

Sinnvolle Gestaltung

Brennpunkt Flotte, letzter Teil (24) | Führerscheinkontrolle sollte nicht nur als Pflichterfüllung und Schikane empfunden werden – sie kann dem Unternehmen nützen. Das wird von den handelnden Personen gerne übersehen.



Fotos: Osterhand/Fotolia

Rechtzeitig handeln | Nur die Führerscheine regelmäßig zu kontrollieren wäre zu kurz gedacht, um die Sicherheit im Fuhrpark zu erhöhen

Die Halter eines Fahrzeuges müssen (gemäß Straßenverkehrsrecht § 21 und Straßenverkehrszulassungsrecht § 31) sicherstellen, dass nur geeignete Fahrer mit einer gültigen Fahrerlaubnis die Autos benutzen.

Leider wird im Gesetz nicht genau geregelt, wie eine Kontrolle auszusehen hat, wie oft diese stattfinden soll und welche Folgen sich aus einer nicht durchgeführten Überprüfung ergeben können. Auch die Form der Dokumentation ist im Gesetz nicht genau geregelt. Aus Gründen des Datenschutzes darf ein Fuhrparkleiter zum Beispiel keine Kopie des Führerscheines erstellen. Hinderlich sind hier vor allem das Bild des Fahrers oder mögliche Einschränkungen der Fahrerlaubnis, die auf Vorerkrankungen schließen lassen. Die restlichen Informationen sind für eine ordnungsgemäße Überprüfung allerdings unerlässlich.

Gleichzeitig sind auch die Häufigkeit und die Art der Durchführung nicht genauer geregelt. Mittlerweile gehen die meisten Unternehmen davon aus, mit einer zweimal

jährlichen Kontrolle auf Nummer sicher zu gehen. In Ausnahmefällen sind aber auch zusätzliche Prüfungen sinnvoll. Diese sollten übrigens nicht immer zu festen Stichtagen durchgeführt werden. Der Fahrer könnte sich sonst auf die Termine einstellen.

Wem die Sicherheit seiner Mitarbeiter am Herzen liegt, sollte unbedingt aktiv werden.

Folgen unterschätzt | Wer glaubt, mit der regelmäßigen Überprüfung der Fahrerlaubnis einer reinen „Schikane“ unterzogen zu werden, der irrt sich. Jedes Jahr ereignen sich zahlreiche Unfälle, bei denen der Verursacher keine gültige Fahrerlaubnis besitzt. Wem die Sicherheit seiner Mitmenschen und der eigenen Mitarbeiter am Herzen liegt, sollte also unbedingt reagieren.

Auch die finanziellen Auswirkungen eines Unfalls werden gerne übersehen. Neben einem eventuellen Ausfall des Vollkasko-

schutzes gibt es weitere Kosten, die dem Unternehmen entstehen, von einer Versicherung allerdings nicht getragen werden. Die Versicherungswirtschaft beziffert diesen Aufwand je Schadenfall auf mehrere hundert, bei Nutzfahrzeugen sogar mehrere tausend Euro. Ist der Mitarbeiter eine Stütze des Unternehmens, kann der Schaden im Zweifel die Existenz der Firma bedrohen.

Sinn und Unsinn einzelner Kontrollmechanismen | Der immer noch häufigste Prozess für die Führerscheinkontrolle ist, dass der Fahrer seine Fahrerlaubnis persönlich beim Fuhrparkverwalter oder einem regionalen Beauftragten vorlegt. Sind die Mitarbeiter an den einzelnen Stützpunkten ausreichend geschult, ist dies mit Sicherheit die sinnvollste Art der Durchführung. Außer der Erfüllung der rechtlichen Vorschriften können zugleich ein Gespräch mit dem Fahrer, eine Unterweisung und ein eventuell überfälliges Unfallgespräch erfolgen. Gleichzeitig kann der Mitarbeiter offene Fragen ansprechen. Bei diesem Termin sollte dem Verant-

André Hoffmann
Fuhrparkmanager



„Unsere Firma braucht viel, in
der Aral CardPlus steckt alles.“

Das Komplettpaket, das mehr kann.



Mit der Aral CardPlus bekommen Sie mehr: zuverlässige Kontrolle und Sicherheit, übersichtliche Analysen, europaweite Flexibilität, elektronische Führerscheinkontrolle sowie das größte Tankstellennetz Deutschlands. Ganz ohne Extrakosten. Aral CardPlus: Einfach mehr drin.



Alles super.

Rechtliche Aspekte zur Führerscheinkontrolle | Kanzlei Voigt

– Der Gesetzgeber hat das Straßenverkehrsrecht mit einer Vielzahl an Sanktionsvorschriften ausgestattet. Diese betreffen vorrangig den Fahrzeugführer. Jedoch können Auswahl-, Belehrungs-, Überwachungsdefizite oder sonstige Organisationsfehler auch für den Halter straf- und bußrechtlich relevant werden.

Ge- oder Verbote wie § 21 StVO und § 31 Abs. 2 StVZO richten sich an den Halter, es handelt sich um sogenannte „Sonderdelikte“. Diese können grundsätzlich nur von ihm begangen werden. Halter von Firmenfahrzeugen ist gewöhnlich der Betriebsinhaber beziehungsweise die Leitungsperson einer juristischen Person oder eines Personenverbandes. Deren Pflichten können auf den Fuhrparkleiter wirksam delegiert werden.

Nach § 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1 StVG macht sich der Halter strafbar, der vorsätzlich oder fahrlässig anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der keine Fahrerlaubnis hat oder gegen den ein Fahrverbot besteht.

Zu den Sorgfaltspflichten des Halters im Rahmen des § 21 StVO gehört es, dass er sich vom Vorliegen der zutreffenden Fahrerlaubnis überzeugt. Nach steter Rechtsprechung ist der Halter eines Fahrzeuges grundsätzlich verpflichtet, sich durch Einsichtnahme in den Führerschein über die erforderliche uneingeschränkte Fahrberechtigung des Fahrers zu vergewissern. Dazu muss er den Führerschein grundsätzlich einsehen, und zwar nicht nur in Form einer Kopie, sondern im Original (BGH 6, 362; VRS 12, 51; OLG Hamm VRS 31, 64).

Bei größeren Fahrzeugen, zu deren Führen die „normalen“ Fahrerlaubnisklassen nicht berechtigten, muss die Fahrberechtigung bezüg-



Jenseits der Standards |
Wird ein Umstand bekannt, der auf den Verlust der Fahrerlaubnis hindeutet, muss der Führerschein sofort kontrolliert werden

lich bestimmter Fahrzeugtypen besonders geprüft werden. So haben sich beispielsweise Inhaber der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE und D1E spätestens mit Erreichen des 50. Lebensjahres regelmäßig einer Untersuchung ihres Sehvermögens und einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Hierüber müssen sie der Fahrerlaubnisbehörde entsprechende Nachweise aufzufordern vorlegen. Wird dies versäumt, erlischt die Fahrerlaubnis. Das hat zur Folge, dass sowohl dem Fahrer als auch dem Halter ein Strafverfahren nach § 21 StVG droht.

Zu prüfen ist darüber hinaus, ob dem Fahrer seitens der Führerscheinbehörde etwaige Beschränkungen nach § 23 Abs. 2 FeV auferlegt wurden. Ist der Fahrer zum Beispiel nur dazu berechtigt, einen Pkw mit Automatikgetriebe zu

führen, darf ihm kein Fahrzeug mit Schaltgetriebe überlassen werden. Denn ein Verstoß gegen derartige Beschränkungen kann ebenfalls zu einer Strafbarkeit nach § 21 StVG führen (BayObLG NZV 1990, 322). Hiervon abzugrenzen ist die Anordnung einer persönlichen Auflage wie das Tragen einer Brille. Deren Nichtbeachtung stellt gemäß § 75 Abs. 9 FeV nur eine Ordnungswidrigkeit dar (BayObLG NZV 1990, 322).

Weiterhin darf sich der Halter mit einer unverständlichen fremdsprachlichen „Bescheinigung“ nicht begnügen (KG VRS 45, 60). In den Zeiten des sogenannten „Führerscheintourismus“ sollten auch ausländische Führerscheine mit großer Vorsicht behandelt werden. Denn trotz der scheinbar klärenden Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH DAR 2004, 333 ff;

wortlichen dann auch auffallen, wenn ein Mitarbeiter ein offensichtliches Suchtproblem hat oder sich in einer psychischen Ausnahme-situation befindet. Wer die Kontrolle allerdings nur als Pflichttermin zur Wahrnehmung der rechtlichen Anforderungen sieht, verschenkt hier eine Möglichkeit, steuernd in die eigene Flotte einzugreifen.

Alternativen zur Überprüfung | Ist eine persönliche Vorlage des Führerscheins nicht möglich, kann natürlich auch mithilfe eines elektronischen Prüfsystems kontrolliert werden, wofür Siegel oder Barcodes auf den Dokumenten angebracht werden müssen.

Diese sollten allerdings immer von einem geschulten Mitarbeiter – am besten vom Fuhrparkverwalter selbst – aufgebracht wer-

den. Wird das „Pickerl“ allerdings dem Fahrer zugeschickt, ergibt sich eine deutlich erkennbare Sicherheitslücke. Denn der Mitarbeiter könnte die Vignette ja auf eine bereits vorhandene Kopie oder auf den Schutzumschlag der Dokumentenhülle aufkleben. Eine ordnungsgemäße Kontrolle ist dann nicht mehr gewährleistet.

Probleme können sich auch bei „gegenseitigen“ Kontrollen der einzelnen Fahrer mit einer App ergeben. Ist der kontrollierende Mitarbeiter nicht ausreichend geschult, werden Fälschungen der Fahrerlaubnis eventuell nicht erkannt oder die Bedeutung von Schlüsselnummern wird falsch interpretiert. Wird gleichzeitig ein Bild des Führerscheins über das Internet übertragen, stellt sich wie-

der die Frage nach dem Datenschutz. Sollte dann doch ein Unfall geschehen, ohne dass eine gültige Fahrerlaubnis vorlag, wird der Fuhrparkverwalter beim Richter nicht immer auf Nachsicht hoffen können.

Fazit | Wer Führerscheine kontrolliert, sollte diese Tätigkeit auch gewissenhaft und richtig durchführen. Eine Überprüfung der Fahrerlaubnis „im Vorübergehen“ oder von ungeschulten Mitarbeitern kann sich als Bumerang erweisen.

Wer clever ist, sieht in der gesetzlichen Vorgabe weniger eine lästige Pflichterfüllung als vielmehr die Chance, sich einen Überblick über die Mitarbeiter und deren Verhältnis zum Dienstfahrzeug zu verschaffen.

| Peter Hellwich



welchen zeitlichen Abständen Führerscheinkontrollen zu wiederholen sind. Hat sich der Unternehmer den Führerschein des Fahrers einmal vorlegen lassen, so muss er ihn nach der insoweit großzügigen Rechtsprechung nur bei begründetem Zweifel nochmals prüfen (BayObLG DAR 1978, 168; 1988, 387; KG NZV 2006, 487). Das gilt nach der Rechtsprechung des OLG Jena (VRS 111, 272) auch dann, wenn die erstmalige Prüfung mehrere Jahre zurückliegt. Diese Rechtsprechung betrifft insbesondere kleinere Unternehmen und Einzelpersonen.

Bei größeren Fuhrparks dürfte diese aufgrund der Vielzahl der – für den Halter oftmals unbekannt – Fahrer nicht ausreichend sein. Wir empfehlen zwei Überprüfungen pro Kalenderjahr. Wird hingegen ein Umstand bekannt, der auf einen möglichen Verlust der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot hindeutet, muss sofort geprüft werden.

Weitere wichtige Bestandteile des „Pflichtenprogramms“ des Fahrzeughalters sind in § 31 Abs. 2 StVZO geregelt. Danach darf der Halter die Inbetriebnahme des Fahrzeuges nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Führer nicht zur selbstständigen Leitung geeignet ist, dass Fahrzeuge nicht vorschriftsmäßig sind oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges durch Ladung oder Besetzung leidet. Die Verletzung dieser Pflichten ist eigenständig mit einer Geldbuße versehen.

§ 31 Abs. 2 StVZO sieht eine Haftung des Halters beim (fahrlässigen) Fahrenlassen eines körperlich oder geistig ungeeigneten Fahrers vor. Ungeeignet sind beispielsweise Personen, die die in § 24 a Abs. 1 StVG genannten Blutalkohol-

konzentrations-(BAK-)Grenzwerte überschreiten, Personen unter der Wirkung der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten illegalen Drogen, Übermüdete und Kranke. Bei Anhaltspunkten für solche Defizite muss sich der Halter bzw. sein Beauftragter über die Fahrsicherheit vergewissern (OLG Hamm BA 1978, 299) und sollte die Fahrt im Zweifel unterbinden.

Der Halter muss die Fahrer daher sorgfältig auswählen, mit den nötigen Weisungen versehen und sie regelmäßig überwachen (OLG Köln VM 1980, 66). Dabei reicht eine allgemeine und pauschale Anweisung, sämtliche Vorschriften zu beachten, nicht aus (OLG Hamm VRS 52, 64).

Zur Kontrolle können dem Halter Fahrtenstreiber dienen. Namentlich bei Spezialfahrzeugen muss der Halter für die Vertrautheit seines Fahrpersonals mit deren technischen Besonderheiten sorgen.

Ein weiterer Schwerpunkt der veröffentlichten Rechtsprechung betrifft die Überladung. Für die ordnungsgemäße Ladung ist dabei in erster Linie der Fahrer verantwortlich. Dass der Halter das Überladen nicht veranlassen darf, versteht sich von selbst (BGH DAR 1957; 236). Der Halter erfüllt seine Pflichten wiederum durch sorgfältige Auswahl der Fahrer, Weisungen und stichprobenartige Überwachung (OLG Hamm DAR 2003, 381). Dem sorgfältig ausgewählten Fahrer darf er die Entscheidung überlassen, ob ein bestimmtes Transportgut noch nicht zur Überladung führt (OLG Karlsruhe VRS 43, 461).

Hat er die Beladungen allerdings länger nicht kontrolliert, so ist er für jede Überladung verantwortlich (BGH DAR 1957, 236).

DAR 2006, 384 ff.; DAR 2007, 77 ff.), dass eine in einem EU-Mitgliedsstaat erworbene Fahrerlaubnis anzuerkennen ist, legen die inländischen Oberlandesgerichte die darin geäußerten Grundsätze unterschiedlich aus. Dem Arbeitgeber dürfte ein Detailwissen über die Rechtsprechung des jeweiligen Obergerichtes jedoch nicht abzuverlangen sein. Dennoch sollte er ausländischen Führerscheinen von Mitarbeitern, deren ordentlicher Wohnsitz in Deutschland liegt, mit Skepsis entgegentreten. Denn die Fahrerlaubnis von einem Mitgliedsstaat ist regelmäßig nur dann auszustellen, wenn der Antragsteller dort mindestens während 185 Tagen im Kalenderjahr seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.

Die wohl größte Unsicherheit in den Unternehmen besteht jedoch bei der Frage, ob und in

Die FÜHRERSCHEINÜBERPRÜFUNG von fleet iD ...

... einfach, zuverlässig und kostengünstig

fleet iD
www.fleet-id.de

