

KEINE TOLERANZ

Ein Lkw darf maximal vier Meter hoch sein. Das reicht bei älteren Trailer-Modellen oft nicht, um drei Gitterboxen übereinander zu transportieren. Wer es dennoch tut, geht ein hohes Risiko ein.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | DAF, Haus des Rechts



NACH DER **RECHTSPRECHUNG** IST DIE VERMÖGENS-**ABSCHÖPFUNG** **BEI ZU HOHEN LKW** IN ORDNUNG.

FERNFAHRER
hilft!

FRAGEN ZUM VERKEHRSRECHT beantwortet Matthias Pfitzenmaier aus dem Haus des Rechts auf unserem Expertenportal unter www.eurotransport.de



SEIT VIELEN JAHREN fährt Fritz Schwenke* für eine Spedition, die sich auf Logistikdienstleistungen für die Automobilindustrie spezialisiert hat. Drei Gitterboxen müssen dafür übereinander im Auflieger geladen werden. Eine übliche Forderung. Neulich hatte Fritz bei einer Polizeikontrolle ein Problem: Der Megatrailer war auf drei Meter Ladehöhe eingestellt, die Außenhöhe lag bei 4,07 Meter. „Das kostet den Fahrer laut Bußgeldkatalog-Verordnung 60 Euro und einen Punkt“, sagt Matthias Pfitzenmaier. Der Halter ist ebenfalls dran und sei mit 75 Euro und einem Punkt noch gut bedient.

FAKT IST: Mit einer Mega-Sattelzugmaschine und einer Aufsattelhöhe von 950 Millimetern lässt sich die Höhe von vier Metern kaum erreichen. Wirklich legal sind eigentlich nur Zugmaschinen mit einer Aufsattelhöhe von 910 Millimetern sowie mit im Halsbereich besonders flach bauenden Megatrailern. Doch diese Kombinationen durchdringen den Markt erst nach und nach. „Alle anderen Fahrer setzen sich ständig dem Risiko aus, bei einer Polizeikontrolle Punkte zu kassieren.“ Für die Halter kommt es oft noch dicker. „Bei der Höhe eines Lkw gibt es keine Toleranz. Und deshalb greift die Behörde bei Kontrollen immer öfter auf die Möglichkeit der Vermögensabschöpfung zurück.“

GRUNDSÄTZLICH GILT im Bußgeldrecht, dass eine Sanktion gegen eine Person nur dann erfolgen kann, wenn ein Verschulden vorliegt. „Wird Ware beispielsweise mit einem überladenen Lkw transportiert, so besteht für die Polizei die Möglichkeit, bei entsprechendem fahrlässigen Handeln eine Geldbuße sowohl gegen den Fahrer als auch die verantwortliche Person festzusetzen, wenn diese schuldhaft angeordnet oder zugelassen hat, dass der Lkw überladen gefahren wurde.“ Holztransport ist dafür ein beliebtes Beispiel. „Die Geldbuße soll nach dem Willen des Gesetzgebers den wirtschaftlichen Vorteil aus der Tat abschöpfen, tut dies aber im OWi-Recht selten.“



UM IN DIESEN FÄLLEN dennoch eine Handhabe zu haben und gegen Unternehmer vorgehen zu können, die sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil verschaffen, wurde ursprünglich die Vorschrift über den Verfall eingeführt. „Inzwischen ist aus Paragraph 29 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) ein beliebtes Mittel der Bußgeldbehörden geworden, bei Fahrten mit überladenen, überbreiten und auch überhohen Lkw eben genau den Vorteil bei den Unternehmen selbst abzuschöpfen, der durch die Überhöhe, die Überbreite oder die Überladung erlangt wird“, berichtet Pfitzenmaier.

UND DAS KANN RICHTIG TEUER WERDEN. Eigentlich wäre es bei einem überhohen Lkw logisch, etwa die obere Reihe der Gitterboxen in der Vermögensabschöpfung zu berechnen. Denn die ist ja zu viel an Bord. Doch weit gefehlt. Pfitzenmaier warnt: „Nach der derzeitigen Rechtsprechung ist es nicht zu beanstanden, dass der gesamte Bruttotransporterlös geltend gemacht wird. Kosten oder Aufwendungen, die mit dem Transport verbunden sind, bleiben bei der Betrachtung des Verfallsbetrags außer Betracht. Abgeschöpft wird damit nicht nur der Gewinn, sondern faktisch der Bruttoumsatz, der sich aus der Tat ergibt.“

OB DIES JEDOCH VOM GESETZGEBER tatsächlich so gewollt war, sei umstritten, sagt Pfitzenmaier. „Die Richter müssten immer prüfen, ob tatsächlich durch die rechtswidrige Handlung unmittelbar ein Vermögensvorteil erlangt wird. Auch ist in der Praxis zu beobachten, dass der Verfallsbetrag, der von den Behörden in aller Regel geschätzt wird, weit über der tatsächlichen Transportvergütung liegt, sodass auch hier ein Ansatzpunkt besteht, gegen eine Verfallsanordnung erfolgreich vorzugehen.“

EIGENTLICH MÜSSTE SICH AUCH DER FAHRER weigern, mit einem überhohen Lkw zu fahren, rät Pfitzenmaier. „Nur dann ist er auf der sicheren Seite.“ Doch solange die mächtige Automobilindustrie am längeren Hebel sitzt und immer wieder Unternehmer findet, die das Risiko unter dem Druck des Marktes eingehen, ist das eher Wunschdenken. <

***NAME VON DER REDAKTION GEÄNDERT**