

Auch Lohnunternehmen müssen einen Verkehrsleiter benennen, wenn sie am gewerblichen Güterverkehr teilnehmen.



Verkehrsleiter

„Die Prüfung wird unterschätzt.“

Gewerbliche Transporte sind in vielen Lohnunternehmen längst Realität. **Unternehmen, die gewerblich transportieren**, benötigen einen Verkehrsleiter. Wir haben mit dem Unternehmensberater und Güterverkehrsspezialisten Hans-Jürgen Werner über die Inhalte dieser Prüfung und die Aufgaben eines Verkehrsleiters gesprochen.

► Herr Werner, was genau macht eigentlich ein Verkehrsleiter?

► **Hans-Jürgen Werner:** Lassen Sie mich eines kurz vorweg sagen: Nur der Begriff des Verkehrsleiters selbst wurde neu eingeführt, seine Funktion ist dagegen schon lange in jedem erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs- bzw. Personenbeförderungsunternehmen bekannt. Im Kern entspricht der Verkehrsleiter der früheren „zur Führung der Geschäfte des Güterkraftverkehrs / Omnibusverkehrs bestellten Person“.

Artikel 2 Nr. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 definiert 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 kleinere 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 (Güterverkehr) betreiben, fallen nicht unter die EU-Verordnung. Sie benötigen keinen Verkehrsleiter. Darüber hinaus sind diverse Beförderungen von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes ausgenommen.

Laut gesetzlicher Definition ist die Kernaufgabe des Verkehrsleiters die „tatsächliche und dauerhafte Leitung der Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens“. Die Verordnung gibt aber noch weitere Hinweise. So werden beispielsweise im Zusammenhang mit externen Verkehrsleitern folgende Aufgabenbereiche genannt: das Instandhaltungsmanagement der Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und Dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Disposition der Ladungen und des Fahrpersonals (Einhaltung der Sozialvorschriften) sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren (beispielsweise Unfallverhütungsvorschriften und Ladungssicherung). Auch diese Aufgabenbereiche sind nicht

neu, sie stehen eben nun direkt in der Verordnung. Es ist möglich, die Aufgaben im Unternehmen zu delegieren, die letztendliche Verantwortlichkeit trägt aber immer der Verkehrsleiter.

► Welche Voraussetzungen müssen für Lohnunternehmen gegeben sein, um einen solchen Verkehrsleiter benennen zu müssen?

► Wenn Lohnunternehmen gewerbliche Transporte für Dritte mit Fahrzeugen über 3,5 t zGG inklusive Anhänger durchführen, stehen sie in der Pflicht, einen Verkehrsleiter zu benennen und eine nationale Lizenz für innerdeutschen Verkehr bzw. eine EU-Lizenz zu beantragen. Der Verkehrsleiter, entweder intern (der Unternehmer selbst oder ein Mitarbeiter) oder ein externer Verkehrsleiter der mittels Vertrag verpflichtet wird, ist zwingend für die Beantragung der o.g. Lizenzen zu benennen.

Kein Verkehrsleiter wird benötigt, wenn eine Beförderung für land- und forstwirtschaftliche Zwecke erfolgt.

schaftliche Betriebe erfolgt. Dazu gehören nur die Betriebe, die land- und forstwirtschaftliche Rohstoffe erzeugen und produzieren, nicht aber Betriebe, die die Rohstoffe nur ver- oder weiterverarbeiten. Bei den beförderten Gütern muss es sich um land- und forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse handeln, wie z. B. Ernte, Vieh, Futter- und Düngemittel und die Beförderungen mit Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h erfolgt. Ausnahmen gelten auch, wenn die Teilnahme am gewerblichen Güterkraftverkehr verkehrswirtschaftlich unbedeutend ist.

► **Um Verkehrsleiter zu werden, ist das Ablegen einer Prüfung erforderlich. Was wird hier abgefragt?**

► Die schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, die jeweils 2 h dauern. Der erste Teil besteht aus einer Kombination aus offenen Fragen und multiple choice mit evtl. kleineren Rechenaufgaben, der zweite Teil besteht aus Fallbeispielen mit Rechnungen und einer umfangreichen Kostenrechnung. Wurden diese beiden Prüfungsteile jeweils erfolgreich abgelegt, folgt in der Regel nach zwei Tagen die mündliche Prüfung. Die Inhalte der Prüfung können Sie dem Orientierungsrahmen der IHK entnehmen, dieser umfasst 16 Seiten. Der Bereich Recht nimmt 25 % ein, Aspekte zur kaufmännischen und finanziellen Führung eines Unternehmens 35 %, Technische Normen 15 %, Straßenverkehrssicherheit ebenfalls 15 % sowie Aspekte zum grenzüberschreitenden Güterverkehr 10 %. Insgesamt sind 300 Punkte zu erreichen. Werden im schriftlichen Teil mindestens 180 Punkte erreicht, davon in jedem Teil mindestens 50 %, entfällt die mündliche Prüfung und der Kandidat hat bestanden.



Fotos: Werner, Keppler

Experte für den Straßengüterverkehr und die Ausbildung von Verkehrsleitern: Hans-Jürgen Werner

► **Die Quote der „Durchfaller“ ist vergleichsweise hoch. Woran liegt das?**

► Die Prüfung wird von den Teilnehmern gnadenlos unterschätzt, insbesondere Teilnehmer, die schon viele Jahre in der Branche sind, meinen das im „Vorbeigehen“ erledigen zu können. Dies ist mitnichten so. Das abgefragte Wissen ist extrem umfangreich – ein kompletter DIN A4-Ordner, beidseitig beschrieben, dazu die Rechenaufgaben die über Rentabilitätsberechnung, Bilanzierung, Kassenbuch, Lohnabrechnung, Finanzierung, Nutzungsausfallberechnung bis zur Kostenrechnung, die

ebenfalls sehr umfangreich sind. Hier hilft nur üben, üben, üben...

► **Welche Möglichkeit haben angehende Verkehrsleiter, um sich das erforderliche Wissen anzueignen?**

► Im Prinzip gibt es zwei Möglichkeiten, zum einen das Selbststudium über die einschlägige Literatur und zum anderen einen Vorbereitungskurs bei einem erfahrenen Seminaranbieter/Dozenten, z. B. Verkehrsseminare marbs (www.verkehrsseminare.com) zu besuchen. Meiner Erfahrung nach ist ein Vorbereitungskurs die einzig sinnvolle Möglichkeit. Wir haben in unseren Kursen regelmäßig Teilnehmer, die es alleine versucht haben und dann nach dem ersten Fehlversuch zu uns kommen. Die Fokussierung und die Möglichkeit des systematischen Übens mit dem direkten Eliminieren von Fehlern bzw. Wissenslücken ist im Selbststudium fast unmöglich. Unsere Dozenten verfügen zum einen über das notwendige, prüfungsrelevante Wissen und zum anderen über langjährige Praxiserfahrung. Ich bin z. B. selbst externer Verkehrsleiter, und fahre ab und an selbst Lkw, um nicht aus der Übung zu kommen.

► **Externe Schulungen sind gerade in kleineren Unternehmen schwierig zu realisieren. Gibt es auch die Möglichkeit von Inhouse-Schulungen?**

► Ja, wir bieten Seminare in Gruppen bis zu maximal 10 Personen an, Inhouse-Schulungen in den Betrieben, wenn z.B. mehrere Filialleiter gleichzeitig den Kurs absolvieren sollen, oder Einzelseminare. Für die Vorbereitung der Sachkundeprüfung bieten wir Einzelschulungen direkt bei den Probanden zu Hause oder in ihren Unternehmen an. ◀

Das Interview führte Stephan Keppler, Redaktion LOHNUNTERNEHMEN

1/3 Seite

210 x 100 mm

SV Group