

Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht

Verfallsbetrag bei internationalen Transporten

— OWiG § 29a

Bei einem unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführten internationalen Transport kann – bei Vorliegen der sonstigen hierfür erforderlichen Voraussetzungen nach § 29a OWiG – der Verfall in Höhe des gesamten Transportlohns angeordnet werden.

BGH, Beschl. v. 10.4.2017 – 4 StR 299/16

I. 1. Das AG Nordhorn hat durch Urt. v. 21.1.2016 gegen die Verfallsbeteiligte den Verfall eines Betrages von 2.300 EUR angeordnet.

Die Verfallsbeteiligte ist eine juristische Person mit Sitz in Polen, welche Speditionsleistungen erbringt. Ein Mitarbeiter der Verfallsbeteiligten befuhr am Sonntag, den 7.6.2015, gegen 11:30 Uhr mit einem Fahrzeug nebst Auflieger die BAB 30 in Fahrtrichtung Niederlande. Er führte in Ausübung seiner Tätigkeit für die Verfallsbeteiligte eine Transportfahrt von C. (Polen) über die Bundesrepublik Deutschland nach J. (Spanien) durch. Bei einer Kontrolle in S. konnte der Fahrer eine gültige Ausnahmegenehmigung für die Durchführung des Transports an einem Sonntag nicht vorlegen. Nach der Kontrolle und Erbringung einer Sicherheitsleistung setzte er die Fahrt am selben Tag fort. Die Verfallsbeteiligte vereinnahmte für den Transport von C. nach J. einen Lohn von 2.300 EUR netto.

Gegen das Urteil hat die Verfallsbeteiligte Rechtsbeschwerde eingelegt. Sie macht geltend, dass der Transportlohn nur teilweise i.S.v. § 29a OWiG erlangt sei, und zwar entsprechend dem Anteil der Fahrtstrecke in der Bundesrepublik Deutschland an der Gesamtstrecke.

Das OLG Oldenburg hat die Sache dem mit drei Richtern besetzten Bußgeldsenat zur Entscheidung übertragen. Dieser hat die Sache durch Beschl. v. 9.6.2016 dem BGH vorgelegt.

2. Das OLG Oldenburg beabsichtigt, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen. Es ist der Ansicht, dass der gesamte Transportlohn von 2.300 EUR durch den Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot unmittelbar erlangt worden sei, da ohne diesen Verstoß der Transport – so wie geschehen – nicht hätte durchgeführt werden können.

Das OLG Oldenburg sieht sich an der beabsichtigten Zurückweisung der Rechtsbeschwerde durch den Beschl. d. OLG Braunschweig v. 21.12.2015 (1 Ss (OWi) 165/15, wistra 2016, 124) gehindert.

3. Das OLG Oldenburg hat daher die Sache durch Beschl. v. 9.6.2016 dem BGH zur Entscheidung folgender Frage vorgelegt:

„Ist bei einem internationalen Transport, der unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführt worden ist (hier: Bestimmungen

über das Sonn- und Feiertagsfahrverbot), bei der Bestimmung des Erlangten i.S.d. § 29a Abs. 1 OWiG auf den gesamten Transportlohn oder nur auf den sich rechnerisch für die inländische Fahrtstrecke ergebenden Transportlohn abzustellen?“

4. Der Generalbundesanwalt hat beantragt, die Vorlegungsfrage im Sinne der Rechtsauffassung des vorlegenden OLG zu beantworten, wonach auf den gesamten Transportlohn abzustellen ist.

Aus den Gründen: [9] „II. Die Vorlegungsvoraussetzungen des § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG i.V.m. § 79 Abs. 3 S. 1 OWiG sind erfüllt. Die Vorschrift des § 121 Abs. 2 GVG ist gem. § 79 Abs. 3 S. 1 OWiG für die Rechtsbeschwerde entsprechend heranzuziehen (vgl. BGH, Beschl. v. 12.9.2013 – 4 StR 503/12, BGHSt 59, 4, 8; Göhler/Seitz, OWiG, 16. Aufl., § 79 Rn 38).

[10] a) Die vorgelegte Rechtsfrage ist von entscheidungserheblicher Bedeutung.

[11] Da die Verfallsbeteiligte den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid zulässigerweise auf die Rechtsfolge – die Höhe des Verfallsbetrages – beschränkt hat, steht es der Zulässigkeit der Vorlage nicht entgegen, dass sich das erstinstanzliche Urteil nicht zu der Frage verhält, ob einer der gesetzlichen Ausnahmetatbestände zum Sonntagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 S. 2 StVO vorlag.

[12] Der Zulässigkeit der Vorlage steht auch nicht entgegen, dass sich das erstinstanzliche Urteil nicht damit auseinandersetzt, inwiefern für den in Rede stehenden Transport eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 StVO hätte erteilt werden können und inwiefern die ersparten Kosten für das Genehmigungsverfahren als erlangtes Etwas i.S.v. § 29a OWiG in Betracht kommen. Bei einem Verstoß gegen ein repressives Verbot mit Befreiungsvorbehalt – ein solches stellt das Sonntagsfahrverbot dar (vgl. Janker/Hühnermann in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl., 2016, § 46 StVO Rn 1; König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl., § 30 StVO Rn 15) – kommen die ersparten Kosten des Genehmigungsverfahrens grds. nicht als erlangtes Etwas in Betracht, da das bußgeldbewehrte Verhalten ohne tatsächlich erteilte Genehmigung nicht nur formell, sondern materiell rechtswidrig ist und die hypothetische Ermessensausübung der Verwaltungsbehörde nicht im Bußgeldverfahren ersetzt werden kann (OLG Celle, NZV 2013, 610, 611; OLG Hamburg, NStZ 2014, 340, 342; OLG Schleswig, Beschl. v. 20.6.2016 – 2 Ss OWi 52/16 (37/16), juris Rn 15; Louis in: Blum/Gassner/Seith, Ordnungswidrigkeitengesetz, § 29a Rn 24; Deutscher in: Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 4. Aufl., Rn 4070; Labi, NZWiSt 2013, 41, 44; Pelz, Festschrift für Imme Roxin, 2012, S. 193). Dementsprechend spielt es auch bei einem Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot für den Wert des Erlangten keine Rolle, ob eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 7 StVO hätte erteilt werden können (OLG Celle, NStZ-RR 2012, 151, 152; Rebmann/Roth/Herrmann, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 18. Lfg. März 2013, § 29a Rn 10).

[13] b) Das OLG Oldenburg kann nicht seiner Ansicht gemäß entscheiden, ohne von dem Beschl. des OLG Braunschweig v. 21.12.2015 abzuweichen. Zwar lag dem Beschl. dieses OLG eine andere mit Bußgeld bedrohte Handlung zugrunde, namentlich die Inbetriebnahme einer Fahrzeugkombination unter Verstoß gegen die höchstzulässige Fahrzeughöhe nach §§ 69a Abs. 3 Nr. 2, 31 d Abs. 1, 32 Abs. 2 StVZO. Die Identität der Rechtsfrage ist allerdings schon dann zu bejahen, wenn wegen Gleichheit der Fragestellung die Entscheidung ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der jeweils zugrunde liegenden Sachverhaltsgestaltungen oder der anwendbaren Vorschriften nur einheitlich ergehen kann (BGH, Beschl. v. 21.9.1999 – 4 StR 71/99, BGHSt 45, 197, 200; BGH, Beschl. v. 22.4.1980 – 1 StR 625/79, BGHSt 29, 252, 254 und BGH, Beschl. v. 1.2.1977 – 1 StR 741/76, BGHSt 27, 110, 112; KK-StPO/Hannich, 7. Aufl., § 121 GVG Rn 34; LR-StPO/Franke, 26. Aufl., § 121 GVG Rn 64). Die OLG Oldenburg und Braunschweig haben – ausgehend davon, dass der Transportlohn aufgrund der jeweiligen bußgeldbewehrten Handlung grds. i.S.v. § 29a OWiG erlangt wurde – die Frage, inwiefern bei der Bestimmung des Verfallsbetrags Streckenanteile des Transports im Ausland zu berücksichtigen sind, allein anhand allgemeiner, nicht am jeweils zugrundeliegenden Bußgeldtatbestand festgemachter Erwägungen beantwortet. Der für die vorliegende Rechtsfrage maßgebliche Sachverhalt – grenzüberschreitende Transporte, bußgeldbewehrte Handlungen auf der Teilstrecke in der Bundesrepublik Deutschland – ist dabei identisch, so dass beide Rechtsansichten für den jeweils anderen Entscheidungsgegenstand Geltung beanspruchen.

[14] c) Die Vorlegungsfrage bedarf jedoch der Umformulierung und Präzisierung.

[15] aa) Das Verfahren, welches dem Vorlagebeschluss des OLG Oldenburg zugrunde liegt, bezieht sich nicht auf einen Verfall nach § 29a Abs. 1 OWiG, sondern auf einen Drittverfall nach § 29a Abs. 2 OWiG. Hierdurch ergeben sich für die vorliegend in Rede stehende Rechtsfrage jedoch keine Unterschiede, da § 29a Abs. 1 und Abs. 2 OWiG bezüglich der Bestimmung des Erlangten identisch auszulegen sind (BeckOK-OWiG/Meyberg, Stand: 15.1.2017, § 29a Rn 73; KK-OWiG/Mitsch, 4. Aufl., § 29a Rn 41; Schmidt, Gewinnabschöpfung im Straf- und Bußgeldverfahren, 2006, Rn 1299; Deutscher, a.a.O., Rn 4067; vgl. für § 73 Abs. 1 und Abs. 3 StGB: NK-StGB/Saliger, 4. Aufl., § 73 Rn 36b; Rönna, Vermögensabschöpfung in der Praxis, 2. Aufl., Rn 108). Daher wird die Vorlegungsfrage insg. auf das im Rahmen von § 29a OWiG Erlangte erstreckt.

[16] bb) Die Divergenz zwischen den OLG Oldenburg und Braunschweig bezieht sich indes allein auf die Frage, wie es sich auf die Bestimmung des Verfallsbetrages auswirkt, dass ein Transport nur anteilig auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt wurde. Keine Divergenz besteht hinsichtlich der vorgelagerten Frage, inwiefern infolge eines Verstoßes gegen Straßenverkehrsvorschriften – die mit Geld-

buße bedrohte Handlung (§ 1 Abs. 2 OWiG) – überhaupt der Transportlohn als das erlangte Etwas i.S.v. § 29a OWiG anzusehen ist. Ob und in welchem Umfang etwas im Sinne der Verfallsvorschriften erlangt wurde, könnte auch nicht allgemein beantwortet werden, sondern dies ist tatbestandspezifisch danach zu bestimmen, welche Handlung letztlich straf- beziehungsweise bußgeldbewehrt ist (vgl. BGH, Beschl. v. 11.6.2015 – 1 StR 368/14, BGHR StGB § 73 Erlangtes 18; BGH, Urt. v. 27.11.2013 – 3 StR 5/13, BGHSt 59, 80, 92; BGH, Urt. v. 19.1.2012 – 3 StR 343/11, BGHSt 57, 79, 84; BGH, Beschl. v. 27.1.2010 – 5 StR 224/09; NJW 2010, 882, 884; Göhler/Gürtler, a.a.O., § 29a Rn 6; 15, 16 – 9 –; NK-StGB/Saliger, a.a.O., § 73 Rn 9b; Deutscher, a.a.O., Rn 4069; Kudlich, NStZ 2014, 343, 344).

[17] Dementsprechend ist klarzustellen, dass sich die vorgelegte Rechtsfrage ausschließlich darauf bezieht, wie sich ein grenzüberschreitender Transport auf den Umfang des i.S.v. § 29a OWiG Erlangten auswirkt.

[18] cc) Der Senat formuliert die Rechtsfrage daher wie folgt:

„Kann bei einem unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführten internationalen Transport – bei Vorliegen der sonstigen hierfür erforderlichen Voraussetzungen nach § 29a OWiG – der Verfall in Höhe des gesamten Transportlohns angeordnet werden oder nur in Höhe des sich rechnerisch für die inländische Fahrtstrecke ergebenden Transportlohns?“

[19] III. Der Senat beantwortet die Vorlegungsfrage wie aus dem Beschlusstenor ersichtlich.

[20] 1. Nach § 29a OWiG kann der Verfall eines Geldbetrages bis zu der Höhe angeordnet werden, die dem Wert des Erlangten entspricht. Maßgeblich ist daher die Bestimmung des wirtschaftlichen Wertes des Vorteils, welcher dem Täter infolge der mit Geldbuße bedrohten Handlung zugeflossen ist. Dabei muss – entsprechend dem Wortlaut der Vorschrift („dadurch“) – eine unmittelbare Kausalbeziehung zwischen bußgeldbewehrter Handlung und erlangtem Vorteil bestehen; die hieran anknüpfende Abschöpfung hat spiegelbildlich dem Vermögensvorteil zu entsprechen, welcher aus der Begehung der mit Bußgeld bedrohten Handlung gezogen wurde (OLG Celle, NStZ-RR 2012, 151, 152; OLG Stuttgart, wistra 2009, 167, 168; OLG Karlsruhe, zfs 2013, 172; Göhler/Gürtler, OWiG, 16. Aufl., § 29a Rn 10; Müller, OWiG, Stand: Oktober 2012, § 29a Rn 4; Rebmann/Roth/Herrmann, a.a.O., § 29a Rn 10; für den Verfall nach § 73 StGB: BGH, Urt. v. 27.11.2013 – 3 StR 5/13, BGHSt 59, 80, 92; BGH, Urt. v. 19.1.2012 – 3 StR 343/11, BGHSt 57, 79, 82; BGH, Urt. v. 27.1.2010 – 5 StR 224/09, NJW 2010, 882, 884; BGH, Urt. v. 2.12.2005, BGHSt 50, 299, 309; LK-StGB/Schmidt, 12. Aufl., § 73 Rn 19; Wiedner in Graf/Jäger/Wittig, Wirtschafts- und Steuerstrafrecht, § 73 StGB Rn 23).

[21] Bei einem internationalen Transport wird eine solche unmittelbare Kausalbeziehung zwischen der mit Bußgeld be-

drohten Handlung und dem wirtschaftlichen Vorteil des gesamten Transportlohns nicht dadurch in Frage gestellt, dass nur auf einem Teilstück der Transportstrecke gegen Straßenverkehrsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland verstoßen wird.

[22] Zwar stellt nicht der (Gesamt-)Transport als solcher die mit Bußgeld bedrohte Handlung (§ 1 Abs. 2 OWiG) i.S.v. § 29a OWiG dar, sondern Anknüpfungspunkt des Verfalls ist nur der jeweilige Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften (vgl. OLG Braunschweig, wistra 2016, 124; OLG Schleswig, TranspR 2016, 372). Dies steht der unmittelbaren Kausalbeziehung zwischen einem entsprechenden Verstoß und der Erlangung des gesamten Transportlohns jedoch nicht entgegen. Vielmehr besteht eine Ursächlichkeit auch dann, wenn mehrere Handlungen einen Erfolg erst durch ihr Zusammenwirken – kumulativ – herbeiführen (vgl. Lackner/Kühl, StGB, 28. Aufl., Vorbemerkungen zu den §§ 13 ff. Rn 11; LK-StGB/Walter, 12. Aufl., Vorbemerkungen zu den §§ 13 ff. Rn 75; MüKo-StGB/Freund, 2. Aufl., Vorbemerkungen zu den §§ 13 ff. Rn 342; Schönke/Schröder/Eisele, StGB, 29. Aufl., Vorbemerkungen zu den §§ 13 ff. Rn 83). Ist daher die Begehung der Verkehrsordnungswidrigkeit *conditio sine qua non* für den entstandenen Vermögensvorteil – hier den Transportlohn –, wurde dieser aus der mit Bußgeld bedrohten Handlung ‚gezogen‘ und kann demnach abgeschöpft werden. Entgegen der Ansicht der Rechtsbeschwerdeführerin muss eine spiegelbildliche Entsprechung gerade nicht zwischen bußgeldbewehrter Handlung und Vermögensvorteil bestehen, sondern nur zwischen dem gezogenen Vermögensvorteil und dem abgeschöpften Betrag.

[23] Bei einem internationalen Transport kann die erfolgte Nutzung des deutschen Verkehrsraums nicht hinweg gedacht werden, ohne dass der wirtschaftliche Vorteil des gesamten Transportlohns entfiel (vgl. Thole, NZV 2009, 64, 67 für bußgeldbewehrte Handlungen, die sich auf Teilstrecken bei innerdeutschen Transporten beziehen). Würde man demgegenüber – einengend – eine ausschließliche Kausalität der bußgeldbewehrten Handlung für einen wirtschaftlichen Erfolg fordern, würde der praktische Anwendungsbereich der Verfallsvorschriften unsachgemäß eingeschränkt. Gerade im Wirtschaftsleben ist ein geldwerter Vorteil in den seltensten Fällen monokausal auf eine straf- bzw. bußgeldbewehrte Handlung zurückzuführen, sondern hierfür ist regelmäßig ein legaler Rahmen mitursächlich.

[24] Die Annahme, bei einem internationalen Transport werde der unmittelbare Tatvorteil nur aus dem Teil des Transportlohns gezogen, der auf den inländischen Streckenanteil entfalle (so OLG Braunschweig und OLG Schleswig a.a.O.), entspricht letztlich einer Fiktion und würde zu der Abschöpfung eines Lohnanteils führen, der tatsächlich gar nicht erwirtschaftet werden kann: Der Transportunternehmer wird nicht für zurückgelegte Streckenabschnitte bezahlt, sondern für die Ablieferung des Transportguts am Bestimmungsort (vgl. für das deutsche Recht §§ 407 Abs. 1, 420

Abs. 1 Satz 1 HGB). Dementsprechend erfolgt bei einem internationalen Transport die Nutzung des deutschen Verkehrsraums nicht, um hierfür abschnittsweise entlohnt zu werden, sondern zum Verdienst des gesamten Transportlohns aufgrund einer einheitlichen Leistung (vgl. OLG Celle, NStZ-RR 2012, 151, 153; Thole, a.a.O., 68). Einer Berechnung nach den im In- und Ausland gefahrenen Kilometern steht auch entgegen, dass in die Preisbildung in erheblichem Umfang nicht kilometerbezogene Kosten wie die auf das Fahrzeug entfallenden sowie die im Unternehmen allgemein entstehenden Gemeinkosten einfließen (vgl. nur Schubert, Preisbildung im Lkw-Ladungsverkehr, S. 123, 126, 136, 140).

[25] 2. Dass die Abschöpfung des gesamten Transportlohns gleichermaßen Transporte betrifft, die insg., weitgehend oder nur zu einem geringen Anteil über deutsche Straßen führen, spricht nicht für eine nur anteilmäßige Abschöpfung, da der Verfall keine dem Schuldgrundsatz unterliegende strafähnliche Maßnahme darstellt (Göhler/Gürtler, a.a.O., § 29a Rn 1; KK-OWiG/Mitsch, a.a.O., § 29a Rn 6; Rebmann/Roth/Herrmann, a.a.O., 18. Lfg. März 2013, § 29a Rn 1; für die § 73 ff. StGB: BVerfG, Beschl. v. 14.1.2004 – 2 BvR 564/95, BVerfGE 110, 1; BGH, Urt. v. 21.8.2002 – 1 StR 115/02, BGHSt 47, 369, 373; LK-StGB/Schmidt, a.a.O., § 73 Rn 7 ff.).

[26] 3. Die Anordnung des Verfalls für den gesamten Transportlohn verstößt auch nicht gegen das Territorialitätsprinzip nach § 5 OWiG. Diese Vorschrift eröffnet i.V.m. § 7 OWiG lediglich in räumlicher Hinsicht den Anwendungsbereich des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, hat jedoch keine materielle Aussagekraft über die Bestimmung des Erlangten im Rahmen des Verfalls nach § 29a OWiG. Die Vorschrift des § 5 OWiG ist vielmehr dem materiellen Recht vorgeschaltet (Blum in: Blum/Gassner/Seith, a.a.O., § 5 Rn 1).

[27] 4. Ebenso wenig ist die bloße Möglichkeit einer mehrfachen Abschöpfung des Transportlohns in verschiedenen Ländern geeignet, den Begriff des Erlangten nach § 29a OWiG inhaltlich zu bestimmen oder den Anwendungsbereich der Vorschrift materiell zu begrenzen. Sollte eine mehrfache Abschöpfung in Rede stehen, kann diesem Umstand jedenfalls unter Opportunitätsgesichtspunkten im Rahmen des nach § 29a OWiG auszuübenden Ermessens Rechnung getragen werden (vgl. zur parallelen Problematik im Fall einer im Ausland bereits geahndeten Ordnungswidrigkeit und der gebotenen Berücksichtigung im Rahmen der Opportunität nach § 47 OWiG: Bohnert/Krenberger/Krumm, OWiG, 4. Aufl., § 5 Rn 50; Göhler/Gürtler, a.a.O., § 5 Rn 9; KK-OWiG/Rogall, a.a.O., § 5 Rn 39; Rebmann/Roth/Herrmann, a.a.O., § 5 Rn 12).“

— Anmerkung:

In den letzten Jahren entscheiden sich immer mehr Behörden dazu, bei Fahrerverstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften Verfallsverfahren gegen die Unternehmer einzuleiten, um das durch die rechtswidrige Tat Erlangte abzu-

schöpfen. Mangels ausreichender obergerichtlicher Rspr. und aufgrund der Vielfalt der zugrunde liegenden Verstöße wurden bei der Berechnung des rechtswidrig Erlangten häufig ganz unterschiedliche Erwägungen zugrunde gelegt. Weit überwiegend fand diese Verfahrensweise wegen Überladungen beim Transport von Schüttgut Anwendung. Abgeschöpft wurde beispielsweise der Wert von ersparten Aufwendungen, wie ersparte Fahrten bis hin zur tatsächlich erlangten Fracht, anteilig oder komplett. Bei den Betr. führte dies zu einer großen Rechtsunsicherheit, welche sich durch den Beschl. des BGH nun deutlich verringern dürfte, da er auch für diesen Bereich richtungweisend ist.

Auch wenn es in der Entscheidung vordergründig nur um die spezielle Frage geht, ob bei einem unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführten internationalen Transport der Verfall in Höhe des gesamten oder nur in Höhe des sich rechnerisch für die inländische Strecke ergebenden Transportlohns angeordnet werden kann, findet der BGH in seiner Entscheidung klare Worte, worauf es generell bei der Bestimmung des rechtswidrig Erlangten ankommt. Dass zwischen bußgeldbewehrter Handlung und erlangtem Vorteil eine unmittelbare Kausalbeziehung bestehen muss und die hieran anknüpfende Abschöpfung spiegelbildlich dem Vermögensvorteil zu entsprechen hat, der aus der Begehung der rechtswidrigen Handlung gezogen wurde, entsprach bereits st. Rspr. Wie der durch die mit Geldbuße bedrohte Handlung erzielte Vorteil letztlich aber zu ermitteln ist, wurde in der Vergangenheit unterschiedlich verstanden. So wurde insb. die Abschöpfung bei Verfallsverfahren wegen überladener Fahrten sehr uneinheitlich gehandhabt, was zum Teil zu völlig unverhältnismäßigen Entscheidungen führte. Wurde in den ersten Jahren der sich etablierenden Verfallsverfahren durch die AG häufig noch nur der Wert abgeschöpft, welcher dem Transportlohn für die reine Übertonnage entsprach, gingen nach und nach immer mehr Gerichte – allen voran das HansOLG – dazu über, den vollständigen Frachtlohn als abzuschöpfenden Vorteil zugrunde zu legen (vgl. HansOLG, Az. 2 RB 101/14; Beschl. v. 2.7.2015 – 2 RB 102/14; Beschl. v. 2.1.2014 – 2 RB 43/13).

Eine derartige Verfahrensweise dürfte sich nach dem nun vorliegenden Beschl. des BGH nicht mehr aufrechterhalten lassen. Denn auch wenn bei der zugrundeliegenden Durchführung eines internationalen Transports unter Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot die Entscheidung zum Nachteil des Verfallsbetroffenen ausgefallen ist und die komplette Fracht abgeschöpft werden darf, fußt dies auf der gebotenen differenzierten Betrachtungsweise. So stellt der BGH für die Frage der gesamten oder teilweisen Fuhrlohnabschöpfung darauf ab, ob der Transport ohne ihren bußgeldbewehrten Teil schlechterdings denkbar wäre. Wenn er hier ausführt, dass bei einem internationalen Transport die erfolgte Nutzung des deutschen Verkehrsraums nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass der wirtschaftliche Vorteil des gesamten Transportlohnes entfiel, mit der Folge, dass in diesem Fall die komplette Fracht

abzuschöpfen ist, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass wenn die mit Geldbuße bedrohte Handlung hinwegzudenken ist – was beim Transport von Schüttgut hinsichtlich der Überladung regelmäßig der Fall ist, da problemlos einige Tonnen weniger geladen werden können – nur der wirtschaftliche Vorteil abzuschöpfen ist, der gerade aus dem Transport der reinen Übertonnage gezogen wurde. So wird man in Zukunft wieder dazu übergehen müssen, sich auf die Abschöpfung des sich aus der Übertonnage ergebenden Mehrerlöses für den Unternehmer zu beschränken.

Hieran wird deutlich, dass die Entscheidung große praktische Relevanz hat, die deutlich über den entschiedenen Fall hinausgeht.

RAin *Dr. Daniela Mielchen*, Hamburg, RAin *Simone Richter*,
Hamburg