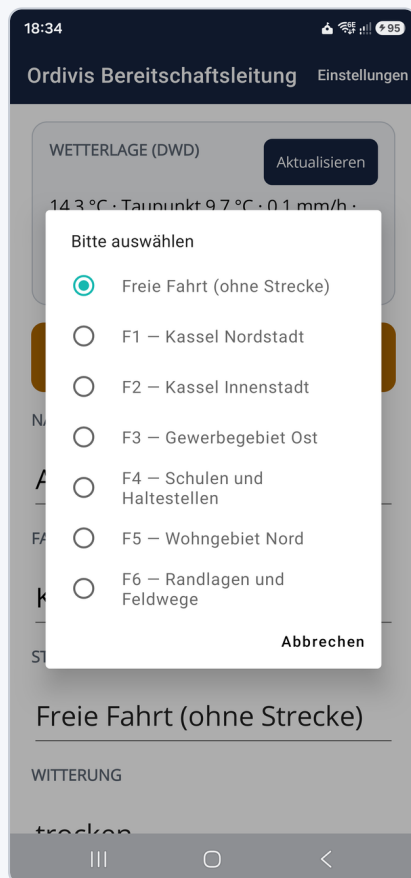


Abb. 4 — Freie Fahrt

steht als eigener Eintrag in der Streckenliste.

Warum nicht einfach „unbekannt“

Weil das eine Aussage wäre, die niemand gemacht hat. *Unbekannt* heißt: Es gab eine Strecke, nur weiß sie keiner. Bei einer Kontrollfahrt gab es keine.

Im Protokoll bleibt das Feld deshalb leer, und der Dateiname lässt es weg. Wer es später liest, sieht sofort: Hier wurde kontrolliert, nicht eine Tour abgefahren.

Der Dateiname sagt es mit. Protokolle einer Kontrollfahrt beginnen mit `Kontrollfahrt_`, die der Fahrer mit `Strecke_`. Im Postfach sind beide auf den ersten Blick auseinanderzuhalten.

TEIL B · KAPITEL 9

9 · Fahrbahnzustand und Schneehöhe

Dieselben zwei Felder wie in der Fahrer-App — hier tragen sie allein die Begründung des Einsatzes.

Acht Stufen

trocken	Kein Handlungsbedarf.
feucht	Nass, aber über null.
nass	Stehendes Wasser.
Reif	Der häufigste Grund für einen nächtlichen Einsatz.
Schneematsch	Nach Tauwetter oder Verkehr.
Schnee	Geschlossene Decke.
Schneeglätte	Festgefahrener Schnee.
Eisglätte	Die gefährlichste Stufe.

Worauf es ankommt

Die Stufe beschreibt, **was Sie gesehen haben** — nicht, was die Station gemeldet hat und nicht, was zu erwarten war.

Ändert sich der Zustand während der Fahrt, ziehen Sie ihn nach und schreiben ein Vorkommnis dazu. So steht im Protokoll nicht nur ein Endzustand, sondern ein Verlauf.

Schneehöhe in Zentimetern, dort gemessen, wo es repräsentativ ist — nicht in der Verwehung und nicht auf dem geräumten Streifen.

Wo gemessen wird

Brücken	Kühlen von zwei Seiten aus — hier friert es zuerst.
Waldstücke	Bleiben feucht und trocknen spät ab.
Senken	Kaltluft sammelt sich; oft mehrere Grad unter der Station.
Steigungen	Wo Glätte am ehesten zum Stillstand führt.

Im Zweifel die niedrigere Stufe und ein Vorkommnis dazu. Eine zu hohe Stufe lässt sich schwer begründen, wenn andere Quellen dagegen sprechen. Ein beschriebener Einzelbefund — *Reif nur auf der Brücke, sonst feucht* — trägt besser als eine pauschale Angabe.

TEIL B · KAPITEL 10

10 · Das Räumkommando alarmieren

Halbautomatisch: Die App wählt die Liste der Reihe nach ab. Nach jedem Auflegen halten Sie nur fest, ob jemand erreicht wurde.

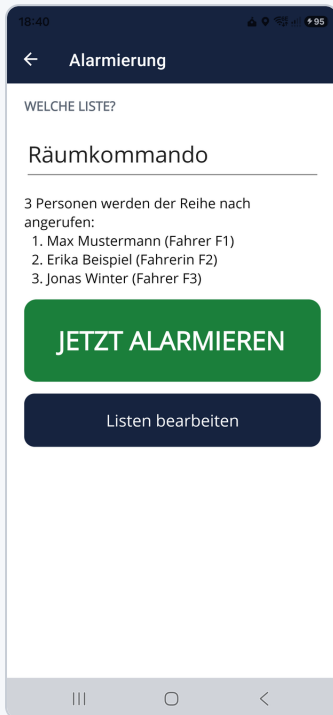


Abb. 3 — Vor dem Start.

Welche Liste — und wer der Reihe nach angerufen wird.

- | | |
|---------------|--|
| 1 · Öffnen | Räumkommando alarmieren auf der Startseite antippen. |
| 2 · Liste | Unter Welche Liste? wählen. Darunter steht, wer der Reihe nach angerufen wird — Name und Rolle, keine Rufnummern. |
| 3 · Starten | JETZT ALARMIEREN beginnt die Kette. |
| 4 · Anrufen | ANRUFEN — voller Name wählt. Einzelne Personen lassen sich nicht antippen, und überspringen lässt sich niemand. |
| 5 · Ergebnis | Nach dem Auflegen fragt die Seite Wurde jemand erreicht? Ein Tipp auf ERREICHT oder NICHT ERREICHT , dann steht der nächste an. |
| 6 · Abschluss | Die Bilanz nennt je Eintrag Uhrzeit, Name und Ausgang. Nicht Erreichte erneut anrufen startet einen zweiten Durchgang, PROTOKOLL IN DEN AUSGANG schließt ab. Alarmierung abbrechen vermerkt die übrigen als übersprungen. |

Die App führt ein eigenes Alarmierungsprotokoll.

`Alarmierung_JJJJMMTT_HHMM.csv`, je Versuch eine Zeile mit Zeitstempel, Leiter, Liste, Name, Rolle, Rufnummer, Ergebnis, Dauer in Sekunden und Versuchsnummer — von der Rufnummer nur die letzten drei Stellen. Sie geht denselben Weg wie ein Fahrprotokoll: in den Ausgang, signiert und verschlüsselt, mit der nächsten Versandrunde an den Baubetriebshof. Ein zusätzliches Vorkommnis im Fahrprotokoll braucht es nicht.

Ohne die Berechtigung „Telefonate tätigen“ kein Anruf. Gefragt wird erst beim ersten Tipp auf **JETZT ALARMIEREN**, nicht beim Start der App — wer nur Kontrollfahrten protokolliert, wird nie danach gefragt. Wurde sie abgelehnt, holt man sie unter *Apps* → *Ordivis Bereitschaftsleitung* → *Berechtigungen* nach. Kann das Gerät gar nicht telefonieren — reines WLAN-Gerät oder keine SIM-Karte —, bleibt **JETZT ALARMIEREN** grau; die Rufnummern stehen dann vollständig unter **Listen bearbeiten** und sind von einem anderen Telefon aus anzurufen.

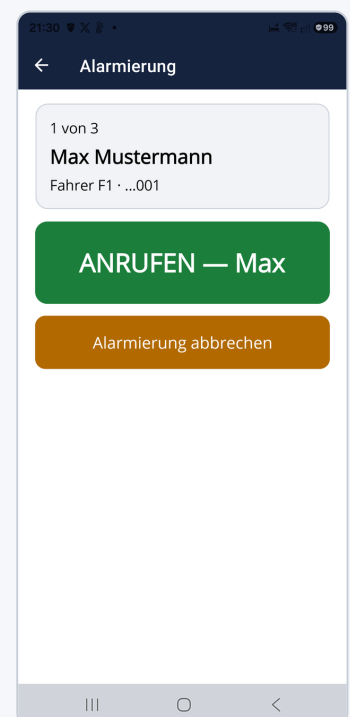


Abb. 5 — Im Lauf.

Wer dran ist, mit den letzten drei Stellen der Nummer — die Fläche nennt heute den vollen Namen.

TEIL B · KAPITEL 11

11 · Die Aktivierungsliste pflegen

Der einzige personenbezogene Datenbestand der ganzen Anwendung — und deshalb der einzige, der besonders behandelt wird.

Was eingetragen wird

Name	Wer alarmiert werden soll.
Rolle	Fahrer, Springer, Werkstatt — damit klar ist, wen man wofür anruft.
Rufnummer	Die Nummer, unter der die Person nachts erreichbar ist.
Schalter	Wer diese Saison nicht in Bereitschaft ist, wird ausgeschaltet statt gelöscht.

Wie sie geschützt ist

Die Liste liegt im **verschlüsselten Speicher** des Geräts, nicht in den gewöhnlichen Einstellungen, und sie wird nicht mitgesichert — die App ist von der Android-Datensicherung ausgenommen. Die vollständigen Rufnummern verlassen das Gerät nicht.

Es gibt bewusst **keine Ausfuhr**. Eine Datei mit privaten Rufnummern, die sich weitergeben lässt, wäre genau das Risiko, das die Trennung der beiden Apps vermeiden soll.

Die Liste bleibt hier — die Namen nicht. Mit jedem Alarmierungsprotokoll gehen je Anrufversuch Zeitstempel, Name des Leiters, Name der Liste, Name und Rolle der angerufenen Person, die letzten drei Stellen ihrer Rufnummer, Ergebnis, Dauer und Versuchsnummer hinaus — signiert und verschlüsselt über den Ausgang an den Baubetriebshof, im Anhang, nicht im Betreff. Das gehört mit ins Verarbeitungsverzeichnis (Kapitel 17).

Pflege über die Saison

Vor dem Winter	Liste durchgehen: Wer ist dieses Jahr in Bereitschaft, wer nicht? Nummern bestätigen lassen.
Während	Wer ausfällt, wird ausgeschaltet — nicht gelöscht. So bleibt er im nächsten Jahr auffindbar.
Nach dem Winter	Wer ausgeschieden ist, wird gelöscht. Eine private Rufnummer länger zu speichern, als sie gebraucht wird, ist nicht zulässig.

Beim Gerätewechsel neu eintragen. Weil es keine Ausfuhr gibt, wandert die Liste nicht mit. Das ist unbequem und Absicht. Planen Sie fünf Minuten ein — und löschen Sie die App auf dem alten Gerät, bevor es weitergegeben wird.

Wer aufgenommen wird, sollte es wissen. Die private Rufnummer eines Beschäftigten für die Rufbereitschaft zu speichern, ist eine Verarbeitung wie jede andere — sie gehört ins Verarbeitungsverzeichnis der Verwaltung und in aller Regel in eine Dienstvereinbarung.

TEIL B · KAPITEL 12

12 · Die PIN vor den Einstellungen

Vier Ziffern vor der Einstellungsseite — damit während eines Einsatzes niemand am Gerät verstellt, wovon der Nachweis abhängt.

Was Sie sehen

Abfrage Jedes Antippen von **Einstellungen** in der Kopfzeile führt auf „Bitte die PIN des Betreibers eingeben.“

Öffnen Stimmt die PIN, blättert die App weiter zur Einstellungsseite.

Abbrechen Keine Meldung, kein Hinweis: der Startbildschirm bleibt stehen.

PIN falsch Nach falscher — auch nach leerer — Eingabe: „Die Einstellungen bleiben zu. Die PIN vergibt der Baubetriebshof.“ Ohne Folge: kein Zählwerk, keine Wartezeit.

Gefragt wird einmal, am Eingang. Innerhalb der Einstellungen fragt die App nicht erneut.

Was die Sperre leistet — und was nicht

Sie hält jemanden aus den Einstellungen heraus: Versand und Postfach, Streckenliste, Geräteschlüssel, Lizenz, Betreiberangaben.

Mehr ist sie nicht. Sie verschlüsselt nichts, sperrt weder die App noch die Protokolle und hilft gegen ein gestohlenen Gerät nicht. Die **Aktivierungsliste liegt nicht dahinter** — sie steht über **Alarmieren** ohne PIN offen; was sie schützt, ist der verschlüsselte Speicher (Kapitel 11).

Eine eigene PIN vergeben

Hinter derselben Sperre, unter *Einstellungen* → *Dieses Gerät* → *Betreiber*, steht die Karte **PIN für die Einstellungen**: genau vier Ziffern eintragen, dann **Übernehmen**. Alles andere führt auf „PIN nicht übernommen“, und die alte PIN gilt weiter.

Die Meldung nennt die neue PIN **ein einziges Mal** im Klartext — notieren Sie sie dort, wo die Verwaltung ihre übrigen Zugänge verwahrt. Das Feld selbst zeigt die geltende PIN nie an; darunter steht nur, ob die Vorgabe gilt oder bereits eine eigene. Und die Ziffern stehen offen auf dem Bildschirm, hier wie bei der Abfrage.

Die App kann die PIN nicht zurücksetzen. Es gibt keine Notfall-PIN und keinen Schlüssel des Herstellers: Wer sie vergisst, kommt an die Einstellungen dieses Geräts nicht mehr heran.

0000 gilt, bis Sie sie ersetzen. Die Vorgabe steht hier im Handbuch und sperrt deshalb nichts. Sie gilt nur für dieses Gerät: Jedes Fahrzeuggerät trägt seine eigene und ist einzeln zu ersetzen.

TEIL C · KAPITEL 13

13 · Die Protokolle der Fahrer

Sie kommen ins Postfach, nicht auf Ihr Gerät. Was Sie damit tun, entscheidet die Verwaltung — dieses Kapitel sagt, worauf zu achten ist.

Was ankommt

Je Fahrt zwei Dateien: das Protokoll als CSV und die Signaturdatei mit der Endung `.sig`. Beide gehören zusammen — wer nur die CSV ablegt, hat den Nachweis verloren, dass sie unverändert ist.

Worauf ein Blick lohnt

Lücken	Fehlen über längere Zeit Wegpunkte, war der Empfang weg. Unerklärt sieht das im Streitfall schlecht aus — ein Vorkommnis hätte es erklärt.
Wegstrecke	Steht eine ganze Tour auf <i>Wegstrecke</i> , wurde das Umschalten vergessen. Ansprechen, nicht nachtragen.
Kurzfahrten	Auffällig viele sehr kurze Protokolle deuten auf Bedienprobleme hin.

Was Sie nicht tun sollten

Protokolle nachträglich ändern. Die Signatur fällt dadurch, und ein Protokoll, dessen Signatur nicht mehr passt, ist im Streitfall schlechter als gar keines.

Was zu ergänzen ist, gehört in einen **eigenen Vermerk** neben das Protokoll — nicht hinein.

Fehler ansprechen, nicht reparieren. Ein Fahrer, der erfährt, warum das Umschalten zählt, macht es beim nächsten Mal richtig. Ein korrigiertes Protokoll hilft niemandem und schadet im Zweifel.

TEIL C · KAPITEL 14

14 · Am Rechner prüfen

Zum Handbuch gehört ein kleines Windows-Programm, das ein Protokoll öffnet, die Signatur prüft und den Weg auf einer Karte zeigt.

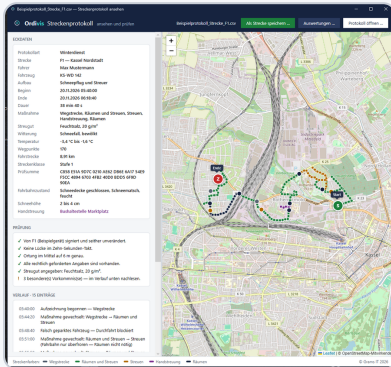


Abb. 4 — Das Prüfprogramm. Grün heißt: von diesem Gerät und seither unverändert.

Das Programm heißt **Streckenprotokoll ansehen** und liegt offen unter **ordvis.eu/winterdienst**. Es braucht keine Installation und keine Administratorrechte — aber einen **Anlass**: Ohne ihn bleibt **Festhalten und öffnen** gesperrt.

Signatur

Geprüft wird gegen den Schlüssel, den die `.sig`-Datei mitbringt — das belegt nur, dass seither nichts geändert wurde, nicht von wem.

Geräteliste

Erst sie trägt: Nur wenn der Schlüssel in `geraete.txt` steht, heißt Grün „von diesem Gerät signiert“; sonst warnt es.

Karte

Der gefahrene Weg, eingefärbt nach der Maßnahme.

Kopf

Fahrer, Fahrzeug, Strecke, Zeiten — lesbar ohne Tabellenprogramm.

Die Geräteliste ist der Vertrauensanker, nicht die Signatur. Den öffentlichen Schlüssel einmal je Gerät unter *Einstellungen* → *Geräteschlüssel* anfordern und mit dem vergleichen, den **Gerät eintragen** aus der offenen Datei nimmt — blind gedrückt trägt die Schaltfläche den eines Fälschers ein. Nur ergänzen, nie ersetzen.

Wann geöffnet werden darf

Die Dienstvereinbarung schließt die regelmäßige, stichprobenweise und anlasslose Auswertung aus (§ 6 Abs. 1); Protokolle werden abgelegt und aufbewahrt, **ohne geöffnet zu werden**. Vor dem Anzeigen verlangt das Programm einen Anlass aus einer abschließenden Liste: a) Schadensmeldung oder Klage, b) Beschwerde über einen Abschnitt, c) Anfrage einer Versicherung, Aufsichtsbehörde oder eines Gerichts, d) Prüfung eines *konkreten* technischen Fehlers, e) Einsichtsanspruch eines Beschäftigten. Ein „sonstiges“ gibt es nicht; daneben steht getrennt *Kein Einsatzprotokoll — Einrichtung, Testfahrt oder Vorführung* — kein Ausweg für ein echtes.

Gefragt wird auf allen drei Wegen: Doppelklick, **Protokoll öffnen**, Ziehen auf das Fenster. Jedes Öffnen wird festgehalten: Nummer, Zeitpunkt, Benutzer, Rechner, Anlass, das freiwillige Feld *Veranlasst durch*, Datei, Strecke, Fahrzeitraum und Fahrererkennung — das Muster der Anlage 4, geführt in

`%AppData%\Ordvis\Winterdienst\auswertungen.csv`; **Auswertungen** öffnet die Datei in der dafür eingetragenen Anwendung. Lässt sich die Zeile nicht schreiben, bleibt das Protokoll zu; daraus entsteht die Jahresübersicht für den Personalrat. Eine Rechteverwaltung ist das nicht: Das Programm kennt keine Anmeldung, und wer Programm und Datei hat, liest beides — die Aufzeichnung macht das Öffnen nicht unmöglich, sondern nachweisbar.

Ohne Anlass geht nur der Blick in die Ablage: Liegt zu jeder CSV die gleichnamige `.sig`, und passt die Zahl der Dateien zur Zahl der gemeldeten Fahrten? Dateiliste, nicht Dateinhalt. Eine fehlgeschlagene Signaturprüfung — etwa nach einem Umzug der Ablage — ist der Fehler nach d).

Rot heißt nicht automatisch Fälschung. Auch eine geöffnete und wieder gespeicherte CSV-Datei bricht die Signatur — Excel ändert dabei Trennzeichen und Zeilenenden. Deshalb: Protokolle ablegen, nicht öffnen und speichern.

TEIL C · KAPITEL 15

15 · Was aufzubewahren ist

Nicht das Gerät ist das Archiv, sondern die Verwaltung.

Wie lange

Ansprüche aus einem Sturz verjähren regelmäßig in **drei Jahren**, gerechnet ab dem Ende des Jahres, in dem der Sturz geschah. Ein Protokoll vom Januar kann im Dezember des dritten Folgejahres noch gebraucht werden — fast vier Winter später.

Die konkrete Aufbewahrungsfrist setzt die Verwaltung, nicht die App. Sie sollte die Verjährung mit Sicherheitsabstand überdecken.

Was zusammen bleibt

CSV und `.sig` gehören in denselben Ordner. Wer sie trennt, hat später zwei Dateien und keinen Nachweis.

Was nicht genügt

Das Postfach allein. Postfächer werden aufgeräumt, Konten gelöscht, Server getauscht. Die Protokolle gehören in die Ablage der Verwaltung.

Eine Ablage, die trägt

Ein Ordner je Winter `2026-2027` — und darin alles, CSV und Signatur nebeneinander.

Nichts umbenennen Der Dateiname trägt Datum, Strecke und Art der Fahrt. Wer ihn ändert, verliert die Zuordnung zur Signaturdatei.

Gesichert Die Ablage gehört in die Datensicherung der Verwaltung. Ein Ordner auf einem Arbeitsplatzrechner ist keine.

Auf dem Gerät sind sie nicht sicher. Telefone gehen verloren, werden getauscht oder zurückgesetzt. Die App bewahrt nichts für die Ewigkeit auf — sie schreibt, versendet und legt ab.

TEIL D · KAPITEL 16

16 · Räum- und Streupflicht

Kein Bundesland schreibt ein Streckenprotokoll vor. Gefordert ist der **Nachweis** — die Form steht frei.

Woher die Pflicht kommt

Aus der Verkehrssicherungspflicht. Umfang, Straßen und Zeiten regelt die **Satzung der Gemeinde**; sie ist der maßgebliche Text, nicht dieses Handbuch und nicht die App.

Im Prozess trägt die Gemeinde die Beweislast dafür, ihrer Pflicht genügt zu haben. Deshalb zählt nicht, was getan wurde, sondern was sich belegen lässt.

Was ein Protokoll trägt

Es ist während der Fahrt entstanden, lückenlos getaktet und signiert. Eine spätere Änderung fällt auf. Das ist mehr, als ein abends ausgefüllter Zettel leisten kann.

Was es nicht ersetzt

Die Satzung, den Einsatzplan und die Organisation. Ein lückenloses Protokoll einer Tour, die gar nicht hätte gefahren werden müssen, hilft niemandem.

Was in keinem Bundesland vorgeschrieben ist

Weder Form noch Werkzeug der Dokumentation. Kein Landesgesetz verlangt ein Streckenprotokoll, eine bestimmte Software oder ein bestimmtes Format. Was verlangt wird, ist die **Erfüllung der Pflicht** — und im Prozess ihr Nachweis.

Daraus folgt zweierlei: Diese App ist nicht vorgeschrieben, und sie ist auch nicht durch eine Vorschrift gedeckt. Sie ist ein Mittel, den Nachweis zu führen — ein gutes, aber eben ein Mittel.

Die Kontrollfahrt ohne Folgemaßnahme ist der am häufigsten fehlende Beleg. Wer ausgerückt ist, hat ein Protokoll. Wer hingesehen und entschieden hat, nicht auszurücken, hat oft nichts — obwohl genau das die Entscheidung war, die angegriffen wird.

TEIL D · KAPITEL 17

17 · Datenschutz: die Rufnummern

Der Rest der Anwendung verarbeitet kaum Personenbezogenes. Die Aktivierungsliste schon — und deshalb steht sie hier eigens.

Was verarbeitet wird

Liste	Name, Rolle und private Rufnummer der Personen in Rufbereitschaft.
Protokolle	Name des Fahrers oder der Leitung, Fahrzeug, Zeiten, Positionen der Fahrt.
Alarmierung	Je Anrufversuch Name und Rolle der angerufenen Person, die verkürzte Rufnummer, Ergebnis und Dauer — im Alarmierungsprotokoll (Kapitel 10).
Wohin	In das Postfach der Verwaltung. Der Hersteller bekommt nichts davon.

Was daran hängt

Die Liste gehört ins **Verarbeitungsverzeichnis** der Verwaltung: Zweck (Alarmierung im Winterdienst), Rechtsgrundlage, Betroffene, Löschfrist. Das Alarmierungsprotokoll ebenso — und weil es anders als das Streckenprotokoll nicht der Beweissicherung über Jahre dient, mit einer eigenen, kürzeren Frist.

Eine Aufzeichnung, aus der sich das Verhalten von Beschäftigten ableiten ließe, ist in aller Regel **mitbestimmungspflichtig** — unabhängig davon, dass sie hier nicht zur Bewertung dient.

Wer wofür zuständig ist

Die Verwaltung	Ist Verantwortliche im Sinne der DSGVO — für die Liste wie für die Protokolle. Sie führt das Verarbeitungsverzeichnis und beantwortet Auskunftersuchen.
Der Hersteller	Verarbeitet für den Betrieb der Apps nichts — außer der gehashten Geräteerkennung beim ersten Start.
Sie	Pflegen die Liste und entscheiden, wer darauf steht. Halten Sie es knapp: Nur wer alarmiert werden soll.

Was der Hersteller sieht. Beim ersten Start meldet die App eine **gehashte Geräteerkennung** an den Aktivierungsdienst, damit der Testzeitraum je Gerät nur einmal läuft. Sie lässt weder ein Gerät noch eine Person erkennen. Der vollständige Text steht unter ordvis.eu/datenschutz.html, Punkt 9.

TEIL D · KAPITEL 18

18 · Störungshilfe

Was auf dem Bildschirm steht — und was zu tun ist.

WAS SIE SEHEN	WAS ZU TUN IST
Wetterlage bleibt alt	Die App fragt von sich aus nicht nach; ein geholter Stand bleibt mit seiner Uhrzeit stehen. Aktualisieren antippen. Ohne Empfang tritt an die Stelle der Werte „Keine Verbindung zum Wetterdienst“ — der alte Stand ist dann weg.
Kein Wetterort hinterlegt	Statt der Werte steht der Weg dorthin: <i>Einstellungen</i> → <i>Betreiber</i> → <i>Standort übernehmen</i> . Ohne Wetterort wird gar nicht erst abgefragt.
Kein Anruf möglich	Die Berechtigung <i>Telefonate tätigen</i> fehlt; erfragt wird sie beim ersten Tipp auf JETZT ALARMIEREN , nachholen in den Android-Einstellungen. Bleibt der Knopf grau, kann das Gerät nicht telefonieren — dann von einem anderen Telefon aus anrufen (Kapitel 10).
Liste ist leer	Noch niemand eingetragen — oder alle auf <i>inaktiv</i> . Kapitel 11.
Startknopf grau	Eine von fünf Pflichtangaben fehlt: Name (ab drei Zeichen), Fahrzeug (ab zwei), Witterung, Temperatur (zwischen -40 und +40 Grad) und Fahrbahnzustand. Die Strecke gehört nur dazu, wenn nicht Freie Fahrt gewählt ist. Zuerst die drei letzten prüfen — sie werden nach jeder Fahrt geleert, während das Fahrzeug stehen bleibt. Steht die letzte Angabe, gibt sich START im selben Augenblick frei.
Kein GPS-Empfang	Gerät frei ans Fenster. Die Fahrt läuft weiter; im Protokoll entsteht eine erkennbare Lücke.
Im Ausgang, kein Netz	Jetzt senden antippen und die Meldung des Servers lesen — der Knopf übergeht die Verbindungsprüfung absichtlich.
Im Ausgang, kein Postfach	Jetzt senden ist dann gar nicht sichtbar. Auf der Ausgangskarte stehen Jetzt ablegen (in einen Ordner auf dem Gerät) und Protokoll teilen nebeneinander; welcher Weg passt, entscheidet die Verwaltung.
Testzeitraum abgelaufen	Die Lizenz ist einzuspielen. Neuinstallieren hilft nicht — das Gerät wird wiedererkannt.
Meldung „Verworfen“	Die Aufzeichnung lief unter zwei Minuten und hat weder einen Wegpunkt noch ein Vorkommnis erbracht — die App wertet das als Fehlbedienung. Es entsteht keine Datei (Kapitel 1).
Nach Standzeit keine Aufzeichnung	Akku-Optimierung nicht aufgehoben. Sache der IT.

Und wenn es hier nicht steht?

Das **Gesamthandbuch** beschreibt beide Apps samt Einrichtung; das **Benutzerhandbuch** ist für die Fahrer gedacht und darf weitergegeben werden. Beide stehen unter ordvis.eu/dokumentation.html. Was dort nicht steht, fragt die Verwaltung beim Hersteller an.