

Verfallsverfahren – des einen Freud, des anderen Leid !

Lange Zeit wurde in vielen Bundesländern die Überladung von LKW nur mittels Bußgeldverfahren verfolgt. So drohten wenn überhaupt nur eine Geldbuße und möglicherweise auch eine Eintragung in Flensburg. Insbesondere bei der Überladung von Schüttgut konnte man dem Fahrer mangels Bemerkbarkeit in der Regel jedoch kein Verschulden nachweisen, weshalb die Verfahren einzustellen waren. Wurde auch gegen den Unternehmer vorgegangen, scheiterte die Ahndung häufig an dem Nachweis, dass die Durchführung der überladenen Fahrt tatsächlich angeordnet oder zugelassen wurde. So traf auch den Arbeitgeber selten einmal ein nachweisbares Verschulden. Die Ahndung mittels Bußgeldverfahren stellte sich daher als eher erfolglos heraus.

Wahrscheinlich aus diesem Grunde greifen die Ordnungsbehörden in den letzten Jahren immer häufiger auf das sogenannte Verfallsverfahren (§ 29 a OWiG) zurück. Auf ein Verfahren, in welchem es auf ein Verschulden der Beteiligten nicht zwingend ankommt. Es reicht aus, dass in überladenum Zustand, also in rechtswidriger Weise am Straßenverkehr teilgenommen wurde und dadurch ein Vermögensvorteil entstanden ist – unabhängig davon, wer daran die Schuld trägt. Im Gegensatz zum Bußgeldverfahren, welches darauf abzielt, dem Täter einen Denkkzettel zu erteilen, soll das Verfallsverfahren verhindern, dass sich Ordnungswidrigkeiten lohnen, was sich für die Unternehmen meist als sehr kostspieliges Unterfangen darstellt. So wird von demjenigen, der durch die Überladung einen Vorteil erlangt hat, alles durch die Überladungen Erhaltene wieder heraus verlangt, wobei sich schnell ein höherer fünf- oder sechsstelliger Betrag ergeben kann, der häufig genug aufgrund von Schätzungen weit über das real Erhaltene hinausgeht. Und dies, unabhängig davon, ob die Überladungen durch die Fahrer seitens des Unternehmers gewünscht oder ausdrücklich verboten wurden.

Beim Verfallsverfahren handelt es sich um eine von den Behörden lange Zeit unbeachtete, in den letzten Jahren aber neu entdeckte Möglichkeit, um die Unternehmer zu höheren Anstrengungen zu veranlassen, Überladungen zu vermeiden. So ist mittlerweile der Trend zu beobachten, dass bei in Straßenkontrollen festgestellten Überladungen nur noch selten Verfahren gegen den Halter eingeleitet werden. Um effektiv zu arbeiten und möglichst viele Überladungen eines Unternehmens festzustellen, holen sich die Behörden von den Amtsgerichten gleich Durchsuchungsbeschlüsse und beschlagnahmen direkt in der Firma sämtliche Unterlagen aus denen sich Überladungen der letzten Monate oder gar Jahre ergeben können. Ebenso ist es inzwischen üblich, dass auch bei den Kunden der jeweiligen

Unternehmen Durchsuchungen stattfinden, was in der Regel ebenfalls als äußerst unangenehm empfunden wird. Nicht selten gelangen die Behörden durch diese Methode aufgrund sogenannter Zufallsfunde an eine Fülle von Beweismaterial, deren Beschlagnahme im Durchsuchungsbeschluss nicht einmal aufgeführt war. Für die Betroffenen kann dies bedeuten, dass Unterlagen der letzten Jahre beschlagnahmt und gegen sie verwendet werden.

Abgesehen davon, dass man sich als Unternehmer kaum vor der Einleitung eines solchen Verfahrens schützen kann – beim Transport von Schüttgut kann es unweigerlich immer mal wieder zu Überladungen kommen – besteht ein weiteres Problem darin, dass es derzeit noch keine gefestigte Rechtsprechung zu diesem Themenbereich gibt. Da es sich beim Verfallsverfahren im verkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeitenbereich noch um ein verhältnismäßig neues Instrument handelt, existieren nach wie vor nur wenige obergerichtliche Entscheidungen. Dies wiederum trägt maßgeblich dazu bei, dass die Vorgehensweise der verschiedenen Behörden bei der Durchführung der Verfahren und der Berechnung des abzuschöpfenden Betrages erheblich voneinander abweichen. Die Folge ist große Rechtsunsicherheit sowie häufig - zumindest im bundesweiten Vergleich - eine Ungleichbehandlung ähnlich gelagerter Sachverhalte.

Dies zeigt sich insbesondere bei der Frage, welcher Betrag überhaupt abgeschöpft werden kann. Relevant dafür ist zunächst, welche Anknüpfungstat dem Verfahren zugrunde gelegt wird. Bereits hier unterscheidet sich die Vorgehensweise erheblich. Denn Voraussetzung für die Einleitung eines Verfallsverfahrens ist lediglich das Vorliegen einer mit Geldbuße bedrohten Handlung, wovon es bei einer Überladung gleich mehrere geben kann. So kann einerseits auf die Handlung des Halters bzw. eines Disponenten abgestellt werden, der die Fahrt im überladenen Zustand angeordnet oder zugelassen hat, andererseits auf die Handlung des Fahrers, welcher die Fahrt ordnungswidrig – weil überladen – durchführte. Da das Vorliegen eines Verschuldens nicht erforderlich ist, stellen einige Behörden direkt auf die Ordnungswidrigkeit des Fahrers ab, um bei dem Unternehmer abzuschöpfen. Denn lässt sich anhand der Wiegenote oder den Abrechnungsunterlagen nachweisen, dass tatsächlich überladen wurde, liegt eine mit Geldbuße bedrohte Handlung seitens des Fahrers unzweifelhaft vor. Weitere Feststellungen sind hier nicht erforderlich, um einen Verfall gegen das Unternehmen anordnen zu können. Etwas anderes gilt, wenn die Behörden auf eine Handlung des Halters oder des Disponenten zurückgreifen. Denn in diesem Fall muss zunächst nachgewiesen werden, dass die überladenen Fahrten tatsächlich angeordnet oder

zugelassen wurden. Viele Unternehmer glauben sich hier entlasten zu können, indem vorgetragen wird, eine Überladung niemals angeordnet zu haben und – wenn die Fahrzeuge bei einem Kunden beladen werden – keinen Einfluss auf die Art der Beladung nehmen zu können. Dies reicht allein jedoch nicht aus. Nach ständiger Rechtsprechung muss ein Unternehmer nämlich unter Anwendung aller ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten verhindern, dass ein Fahrzeug in überladenum Zustand im öffentlichen Straßenverkehr zum Einsatz gelangt. Er ist nicht nur gehalten, bei der Auswahl der Fahrer die erforderliche Sorgfalt anzuwenden und ihnen die notwendigen Anweisungen zu erteilen. Seine Pflicht ist es grundsätzlich ebenfalls, sich durch gelegentliche, auch überraschende, Stichproben davon zu überzeugen, dass seine Weisungen auch beachtet werden. Kann der Unternehmer die Erfüllung dieser Pflichten nicht nachweisen, steht der Behörde eine weitere Anknüpfungstat zur Verfügung. Manche Behörden wählen als Anknüpfungstat aber auch eine Aufsichtspflichtverletzung des Betriebsinhabers nach § 130 OWiG, wenn über einen längeren Zeitraum zahlreiche Überladungen der Fahrer festgestellt werden. Dies endet meist mit dem Vorwurf, eine Dauerordnungswidrigkeit begangen zu haben, indem seitens des Unternehmers der rechtswidrige Zustand über Monate oder sogar Jahre nicht abgestellt wurde. Dieser Fall hat für die Unternehmen meist die gravierendsten Folgen – nicht selten 6-, vereinzelt 7-stellige Verfallsbescheide -, die bis hin zur Existenzgefährdung führen können.

Wie belastend ein solches Verfahren für das Unternehmen tatsächlich ist, hängt jedoch von der jeweiligen Berechnungsmethode ab. Nach dem Gesetz kann grundsätzlich nur das abgeschöpft werden, was dem Betroffenen gerade durch die mit Geldbuße bedrohte Handlung zugeflossen ist oder was er durch diese erspart hat. Was dies jedoch genau bedeutet, wird unterschiedlich bewertet. Manche Behörden errechnen unter Berücksichtigung des zulässigen Gesamtgewichtes wie viele Fahrten durch die Überladungen insgesamt erspart wurden und ziehen dann zur Ermittlung des abzuschöpfenden Betrages sogenannte Kalkulationstabellen von Güterkraftverkehrsverbänden heran. Das größte Problem hierbei ist, dass die darin aufgeführten Werte in einer Vielzahl von Fällen nicht den Gegebenheiten entsprechen und zudem durch allgemeine, für den konkreten Fall aber nicht hinzurechenbare Positionen verfälscht sind. Liegen konkrete Frachtpreise vor, wird häufig auch errechnet, was tatsächlich durch die Überladung erlangt wurde. Bei diesem Modell wird „nur“ die reine Übertonnage mit dem jeweiligen Frachtpreis multipliziert und vom Unternehmer herausverlangt. Weitergehende Methoden stützen sich sogar auf die Auffassung, dass aufgrund der Überladung die gesamte Fahrt rechtswidrig war, so dass die Fracht für die komplette Tour –

auch für den nicht überladenen Teil – abgeschöpft wird. Dies bedeutet letztlich, dass der Unternehmer seines gesamten Erlöses verlustig geht, was regelmäßig ruinöse Auswirkungen mit sich bringt. Insbesondere wenn man bedenkt, dass beim Vorwurf einer Dauerordnungswidrigkeit sämtliche Überladungen der letzten Jahre berücksichtigt werden können.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Vorgehensweise auf dem Gebiet des verkehrsrechtlichen Verfallsverfahren entwickelt. Tatsache ist jedoch, dass die Behörden eine neue Einnahmequelle sowie eine wirksame und für die Fuhrunternehmer sehr kostspielige Methode gefunden haben, die Verantwortlichen im Transportgewerbe an ihre Pflichten zu erinnern. Dass die Behörden dies sehr ernst nehmen und auch zukünftig immer häufiger Verfallsverfahren in die Wege leiten werden, zeigt sich auch daran, dass in vielen Bundesländern Sonderdezernate eingerichtet wurden und Anfang des Monats eine bundesweite Tagung zum Thema „Verfallsverfahren im Verkehrsbereich“ stattfand. In jedem Fall sollten sich betroffene Unternehmen anwaltliche Hilfe suchen, da die uneinheitliche Rechtsprechung zu erheblichen Verzerrungen der Verfallsbeträge führt, die durch einen spezialisierten Anwalt wesentlich zugunsten des Unternehmers beeinflusst werden können.