

AUSSER KONTROLLE

Bußgeldexplosion für Lkw-Fahrer mit Digitaltacho? Ein Gerichtsurteil könnte dies heraufbeschwören.

Text | Jan Bergrath

Satte 8.010 Euro Bußgeld soll ein Lkw-Fahrer wegen 36 Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten berappen. Einige Vergehen des Beschuldigten sind auf den ersten Blick krass: Laut Auswertungssoftware hatte der Fahrer zum Beispiel vom 2. bis 5. Juni eine Tageslenkzeit von 29 Stunden und 48 Minuten. So rechnet jedenfalls der Computer das menschliche Fehlverhalten streng nach EU-Verordnung ab. Lkw-Fahrer verkürzen aber manchmal ihre tägliche Ruhezeit von neun oder elf Stunden absolviert. Die komplette Pause, egal wie lang sie letzten Endes war, zählt dann vor dem Elektronenhirn nichts mehr. Die Lenkzeiten werden zusammengerechnet, selbst wenn sie irrwitzig hoch sind. Allein in diesem Beispiel liegt der Bußgeldsatz bei rund 1200 Euro.

Fotos | Jan Bergrath

Daher entschließt sich der gut Rechtsschutzversicherte, Einspruch beim Amtsgericht Gelsenkirchen zu erheben. Diese Instanz begrenzt auch den Verfolgungszeitraum von sieben Monaten exakt auf die der Kontrolle vorausgegangenen 28 Tage plus den Kontrolltag selbst. Die Richterin veranschlagt einen „Fahrlässigkeitsrabatt“ von 40 Prozent gegenüber dem Bußgeldkatalog. Für den Fahrer ergibt sich damit eine gerade noch erträgliche Geldbuße von 1233 Euro.

Die Geschichte hätte hier nun zu Ende sein können, wie in vielen ähnlich gelagerten Fällen, aber dann legt die Staatsanwaltschaft Rechtsbeschwerde beim Oberlandesgericht in Hamm ein. Das OLG akzeptiert und schickt die Gelsenkirchener Justiz und den Fahrer erneut in die Verhandlung (AZ: III 5 RBs 158/10 OLG Hamm). Ergebnis: Am 9.

März 2011 verdoppelt sich die Bußgeldsumme nahezu (Az. 19 OWi-90 Js 3064/09-50/10). Nun steht die Preistafel bei 2371 Euro und 50 Cent plus Verfahrenskosten, zahlbar in Raten zu 50 Euro im Monat. Inakzeptabel, findet der Beschuldigte und legt erneut Rechtsmittel ein. Damit läutet er die nächste Runde ein, Ausgang ungewiss.

Doch der Eingriff des OLG kann schwerwiegende Folgen für alle Lkw-Fahrer mit Digitaltacho haben. Denn der Hauptgrund für die Zurückweisung des Urteils liegt in der erstinstanzlichen Begrenzung des Bewertungszeitraumes auf die 28 Tage, analog zum Kontrollzeitraum des alten Scheibentachos. Fachanwalt Matthias Pfitzenmaier findet diesen Entscheid skandalös: „Das wird die Situation von Lkw-Fahrern mit digitalem Tacho bei Straßenkontrollen erheblich verschärfen

LLE



Je nach Einsatz lädt die Fahrerkarte die Daten von rund 300 Tagen.

Speicherkapazität. Das sind zusätzliche 30 Tage. Tachoscheiben muss man nach 28 Tagen abgeben, die Daten der Fahrerkarte lassen sich dagegen nicht löschen. „Der Fall zeigt deutlich, dass es bei einer so strengen Handhabung der Bußgeldvorschriften für die in der Praxis nie ganz vermeidbaren Lenk- und Ruhezeitverstöße zu einer Existenzgefährdung für manche Fahrer kommen wird“, wettet Anwalt Pfitzenmaier.

Das juristische Prinzip der Gleichbehandlung ist ausgehebelt

Es zeigt sich, dass die Tachoscheibe bei den Kontrolleuren mehr Fingerspitzengefühl zulässt, wenn sie bei einer Gesamtbewertung beurteilen können, dass sich ein Fahrer im Großen und Ganzen an die Sozialvorschriften gehalten hat. Mit dem digitalen Tacho ist dieses Augenmaß völlig verloren gegangen. „Setzt sich das Urteil tatsächlich durch, so hat das dramatische Konsequenzen für Fahrer“, sagt selbst der Betriebskontrolleur Fred Dremel von der Bezirksregierung Köln. Auch er bewertet immer das Gesamtbild über mehrere Monate und am Ende die finanziellen Verhältnisse des Fahrers. Spürbare pädagogische Maßnahmen ja – aber nicht wirtschaftlicher Ruin. Im vorliegenden Fall hatte der Fahrer ein Nettoeinkommen von 1300 Euro und dazu 20.000 Euro Schulden. Eigentlich, so verrät die Mitarbeiterin einer Bußgeldstelle, müsste bei jedem Bescheid, der über 250 Euro hinaus geht, erst einmal die wirtschaftliche Situation des Fahrers hinterfragt werden. Das ist in der Praxis aber eher die Ausnahme. Im Gegenteil: „Lkw-Fahrer werden so schnell zur

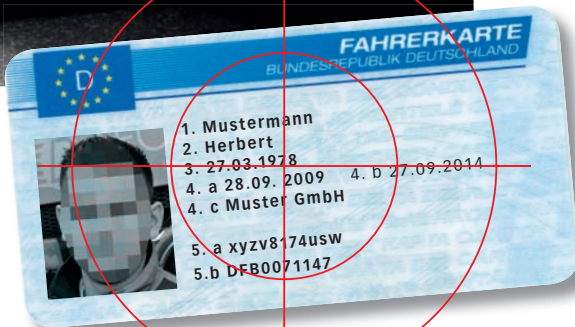
Melkkuh“, befürchtet gar Wolfgang Schaile, Gewerbedirektor im Sozialministerium von Baden-Württemberg.

Dazu ein Vergleich mit dem Strafrecht: Ein Pkw-Fahrer, der betrunken zwei Menschen tötet, kommt mit 40 Tagessätzen zu 30 Euro davon. Die gleiche Summe ist fällig,

wenn ein Lkw-Fahrer nicht ausreichend Pause macht – selbst ohne dass ein Unfall passiert ist. Immerhin hat die

EU-Kommission den Widersinn erkannt und den Mitgliedsstaaten empfohlen, Verstöße neu zu bewerten: Hat ein Fahrer nur sieben statt neun Stunden tägliche Ruhezeit eingehalten, wird das zwar sanktioniert, aber die nächste Tageslenkzeit zählt von vorne. Die Frage ist nur, ob das auch alle EU-Staaten berücksichtigen. Die Ungleichbehandlung innerhalb der Europäischen Union ist schon jetzt gewaltig, doch selbst innerhalb eines Landes werden gleiche Sachverhalte nach der analogen oder digitalen Variante mit zweierlei Maß beurteilt. Die unterschiedlichen Auffassungen in Hamm und Gelsenkirchen belegen dies einmal mehr. Laut einer in Brüssel unter Verschluss gehaltenen

Der Speicherchip soll künftig noch vergrößert werden.



und zu einer regelrechten Bußgeldexplosion führen.“ Denn die Speicherchips der Fahrerkarten laden weit mehr Daten, als die 28 Schaublätter, die ein „Analogfahrer“ mit sich führen muss. Je nach Einsatz im reinen Fernverkehr passen auf den 32 Kilobyte großen Datenspeicher bis zu 300 Tage Lenkzeit, manchmal auch noch mehr. Die neue Generation der Fahrerkarte hat sogar 36 Kilobyte



„Das Urteil hat dramatische Konsequenzen für alle Lkw-Fahrer.“

Fred Dremel, Betriebskontrolleur

Das BAG prüft auf der Straße zunächst nur 28 Tage – aber es darf auch mehr.

Untersuchung soll dieses Chaos noch bis etwa 2020 andauern, dann soll es kaum noch analoge Tachografen geben. Aber zuvor wird noch ein dritter Zeitmesser Öl ins Feuer gießen: Die Einführung der neuesten Generation digitaler Kontrollgeräte steht bevor (siehe Praxistest Seite 40).

Unabhängig davon wirft Anwalt Pfitzenmaier dem OLG Hamm das Versäumnis vor, sich in seiner Entscheidung nicht mit den EG-Verordnungen 3821/85 und 561/2006 auseinander gesetzt zu haben. Diese beinhalteten durchaus das Gleichstellungsargument, nur die letzten 28 Tage zu kontrollieren (Art. 15 Absatz VII EG-VO 3821/85).

Das Bundesamt für Güterverkehr, BAG interpretiert trotzdem so: „Das OLG hat klar formuliert, dass die gesetzlichen Vorschriften eine Einschränkung des Ahndungszeitraumes eben nicht kennen. Die einzige Beschränkung der Ahndung ist die Verjährung. Welche Zuwiderhandlungen letztendlich verfolgt werden sollen, liegt allein im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörden. Das BAG prüft bei Straßenkontrollen grundsätzlich einen Zeitraum von 28 Tagen. Sollten bei der Kontrolle außerdem Verstöße festgestellt werden, die länger zurückliegen, werden auch diese einer Ahndung zugeführt.“



Darüber ist Peter Baranowski erbost. Der damalige Bundesfachgruppenleiter von Verdi war im „Sozialen Dialog“ an den Vorverhandlungen zur EU-Verordnung beteiligt. „Die Begründung für die Einführung des neuen digitalen Kontrollgerätes mit Fahrerkarten, die eine eigene Speichermöglichkeit haben, war, die mit den analogen Geräten möglichen Manipulationen auszuschließen. Wegen der unzumutbaren Kostenbelastung für die Unternehmen wurde aber von einer Nachrüstpflicht abgesehen, was bis heute dazu führt, dass zwei unterschiedliche Aufzeichnungssysteme nebeneinander vorhanden sind.“ Der Zeitraum „28 Tage“ sei gewählt worden, weil er die Überprüfung der Einhaltung der Regelungen zur regelmäßigen reduzierten wöchentlichen Ruhezeit und die Gewährung von Ausgleichszeiten für Verkürzungen sowie der 90 Stunden Doppelwochenlenkzeit zulässt. „Der Verdacht, dass weitere regelmäßige Verstöße vorliegen, kann durch eine anschließende Be-

triebskontrolle erhärtet oder ausgeräumt werden. Gleichzeitig könnte dabei überprüft werden, ob das Unternehmen die laufenden Verstöße bemerkt und den Fahrer belehrt und angehalten hat, dies in Zukunft zu unterlassen. Daher mutet es mehr als unverschämmt an, wenn das OLG deutsches Recht über unmittelbar geltendes EU-Recht setzt. Und es stellt sich die Frage, ob dem Staat unbegrenzte Zugriffsrechte auf Daten zustehen, um sie für Sanktionen zu nutzen, nur weil sie schon mal da sind“, so Baranowski.

In die gleiche Kerbe haut Dr. Helmut Markov, der selbst im EU-Parlament an der Verschärfung der Sozialvorschriften mitwirkte (und heute Finanzminister von Brandenburg ist): „Die 28-Tage-Regelung wurde bewusst gewählt, um eine Diskriminierung zu vermeiden, solange es noch analoge Tachografen gibt. Ich würde dem Fahrer daher empfehlen, vor den Europäischen Gerichtshof zu gehen.“



Wolfgang Schaile, 57, Gewerbedirektor, Sozialministerium Baden-Württemberg

„Das Urteil haben wir bereits diskutiert: Der Fahrer ist derjenige, der durch die Verordnungen geschützt werden soll. Er ist aber nicht die Melkkuh für die Sanierung der Kreis- oder Stadthaushalte.“



Neuere Fahrerkarten mit der Kennziffer 216 speichern 36 Kilobyte.

Doppelte Bußgelder



Fast beiläufig steckt in den Beschlussgründen des Urteils ein weiterer Aufreger: nämlich die Annahme des Vorsatzes statt der Fahrlässigkeit.

Das Oberlandesgericht Hamm weist das Amtsgericht Gelsenkirchen darauf hin, dass bei Lenk- und Ruhezeitverstößen, die der digitale Tacho aufzeichnet, in der Regel von einem vorsätzlichen Begehen auszugehen ist. Dies widerspricht nicht nur der derzeit gängigen Handhabung der meisten Bußgeldbehörden und Gerichte, sondern führt darüber hinaus zu einer Verdoppelung der Geldbußen, die bislang im Rahmen der Fahrlässigkeitsahndung festgesetzt werden. Auch hier beweist das OLG Hamm wenig Fingerspitzengefühl für die tägliche Praxis.

Kontakt: Matthias Pfitzenmaier, Moltkestraße 40, 74072 Heilbronn, Tel.: 0 71 31/60 99 25, Fax: 0 71 31/60 99 60, E-Mail: anwalt@haus-des-rechts.de. Die telefonische Erstauskunft ist kostenlos.