

Der Verkehrsleiter kommt

EU-Recht: Brüssel bringt frischen Wind in die Regeln für den Berufszugang. Transportunternehmer müssen künftig einen eigenen Verkehrsleiter benennen. Der muss über eine Vielzahl an Dingen Bescheid wissen.

Den 4. Dezember 2011 sollten sich Transportunternehmer im Kalender rot markieren. An diesem Tag tritt die am 4. Dezember 2009 verabschiedete EU-Verordnung 1071/2009 in Kraft, die den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in der Europäischen Union erstmals einheitlich regelt. Außen vor lässt die Verordnung lediglich Unternehmen, die reinen Werkverkehr durchführen, Verladern und Speditionen ohne eigenen Fuhrpark.

Das Ziel der Verordnung: mehr Sicherheit im Straßenverkehr, mehr Transparenz im Markt und ein fairer Wettbewerb. Das Mittel: klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten im Unternehmen und effektive Kontrollen durch die Behörden. »Die Verordnung setzt auf konsequente Sanktionen bei Verstößen und Straftaten im Güterkraftverkehr. Der Druck auf Transporteure wird zunehmen«, erläutert Marcus Hover, Geschäftsstellenleiter des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) in Düsseldorf.

Eine Schlüsselrolle im Management eines Unternehmens spielt künftig der Verkehrsleiter. Seine Domäne sind die fahrzeugbezogenen Dienstleistungen. Dazu braucht er zwei grundlegende Qualifikationen: Er muss zuverlässig sein und die Fachkunde für die Ausübung seines Berufs besitzen. Das Jobprofil liest sich dann so: Der Verkehrsleiter besitzt Erfahrungen in den Bereichen Fahrzeug-Instandhaltung, Beförderungsverträge, Rechnungsführung und Sozialvorschriften. Er ist mit der Disposition von Ladung und Fahrpersonal vertraut und verfügt über Know-how bei Ladungssicherung und Unfallverhütung.

Die Transportunternehmen müssen künftig ihren Verkehrsleiter den Lizenzbehörden benennen. Die bis zum 4. Dezember fälligen Meldungen können sie sich allerdings sparen. Die Verkehrsbehörden übernehmen das gewissermaßen auf dem kleinen Dienstweg. »Die Behörden werden die bisherige »Person zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte« als Verkehrsleiter an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) melden«, erklärt VVWL-Vertreter Hover. Eine praktische Lösung, in der auch ein handfester Hinweis auf eine mögliche Besetzung dieser Führungsposition steckt. In Frage kommen dafür der Chef selbst oder ein mit dem Management vertrauter Mitarbeiter.

Eine dritte Besetzungsvariante richtet sich an Transportunternehmen, die mangels eigener Fachkunde keinen eigenen Verkehrsleiter benennen können. Dann lässt sich

ein externer Dienstleister unter Vertrag nehmen, der die Aufgaben übernimmt. Allerdings darf ein Verkehrsleiter nicht mehr als vier Unternehmen mit insgesamt 50 Fahrzeugen betreuen. Diese Einschränkung der Flottengröße gilt nicht für Verkehrsleiter, die nur für ein Unternehmen tätig sind.

Die Anforderungen an den Verkehrsleiter sind hoch. Beispiel Fachkunde. Bisher konnten Speditionskaufleute und Verkehrsfachwirte mit ihrem Abschlusszeugnis bei der IHK die Bescheinigung der Fachkunde erhalten. Diese Möglichkeit wird jetzt voraussichtlich entfallen – das Verfahren zur Umsetzung der Verordnung ins nationale Recht ist in diesem Punkt noch offen. »Die Berufsausbildungen und Studiengänge im Bereich der Logistik vermitteln nicht exakt das Fachwissen, das die EU-Verordnung für den Beruf des Verkehrsleiters vorsieht«, berichtet Iris Kludfußweit, Leiterin des Referats Gefahrgutverkehrs, Fachkundeprüfungen und Verkehrsrecht beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in Berlin.

keit der Verantwortlichen nicht mehr gegeben, drohen Lizenzentzug für den Unternehmer und Berufsverbot für den Verkehrsleiter«, erklärt Kay Stolle, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht in der Düsseldorfer Kanzlei Stolle. »Kommt es zu einer Verurteilung, darf der Verkehrsleiter mindestens ein Jahr keinen Kraftverkehr mehr leiten. Erst danach kann er wieder ein Antrag auf erneute Anerkennung der Zuverlässigkeit stellen.«

Ein Berufsverbot schließt auch einen Neustart als Verkehrsleiter in einem anderen Land der EU aus. Ab 2013 wird es in den jeweiligen Mitgliedsstaaten vor der Erteilung einer Lizenz eine Regelanfrage in der Gemeinschaft zur Zuverlässigkeit von Unternehmer und Verkehrsleiter geben. Einem schwarzen Schaf kommen die Behörden dann schnell auf die Spur. Darüber hinaus richten die Mitgliedsstaaten so genannte nationale Kontaktstellen ein, über die sich die Behörden gegenseitig über schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Straßenverkehr informieren.



Fotos: Fotolia, Braun, Montage: Mannchen

Referatsleiterin für Ordnungsrecht beim BAG.

Und wenn der Verkehrsleiter den Schreibtisch räumen muss, weil ihm die Zuverlässigkeit aberkannt wurde? Dann hat das Unternehmen ein halbes Jahr Zeit, einen neuen zu benennen. In diesem Fall lässt sich ein Engpass vermeiden, wenn ein Mitglied der Chefetage über die nötige Fachkunde verfügt und dann vorübergehend selbst die Position übernimmt.

Umgekehrt kann es aber auch sinnvoll sein, die Verantwortlichkeiten im Unternehmen auf mehrere Schultern zu verteilen, wenn der Firmeninhaber bislang selbst die Funktion des Verkehrsleiters inne hatte. Dadurch lässt sich vermeiden, dass bei einer Aberkennung der Zuverlässigkeit als Verkehrsleiter auch die Zuverlässigkeit des Unternehmers in Frage gestellt wird.

Die beste Strategie besteht ohnehin darin, einen schwerwiegenden Verstoß erst gar nicht zuzulassen. Das setzt voraus, dass die Verantwortlichen ihre Prozesse perfekt beherrschen – von den Arbeitsverträgen und Dienstleistungsleistungen bis hin zu Kontrollen von Führerschein, Wiegeschein und Ladungssicherung.

Joachim Geiger



Demnach müssen sich Unternehmer und Verkehrsleiter darauf einstellen, dass es künftig den Nachweis der Fachkunde nur noch durch eine Prüfung gibt. Wer die Fachkundebescheinigung bis zum Stichtag in der Tasche hat, ist damit aus dem Schneide, weil das Dokument seine Gültigkeit behält. Allerdings entfällt ab dem 4. Dezember die Möglichkeit, dass sich ein Logistiker die Fachkunde anerkennen lassen kann, wenn er eine fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Kraftverkehrsunternehmen nachweisen kann.

Bei der Zuverlässigkeit zieht die EU-Verordnung die Daumenschrauben deutlich an. Ein Verkehrsleiter, der wegen eines schweren Verstoßes gegen Vorschriften des Güterkraftverkehrs verurteilt wird, muss sich einem zweiten Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit stellen. Die relevanten Verstöße listet die EU-Verordnung auf (siehe Infokasten).

»Der Liste liegt der Gedanke zugrunde, dass ein Verkehrsleiter, der eine dieser Todsünden zulässt, seinen Job nicht im Griff hat. Ist die Zuverlässig-

»Damit ist sichergestellt, dass auch entsprechende Verstöße im EU-Ausland bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmens durch die zuständige inländische Behörde Berücksichtigung finden«, sagt Susanne Wallenfels,

DIE SIEBEN TODSÜNDEN

Die EU-Verordnung nennt sieben schwerste Verstöße, die nach einer Verurteilung des Verkehrsleiters in der Regel zu einer Aberkennung der Zuverlässigkeit führen. Dazu findet ein Verwaltungsverfahren statt, das auch eine Prüfung der Räumlichkeiten im Verkehrsunternehmen beinhaltet kann.

- ◆ Überschreitung der Höchstlenkzeiten in der Woche/Doppelwoche ab 25 Prozent, der Tageslenkzeit ab 50 Prozent (ohne Pause/ununterbrochene Ruhezeit von 4,5 Stunden)
- ◆ Fahrtenschreiber und/oder Geschwindigkeitsbegrenzer fehlt, Manipulation von Geräten und Daten
- ◆ Kein gültiger Nachweis der technischen Überwachung. Stilllegung des Lkw wegen Mängeln an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern und Reifen, Federung oder Fahrgestell.
- ◆ Stilllegung des Lkw wegen des Transports verbotener gefährlicher Güter oder fehlender Gefahrgutkennzeichnung.
- ◆ Gütertransport ohne gültigen Führerschein oder ohne gültige Gemeinschaftslizenz.
- ◆ Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte.
- ◆ Überladung eines Lkw (zGG über zwölf Tonnen) ab 20 Prozent der zulässigen Gesamtmasse.

DIE VERKEHRSUNTERNEHMENSDATEI

Das BAG führt künftig eine Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) über alle in Deutschland zugelassenen Kraftverkehrsunternehmen. Das Register enthält zu jedem Unternehmen Kenndaten wie Name, Anschrift und Rechtsform. Enthalten sind außerdem der Name des Verkehrsleiters sowie Informationen über die Art der Zulassung und die Zahl der eingesetzten

Fahrzeuge. Die VUDat wird einen übers Internet abrufbaren öffentlichen Teil mit Daten zu den gelisteten Unternehmen enthalten. Dort lassen sich dann zum Beispiel auch Informationen abrufen, die ein Auftraggeber nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zwingend braucht, um einen korrekten Frachtvertrag mit einem Transporteur abzuschließen.

DIE VERORDNUNG IM ÜBERBLICK

Adressaten: Transporteure im gewerblichen Güterverkehr mit Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen.

Berufszugang: Kriterien sind wie bisher fachliche Eignung, Zuverlässigkeit, Niederlassung und finanzielle Leistungsfähigkeit. Ein Verkehrsleiter ist zu benennen.

Elektronische Zentralregister: Sie sollen die Kooperation der Behörden in der EU erleichtern. Das bedeutet aber nicht, dass Behörden aus dem Ausland direkt auf Datenbanken im Inland über schwerwiegende Verstöße von Transporteuren und Verwaltungssanktionen zugreifen können. Vorgesehen ist lediglich eine Anfrage zur Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters. Dazu führt das BAG eine separate Liste mit den Namen der Verkehrsleiter, denen die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.

Fachliche Eignung: Eine Prüfung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters ist Pflicht. Nicht mehr möglich ist die Bescheinigung der Fachkunde auf Basis einer fünfjährigen leitenden Tätigkeit. Wer diese Voraussetzung erfüllt, kann bis zum Stichtag noch die Fachkunde erwerben. Vor dem 4. Dezember ausgestellte Bescheinigungen der Fachkunde bleiben gültig (Bestandsschutz).

Finanzielle Leistungsfähigkeit: Obligatorisch ist jetzt ein Jahresabschluss zum Nachweis des Verfügungskapitals für die Fahrzeuge.

Nationale Kontaktstellen: Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) firmiert als nationale Kontaktstelle. Es leitet in dieser Funktion zum Beispiel Mitteilungen anderer Behörden in In- und Ausland über rechtskräftige Entscheidungen wegen schwerer Verstöße im Güterkraftverkehr an die zuständige Behörde weiter.

Niederlassung: Für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz ist eine dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedsstaat zwingend erforderlich. Eine Briefkastenfirma ist nicht gestattet.

Road Package: Die EU-Verordnung 1071/2009 ist Teil eines am 14. November 2009 veröffentlichten Verordnungspakets für den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer (Road Package). Die Verordnung 1072/2009 enthält Regeln zu Kabotage und Gemeinschaftslizenz, die Verordnung 1073/2009 befasst sich mit dem Marktzugang für den Personenverkehr.

Stand der Gesetzgebung: Die EU-Verordnung ist unmittelbares Recht, an das die jeweilige nationale Gesetzgebung angepasst werden muss. Dazu dient jetzt die Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Einige Details der Umsetzung – zum Beispiel Fachkunde und Verwaltungsverfahren – sind noch offen. Die Neufassung des GüKG soll spätestens im November vorliegen.

Verstöße im Ausland: Bislang waren deutsche Transportunternehmer häufig aus dem Schneider, wenn die Behörden im Ausland bei einem schwerwiegenden Verstoß nur den Fahrer zur Rechenschaft gezogen hatten. Zu erwarten ist jetzt, dass Unternehmer und Verkehrsleiter verstärkt zur Verantwortung gezogen werden. Kommt es dann zu einer Verurteilung, leiten die Behörden in Deutschland automatisch ein weiteres Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit ein.



Das Bundesamt für Güterverkehr erhält als sogenannte nationale Kontaktstelle neue Zuständigkeiten.

Soloplan: Software für Logistik und Planung

CarLo® automatisiert den Dieselschlag!

Carla präsentiert die starke Logistiksoftware CarLo®: www.soloplan.de