

# WER ZAHLT DIE BUSSGELDER?



**Den harten Wettbewerb im Transportgewerbe tragen Fahrer oft alleine aus – mit hohen Bußgeldern und aberwitzigen Rechtsentscheidungen.**

Text | Jan Bergrath

Zwei Jahre zog sich der juristische Hickhack hin. In Ausgabe 07/2011 berichtete Fernfahrer bereits über das Bußgeld von 8010 Euro, das Jörg T. aus Sundern für genau 36 Verstöße gegen die Fahrpersonalverordnung zwischen Januar und August 2009 bezahlen sollte. Zunächst hatte Jörg mit seinem Einspruch vor dem Amtsgericht Gelsenkirchen Erfolg. Das Bußgeld wurde auf elf Verstöße im Zeitraum der letzten 28 Tage reduziert, da waren es nur noch 1233 Euro. Dagegen erhob die zuständige Stadt erfolgreich Rechtsbeschwerde vor dem Oberlandesgericht Hamm. Gegen das erneute Bußgeld des Gelsenkirchener Gerichtes in Höhe von 2371 Euro erhob nun wieder seine Anwältin Einspruch beim Oberlandesgericht in Hamm. Dort heißt es nun: „Der 5. Senat für Bußgeldsachen hat diese Rechtsbeschwerde als unbegründet verworfen.“

Doch damit ist die Angelegenheit noch lange nicht erledigt. Denn zum einen bleibt Jörg wohl auf den 2371 Euro hängen, zum

anderen wird die krasse Ungleichbehandlung von Fahrern mit digitalem Tacho bei der Auswertung des 28-Tage-Zeitraums gegenüber den immer noch recht vielen Fahrern mit analogen Geräten bei deutschen Straßenkontrollen juristisch zementiert, solange niemand vor dem Europäischen Gerichtshof dagegen klagt. Und selbst wenn das BAG verspricht, weiterhin nur 28 Tage zu prüfen. Bei einer Betriebskontrolle sieht es schon ganz anders aus, aber dazu muss es erst mal kommen.

Doch es gibt es noch eine zweite Geschichte zu diesem Urteil. Jörgs Beispiel zeigt in erschreckendem Ausmaß, wie trickreich manche Unternehmen versuchen, die drohende Bußgeldflut im harten Wettbewerb auf die Fahrer abzuwälzen. Seit 35 Jahren fährt Jörg Lkw, davon acht Jahre bei einem kleinen Kipperunternehmen im Ruhrgebiet, der Geschäftsführer ist gleichzeitig Disponent. Der Wettbewerb ist hart, oder wie Jörg sagt, „wir mussten als Subunternehmer im Schnitt immer eine Tour mehr am Tag

**Auch Kipper werden oft sehr eng disponiert.**



## Nur Stichproben

Im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf gibt es etwa 8000 Unternehmen, derzeit kontrollieren sieben Beamte. Im Jahr 2010 wurden insgesamt 420 Betriebskontrollen durchgeführt. Dabei wurden in 393 (ca. 94%) der überprüften Betriebe Mängel festgestellt. Die anderen 7580 sind entweder sauber – oder wurden aus Personalmangel nicht kontrolliert.

Fotos | Jan Bergrath, Kögel

fahren als der Auftraggeber. Die Polizei hatte uns lange im Visier, auch wegen der Überladungen. Manche Kollegen sind mit 47 Tonnen Ladung gefahren.“ Das ist vielleicht ein Grund, warum die zuständige Bußgeldstelle Jörgs Verstöße nach einer Polizeikontrolle auf einer Landstraße im August 2009 so rigoros ahndet. Denn einige der Verstöße ( Urteil: Az III 5 RBs 158/10 OLG Hamm) sind auf viel zu spät genommene Fahrtunterbrechungen oder die Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeiten zurückzuführen. Teuer, denn so rechnen die Behörden die Lenkzeiten zusammen.

Hier kommt nun der Begriff des Organisationsverschuldens ins Spiel. Nach Artikel 10 Abs. 2 der VO (EG) 561/2006 „hat das Verkehrsunternehmen den Fahrer ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überprüfen, dass die VO (EWG) 3821/85 und Kapitel II der vorliegenden Verordnung eingehalten werden“. Ein Fahrer wie Jörg, der über einen so langen Zeitraum immer wieder Verstöße begeht, gehört danach geschult und abgemahnt. Schon um sich selbst abzusichern, hätte der Chef abmahnen müssen. Denn laut Bußgeldkatalog droht dem Unternehmer für die Verstöße der Fahrer selber eine Verdreifachung des Satzes. Für jede angefangene halbe Stunde überschrittene Lenkzeit also bis zu 180 Euro.

Auch Jörg wurde von seinem Chef abgemahnt, aber nicht etwa, um sich an die Lenk- und Ruhezeiten zu halten, sondern „weil er zum wiederholten Male seine Arbeit zu spät begann“, also, wie Jörg erzählt, nicht rechtzeitig an der Ladestelle war. Das Dokument liegt FERNFAHRER vor, dazu auch ein typisches Beispiel eines Ladeauftrags mit vorgegebener Abfahrtszeit. Jörg wollte sich nach der Kontrolle gern an die Gesetze halten. „Darauf hat mein Chef gesagt, ich würde sehr leichtfertig mit meinem Arbeitsplatz umgehen.“

Damit hätte sich für Jörgs Anwältin die Möglichkeit ergeben, den offensichtlichen Druck des Arbeitgebers vor Gericht anzuführen. Sie „verteidigte“ ihn aber mit seinem geringen Nettoeinkommen und dem strittigen Argument der 28-Tage-Regel, was in die Hose ging. Möglicherweise wäre die finale Geldstrafe bei Vorlage der Abmahnung güns-



Marion Jahnke schrieb eine Beschwerde an die Bundesarbeitsministerin.



Der Fahrer übernimmt viele Verantwortungen meist ganz allein.



Die analoge Kontrolle der Lenkzeiten ist strikt auf 28 Tage begrenzt.

dort erst gesammelt, es gibt zudem Risikoeinstufungen, nach denen manche Betriebe öfter kontrolliert werden als andere. Aber erst, wenn sich viele Verstöße verschiedener Fahrer häufen, kommt es zur Betriebskontrolle, bei der durchaus ein fünf- bis sechstelliges Bußgeld ausgesprochen und meist an Auflagen zur Verbesserung der Arbeitssituation gekoppelt wird. Doch das Netz ist viel zu grobmaschig geknüpft, viele kleine Fische schlüpfen durch – ausbaden müssen es die Fahrer.

Keinem Fahrer darf gekündigt werden, weil er sich strikt an die Fahrpersonalverordnung hält. „Machst Du es, findet der Chef schnell Gründe für drei Abmahnungen, um dich loszuwerden“, sagt Jörg. „Also hältst du den Mund und hoffst, dass du nicht erwischt wirst. Vor allem, wenn dein Chef noch sagt, dass er etwaige Bußgelder übernimmt.“

Ob sich diese Lage mit dem Fahrermandat verbessert, ist noch nicht klar. Der aktuelle Trick mancher Chefs: Sie versprechen, Bußgelder zu übernehmen, oft als Prämie kaschiert, damit gegen sie kein Verfahren eröffnet wird. Dazu schreiben sie munter Abmahnungen an die Fahrer, damit die Gewerbeaufsicht zufrieden ist. Ein Urteil des Bundesarbeitsgerichts aus dem Jahr 2001 besagt gar noch, dass ein Unternehmer einem Fahrer das Bußgeld zwar nicht bezahlen darf, aber er dürfe es ihm nachträglich erstatten.

Es gibt viele Fahrer, die dieses Spiel mitmachen und sich, statt das Gewerbeaufsichtsamt einzuschalten, die Bußgelder lieber irgendwie zurückzahlen lassen. Solange es für die Lenkzeitverstöße keine Punkte gibt – kein Problem. Aber auf diese Erstattung gibt es keinen Rechtsanspruch. Hat ein Fahrer das Unternehmen verlassen, bevor der Bußgeldbescheid kommt, bleibt er in der Regel darauf sitzen. So wie Jörg, der jahrelang für seine Firma die Kohlen aus dem Feuer geholt hat.

tiger ausgefallen. Nun sind bis zum OLG-Entscheid mehr als zwei Jahre vergangen, eine mögliche Strafe für den Unternehmer, der die digitalen Daten zwei Jahre aufheben muss, bei einer möglichen Betriebskontrolle verjährt. Der eigentliche Skandal dabei: Jörg war zu diesem Zeitpunkt nicht rechtsschutzversichert, die Anwältin, der er sich anvertraute, war die Firmenanwältin seines Chefs. „Als ich ihr für den Prozess die Abmahnung gezeigt habe“, erinnert sich Jörg, „sagte sie, sie käme in Teufels Küche, wenn sie diese vor Gericht erwähnen würde.“ Vielleicht hätte sie Jörg sogar überhaupt nicht vertreten dürfen, denn ein Interessenkonflikt war ebenso wenig ausgeschlossen wie ein strafbarer Parteiverrat (siehe Kasten). Von FERNFAHRER dazu befragt, antwortet die Anwältin nur, dass die Angelegenheit für sie erledigt sei.

Bei Verfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Überholverbots mag es noch ersichtlich sein, wenn der Unternehmer dem Fahrer verspricht, ihn über

den Firmenanwalt „rauszupauken“. Kritisch wird es bereits beim Thema Ladungssicherung, wie Polizeihauptkommissar Tom Fiala von der Kölner Autobahnpolizei erläutert – hier kommt es aber meist gar nicht dazu: „Bei Anzeigen zu Ordnungswidrigkeiten sind die Kontrollbehörden auch darauf angewiesen, Anhaltspunkte zu bekommen, dass der Halter oder Unternehmer Adressat der Anzeige wird.“ Anzeigen im Bereich Ladungssicherung haben grundsätzlich drei Adressaten: Fahrer, Halter beziehungsweise der Verantwortliche im Betrieb und natürlich der Verloader.

Doch die Realität sieht laut Fiala oft anders aus. „Der Fahrer bekommt die Anzeige, äußert sich aber nicht zur Verantwortlichkeit des Halters. Zum Einen hat er Angst um seinen Job, wenn er den Halter mit hineinreißt, zum Anderen weisen die Verantwortlichen ihre Fahrer darauf hin, die zu erwartende Geldbuße zu bezahlen, wenn sie den Verstoß gänzlich auf die eigene Kappe nehmen, damit es den Verantwortlichen nicht trifft. So wird es für die Kontrollbehörden schwierig, den Halter zur Verantwortung zu ziehen.“

Auch bei vielen Verstößen gegen die Fahrpersonalverordnung kommt es fast immer zu einem Konflikt mit dem Arbeitgeber – denn der ist dafür verantwortlich, dass sich der Fahrer an die Geset-

### Die mögliche Strafe für den Chef ist verjährt, der Fahrer muss jedoch bezahlen

### In den Arbeitsschutzbehörden häufen sich die Beschwerden von Lkw-Fahrern

Schon in FERNFAHRER 7/11 war das Urteil von Hamm ein Thema.



Tom Fiala weist, dass viele Fahrer ihre Chefs decken sollen.



### Parteiverrat

Ein Rechtsanwalt kann seinen Mandanten nur dann bestmöglich vertreten, wenn er ausschließlich in dessen Auftrag tätig wird. Daher ist in § 43 a der Berufsordnung der Rechtsanwälte geregelt, dass der Rechtsanwalt keine widerstreitenden Interessen vertreten darf. Tut er dies dennoch, läuft er Gefahr, sich wegen Parteiverrates strafbar zu machen. Nach §356 StGB droht das Gesetz hierfür eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis fünf Jahren an. Bei Lenkzeitverstößen dürfte also der Fahrer nicht den gleichen Anwalt einsetzen wie der Firmeninhaber oder Disponent, der ihn dazu angestiftet hat.