

Schwerwiegende Strafen für leichte Überladung

Spediteure klagen immer öfter über horrenden Verfallsbescheide

Wer Steuern hinterzieht oder mit Drogen handelt, riskiert nicht nur Geld- oder Gefängnisstrafen, sondern auch die Einziehung des durch die Straftat erworbenen Vermögens. Dieses Prinzip der Gewinnabschöpfung wenden nun auch die Behörden mehrerer Bundesländer verstärkt im Straßengüterverkehr an. Fuhrunternehmern, die bei Polizeikontrollen mit Überladung erwischt werden, drohen nicht mehr nur Verwarnungs- oder Bußgelder, sondern immer öfter auch sogenannte Verfallsanordnungen. Sie ermöglichen den Einzug des tatsächlich oder vermeintlich erzielten Mehrgewinns. Solche Maßnahmen scheinen zwar unter Wettbewerbs- wie Verkehrssicherheitsaspekten sinnvoll, entpuppen sich bei näherem Hinsehen jedoch allzu häufig als Geldbeschaffungsmodell für chronisch leere öffentliche Kassen. Diese Wegelagererei vom Amt wegen hat dazu geführt, dass schon einige 100 Spediteure gegen hohe Zahlungsforderungen vor Gericht gezogen sind, um nicht pleite zu gehen.

„Die Behörden werden verstärkt in der Durchführung von Verfallsverfahren geschult“, berichtet Daniela Mielchen, Fachanwältin für Verkehrsrecht in Hamburg, deren Sozietät schon mehrere hundert Gerichtsverfahren dieser Art bearbeitet hat. „Weil die durch Überladung erlangten Gewinne – ähnlich wie bei Steuervergehen – geschätzt werden dürfen, kommt es nicht selten zu ruinösen Zahlungsbescheiden über sechs- oder sogar siebenstelligen Eurobeträge, die jegliches Augenmaß vermissen lassen.“ Bei den amtlichen Berechnungen werde fast regelmäßig übersehen, dass laut Gesetz nur Beträge bis zur Höhe des durch die Ordnungswidrigkeit tatsächlich erlangten Gewinns abgeschöpft werden dürfen. Wie weit dabei manchmal übers Ziel hinausgeschossen wird, demonstriert die Anwältin an den beiden folgenden Fällen.

Ein Entsorgungsunternehmen soll zwischen Januar und Mai 2010 auf 14 Fahrten Schrott mit einer durchschnittlichen Überladung von vier bis fünf Prozent transportiert haben. Dafür wäre laut Bußgeldkatalog eine Strafe von 935 Euro fällig gewesen. Die Behörde rechnete jedoch den abzuschöpfenden Gewinn des Spediteurs auf knapp 40 000 Euro hoch, indem sie den Tonnenpreis für Schrott von 140 Euro mit dem jeweils er-

mittelten Ladungsgewicht multiplizierte. Auf diese Weise wurde nicht, wie vorgeschrieben, der Erlös für den Überladungsanteil errechnet, sondern der für die komplette Ladung einschließlich des Materialwerts von Schrott. „Ein Glück“, philosophiert die Rechtsanwältin, „dass hier kein Gold transportiert wurde.“

Noch härter traf es einen anderen Fuhrunternehmer, dem 2089 Fahrten in überladenen Zustand vorgeworfen wurden. Die durchschnittliche Überladung fiel mit 1,12 Tonnen oder 2,8 Prozent vergleichsweise gering aus, weil erst von

„Solche Maßnahmen scheinen zwar unter Wettbewerbs- wie Verkehrssicherheitsaspekten sinnvoll, entpuppen sich bei näherem Hinsehen jedoch allzu häufig als Geldbeschaffungsmodell für chronisch leere öffentliche Kassen.“

zwei Prozent Überladung an ein Verwarnungsgeld erhoben wird. Auch in diesem Fall multiplizierte die Behörde das jeweilige komplette Ladungsgewicht mit dem vereinbarten Frachtpreis und errechnete auf diese Weise einen abzuschöpfenden Gewinn von knapp 250 000 Euro.

„Zur Bemessung des wirtschaftlichen Vorteils verwenden die Strafverfolgungsbehörden nichtamtliche Fortschreibungen von Gütertarifentabellen, die schon seit 1993 nicht mehr gültig sind“, erläutert Professor Karl Heinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). „Die darin enthaltenen Frachttarife spiegeln nicht die realen Kosten des Güterverkehrs wider, sondern waren – historisch aus dem Eisenbahntarif abgeleitet – gewichts- und entfernungsabhängig. Diese fortgeschriebenen Tarife sind daher weder juristisch noch betriebswirtschaftlich geeignet, Gewinne aus Überladungen zu ermitteln.“

Die amtliche Hatz auf Überladungs-sünder verläuft in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich intensiv. Während die Hamburger Innenbehörde

durch besonderen Eifer auffällt, sind Verfallsbescheide in manchen anderen Ländern deutlich moderater, wenngleich kaum weniger trickreich. So berichtet zum Beispiel Marcus Hover, stellvertretender Geschäftsführer des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen, von mehreren Verfahren im Raum Kassel. Dort wurden wegen Überschreitung der zulässigen Fahrzeughöhe von vier Metern um drei bis sechs Zentimeter Verfallsbescheide zwischen 450 und 600 Euro erlassen.

Überladung ist grundsätzlich kein Kavaliersdelikt, sondern ein Verstoß sowohl gegen fairen Wettbewerb als auch gegen die Straßenverkehrsordnung, der schon aus Gründen der Unfallprävention eine Ahndung rechtfertigt. Das Strafmaß sollte allerdings in vernünftiger Relation zum Unfallgeschehen stehen. Laut Statistischem Bundesamt wurden 2009 von 3867 tödlichen Verkehrsunfällen zwar 540 durch Fehlverhalten von Lastwagenfahrern verursacht, aber nur ein einziger nachweisbar wegen Überladung. Ein ähnliches Bild weisen die Unfälle mit verletzten Personen auf: 2009 wurden 25 244 Unfälle durch Fehler von Lastwagenfahrern verursacht, aber nur 30 wegen Überladung. Die Statistik zeigt demnach, dass Überladung von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Toten und Verletzten nur eine sehr untergeordnete Rolle spielt, was auch von Unfallforschern bestätigt wird. Als Begründung zur Erhöhung der Bußgelder oder Strafen taugt das Unfallgeschehen jedenfalls nicht.

Verfallsbescheide in exorbitanter Höhe – in Hamburg wurden in einem Fall 1,7 Millionen Euro gefordert – sind juristisch noch aus einem anderen Grund fragwürdig: Sie treffen häufig den Falschen. „Den Gewinn aus der Überladung erzielt meistens nicht der Spediteur, sondern der Auftraggeber“, sagt BGL-Hauptgeschäftsführer Schmidt. „Eine Überladung – gleichgültig, wie groß sie sein mag – bringt dem Transportunternehmer in der Regel kein höheres Beförderungsgeld, aber der Verloader muss weniger Touren bezahlen und bekommt daher mehr Leistung für das gleiche Geld. Das Entdeckungsrisiko bleibt dagegen am Transportunternehmer hängen. Aus diesem Grund haben wir auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Goslar die strikte Einbeziehung des Auftraggebers in die Bußgeldkette verlangt.“

HANS W. MAYER