

Aus der Praxis

Verteidigung bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr

von Dr. Daniela Mielchen und Simone Richter, Rechtsanwältinnen und Fachanwältinnen für Verkehrsrecht

1. Einleitung

Die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sind europaweit einheitlich geregelt. Bis vor 3 Jahren waren die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 maßgeblich. Zum 11.4.2007 erfolgte die Ablösung durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006.¹ Mangels rechtzeitiger Anpassung der maßgeblichen deutschen Normen an die EU-Verordnung bestand in Deutschland vorübergehend zunächst eine Regelungslücke, mit der Folge, dass verschiedene Verstöße gegen die Vorschriften der Lenk- und Ruhezeiten nicht geahndet werden konnten. Diese wurde jedoch durch das dritte Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes vom 6.7.2007 sowie die Zweite Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften vom 22.1.2008 geschlossen.

Die wesentlichen Ziele, die der Ordnungsgeber mit dieser Novellierung der Vorschriften verfolgt hat, sind neben der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, die Gewährleistung einer einheitlichen Handhabung innerhalb der Mitgliedstaaten, eine grenzüberschreitende Verbesserung und Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, eine Vereinfachung und Klarheit der bisherigen Regelungen sowie eine Anpassung an die Kontrollgeräteverordnung (EWG) Nr. 3821/85, um die Kontrolleffizienz zu erhöhen. So werden gem. Art. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durch diese Verordnung Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb im Straßenverkehrsgewerbe anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßensicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.

2. Bußgeldkatalog

Gleichzeitig wurde in Deutschland durch den Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik ein neuer

Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht erarbeitet. Denn vor dem Hintergrund der neuen rechtlichen Grundlagen war es aus Sicht des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik erforderlich, die Grundsätze zur Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen, aber auch die einzelnen Bußgeldsätze für Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr und andere fahrpersonalrechtliche Vorschriften zu überarbeiten. Insbesondere die europäischen Schutzziele, wie der Schutz des Einzelnen vor Überlastung, die Verkehrssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit, aber auch die Harmonisierung der Bußgelder in Europa, sollen dabei berücksichtigt worden sein. Die Vorgaben der Europäischen Gemeinschaft, dass Sanktionen für Verstöße nicht nur wirksam und verhältnismäßig, sondern auch abschreckend und nicht diskriminierend sein sollen,² sind nach Angaben der Verfasser genauso in die Überlegungen einbezogen worden wie die Erfahrungen der Vergangenheit. Dort, wo sich in der Vergangenheit gezeigt habe, dass das begangene Unrecht eher als niedrig zu werten ist, sind die Bußgeldsätze abgesenkt worden, weshalb geringfügige Verstöße auch weiterhin moderat geahndet werden könnten, z.B. mit einem Verwarngeld. Darüber hinaus sollte weiterhin sichergestellt werden, dass bei der Ahndung von Verstößen bundesweit einheitliche Bußgeldsätze zugrunde gelegt werden.

In der Praxis zeigt sich jedoch, dass die Anwendung der in diesem Bußgeldkatalog benannten Regelsätze allzu häufig zu einer völlig unverhältnismäßigen Ahndung führt und auch je nach Bundesland und Verfolgungsbehörde unterschiedliche Maßstäbe angesetzt werden. Im Rahmen der Verteidigung sollte daher immer erst einmal darauf hingewiesen werden, dass dieser Bußgeldkatalog nicht bindend ist:

Denn im Gegensatz zum bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, der in Form einer

¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 15.3.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Neuregelung der Vorschrift über Lenk- und Ruhezeiten).

² Erwägungsgrund Nr. 26 zur VO (EG) 561/06.

Rechtsverordnung ausgestaltet ist (sog. BKatV) und der Vereinheitlichung von Massenordnungswidrigkeiten dient, ist der Buß- und Verwarngeldkatalog für Zuwiderhandlungen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr nicht bindend. Abweichend von dem Bußgeldkatalog auf dem Gebiet des allgemeinen Verkehrsrechts, der unter maßgeblicher Mitarbeit erfahrener Verkehrsrichter erstellt wurde, handelt es sich nämlich bei dem Bußgeldkatalog für die Verstöße nach dem Fahrpersonalgesetz lediglich um eine Handlungsanweisung für die Mitarbeiter der für die Durchführung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Aufsichtsbehörden und den Versuch einer verwaltungsinternen Vereinheitlichung für die gleichmäßige Ahndung gleich gelagerter Verstöße. So wurde auch zahlreich obergerichtlich entschieden, dass die außerhalb der Ermächtigung nach § 26a StVG ergangenen Bußgeldkataloge – wie der für Verstöße nach dem Fahrpersonalgesetz – trotz Vorliegen einer Indizwirkung grundsätzlich nicht verbindlich sind, weshalb die Sätze des jeweiligen Bußgeldkataloges auf ihre Angemessenheit im Einzelfall zu überprüfen sind.³

Die im Buß- und Verwarngeldkatalog bestimmten Beträge sind Regelsätze, die von **vorsätzlicher** Begehungsweise und gewöhnlichen Tatumständen ausgehen. Aus diesem Grund sind die Bußgeldbehörden gehalten, objektive und subjektive Tatumstände, die die Handlung im Vergleich zum Regelfall als weniger schwerwiegend oder auch schwerwiegender kennzeichnen, zugunsten oder zuungunsten des Betroffenen zu berücksichtigen und somit im Einzelfall vom Regelsatz abzuweichen.

3. Überblick über Zuwiderhandlungen

Auf Grund der Vielzahl von möglichen Zuwiderhandlungen, können im Folgenden nur die am häufigsten vorkommenden Verstöße und deren Ahndung dargelegt werden. Die Bußgeldvorschriften sind in den §§ 8, 8a FPersG enthalten, welche durch die §§ 21 ff. FPersV konkretisiert werden. Sie beinhalten Höchstgeldbußen, welche für den Fahrer pro Tat auf 5.000,- EUR, für den Unternehmer auf 15.000,- EUR beschränkt sind.

a. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten sowie Lenkzeitunterbrechungen

Gemäß § 20a FPersV sind die Unternehmen dazu angehalten, ihren Betrieb nach Maßgabe des Art. 10 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu organisieren. In erster Linie verpflichtet dies die Unternehmer dazu, die Tourenplanung so vorzunehmen, dass die Fahrer Lenkzeiten, Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen ordnungsgemäß einhalten können. Darüber hinaus hat neben einer ordnungsgemäßen Anweisung der Fahrer auch

eine regelmäßige Überprüfung über die Einhaltung der Vorschriften stattzufinden.

Dementsprechend muss der Unternehmer gem. § 1 Abs. 5 FPersV dafür Sorge tragen, dass die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden. Verstößt er hiergegen, begeht er eine Ordnungswidrigkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 FPersV i.V.m. § 8 Abs. 1a Nr. 1a FPersG.

aa. Lenkzeit

Gemäß Art. 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf die tägliche Lenkzeit 9 Stunden grundsätzlich nicht überschreiten. Überschreitet der Fahrer seine zulässige Tageslenkzeit, beträgt die Geldbuße bei Überschreiten bis zu 60 Minuten 30,- EUR, bei Überschreiten von mehr als 1 Stunde bis zu 2 Stunden 30,- EUR je angefangene ½ Stunde und bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene ½ Stunde sogar 60,- EUR. Für den Unternehmer beträgt die Regelgeldbuße bei Überschreiten bis zu 2 Stunden je angefangene ½ Stunde bereits 90,- EUR und bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene ½ Stunde sogar 180,- EUR.

bb. Ruhezeit

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss der Fahrer tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten. Für die Berechnung der täglichen Ruhezeit ist dabei auf einen Bezugszeitraum von 24 Stunden abzustellen, der nicht mit dem Kalendertag identisch zu sein braucht. Dies bedeutet, dass der Fahrer innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit eine neue Ruhezeit einlegen muss. Die tägliche Ruhezeit beträgt grundsätzlich mindestens 11 zusammenhängende Stunden, wobei diese an 3 Tagen pro Woche auf 9 Stunden reduziert werden kann. Jede Unterbrechung dieses Zeitraums durch eine Fahrtätigkeit führt dazu, dass nach deren Beendigung die Zeit von 11 bzw. 9 Stunden erneut zu laufen beginnt. Hält ein Fahrer die täglichen Ruhezeiten nicht ein, liegt die Geldbuße für den Fahrer bei Unterschreiten bis zu 3 Stunden je angefangener Stunde bei 30,- EUR und bei Unterschreiten von mehr als 3 Stunden je angefangener Stunde sogar bei 60,- EUR. Der Unternehmer wird für solche Verstöße härter bestraft, indem die Regelgeldbuße für die Nichteinhaltung der Ruhezeit durch den Fahrer bei Unterschreiten bis zu 3 Stunden je angefangener Stunde 90,- EUR und bei Unterschreiten von mehr als 3 Stunden je angefangene Stunde sogar 180,- EUR beträgt.

Praxistipp:

Es sollte die Qualität der vorgeworfenen Zuwiderhandlung geprüft werden, da in ihrem Unrechtsgehalt erheblich voneinander abweichende Verstöße durch die vorgege-

³ Vgl. OLG Karlsruhe, VRS 108, 63–66, OLG Hamm, VRS 91, 156 ff.; OLG Köln, VRS 59, 393 ff.; OLG Karlsruhe, VRS 67, 475.

bene schematische Berechnungsweise zu einer ähnlichen Bußgeldhöhe führen können. Dies sollte spätestens vor Gericht thematisiert und mit Augenmaß korrigiert werden. Hat ein Fahrer bspw. statt der erforderlichen Ruhezeit von 9 Stunden nur eine solche von 8 Stunden eingelegt, werden nach obergerichtlicher Rspr. die Lenkzeiten dieses Tages mit allen nachfolgenden Lenkzeiten addiert, die nicht durch eine ausreichende Ruhezeit unterbrochen wurden.⁴ Dadurch kann es im Einzelfall zu einer erheblichen Tageslenkzeitüberschreitung in Tateinheit miteinander Verkürzung der vorgeschriebenen Tagesruhezeit kommen. Diese aber mit den Regelsätzen des Bußgeldkataloges zu ahnden, wäre vollkommen unverhältnismäßig.⁵ Denn der Zweck der Sozialvorschriften, die Teilnahme übermüdeten Fahrer am Straßenverkehr zu verhindern, wäre in dem vorgenannten Beispiel gerade nicht gefährdet, da bei einer Ruhepause von 8 Stunden von einer Übermüdung ernstlich nicht gesprochen werden kann.

cc. Fahrtunterbrechung

Gemäß Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden eine Lenkunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, wenn danach weitergefahren und keine Ruhezeit begonnen werden soll. Im Gegensatz zur Rechtslage bis April 2007, nach welcher dieser Zeitraum in drei Abschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten unterteilt werden durfte, regelt Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nunmehr, dass nur noch zwei Teilunterbrechungen zulässig sind, wobei die erste mindestens 15 Minuten, die zweite mindestens 30 Minuten betragen muss. Verstöße hiergegen können unterschiedlich geahndet werden. So sieht der Bußgeldkatalog zum einen den Verstoß vor, die Fahrtunterbrechung zu spät eingelegt zu haben, was für den Fahrer bei Überschreiten bis zu 60 Minuten 30,- EUR und danach bereits je angefangener weiteren ½ Stunde 30,- EUR bzw. 90,- EUR für den Unternehmer kostet. Zum anderen gibt es den Verstoß, die Fahrtunterbrechung verkürzt zu haben. Für den Fahrer beträgt der Regelsatz hierfür bei Unterschreiten bis zu 15 Minuten 30,- EUR, während der Unternehmer 90,- EUR bezahlen soll. Schließlich ist bei Unterschreiten von mehr als 15 Minuten und je angefangener weiteren ¼ Stunde eine Geldbuße von 60,- EUR für den Fahrer bzw. 180,- EUR für den Unternehmer vorgesehen.

Praxistipp:

Auch hier sollte man sich die eingelegten Fahrtunterbrechungen genauer anschauen und nachrechnen, wann diese genau gemacht wurden. War ein Fahrer bspw. 4 Stunden 35 Minuten unterwegs und hat er während dieser Zeit lediglich eine Pause von 15 Minuten gemacht, werfen die Verwaltungsbehörden regelmäßig den Verstoß der verkürzten Fahrtunterbrechung vor. Da eine Verkürzung von 30 Minuten vorliegt, würde die Regelgeldbuße 120,- EUR

betragen. Hat der Fahrer nach den gefahrenen 4 Stunden 35 Minuten aber eine 45-minütige Fahrtunterbrechung gemacht, dürfte dem Einwand, dass die Fahrtunterbrechung nur 5 Minuten zu spät eingelegt wurde, gefolgt werden. Dieser Verstoß kostet den Fahrer dann 30,- EUR.

dd. Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen

Nach Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen 90 Stunden nicht überschreiten. Verstöße hiergegen werden wie folgt geahndet. Eine Überschreitung bis zu zwei angefangenen Stunden kann mit einer Geldbuße i.H.v. einmalig 30,- EUR geahndet werden. Bei Überschreiten einer Gesamtlenkzeit von mehr als 92 bis 108 Stunden beträgt die Regelgeldbuße für den Fahrer aber bereits je angefangener Stunde 30,- EUR und für den Unternehmer 90,- EUR. Bei einer Überschreitung von mehr als 108 Stunden droht dem Fahrer je angefangener Stunde schließlich eine Geldbuße i.H.v. 60,- EUR und dem Unternehmer i.H.v. 180,- EUR.

Praxistipp:

Liegt ein Verstoß gegen die Vorschriften über die Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen vor, entfaltet dieser Verstoß eine Klammerwirkung hinsichtlich sämtlicher Lenk- und Ruhezeitenverstöße, die während dieses Zeitraums begangen wurden. Dies wiederum führt dazu, dass nur eine Geldbuße für die Überschreitung der Doppelwochenlenkzeit festzusetzen ist, bei welcher das Bußgeld durch die tateinheitlich mitverwirklichten Verstöße maßvoll⁶ erhöht werden kann.⁷ Widrigenfalls liegt eine unzulässige Doppelverwertung vor.

b. Verstöße gegen die Vorschriften von Arbeitszeitnachweisen

Sowohl der Unternehmer als auch der Fahrer haben gem. Art. 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät einwandfrei funktioniert und ordnungsgemäß genutzt wird. Handelt es sich um ein digitales Kontrollgerät muss auch die ordnungsgemäße Funktion und Nutzung der Fahrerkarte sichergestellt werden. Geschieht dies nicht, kann gegen den Fahrer je Arbeitsschicht eine Geldbuße i.H.v. 250,- EUR und gegen den Unternehmer i.H.v. 750,- EUR festgesetzt werden.

⁴ OLG Köln NZV 1989, 484; OLG Frankfurt DAR 2001, 375.

⁵ Vgl. hierzu auch OLG Hamm VRS 91, 156 ff.

⁶ Siehe unten Ziffer 4f (Tateinheit).

⁷ Vgl. OLG Frankfurt, NStZ-RR 2010, 355–357; OLG Koblenz, SVR 2010, 341–343.

Eine Geldbuße i.H.v. 75,- EUR ist für einen Fahrer vorgesehen, der bei Betriebsstörungen des Kontrollgerätes die erforderlichen handschriftlichen Eintragungen auf dem Schaublatt nicht anfertigt bzw. es bei Verlust, Diebstahl oder Beschädigung der Fahrerkarte unterlässt, die vorgeschriebenen Ausdrücke und Eintragungen vorzunehmen, oder den Zeitgruppenschalter nicht oder nicht richtig betätigt. Dies wiederum nur, wenn dadurch die Kontrolle erschwert wird. Ist eine Kontrolle nicht möglich, beträgt die Regelgeldbuße 250,- EUR je 24-Stunden-Zeitraum. Für den Unternehmer ist diesbezüglich grundsätzlich keine Ahndung vorgesehen, da die ordnungsgemäße Vornahme von Aufzeichnungen während der Fahrt allein im Einflussbereich des Fahrers steht. Eine Ahndung kommt allerdings dann in Betracht, wenn der Fahrer wiederholt wegen Zuwiderhandlungen in diesem Bereich auffällig wird, da dieser Umstand eine Aufsichtspflichtverletzung nach § 130 OWiG begründen könnte.

Kann der Fahrer für die Tage, an denen er kein Fahrzeug geführt bzw. andere Tätigkeiten ausgeübt hat, keine Bescheinigung nach § 20 FPersV vorlegen, beträgt die Regelgeldbuße je 24-Stunden-Zeitraum 75,- EUR bzw. 250,- EUR, wenn die Kontrolle dadurch unmöglich wird. Hat der Unternehmer diese nicht rechtzeitig ausgestellt oder dem Fahrer nicht rechtzeitig ausgehändigt, kann gegen ihn je 24-Stunden-Zeitraum eine Geldbuße i.H.v. 250,- EUR festgesetzt werden. Diese erhöht sich auf 750,- EUR, wenn die Kontrolle dadurch nicht nur erschwert, sondern unmöglich ist.

Praxistipp:

Sollte die Bescheinigung nach § 20 FPersV zwar ausgestellt, dem Fahrer aber nicht rechtzeitig übergeben worden sein, sollte die Bescheinigung in jedem Falle nachgereicht werden. In diesem Fall kann dem Betroffenen nur vorgeworfen werden, dass die Kontrolle erschwert wurde, nicht auch, dass sie unmöglich war.⁸ Gleiches gilt grundsätzlich bei nicht mitgeführten Schaublättern, die der Fahrer nicht vorzeigen kann, weil er sie z.B. als Springer in einem anderen Fahrzeug vergessen hat. Hierbei sollte allerdings zuvor überprüft werden, ob sich aus den Schaublättern schwerwiegende Verstöße ergeben. Ansonsten kann aus der freiwilligen und zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlichen Herausgabe im Zweifel eine noch höhere Geldbuße erwachsen.

4. Erhöhung oder Ermäßigung der Regelsätze; Grundlagen für die Zumessung der Geldbußen

a. Qualität der Verstöße

Eine Ermäßigung des Regelsatzes kommt u.a. in Betracht, wenn unter Berücksichtigung des Einzelfalls der Vorwurf, der

dem Betroffenen zu machen ist, geringer erscheint, als übliche Zuwiderhandlungen.⁹

Praxistipp:

Kann bspw. ein Fahrer wegen störender Geräusche nicht schlafen (z.B. Kühlung eines neben ihm parkenden Tanklasters) und nimmt er daraufhin ein kurzes nächtliches Umparken während einer Ruhezeit in Kauf, wäre die Ruhezeit auf Grund der kurzen Unterbrechung nicht zu berücksichtigen. Trotz faktisch ausreichender Ruhe würde die Tageslenkzeit des nächsten Tages als Lenkzeitüberschreitung von 10 Stunden (1.200,- EUR Bußgeld)¹⁰ bewertet werden. Hier kann eine sachgerechte und angemessene Entscheidung nur über eine erhebliche Absenkung des Bußgeldes erfolgen.

b. Vorsatz/Fahrlässigkeit

Da die Verfolgungsbehörden üblicherweise entsprechend der Regelsätze von vorsätzlicher Begehungsweise ausgehen, ist stets zu prüfen, ob nicht auch Fahrlässigkeit vorliegen könnte. Denn bei fahrlässigem Handeln sind die im Bußgeldkatalog genannten Beträge auf die Hälfte zu ermäßigen.

Praxistipp:

Begeht der Fahrer gravierende Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten, wird die Annahme des Vorsatzes meist berechtigt sein. Handelt es sich jedoch um geringfügige Abweichungen von wenigen Stunden oder gar Minuten, kann eine fahrlässige Begehungsweise gut begründet werden. Dies nicht nur, wenn das Fahrzeug noch über ein analoges Kontrollgerät verfügt, bei welchem der Fahrer mangels Erlaubnis, das Schaublatt herauszunehmen, theoretisch handschriftlich Buch darüber führen muss, zu welchen Zeiten er seine Fahrt angetreten und Unterbrechungen eingelegt hat. Zwar erinnern digitale Kontrollgeräte den Fahrer grundsätzlich zu gegebener Zeit durch ein Warnsignal, eine Lenkzeitunterbrechung einzulegen. Gerade die digitalen Kontrollgeräte der ersten Generation, die noch in vielen Fahrzeugen eingebaut sind, geben Warnsignale aber nur bei bestimmten Verstößen ab (drohende Lenkzeitüberschreitung) oder teilen dem Fahrer mit, alles richtig gemacht zu haben, obwohl die Verfolgungsbehörden einen Verstoß ahnden würden. Macht ein

⁸ Vgl. Drucksache 14/4422, Landtag von Baden-Württemberg – Petition 14/2948.

⁹ Vgl. z.B. Punkt 3.3.1 der Handlungsanleitung „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“.

¹⁰ Nicht abschließend geklärt ist, ob die erhöhte Geldbuße von 60,- EUR je angefangener ½ Stunde bei Überschreiten der zulässigen Lenkzeit von mehr als 2 Stunden tatsächlich auch rückwirkend für die ersten beiden Stunden gilt.

Fahrer z.B. erst eine Fahrtunterbrechung von 16 Minuten und hält nun an, um den zweiten, 30-minütigen Teil der Fahrtunterbrechung einzulegen, zeigt das Gerät bereits nach 29 Minuten an, dass die 45-minütige Fahrtunterbrechung ordnungsgemäß eingelegt wurde und er weiterfahren kann. Befolgt er diese Angabe, könnte die Verfolgungsbehörde die Pausenaufteilung bei Annahme von Vorsatz mit einer Geldbuße von 120,- EUR ahnden. Ferner geben viele Geräte keine Warnsignale ab, wenn die Ruhezeit nicht eingehalten wird, weil der Fahrer morgens zu früh losfährt. Fahrlässigkeit lässt sich daher auch hier noch auf vielfältige Weise (z.B. Irrtum über die Start- oder Pausenzeiten) gut begründen.

Bei Verfahren gegen den Unternehmer oder Disponenten ist üblicherweise zunächst von Fahrlässigkeit auszugehen, die darin begründet ist, dass er bei der Planung der Tour fälschlicherweise davon ausging, sie sei unter Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu bewältigen. Vorsatz kommt hingegen in Betracht, wenn Anhaltspunkte für positives Wissen des Disponenten vorliegen, dass die geplante Tour unter Beachtung der Vorschriften kaum einzuhalten ist. So wenn er bereits mehrfach wegen Verstößen aufgefallen ist und z.B. erneut dieselbe Tour disponiert, obwohl er auf Grund eines anderen Verfahrens bereits wissen musste, dass sie unter Einhaltung der Vorschriften nicht durchführbar ist.

c. Wirtschaftliche Verhältnisse

Bei Vorliegen schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse des Betroffenen können die Regelsätze ermäßigt werden. Da die Geldbußen im Bereich der Zuwiderhandlungen gegen die Sozialvorschriften verhältnismäßig hoch sind, kann auf Grund der teilweise geringen Einkommen der Kraftfahrer eine erhebliche Reduzierung erzielt werden.¹¹

Praxistipp:

Nicht selten wird bei Erwähnung der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse darauf hingewiesen, dass eine Ratenzahlung möglich ist. Das OLG Frankfurt hat in seiner letzten Entscheidung¹² vom 13.7.2010 auch noch einmal klargestellt, dass bei der Verhängung der Geldbuße eine kritische Prüfung vorzunehmen ist. Zwar sei das Gefährdungspotential übermüde Fahrer von Lkw im Straßenverkehr erheblich, jedoch müsse das Sanktionsgefüge zum Einen innerhalb der Norm, aber auch im Ganzen, im Blick behalten werden. Es handele sich (nur) um Ordnungswidrigkeiten, die bei Anwendung des Buß- und Verwarnungsgeldkatalogs Bußgelder ergeben, die Geldstrafen übersteigen, die für wesentlich gefährlichere Verkehrsstraftaten wie z.B. Trunkenheit im Verkehr verhängt werden.

d. Einsicht des Betroffenen

Eine Ermäßigung kommt des Weiteren in Betracht, wenn der Fahrer geständig ist und sich einsichtig zeigt.¹³

e. Erhöhungen

Dagegen kann der Regelsatz erhöht werden, wenn der Betroffene wiederholt Verstöße gegen seine Pflichten die Sozialvorschriften betreffend begeht, wobei ein Zeitraum von 2 Jahren zu berücksichtigen ist.¹⁴ Dies allerdings auch nur in dem Fall, dass die Ahndung des Vorverstoßes bereits Warnwirkung entfalten konnte. Ferner kommt eine Erhöhung in Betracht, wenn der Täter besondere wirtschaftliche Vorteile aus der Tat gezogen hat oder wenn der Betroffene durch sein Verhalten eine besondere Gefährdung verursacht hat.

f. Tateinheit

Bei mehreren tateinheitlich begangenen Verstößen – durch ein und dieselbe Handlung werden mehrere Vorschriften oder eine Vorschrift mehrmals verletzt, § 19 OWiG – ist nur eine Geldbuße festzusetzen. In der Praxis wird die Bußgeldbemessung über verwaltungsinterne Richtlinien vorgenommen. Danach ist zunächst festzustellen, für welchen Verstoß im konkreten Fall die höchste Einzelgeldbuße festzusetzen wäre. Dieser ist sodann für die weitere Berechnung zugrunde zu legen. Diesem Betrag sind im Weiteren 50 % der Bußgeldbeträge hinzuzurechnen, die für die anderen Verstöße anzusetzen wären. Wurde eine Bußgeldvorschrift mehrfach verletzt, ist für den ersten Fall der volle Regelsatz und für die weiteren Fälle nur jeweils 50 % zu berechnen. Die Obergrenzen bilden die zulässigen Höchstgeldbußen von 5.000,- EUR beim Fahrer bzw. 15.000,- EUR beim Unternehmer. Von Tateinheit ist i.d.R. auszugehen, wenn durch eine Verkürzung der Ruhezeit die Lenkzeit des nächsten Tages der des Vortages zuzurechnen ist, es also durch die Ruhezeitverkürzung zu einer Lenkzeitüberschreitung kommt.

Praxistipp:

In der Praxis ist häufig zu beobachten, dass bei Verfahren gegen den Unternehmer die Einzelgeldbußen addiert werden, so dass es z.B. bei Betriebsprüfungen nicht selten zu Bußgeldbescheiden im sechsstelligen Bereich kommt. Dies ist zumeist fehlerhaft, da in aller Regel Tateinheit

¹¹ Vgl. z.B. Punkt 3.3.3 der Handlungsanleitung „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“.

¹² OLG Frankfurt, NStZ-RR 2010, 355-357.

¹³ Vgl. z.B. Punkt 3.3.2 der Handlungsanleitung „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“.

¹⁴ Vgl. z.B. Punkt 3.2.2 der Handlungsanleitung „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“.

anzunehmen ist, mit der Folge, dass eine Addition der Einzelgeldbußen ohne Höchstbegrenzung nicht sachgerecht ist. Denn werden innerhalb eines bestimmten Zeitraums diverse Verstöße mehrerer Fahrer festgestellt, liegt nach obergerichtlicher Rspr. nur ein einheitlicher Verstoß des Unternehmers vor. Dieser ist darin zu sehen, dass er über einen längeren Zeitraum seiner Überwachungspflicht nicht nachgekommen ist, indem er Belehrungen und regelmäßige Kontrollen des Fahrpersonals unterlassen hat.¹⁵ Die Geldbuße beträgt dann bei Fahrlässigkeit maximal 7.500,- EUR und nur in Ausnahmefällen bei Vorsatz 15.000,- EUR.

Beachte:

Inwieweit es im Einzelfall sachgerecht ist, gegen den Fahrer bei einer Vielzahl von Verstößen ein im Vergleich zum Unternehmer vielfach erhöhtes Bußgeld zu verhängen, weil

diese beim Fahrer tatmehrheitlich zu ahnden sind, sollte in geeigneten Fällen im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung thematisiert werden.

5. Fazit

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass es zahlreiche Angriffspunkte im Rahmen der Verteidigung bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften gibt. Selbst wenn sich im Hinblick auf die Qualität der Verstöße keine Besonderheiten ergeben, ist über die wirtschaftlichen Verhältnisse grundsätzlich eine Reduzierung der Geldbuße möglich. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Bußgeldkatalog mit den darin benannten Regelsätzen nicht homogen in unser Rechtssystem einfügt.

¹⁵ Vgl. OLG Koblenz, VRS 102, 291–296, BayObLG, VRS 92, 238–240.