

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



STUMMER/LORRYGRAM

Göttliches Transportainment

Seite 30



AKTUELLES INTERVIEW

Was das Jahr 2025 bringt

Was erwartet die Branche? Fachverbandsobmann Markus Fischer gibt einen Ausblick.

Seite 9

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Polizei kassiert Frachtlohn ein

Was hat der Frachtlohn mit mangelhafter Ladungssicherung und einer polizeilichen Kontrolle zu tun? Deutschland geht bei der Sanktionierung von Sondertransporten unfassbare Wege.

Unternehmen, die Schwer- und Sondertransporte nach oder durch Deutschland durchführen, haben mit diesen Themen vielleicht schon unangenehme Erfahrungen gemacht. Sehr unangenehme sogar. Folgendes Szenario: Sie als Sondertransportunternehmer führen eine Fahrt von Österreich über Deutschland nach Belgien mit Überbreite bis drei Meter durch, haben dafür alle fahrzeug- und warenbezogenen Genehmigungen und für Belgien auch eine Transportbegleitung beantragt. Während der Fahrt werden sie in Deutschland von der Polizei angehalten und kontrolliert. Der kontrollierende Beamte beanstandet ihre Ladungssicherungsmethode und behauptet, dass die verwendeten Spanngurte ablegereif seien und die Ladungssicherung somit völlig ungeeignet sei.

Vorsätzlicher Verstoß?

Als Begründung wurde in einem derartigen Fall angeführt, dass nach vorne mit zwei Spanngurten und nach hinten mit einem Spanngurt gesichert worden sei. Alle 11 verwendeten Spanngurte wiesen über die gesamte Gurtbreite Einschnitte und Aufkrepmpungen auf. Ebenso seien Faserrisse und starke Verschleißerscheinungen erkennbar gewesen. Außerdem sei die Ladung nicht formschlüssig gesichert gewesen. Zusammenfassend hätte die Fahrt so nicht durchgeführt werden dürfen und die Weiterfahrt wurde



SONDERTRANSPORTE Das Instrument der Vermögensabschöpfung erachten deutsche Behörden offensichtlich verstärkt als Möglichkeit, Transportunternehmer zu „disziplinieren“.

zunächst untersagt. Der Beamte ging daher von einem vorsätzlichen Verstoß aus. Dem Fahrer wurde daraufhin die Möglichkeit gegeben, mit der Zugmaschine neue Spanngurte zu besorgen und diese gegen die ursprünglich verwendeten auszutauschen.

Höhe des Frachtlohns

Der Transportunternehmer wurde einige Wochen nach der Kontrolle schriftlich aufgefordert, der Behörde mitzuteilen, welchen Frachtlohn er seinem Kunden für diese Fahrt in Rechnung gestellt hat. Da der Unternehmer diese Auskunft nicht erteilte, nahm die Behörde von sich aus eine Schätzung vor. Was hat der Frachtlohn mit mangelhafter Ladungssicherung und einer polizeilichen Kontrolle zu tun? In Deutschland nach § 29 Abs. 5 des Gesetzes über Ord-

nungswidrigkeiten (OWiG) leider sehr viel. Dabei handelt es sich um eine Vorschrift, die es der Behörde ermöglicht, anstelle eines Bußgeldes einen so genannten Verfall anzuordnen. So erhielt der Transportunternehmer von der zuständigen zentralen Bußgeldstelle in Deutschland einen Bescheid, in dem die Anordnung zur Einziehung des Wertes von Taterträgen nach § 29a OWiG in Höhe von 5.528,25 Euro verhängt wurde. Bei der Berechnung dieses Wertes orientierte sich die Behörde an der sogenannten KGS-Tabelle. KGS steht für „unverbindliche Kostensätze Gütertransport Straße“, die jährlich vom Verkehrsverlag Fischer herausgegeben werden. Die Behörde wandte das „Bruttoprinzip“ (Abschöpfung von 100 Prozent des Frachtlohns) an und setzte als Verfallsbetrag den in der KGS-Tabelle für den

jeweiligen Fahrzeugtyp und die zurückgelegte Beförderungsstrecke ausgewiesenen Kostensatz an, der für die gesamte Beförderungsstrecke einschließlich des ausländischen Streckenanteils zugrunde gelegt wurde. Der Unternehmer – der zuvor noch nie mit § 29a OWiG in Berührung gekommen war – fiel angesichts der Höhe der Geldbuße verständlicherweise aus allen Wolken. Es war ihm völlig neu, dass man für ein paar teilweise beschädigte Spanngurte in Deutschland über 5.000 Euro zahlen soll.

Untersagung Weiterfahrt willkürlich

Solche Bescheide werden von den deutschen Behörden bei Schwer- und Sondertransporten leider laufend ausgestellt. Ebenso häufig werden sie angefochten. Im vorliegenden Fall beanstandete der Unternehmer, dass alle (11 Stück) Spanngurte als ablegereif zu bezeichnen seien und die Ladung nicht formschlüssig sei. Aufgrund der einzuhaltenden Achslasten musste nach vorne und nach hinten mit der Lashingmethode gesichert und damit Formschluss hergestellt werden. Die Untersagung der Weiterfahrt war daher willkürlich und nicht gerechtfertigt.

Gurte: Wie stark beschädigt?

Der Annahme der Behörde, dass der Lenker hier vorsätzlich gehandelt hat, wird ausdrücklich widersprochen. Die Ladungssicherungsmittel – und damit auch die Spanngurte – werden dem Fahrer vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt. Der Fahrer ist kein Experte für Ladungssicherung. Er hat lediglich eine Sichtprüfung vorzunehmen und im Rahmen des Zumutbaren zu beurteilen, ob die Ladungssicherung ausreichend ist. Selbst wenn eine mangelhafte Ladungssicherung vorgelegen hätte – was ausdrücklich bestritten wurde – hätte der Fahrer allenfalls leicht fahrlässig gehandelt. Grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz ist jedenfalls auszuschließen, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass ein Lkw-Fahrer in Kenntnis der Gefahrenquelle „unzureichende Ladungssicherung“ die Fahrt antritt und damit sich und andere bewusst in Lebensgefahr bringt. Auch wenn im vorliegenden Fall die verwendeten Spanngurte möglicherweise nicht mehr neu waren, muss in jedem Fall beurteilt werden, welchen Einfluss die Gurte tatsächlich auf die Ladungssicherung hatten. Es muss festgestellt werden,

KOMMENTAR Der in dieser Rechtsmaterie sehr bekannte deutsche Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller hat hierzu bereits in der Fachzeitschrift „TransR 2-2016“ geschrieben, dass sich die aus Deutschland bekannte Methode deshalb etabliert hat, weil die Behörden über das Instrument der Vermögensabschöpfung eine „Disziplinierung der Unternehmer“ erreichen wollten. Offenbar wollte man anstelle der teilweise sehr geringen Bußgelder von 40–200 Euro lukrativere Abschöpfungsbeträge erzielen. Leider habe der Bundesgerichtshof diese Vorgehensweise der Behörden durch die Manifestierung des Bruttoprinzips (100-prozentige Abschöpfung des Frachtlohns) und die Bestätigung dieser Auffassung durch das Bundesverfassungsgericht bestärkt. Nach Auffassung von Dr. Saller kann der Verfall von Vermögen durchaus gerechtfertigt sein, wenn Sondertransporte gänzlich ohne Genehmigung durchgeführt werden, also vorsätzliche Schwarzfahrten begangen werden. Etwas anderes müsse aber gelten, wenn zwar erlaubterweise gefahren werde, der Fahrer die Erlaubnis aber nicht im Fahrzeug mitführe, sondern im Unternehmen vorlege. Leider sehen die Behörden auch hier die Möglichkeit, einen Verfallsbescheid zu erlassen. Es wird also nicht differenziert, sondern rigoros mit dem Verfall gearbeitet. Im vorliegenden Fall wurde dem Fahrer ja vorgeworfen, bei der Ladungssicherung vorsätzlich gehandelt zu haben. Dazu darf ich ergänzen, dass die Außerachtlassung der gebotenen Sorgfalt als Fahrlässigkeit bezeichnet wird. Sie ist neben dem Vorsatz eine Form des Verschuldens. Im Gegensatz

wie stark die Gurte beschädigt waren. Selbst wenn die Gurte beschädigt gewesen wären – was ausdrücklich bestritten wurde – bedeutet dies noch nicht, dass dies negative Auswirkungen auf die gesamte Ladungssicherung gehabt hätte.

Fazit

Hinsichtlich der Höhe der Strafe berief sich der Unternehmer auf ein Urteil des Pfälzischen Oberlandesgerichts Zweibrücken, Beschluss vom 10.05.2019-1 OWi 2SsBs 94/18 und machte geltend, dass gemäß § 29a Abs. 3 OWiG bei der Bestimmung des Erlangten Aufwendungen abzuziehen seien, die zwar für ein verbotenes Geschäft gemacht worden seien, wenn sie nicht „bewusst (vorsätzlich)“ gemacht worden seien, weil der

zum Vorsatz will der fahrlässig Handelnde jedoch keinen „Erfolg“ (z.B. den Eintritt eines Schadens) herbeiführen. Je nach Grad der Fahrlässigkeit wird zwischen grober und leichter Fahrlässigkeit unterschieden. Leichte Fahrlässigkeit liegt vor, wenn auch einem sorgfältigen Menschen gelegentlich ein vergleichbarer Fehler unterläuft. In diesen Fällen ist der Schadenseintritt in der Regel nicht ohne weiteres vorhersehbar; auch einem durchschnittlich sorgfältigen Menschen kann ein solcher Fehler unterlaufen. Fährt jemand wegen Sichtbehinderung durch die tiefstehende Sonne auf ein anderes Fahrzeug auf, ist leichte Fahrlässigkeit anzunehmen. Grob fahrlässig ist ein Verhalten, wenn der Fehler einem sorgfältigen Menschen in der gleichen Situation nicht unterlaufen wäre. Setzt jemand ein Fahrzeug in Betrieb, obwohl er weiß, dass die Bremsen defekt sind, nimmt er also bewusst in Kauf, dass es wegen der defekten Bremsen zu einem Unfall kommen kann, ist grobe Fahrlässigkeit anzunehmen. Von Vorsatz sprechen wir erst, wenn der Lkw-Lenker im vorliegenden Fall damit rechnet, dass etwas passiert und sich damit abfindet. Davon kann im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden. Da das Berufungsverfahren noch anhängig ist, werden wir in einem unserer nächsten Blaulichtreporte über den Ausgang des Verfahrens berichten.



ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel
Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at

