

Wer kann Verkehrsleiter werden und welche Anforderungen werden an ihn gestellt?

Zum Verkehrsleiter bestellt werden kann grundsätzlich jede natürliche Person (Art. 4 VO (EG) Nr. 1071/09), sofern sie folgende Kriterien erfüllt:

- **Zuverlässigkeit:** Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmers darf nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilung oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften (vgl. nachfolgende Ausführungen).
- **Fachliche Eignung:** Der Verkehrsleiter soll die nötigen Kenntnisse haben, um sowohl innerstaatliche als auch grenzüberschreitende Verkehre zu leiten. Die erforderliche Fachkunde wird in der Regel durch eine IHK-Fachkundeprüfung nachgewiesen.

Neben diesen „Kernanforderungen“ (die nachgewiesen werden müssen), gibt es weitere Kriterien, die die EU verbindlich in allen Mitgliedsstaaten vorschreibt:

- **Tatsächliche und dauerhafte Leitung** der Verkehrstätigkeiten des Unternehmens, d.h., der Verkehrsleiter muss über entsprechende Entscheidungsbefugnisse und Kompetenzen im Unternehmen verfügen.
- Er muss in einer **echten Beziehung zu dem Unternehmen** stehen, beispielsweise wenn er Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner ist oder die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt. Ausnahmen gelten für den externen Verkehrsleiter (siehe hierzu Fragen 10 und 12).
- Der Verkehrsleiter muss seinen **ständigen Aufenthalt** (= Wohnsitz) in der EU haben, nicht jedoch notwendigerweise im selben Mitgliedsstaat des Unternehmens (Beispiel: Ein Güterkraftverkehrsunternehmen in Karlsruhe kann einen Verkehrsleiter bestellen, der in Straßburg lebt).

Zu den inhaltlichen Aufgaben des Verkehrsleiters und **zur fachlichen Eignung:**

Unternehmer oder Verkehrsleiter müssen die fachliche Eignung besitzen. Hier steht die Fachkundeprüfung vor der Industrie- und Handelskammer weiterhin im Mittelpunkt (vgl. Art. 8 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1071/09). Wer bereits einen von einer IHK ausgestellten und **mit einer laufenden Nummer versehenen** Fachkundenachweis besitzt, braucht keine neue Bescheinigung, also auch keine Umschreibung. Von einer IHK ausgestellte Fachkundenachweise sind auch Fachkundenachweise für Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 der EU-Berufszugangsverordnung.

WICHTIGER HINWEIS FÜR ÄLTERE FACHKUNDEBESCHEINIGUNGEN:

Da das einheitliche Register (vgl. Frage 11) die Vergabe einer eindeutigen Nummer erfordert, müssen ältere Fachkundebescheinigungen (z.B. alte Güternah- und Güterfernverkehrsbescheinigungen) durch neue Bescheinigungen nach dem Muster in Anhang III der VO (EG) Nr. 1071/09 ersetzt werden. Ein Antrag ist bei der für den Wohnsitz zuständigen IHK zu stellen.

WICHTIGER HINWEIS FÜR ANERKANNTE AUSBILDUNGSBERUFE UND STUDIENGÄNGE:

Die bislang anerkannten Ausbildungsberufe und Studiengänge werden nach dem Inkrafttreten der neuen nationalen Berufszugangsverordnungen künftig nicht mehr als Fachkundenachweise anerkannt werden. Sowohl für den Güterkraftverkehr als auch den Personenverkehr mit Omnibussen wurden jedoch Besitzstandsschutzregelungen für alte Abschlussprüfungen installiert.

Bislang sahen sowohl die nationalen Berufszugangsverordnungen zum Güterkraftverkehr (GBZugV), als auch zum Personenverkehr (PBZugV) die Anerkennung bestimmter Abschlussprüfungen und Studiengänge vor. Der Bundesrat hat am 16. Dezember 2011 beschlossen (Bundesratsdrucksache 707/11), dass nach § 7 Abs. 1 der nationalen Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) die in der Anlage 4 der jetzt geltenden GBZugV aufgeführten Abschlussprüfungen weiterhin als Fachkundenachweise gelten, soweit die Ausbildung bereits abgeschlossen oder vor dem 4. Dezember 2011 begonnen wurde. Auf der Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2013 wurde diese Regelung nun gleichlautend auch auf den Personenverkehr übertragen (Bundesratsdrucksache 773/12).

Eine Umschreibung wird dennoch in vielen Fällen auf längere Sicht unumgänglich sein. Das Erfordernis einer **eindeutigen Nummer für das einheitliche Register** (vgl. Frage 11) bedeutet einen faktischen Zwang zur Umschreibung.

Betroffen sind folgende Abschlüsse:

Anlage 6 zu § 6 Abs. 1 PBZugV:

- Abschlussprüfungen zum Kaufmann/zur Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Personenverkehr
- Abschlussprüfung zur Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin
- Abschlussprüfung als Betriebswirt/Betriebswirtin (DAV), abgelegt bei der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt/Diplom-Betriebswirtin im Fachbereich Wirtschaft I Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Fachhochschule Heilbronn
- Abschluss als Diplom-Verkehrswirtschaftler/Diplom-Verkehrswirtschaftlerin an der Technischen Universität Dresden.
- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Personenverkehr der Hochschule Heilbronn

Anlage 4 zu § 6 Abs. 1 GBZugV:

- Abschlussprüfungen zum Kaufmann/zur Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Güterkraftverkehr
- Abschlussprüfung zum Speditionskaufmann/zur Speditionskauffrau

- Abschlussprüfung zur Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt im Ausbildungsbereich Wirtschaft, Fachrichtung Spedition der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
- Abschlussprüfung als Diplom-Betriebswirt im Fachbereich Wirtschaft I Studiengang Verkehrswirtschaft und Logistik, Fachrichtung Güterverkehr der Fachhochschule Heilbronn
- Bachelor of Arts, Studiengang Betriebswirtschaftslehre/Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademien Lörrach und Mannheim
- Bachelor of Arts, Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Vertiefungsrichtung Verkehrslogistik der Hochschule Heilbronn

WICHTIGER HINWEIS ZUR PRAKTIKERREGELUNG:

Die bisher gegebene Möglichkeit, die Fachkunde durch eine leitende Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Omnibusunternehmen auf Antrag anerkennen lassen zu können ("Praktiker Regelungen"), wurde eingeschränkt: Die Mitgliedstaaten können lediglich beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem 4. Dezember 2009 (d.h. mindestens im Zeitraum vom 4. Dezember 1999 bis zum 4. Dezember 2009) ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union geleitet haben, von der entsprechenden Fachkundeprüfung zu befreien (vgl. Art. 9 VO (EG) Nr. 1071/09). Deutschland wird aller Voraussicht nach von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Nach § 8 Abs. 1 GBZugV bzw. § 7 Abs. 2 PBZugV-Entwurf kann die fachliche Tätigkeit auch durch eine mindestens zehnjährige leitende Tätigkeit in einem Unternehmen, das Güterkraftverkehr/Straßenpersonenverkehr betreibt, nachgewiesen werden.

zur Zuverlässigkeit:

Bei den Zuverlässigkeitsanforderungen kommt es dagegen erstmals zu verbindlichen Vorgaben, insbesondere was die Konsequenzen von Verstößen angeht. Hierin ist durchaus eine Verschärfung zu sehen.

Zwingend in Frage gestellt wird die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:

- Handelsrecht,
- Insolvenzrecht,
- Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche,
- Straßenverkehr,
- Berufshaftpflicht,

- Menschen- oder Drogenhandel.

Als unzuverlässig gilt ein Verkehrsleiter auch dann, wenn in einem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt wurde wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere in folgenden Bereichen:

- Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,
- höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,
- Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,
- Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge einschließlich der vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge,
- Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,
- Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,
- Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen,
- Führerscheine,
- Zugang zum Beruf,
- Tiertransporte.

Die VO (EG) Nr. 1071/09 enthält in Anhang IV eine **Liste der schwersten Verstöße**, die zur Feststellung der Unzuverlässigkeit führen können:

- Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 Prozent oder mehr.
- Während der täglichen Arbeitszeit Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 Prozent oder mehr ohne Pause oder ohne ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden.
- Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.
- Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwerwiegende Mängel u. a. an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
- Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.

- Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.
- Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
- Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 Prozent oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 Prozent oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.

Wurden solche Verstöße rechtskräftig festgestellt, droht als Konsequenz, dass die zuständige Behörde die Unzuverlässigkeit eines Verkehrsleiters feststellt. Dabei ist es gleich, ob es sich bei dem Verstoß nach nationalem - bspw. deutschem - Recht um eine Ordnungswidrigkeit oder einen Straftatbestand handelt und ob der Verstoß mit einem Bußgeld, einer Geld- oder sogar einer Freiheitsstrafe geahndet wird.

Angesichts der gravierenden Folgen eines Verstoßes nach Anlage IV der VO (EG) Nr. 1071/09 für die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder Erlaubnisinhabers (vgl. Frage 15), aber auch um eine einheitliche Auslegung und Anwendung des Anhangs IV in Deutschland zu gewährleisten, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Auslegungshilfe einen Katalog der nationalen Straf- und Bußgeldtatbestände bekannt gegeben, der die schwersten Verstöße im Sinne des Anhangs IV der VO (EG) Nr. 1071/09 auflistet. Wichtige Hinweise enthält die Auslegungshilfe beispielsweise zur Qualität, die ein Verstoß haben muss, um als "schwerster Verstoß" gewertet zu werden. Bei Straftaten sind demnach besondere Tatumstände erforderlich. So sollen in Deutschland begangene Straftaten wie die Fälschung technischer Aufzeichnungen (§ 268 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 3 StGB), der Missbrauch von Ausweispapieren (§ 81 Abs. 1 (1. Alt.) in Verbindung mit Abs. 2 StGB) oder die Datenveränderung (§ 303 a Abs. 1 StGB) regelmäßig nur dann auch "schwerste Verstöße" im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 sein, wenn sie bei oder im Zusammenhang mit der Verwendung des Kontrollgeräts bzw. der Fahrerkarte realisiert werden. Werden Bußgelder aufgrund von Ordnungswidrigkeiten verhängt, sollen diese in Deutschland nur dann "Anhang-IV-relevant" sein, wenn die Höhe der Geldbuße mehr als 200 Euro beträgt. Dies führt dazu, dass ein schwerster Verstoß in vielen Fällen nur bei der Verwirklichung einer bestimmten Begehungsvariante erfüllt ist, der zu einer Erhöhung des Regelsatzes führt.

Die besonders schweren Verstöße haben auch deswegen besondere Brisanz, da festgestellte Verstöße in die neue Güterkraftverkehrsdatei aufgenommen werden. Im schlimmsten Fall, d.h. wenn die Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters nicht mehr gegeben ist und die Tätigkeit untersagt wurde, besteht faktisch ein europaweites Beschäftigungsverbot als Verkehrsleiter. Auch für einen Erlaubnisinhaber einer Güter- oder Personenkraftverkehrslizenz, bei dem die Unzuverlässigkeit festgestellt wird, hätte dies gravierende Konsequenzen: Während er die Möglichkeit hat, eine fehlende Fachkunde durch einen externen Verkehrsleiter „auszugleichen“, so kann er die fehlende Zuverlässigkeit nicht ersetzen, d.h. die Behörde kann die Erlaubnis komplett widerrufen, was ebenfalls einem faktischen Berufsverbot gleichkäme.

