

Die Tücken der Praxis

Die neuen Markt- und Berufszugangsregelungen im Güterkraftverkehr sorgen für Unsicherheit. Viele Unternehmer fragen sich, was es mit dem neuen Verkehrsleiter auf sich hat. Mehr dazu im zweiten Teil unserer Serie.

Ab 4. Dezember ist es soweit. Dann müssen „EU-weit alle Unternehmen, die Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen inklusive Hänger zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, einen Verkehrsleiter bestellen“, führt Helmut Große, Referent internationaler Straßengüterverkehr beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) aus. Sprich: Diese Unternehmen müssen entweder diese Aufgabe selbst wahrnehmen, einen Verkehrsleiter in ihrem Unternehmen benennen oder aber einen externen Verkehrsleiter damit betrauen und dies der zuständigen Behörde benennen.

Nicht nur Kostenfrage

Was einfach klingt, führt in der Unternehmenspraxis zu vielen Fragen. Davon kann Ramon Walter, Bereichsleitung national der Honold International in Neu-Ulm, ein Lied singen. Er hat sich bereits seit etlichen Monaten mit dem Thema auseinandergesetzt und wusste zum Beispiel zunächst nicht, ob für Honold die interne oder externe Lösung letztlich besser ist. Inzwischen ist klar: „Bei uns macht das ein langjähriger Kraftverkehrsmeister, der im Herbst die Sach- und Fachkundeprüfung im Güterverkehr ablegt“, erzählt Walter. „Intern deshalb, weil die Mitarbeiter schon da sind, extern kostet immer

„Die Rechte und Pflichten des Verkehrsleiters wurden mit dem Mitarbeiter vertraglich geregelt“



DIE SERIE

Güterkraftverkehrsgesetz

Ab dem 4. Dezember 2011 gelten neue Berufszugangsvoraussetzungen.

■ VR 31-32: Was sich rechtlich ändert

■ **VR 32-33: Der Verkehrsleiter in der Praxis**

Wer künftig Verkehrsleiter sein will, muss unter Umständen die fachliche Eignung nachholen

HINTERGRUND

Neue Markt- und Berufszugangsregelungen

Ab 4. Dezember 2011 muss jedes Unternehmen, das im genehmigungspflichtigen gewerblichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über einem zGG von 3,5 t inklusive Hänger tätig ist, über einen Verkehrsleiter verfügen. Hintergrund

ist die neue Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Der Verkehrsleiter ist der neue Begriff für die bisherige fachkundige Person. Kraftverkehrsbetriebe haben grundsätzlich die Möglichkeit, einen Verkehrsleiter einzustellen, diese Position selbst zu bekleiden oder von einem externen Verkehrsleiter betreuen zu lassen. Die Person muss der zuständigen Behörde benannt werden. *eh*

nur Geld.“ Wichtiger als die Kostenfrage sei für die Entscheidung aber gewesen, sagt Walter, dass ein externer Verkehrsleiter nur für 50 Fahrzeuge verantwortlich sein darf. Für interne Verkehrsleiter gelte diese Einschränkung nicht. Sprich: „In der Honold-Gruppe hätten wir – wie es aussieht – mehrere externe Verkehrsleiter benennen müssen, weil wir deutlich mehr Fahrzeuge einsetzen“.

Unsicherheit in der Branche

Auf die Frage, für welche Aufgaben der interne Verkehrsleiter künftig bei Honold zuständig sein soll und welche Durchgriffsmöglichkeiten er dafür konkret habe, sagt Prokurist Ramon Walter: „Das wurde alles mit dem Mitarbeiter vertraglich geregelt – schon aus etwaigen Nachweisgründen gegenüber der Justiz.“ Nur zwei, drei Punkte seien noch offen, räumt der Neu-Ulmer ein. So sei zu klären, wie der Verkehrsleiter die Ordnungsmäßigkeit der Disposition der Fahrer und Fahrzeuge sowie der Rechnungsführung künftig überprüfen soll, weil dieser nicht in den jeweiligen Abteilungen tätig sei, so Walter. Das aber sind Einzelfragen. Alles in allem sieht sich das Unternehmen für die Neuerungen gerüstet. „Wir haben sogar schon alle unsere Transportpartner von den gesetzlichen Anforderungen in internen Schulungen informiert“, erzählt Ramon Walter stolz.

So weit wie die Neu-Ulmer Speditionsguppe sind aber nicht alle Dienstleister in der Transportbranche. „Gerade kleinere Unternehmen sind verunsichert“, beobachtet Siegfried Kerler, Leiter des Kompetenzzentrums der Industrie- und Handelskammern Ulm und Schwaben. Auch in der Redaktion der VerkehrsRundschau gab es diverse Anfragen von Transportunternehmen, ob sie nun einen externen Verkehrsleiter einstellen müssten oder dies künftig selbst machen könnten.

Zentrales Register sorgt für Unbehagen

Die gute Nachricht für diese Betriebe ist: Letztlich dürfte sich für deutsche Unternehmer, die die Sach- und Fachkundeprüfung im Güterverkehr erfolgreich absolviert haben, nicht viel ändern, sagt Kerler. Vorausgesetzt, diese Unternehmer setzen sich selbst als Verkehrsleiter ein und informieren davon die zuständige Behörde. Grund: „Bisher wurden sie als ‚Unternehmer oder als die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person bezeichnet“, sagt er. Ab 4. Dezember



imago/Mezodi Popow/Arahan/Montage VR

Was ändert sich beim Berufszugang?

Am 28. September 2011 veranstaltet die VerkehrsRundschau in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWWL) ein Online-Seminar zum Thema: Neue Spielregeln für den Berufszugang – was ändert sich für gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmer? Inhalte des Seminars sind unter anderem:

- Welche Änderungen treten am 4. Dezember in Kraft und wer ist von den Änderungen betroffen?
- Was müssen gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen beachten, wenn Sie ab dem Stichtag zwingend einen Verkehrsleiter benennen müssen?
- Welche rechtlichen und praktischen Probleme können sich bei der Benennung eines externen Verkehrsleiters ergeben?
- Welche Anforderungen stellen die neuen Regelungen an die persönliche Zuverlässigkeit?
- Welche Konsequenzen ergeben sich bei Rechtsverstößen des Verkehrsleiters (Todsündenliste)?

Referent: Detlef Neufang, Geschäftsführer des BWWL und Fachanwalt für Transport und Speditionsrecht

Ein Online-Seminar findet über das Internet statt. Sie nehmen am Seminar teil, indem Sie sich von Ihrem eigenen PC aus kurz vor der Veranstaltung in einen virtuellen Seminarraum einloggen. Dort sehen Sie den Referenten und bekommen wichtige Charts eingeblendet. Der Moderator führt durch die Veranstaltung. Mithilfe einer Chat-Funktion haben Sie die Möglichkeit, Fragen an den Referenten zu stellen. Weitere Informationen und Anmeldung unter www.verkehrsrundschau.de/events, der Telefonnummer 089/20 30 43-1285 oder events@springer.com ir

würde dafür nur der Begriff „Verkehrsleiter“ verwendet.

Einziger Haken: nicht alle Transportunternehmen können die fachliche Eignung in Form einer Fachkundeprüfung vorwei-

sen. In etlichen Fällen führen gelernte Speditionskaufleute oder auch Universitäts-Absolventen den Betrieb, deren Abschlussprüfung als Prüfung der fachlichen Eignung anerkannt wurde. Auch sie können sich künftig selbst zum Verkehrsleiter benennen, sagt DSLV-Referent Helmut Große.

Außerdem hätten sich die gesetzlichen Macher inzwischen darauf verständigt, führt er aus, dass auch Mitarbeiter mit

„Im Falle schwerster Verstöße, darf der Verkehrsleiter seine Tätigkeit nicht mehr ausüben“

HELMUT GROSSE,
Referent Internationaler Straßengüterverkehr, DSLV

einer mindestens zehnjährigen leitenden Tätigkeit in einem Unternehmen des Verkehrsgewerbes die fachlichen Voraussetzungen für den künftigen Verkehrsleiter mitbringen, sagt er.

Bleibt schlussendlich ein Thema, das in der Transportbranche im Moment das größte Unbehagen auslöst: das geplante „elektronische Register“, in dem künftig diverse Informationen über das Unternehmen sowie den Verkehrsleiter öffentlich zugänglich aufgelistet werden, wie Helmut Große ausführt.

Im nicht-öffentlichen Teil des Registers sollen dann die Verkehrsleiter aufgeführt werden, deren Zuverlässigkeit aberkannt wurde. Denn neben den fachlichen, finanziellen Voraussetzungen muss ein Verkehrsleiter vor allem die Anforderungen der „persönlichen Zuverlässigkeit“ erfüllen, führt Große aus. Mit anderen Worten: Als unzuverlässig gilt ein Verkehrsleiter bei Vorlage eines rechtskräftigen Urteils oder eines unanfechtbar gewordenen Bußgeldbescheids gegen ihn wegen eines schweren Verstoßes gegen strafrechtliche Vorschriften oder gegen Gemeinschaftsvorschriften, wie gegen Lenk- und Ruhezeiten, höchstzulässige Abmessungen und Gewichte, Digitaler Tachograph, um nur einige Beispiele zu nennen.

Und im Falle sogenannter schwerster Verstöße (Todsündenliste, siehe VR31-32), so DSLV-Referent Große, könne die Verletzung praktisch sogar dazu führen, dass der Verkehrsleiter seine Tätigkeit nicht mehr ausüben dürfe. ■■■

Eva Hassa