

Der Verkehrsleiter - Fragen und Antworten

Seit dem 4. Dezember 2011 gilt die Verordnung (EG) 1071/2009 zur europaweit einheitlichen Berufszugangsordnung für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmens im Güter- und Personenkraftverkehr (nur für Busverkehr, nicht für Taxen-/Mietwagenverkehr oder Krankentransport). Daraus ergeben sich zahlreiche Veränderungen für die betroffenen Unternehmen. Nachfolgend geht es vor allem um die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem neuen Begriff "Verkehrsleiter".

1. Was ist ein Verkehrsleiter und welche Aufgaben hat er?

Nur der Begriff des Verkehrsleiters selbst ist neu, seine Funktion hingegen ist schon lange in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen bekannt: im Kern entspricht der neue Verkehrsleiter der bekannten "zur Führung der Geschäfte des Güterkraftverkehrs/ Omnibusverkehrs bestellten Person". Der Begriff „Verkehrsleiter“ wurde mit der Verordnung (EG) 1071/2009 eingeführt.

Artikel 2 Nr. 5 VO (EG) 1071/09 beschreibt den Verkehrsleiter folgendermaßen: Er ist „eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt [meist Einzelunternehmen], diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet“.

Unternehmen, die ausschließlich Werkverkehr betreiben, fallen nicht unter die EU-Verordnung. Sie benötigen keinen Verkehrsleiter.

Aufgaben des Verkehrsleiters

Nach Artikel 4 Abs. 1 a) VO (EG) 1071/2009 ist die Kernaufgabe des Verkehrsleiters die „tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens“. Die Verordnung nennt im Zusammenhang mit externen Verkehrsleitern beispielhaft folgende Aufgabenbereiche des Verkehrsleiters (vgl. Art. 4 Abs. 2 b):

- das Instandhaltungsmanagement der Fahrzeuge
- die Prüfung der Beförderungsverträge und Dokumente
- die grundlegende Rechnungsführung
- die Disposition der Ladungen und des Fahrpersonals (Einhaltung der Sozialvorschriften)

- die Prüfung der Sicherheitsverfahren (beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften und Ladungssicherung)

Auch diese Aufgabenbereiche sind nicht neu; sie stehen nun eben direkt in der Verordnung. Es bleibt weiterhin möglich, die Aufgaben im Unternehmen zu delegieren. Letztendlich liegt die Verantwortlichkeit beim Verkehrsleiter.

2. Ab welchem Zeitpunkt gibt es den Verkehrsleiter?

Seit dem 4. Dezember 2011 benötigen alle betroffenen Unternehmen einen internen oder externen Verkehrsleiter. Seit diesem Zeitpunkt gilt die den Verkehrsleiter mitregelnde EU-Verordnung (EG) 1071/2009. Sie gilt unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten, ohne dass es einer Umsetzung in nationales Recht bedarf.

3. Muss man den Verkehrsleiter der Aufsichtsbehörde melden?

Zwar spricht die VO (EG) Nr. 1071/2009 in Artikel 4 Abs. 4 explizit von einer „Meldung des benannten Verkehrsleiters“ durch die Unternehmen. Allerdings haben sich Bund und Länder darauf verständigt, dass als Verkehrsleiter die bisherige zur Leitung der Verkehrsgeschäfte bestellte Person gilt. Wenn sich in dem Unternehmen also nichts ändert oder geändert hat, muss diese keinen Verkehrsleiter benennen. In Zweifelsfällen werden die Behörden die Unternehmen anschreiben.

4. Gibt es Ausnahmen von der Pflicht, einen Verkehrsleiter im Unternehmen zu haben?

Nein, jedes Unternehmen des Güterkraft- oder Personenverkehrs benötigt seit dem 4. Dezember 2011 einen Verkehrsleiter, so wie es bislang auch schon eine fachkundige Person, die zur Leitung der Verkehrsgeschäfte bestellt war, geben musste. Weiterhin gilt: Die generell vom Anwendungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ausgenommenen Betriebsarten bleiben durch die Neuregelung unberührt, da sie nicht unter die Regelung der VO (EG) Nr. 1071/2009 fallen.

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

Zum Verkehrsleiter bestellt werden kann grundsätzlich jede natürliche Person, sofern sie folgende Kriterien erfüllt (vgl. Art. 4 VO (EG) 1071/2009):

Zuverlässigkeit

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

- Handelsrecht
- Insolvenzrecht
- Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche
- Straßenverkehr
- Berufshaftpflicht
- Menschen- oder Drogenhandel

Außerdem darf gegen den Verkehrsleiter oder das Unternehmen in keinem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein 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
- Tiertransporte

Wurden solche Verstöße rechtskräftig festgestellt, droht als Konsequenz, dass die zuständige Behörde die Unzuverlässigkeit eines Verkehrsleiters feststellt. Besondere Brisanz hat dies deswegen, weil 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 den Inhaber einer Güter- oder Personenkraftverkehrslizenz, bei dem die Unzuverlässigkeit festgestellt wird, hätte dies gravierende Konsequenzen: Während er die Möglichkeit hätte, eine fehlende Fachkunde durch einen externen Verkehrsleiter „auszugleichen“, kann er die fehlende Zuverlässigkeit nicht ersetzen, d. h. die Behörde kann die Genehmigung komplett widerrufen, was ebenfalls einem faktischen Berufsverbot gleichkäme.



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.

Weitere Kriterien

Neben diesen „Kernanforderungen“ (die nachgewiesen werden müssen), gibt es weitere Kriterien, die die EU verbindlich für alle Mitgliedstaaten vorschreibt:

Die tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten des Unternehmens muss gewährleistet sein, 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 (vgl. unten Fragen 6 und 7). Der Verkehrsleiter muss seinen ständigen Aufenthalt (= Wohnsitz) in der EU haben.

Unternehmer bzw. Verkehrsleiter müssen die fachliche Eignung besitzen. Diese erlangt man in erster Linie durch die Fachkundeprüfung vor der IHK (vgl. Art. 8 VO (EG) Nr. 1071/2009). Vor dem 4. Dezember 2011 ausgestellte Fachkundebescheinigungen bleiben gültig (Artikel 21 Abs. 2 VO (EG) 1071/2009). Allerdings kann es erforderlich sein, diese von der zuständigen IHK umschreiben zu lassen, falls die Altbescheinigung noch keine Ordnungsnummer hat.

Wichtige Änderungen ergeben sich bei den bisherigen anderen Möglichkeiten zur Erlangung der Fachkunde, also wenn keine IHK Prüfung abgelegt wurde:

Die bisherige Möglichkeit, die Fachkunde durch eine leitende Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Omnibusunternehmen auf Antrag anerkennen zu lassen ("Praktikerregelung"), wurde eingeschränkt: Die Mitgliedstaaten konnten insoweit (nur noch) regeln, 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 Fachkundeprüfung unter bestimmten Voraussetzungen zu befreien (vgl. Art. 9 VO (EG) Nr. 1071/2009). Deutschland hat dies in den jeweiligen Berufszugangs-Verordnungen so umgesetzt.

Die bisherige Möglichkeit, sich aufgrund einer als gleichwertig eingestuften Abschlussprüfung eine Fachkundebescheinigung ausstellen zu lassen, wurde ebenfalls eingeschränkt. Dies ist nur dann noch möglich, wenn die Ausbildung vor dem 4. Dezember 2011 begonnen wurde. Es geht hierbei aber lediglich um folgende Abschlussprüfungen:

- Für den Güterverkehr: Speditionskaufmann/Speditionskauffrau (Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung) / Kaufmann/Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Güterkraftverkehr / Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin / Diplom-Betriebswirt Berufsakademien Lörrach und Mannheim im Ausbildungsbereich



Wirtschaft, Fachrichtung Spedition / Diplom-Betriebswirt FH Heilbronn Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrswirtschaft und Logistik

- Für den Busverkehr: Kaufmann/Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Schwerpunkt: Personenverkehr / Fortbildung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin, Betriebswirt/-Betriebswirtin (DAV) Deutsche Außenhandels- und Verkehrsakademie Bremen / Diplom-Betriebswirt FH Heilbronn, Fachbereich Wirtschaft I, Studiengang Verkehrswirtschaft und Logistik / Diplom-Verkehrswirtschaftler /Diplom-Verkehrswirtschaftlerin TU Dresden

6. Kann man auch ein Güterkraft- oder Personenverkehrsunternehmen gründen/leiten und die Erlaubnis hierfür erhalten, ohne selbst die notwendigen Fachkundanforderungen zu erfüllen?

Ja, dies ist nun eindeutig geregelt und unter bestimmten Voraussetzungen möglich (vgl. Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1071/2009). Demnach kann trotz der fehlenden Fachkunde einem Unternehmen die Erlaubnis erteilt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass das Unternehmen mit einem externen Verkehrsleiter einen Vertrag abschließt und der Verkehrsleiter gegenüber der zuständigen Behörde als solchen benennt. Damit übernimmt der externe Verkehrsleiter die Verantwortung für die Verkehrsgeschäfte.

Neu gegenüber der bisherigen Regelung, die ebenfalls die Leitung eines Unternehmens ohne Fachkunde ermöglicht hat, ist, dass nun keine fachkundige Person mehr im Unternehmen selbst beschäftigt sein muss. Die Fachkunde kann nun sozusagen durch Externe - in Person des externen Verkehrsleiters - vorgehalten werden. Bislang musste, falls der Erlaubnisinhaber selbst keine Fachkunde hatte, zumindest eine andere Person direkt im Unternehmen beschäftigt sein, die über die entsprechende Fachkunde verfügte.

7. Was gilt für einen externen Verkehrsleiter?

Wenn ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nicht selbst erfüllt, also eine fachkundige Person ohne echte Beziehung zum Unternehmen beschäftigt, muss das Unternehmen eine Person vertraglich damit beauftragen, die Aufgaben des Verkehrsleiters zu übernehmen.

Für diesen sogenannten externen Verkehrsleiter gelten dieselben Anforderungen wie für alle anderen Verkehrsleiter: Er muss zuverlässig sein und die vorgeschriebene Fachkunde besitzen (vgl. oben Fragen 1 und 5).

Darüber hinaus gilt: Der Verkehrsleiter hat die Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens und unabhängig von anderen Unternehmen wahrzunehmen. Er darf keine vertraglichen Beziehungen zu Auftraggebern haben (Art. 4 Abs. 2 d) VO (EG) Nr. 1071/2009). In dem Vertrag zwischen externem Verkehrsleiter und dem Unternehmen, für das er die Verkehrsgeschäfte leitet, sind die tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten

als Verkehrsleiter sehr genau zu regeln. Besonderes Augenmerk liegt auf der Regelung, wie denn die tatsächliche Leitung des Unternehmens gewährleistet wird. Die EU-Verordnung macht teilweise Vorgaben, welche Aufgaben Gegenstand der vertraglichen Regelungen sein müssen. Die Vertragsparteien können darüber hinaus weitere Regelungen treffen.

Zu den zwingend zu regelnden Aufgaben zählen nach Artikel 4 Absatz 2 b) VO (EG) Nr. 1071/2009 insbesondere:

- das Instandhaltungsmanagement der Fahrzeuge
- die Prüfung der Beförderungsverträge und Dokumente
- die grundlegende Rechnungsführung
- die Disposition der Ladungen und des Fahrpersonals (Einhaltung der Sozialvorschriften)
- die Prüfung der Sicherheitsverfahren

8. In welchem Fall gibt es eine Beschränkung auf maximal 50 Fahrzeuge für den Verkehrsleiter?

Für externe Verkehrsleiter gibt es in der Tat eine Beschränkung. Sie dürfen maximal für vier Unternehmen tätig werden und diese vier Unternehmen dürfen zusammen auch nicht mehr als 50 Zugfahrzeuge haben (vgl. Art. 4 Abs. 2 c) VO (EG) Nr. 1071/2009). Anderenfalls sind mehrere Verkehrsleiter notwendig. Für den „internen“ Verkehrsleiter gibt es keine derartige Beschränkung. Da er nur für ein Unternehmen tätig wird, nämlich das, bei dem er angestellt ist oder das er als Eigentümer leitet, gilt für ihn diese Beschränkung nicht.

9. Ist die Entfernung zum Wohnort des Verkehrsleiters zu beachten?

Die Entfernung des Wohnsitzes des externen Verkehrsleiters zum Unternehmen sollte nur so groß sein, dass es realistisch möglich ist, die tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten zu übernehmen. Die Anforderungen hieran sind stets im Einzelfall in Bezug auf die konkrete Unternehmensstruktur zu prüfen. Die zur Führung der Verkehrsgeschäfte bestellte Person soll eine ausreichende körperliche Präsenz im Betrieb aufweisen, um über die dortigen Ereignisse im Bilde zu sein und den Betriebsablauf beeinflussen zu können.

Dies war aus Sicht des Verwaltungsgerichtes Berlin zum Beispiel in einem Fall nicht gegeben, in dem die Entfernung zwischen dem Wohnsitz des externen Verkehrsleiters und dem Unternehmen 640 km betrug (VG Berlin v. 07.01.2016, 11 L 492.15).



10. Was hat es mit dem behördlichen Register auf sich?

Die EU verpflichtet die Mitgliedstaaten, ein elektronisches Register über alle Kraftverkehrsunternehmen einzurichten. Dieses wird von einer zuständigen Behörde im jeweiligen Mitgliedsstaat geführt. In Deutschland ist dies das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Die örtlichen Behörden, die für die Erteilung der Güterkraft-/Personenverkehrserlaubnisse zuständig sind, leiten die von ihnen erfassten Daten an das BAG weiter. Das Register besteht aus einem öffentlich einsehbaren Teil und einem zweiten, geschlossenen Verzeichnis, das nur den jeweils zuständigen Behörden offensteht. Das Register soll europaweit vernetzt werden, so dass auch die zuständigen Behörden anderer EU-Mitgliedsstaaten hierauf zugreifen können. Damit soll die Transparenz erhöht und den Behörden die Beurteilung der Zuverlässigkeit erleichtert werden, da insbesondere auch im Ausland begangene Verstöße in das Register eingetragen werden können.

Im öffentlichen Teil des Registers werden die Angaben über das Unternehmen und die Art der Zulassung einschließlich der Zahl der erfassten Fahrzeuge, der laufenden Nummern der Gemeinschaftslizenzen und der beglaubigten Kopien dokumentiert. Darüber hinaus sind Name, Rechtsform und Anschrift des Unternehmens öffentlich abrufbar und auch der benannte Verkehrsleiter wird mit seinem Namen hinterlegt.

Im nicht-öffentlichen Teil werden die Zahl, Kategorie und Art der in Artikel 6 VO (EG) 1071/2009 genannten schwerwiegenden Verstöße registriert, die in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben. Ersichtlich sind auch die Namen derjenigen Verkehrsleiter, die die Behörden für unzuverlässig erklärt haben, d. h. gegen die ein faktisches Berufsverbot besteht.

Dieses Merkblatt dient als erste Orientierungshilfe und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Trotz sorgfältiger Recherchen bei der Erstellung dieses Merkblatts kann eine Haftung für den Inhalt nicht übernommen werden. Die in diesem Merkblatt dargestellten Erläuterungen erfolgen vorbehaltlich etwaiger Änderungen durch anstehende ordnungsrechtliche oder gesetzliche Änderungen.