

Prüfprozesse aufstellen und sichern

Qualitätssicherung | Wie Verantwortliche in den Unternehmen für die Durchführung der UVV-Prüfungen an ihren Firmenfahrzeugen und die Fahrerunterweisungen Konzepte und Handlungsschritte gestalten können.



Foto: Dinn/AdobeStock

Prozessqualität bei der UVV | Sie stimmt, wenn sicherheitsrelevante Mängel wie abgelaufene Verbandkästen zeitnah aufgedeckt und behoben werden

— Mit der Vorschrift 70 definiert die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) klar die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) für gewerblich genutzte Fahrzeuge. „Die UVV konkretisieren arbeitsrechtlich die Mindestnorm, die der Arbeitgeber im Rahmen seiner Fürsorgepflicht für den Arbeitnehmer einhalten muss. Generell gilt: Wenn die Vorgesetzten das Unternehmensziel Arbeitssicherheit mit gleicher Konsequenz verfolgen, wie sie für Qualität, Termine und Ressourcen Sorge tragen, brauchen Führungskräfte Rechtsfolgen nicht zu fürchten. Wer hingegen Fehler duldet, übernimmt Verantwortung“, erläutert Tom F. Petrick, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Steuer- und Verkehrsrecht der Kanzlei F.E.L.S in Bayreuth. „Arbeitnehmer haben ferner ein Leistungsverweigerungsrecht, wenn Bestimmungen nicht eingehalten werden.“

Kommt das Unternehmen oder eine mit der Verantwortung betraute Fachkraft seinen UVV-Pflichten nicht nach, drohen nach Angaben des Fachanwalts sozialrechtlich Bußgelder von bis zu 10.000 Euro, nach dem Arbeitsschutzgesetz von bis zu 25.000 Euro, dem Ordnungswidrigkeitengesetz von bis zu 500.000 Euro (§ 58 D 29 BGV) und dem Arbeitssicherheitsgesetz bis zu 25.000 Euro. Zudem ist in strafrechtlicher Hinsicht bei fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Tötung mit Geldbußen und Freiheitsstrafe zu rechnen.

Weiterer Punkt: Würden bei einem Unfall Personenschäden durch grobes Verschulden bei Verstößen gegen die UVV auftreten, sind außerdem die Kosten dafür vom Unternehmen zu tragen, da sie von den Berufsgenossenschaften in Regress genommen werden können.

Fuhrparkmanager gestalten ihre Prozesse am besten so, dass sie sicher sind, die UVV zu erfüllen.

Pflichten verbindlich übertragen | Aus diesen Gründen gestalten Flottenmanager ihre Prozesse am besten so, dass sie sicher sein können, die gesetzlichen Auflagen der UVV zu erfüllen. „Wenn Fuhrparkverantwortliche sich an die Vorgaben der DGUV Vorschrift 70 und den DGUV Grundsatz ‚Prüfung von Fahrzeugen durch befähigte Personen/Sachkundige‘ (DGUV Grundsatz 314-003) halten, liegen sie auf der sicheren Seite. Sinnvoll ist auch der direkte Verweis auf die Vorschrift bei der Auftragsvergabe sowie die Planung und Dokumentation der Prüfintervalle und -inhalte“, sagt Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention und Leiter des Sachgebiets Fahrzeuge der BG Verkehr.

Thorsten Brämer, Vertriebschef für den Geschäftsbereich Mobilität bei TÜV Rheinland weltweit und Berater in Sachen Fuhrpark, gibt dabei zu bedenken: „Prozessgestaltung setzt Strukturen voraus. Daher ist eine entsprechend ausformulierte Car Policy – mit eindeutigen Vorgaben zu Rechten und Pflichten aller Prozessbeteiligten – die wesentliche Grundlage für die Beachtung der gesetzlichen Auflagen.“

Rechtsanwalt Petrick holt auf die Frage nach den Grundlagen der Qualitäts- und Prozesssicherung bei interner und externer Abwicklung weiter aus: „Das bedarf sowohl der Dokumentation als auch einer lückenlosen Kette, wenn Verantwortung übertragen wird. Auf jeder Stufe muss eine geeignete Auswahl getroffen werden. Jeder, der Verantwortung trägt, kann den Schuldvorwurf erheblich einschränken, wenn er sich pflichtgemäß verhält und verantwortungsbewusst richtig handelt beziehungsweise es nicht versäumt, richtig zu handeln. Den Unternehmer trifft insofern eine Vorbildfunktion.“

Das erfordere wiederum genaue, transparente und verständliche Regelungen, damit der Aufgaben- und Verantwortungsbereich mit den entsprechenden Pflichten geklärt ist.

Die Unternehmerpflichten müssten außerdem verbindlich übertragen und dieses schriftlich fixiert werden: in den Arbeitsverträgen,

Organigrammen, Stellenausschreibungen oder per Einzelanweisung. „Hier trifft den Unternehmer die Auswahlverantwortung“, betont Petrick. „Zum Schluss ist durch regelmäßige Kontrollen sicherzustellen, dass sicherheitsgerecht und anweisungsgemäß gehandelt wird. Falls nicht, muss umgehend

Meldung an den nächsten Vorgesetzten ergehen. Fehlentwicklungen ist zu begegnen.“

Wie Flottenverantwortliche sich absichern | In der praktischen Umsetzung bedeutet das unter anderem Abrechnungen sammeln, stichprobenartig Kontrollen der UVV-Prüfungen bei interner und externer Abwicklung durchführen und zur Beweissicherung die Arbeiten dokumentieren und in Ordner abheften. Dabei ist auch die Überwachung nachvollziehbar zu belegen. Plakettenvergabe kann hier ein Bestandteil sein.

Laut Petrick empfiehlt es sich bei externem Beauftragten, auch die Erfahrungen anderer Flotten mit dem Anbieter zu recherchieren. Bei internem Beauftragten liegt die Verantwortung bezüglich der Auswahl beim Vorgesetzten. „Dementsprechend hat eine genaue Prüfung der Kompetenz und Berechtigung zur UVV-Prüfung vor der

Foto: Kanzlei F.E.L.S



Erläuterungen der Fuhrparkverantwortlichen notwendig | Tom F. Petrick, Fachanwalt für Steuer- und Verkehrsrecht der Kanzlei F.E.L.S

Foto: BG Verkehr



UVV-Experte | Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention und Leiter des Sachgebiets Fahrzeuge der BG Verkehr

Foto: TÜV Rheinland



Eindeutige Vorgaben wichtig | Thorsten Brämer, Vertriebschef für den Geschäftsbereich Mobilität bei TÜV Rheinland

Übertragung der Aufgaben zu erfolgen. Bei vermehrten Fehlern ist außerdem sofort einzuschreiten und es müssen neue Lösungen gesucht werden. Das ist keinesfalls zu dulden“, so Petrick. Bei Bedarf sind die Mitarbeiter gemäß den Anforderungen zu qualifizieren.

Kontrolle und Transparenz zählen | Dass die Prozessqualität stimmt, zeigt sich, wenn zum Beispiel sicherheitsrelevante Mängel wie fast abgefahrene Bremsen, fehlende Warnwesten oder abgelaufene Verbandkästen zeitnah aufgedeckt und behoben werden. Dazu Klaus Ruff von der BG Verkehr: „Regelmäßige Checks oder Abfahrtskontrollen anhand von Checklisten helfen mit, im Alltag Mängel aufzufinden. Ein Meldesystem sorgt dann dafür, dass die Mängel an die richtige Stelle weitergegeben werden. Wichtig sind auch eine gute Fehlerkultur im Unternehmen und Prozesse, die konsequent und nachhaltig abgearbeitet werden.“ Hierzu gehöre, dass sicherheitsrelevante Mängel im Alltag schnell gemeldet werden und das betreffende Fahrzeug so lange für die Benutzung gesperrt bleibt, bis die Mängel abgestellt sind.

Wie die Checklisten für die unterschiedlichen Fahrzeugarten und Hersteller aussehen können, ist im DGUV Grundsatz 314-003 (bisher unter der Bezeichnung BGG 916) nachzulesen. (Download: <http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/bgg916.pdf>). Dieser gibt exemplarische Prüflisten vor.

Hierbei wird allerdings betont, dass sie als Hilfsmittel dienen und lediglich Anhaltspunkte liefern. Ruff hält die Gefährdungsbeurteilung, die jedes Unternehmen haben muss, als ideale Grundlage für die Unterweisung. So könnten verschiedene Nutzergruppen gefährdungsbezogen unterwiesen werden.

Fahrerunterweisung als zentrale Aufgabe | Darüber hinaus bestimmt die DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ grundsätzlich die Pflicht zur Einweisung am Fahrzeug (http://www.dguv.de/medien/inhalt/praevention/vorschr_regeln/vorschrift-1/dguv_vorschrift_1.pdf): Demnach hat bei den Versicherten gemäß § 4 I DGUV nach der Erstunterweisung mindestens eine jährliche Unterweisung zu erfolgen. „Jeder Beschäftigte ist mindestens einmal jährlich zu unterweisen, unabhängig davon, ob er geschäftlich Fahrzeuge nutzt oder nicht“, sagt Klaus Ruff von der BG Verkehr.

Da diese unter Berücksichtigung der individuellen Gefahrenpotenziale zu erfolgen haben, führt er weiter aus: „Bei Beschäftigten im Außendienst können die damit verbundenen Gefahren, aber auch die Handhabung zum Beispiel von Fahrerassistenzsystemen in dieser Unterweisung thematisiert werden. Bei besonderen Vor- oder Unfällen sollte gegebenenfalls zusätzlich unterwiesen werden. Auch die Beschaffung neuer Fahrzeuge oder deren Ausstattung und Handhabung bestimmter Ausstattungsmerkmale können Anlass für eine Unterweisung sein.“ Folglich sind die Inhalte und zeitlichen Abstände von Unterweisungen anzupassen, wenn sich die Gefahrenpotenziale oder die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern. Zudem bestimmt § 4 I eine Dokumentationspflicht sowie § 4 II, dass die rele-

vanten UVV den Versicherten in verständlicher Sprache mitgeteilt werden. Es gilt daher, die Unterweisung in der Praxis anschaulich zu gestalten.

Rechtsanwalt Petrick ist der Ansicht, dass Fuhrparkverantwortliche am besten alle Anforderungen aus der Vorschrift DGUV 70 ansprechen und danach erläutern, wie deren Einhaltung sichergestellt werden soll und was die Mitarbeiter dafür konkret zu leisten haben, wie zum Beispiel das Ausfüllen einer Checkliste. Er betont: „Am wichtigsten ist hier sicherlich die Warnwestenpflicht (Warnkleidung, §§ 31, 56 Abs. 6 BGV D 29), die Ladungssicherung (Be- und Entladen, § 37 Abs. 4 BGV D 29) und die Fahrzeugprüfung durch Fahrpersonal (Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen, § 36 BGV D 29).“

| Annemarie Schneider

Anzeige

JETZT MITGLIED WERDEN UND DIREKT PROFITIEREN!

BUNDESVERBAND FUHRPARKMANAGEMENT

Ihre Vorteile als Verbandsmitglied

BEGLEITEN

- Regelmäßige aktuelle Informationen
- Fachwissen, Praxis-Know-how und Musterdokumente jederzeit online abrufbar
- Kostenfreie Rechts- und Steuerauskunft

VERBINDEN

- Austausch von Fachwissen und Erfahrungen bei bundesweiten Verbandstreffen
- Werbefreies Networking bei RegioTreffen
- Per Mailverteiler „in die Runde“ fragen

FÖRDERN

- Ihre Branchenvertretung in der Politik – unsere Meinung wird bei verkehrspolitischen Fragen gehört
- Anerkannte Ausbildung zusammen mit der DEKRA Akademie
- Fahrzeugnutzer einfach online schulen

Bundesverband
Fuhrparkmanagement

WWW.FUHRPARKVERBAND.DE