

Gewerblicher Personen- und Güterverkehr

Rechtsanwalt Carl Christian Roß

Nossener Straße 15

01662 Meißen

Tel.: 03521 – 406930

E-Mail: ra-ross@anwalt-ross.de

Inhalt

Abstandsunterschreitung	2
Lenkzeiten	3
Geschwindigkeitsüberschreitungen.....	6
Überladung	7

Abstandsunterschreitung

Zur Ermittlung solcher Ordnungswidrigkeiten entwickelt die Polizei häufig eine gewisse Kreativität.

So werden Camcorder genutzt, um den angeblichen Tatnachweis zu führen. Nicht berücksichtigt wird, dass diese nicht geeicht sind. Auch die Messstrecken sind nicht geeicht. Zwar mag die Behörde Markierungen auf der Fahrbahn aufbringen, jedoch fehlen hier häufig Vermessungsprotokolle.

Auch Handlasermeßgeräte werden genutzt. Bestimmungsgemäß sind diese zur Ermittlung von Geschwindigkeitsüberschreitungen zugelassen. Keine Aussage trifft eine solche „Messung“ zur Kausalität und der „nicht unerheblichen Strecke“ der Abstandsunterschreitung.

Auch sehr phantasievoll ist die Nutzung des EOS 3.0 zum angeblichen Beweis einer Abstandsunterschreitung vor allem von LKW (50m-Regel). Das EOS 3.0 ist schlicht zur Geschwindigkeitsmessung zugelassen und nicht zur Abstandsmessung. Die Uhr des EOS 3.0 ist nicht geeicht (muß sie ja auch nicht), es kann nie die nicht nur unerhebliche Strecke“ erfaßt werden und auch keine Kausalität, es wird mindestens ein Fahrzeug ohne Verdacht für eine Ordnungswidrigkeit dokumentiert, Änderungen in Bezug auf Geschwindigkeit und Abstand werden nie erfaßt, der Meßbeamte hat keine geeignete Beobachtungsposition, da er wegen der Kabellänge zum Auslösen maximal 30m vom Gerät entfernt ist und der Meßbeamte kann von einer Position auf Fahrbahnniveau kaum Abstand und Geschwindigkeit im Fernbereich beobachten.

Sehr beliebt ist auch das Nebenherfahren durch teilweise zivile Polizeifahrzeuge. Deren Tacho ist meiste nicht geeicht. Als Hilfe zur Abstandsermittlung werden Leitpfosten oder Mittelstreifen (ca. 18m) genommen. Teilweise wird das Ganze wenigstens noch dokumentiert oder auf Video aufgezeichnet, wobei sich dann das Problem der Brennweite des verwendeten Objektivs ergibt. Wurde das Fahrzeug, von dem aus die Beobachtung erfolgte, mit einer höheren oder geringeren Geschwindigkeit geführt, so ergeben sich weitere Probleme. Häufig ergibt sich jedoch auch das Problem, daß der LKW eigentlich überholen wollte und durch den permanent in der Mitte fahrenden Streifenwagen daran gehindert wurde, weshalb er dicht auf das vorausfahrende Fahrzeug auffuhr. Aussagen zum Fahrverhalten der beiden hintereinanderfahrenden LKW (Geschwindigkeit- / Abstandsveränderung) lassen sich häufig auch garnicht treffen.

Gerade bei LKW ist bei der Frage einer Abstandsunterschreitung deren Kausalität zu betrachten. Die Ursache der festgestellten Abstandsunterschreitung ergibt sich häufig erst aus einer Auswertung des Fernbereichs durch die Tatkamera. Häufig liegen hier Überholabsichten oder das Einscheren eines LKW unmittelbar vor dem Betroffenen als Ursache des dichten Auffahrens vor.

Lenkzeiten

LKW-Fahrer und Busfahrer müssen Lenk- und Ruhezeiten einhalten.

- Bis 2,8 To zGG sind diese im Arbeitszeitgesetz geregelt.
- Von 2,8to bis 3,5to zGG sind diese in der Fahrpersonalverordnung geregelt.
- Ab 3,5to zGG ergeben sich diese aus der nach der am 11.04.2007 in Kraft getretenen VO (EG) 561/2006.

Tägliche Lenkzeit

- o Maximal 9 Stunden
- o Zweimal pro Woche Erhöhung auf 10Stunden zulässig

Wochenlenkzeiten

- o Höchstens 56 Stunden pro Woche
- o Jedoch höchstens 90 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Wochen

Lenkzeitunterbrechung

- o Mindestens 45 Minuten nach 4 1/2 Stunden Lenkzeit
- o Aufteilung in einen Abschnitt Abschnitt von 15 Minuten, gefolgt von einem Abschnitt von 30 Minuten ist (Drei Pausen à 15 Minuten sind nicht mehr zulässig!)

Tägliche Ruhezeit

- o Mindestens 11 Stunden
- o Eine Verkürzung der Täglichen Ruhezeit auf 9 Stunden ist nun 3 mal zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten möglich. Ein Ausgleich ist entgegen der früheren Rechtslage nicht mehr erforderlich.
- o Es ist auch eine Aufteilung der täglichen Ruhezeit in 2 Abschnitte möglich. Dann sind aber insgesamt mindestens 12 Stunden Ruhezeit einzuhalten, wobei zunächst 3 und sodann 9 Stunden Tagesruhezeit zu nehmen sind.
- o Bei Mehrfahrerbetrieb ist eine Tagesruhezeit von mindestens 9 Stunden innerhalb eines 30-Stunden-Zeitraums zu nehmen

Wöchentliche Ruhezeit

- o Mindestens 45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit
- o Eine Verkürzung auf 24 Stunden ist möglich, dann muss aber innerhalb eines Zeitraums von 2 Wochen mindestens Folgendes eingehalten werden:
- o 2 Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden oder
- o 1 Ruhezeit von mindestens 45 Stunden zuzüglich 1 Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Außerdem ist ein Ausgleich innerhalb von 3 Wochen erforderlich.

Die wöchentliche Ruhezeit ist nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen einzulegen. Hier gibt es entgegen der vorherigen Rechtslage nur noch Ausnahmen für Busfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr. Der Fahrer muss also zwingend am 7. Tag stehen!

Beim Splitting der Ruhezeiten muß die erste immer die kürzere sein.

Nicht als Unterbrechung der Ruhezeiten gelten

- das Wegbewegen eines LKW / Busses aufgrund behördlicher Anordnung (Polizei, Feuerwehr).
- , wenn es der Kraftfahrer nicht rechtzeitig schafft, einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, wobei dies mindestens handschriftlich durch den Fahrer notiert worden sein muß.

Aufgrund der zu beachtenden Regelungen und den möglichen Ausnahme

Regelungen und Sonderkonstellationen bedarf es immer einer Einzelfallauswertung.

Zwar wurde die Zahl der Kontrollen erheblich erhöht, jedoch liegt bei den entsprechenden Bußgeldbescheiden eine Fehlerwahrscheinlichkeit von etwa 50% vor.

Die seit dem 01.05.2006 zugelassenen Fahrzeuge müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein.

Bei dem Kontrollgeräten mit veralteter software sollte beachtet werden, dass der Fahrer bei unzulässigen Pausen von 3*15min nicht gewarnt wird.

Fernerhin hatte die alte software eine sog. 2-Minuten-Regel, wonach die ersten 2 min einer Fahrtunterbrechung als Lenkzeit ausgewiesen werden und erst ab der dritten Minute eine Fahrunterbrechung registriert wird.

Neuere software arbeitet mit der 1-Minuten-Regel.

Inwiefern digitale Kontrollgeräte manipuliert werden können, mag hier außen vor stehen, aus strafrechtlicher Sicht ist die Manipulation jedoch eine Straftat, eine Fälschung technischer Aufzeichnungen (§ 268 StGB).

Die Überprüfung der Bußgeldbescheide lohnt meist, da Toleranzen nicht berücksichtigt werden und auch häufig Vorsatz ohne Anhaltspunkt hierzu unterstellt wird. Letzteres führt zu einer Verdopplung der Höhe der Geldbuße.

Fernerhin wird häufig nicht geprüft, ob die Verstöße Tateinheitlich oder –mehrheitlich begangen wurden. Die einzelnen Bußgelder werden einfach summiert. Auch dies kann angreifbar sein.

Ebenfalls ohne Prüfung ergeht meist ein Bußgeldbescheid gegen den Unternehmer, ohne zu prüfen, ob dieser seinen Belehrungs- und Kontrollpflichten nachkam, also ihm überhaupt ein Vorwurf zu machen ist.

Geschwindigkeitsüberschreitungen

Die Kontrollgeräte eröffnen auch die Möglichkeit, Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit zu ermitteln und dann zu ahnden.

Anders als bei sonstigen Geschwindigkeitsmessungen sind die Dauer der Überschreitung sowie deren Häufigkeit entscheidend. Bereits eine Dauer von 5min oder mehrfache Überschreitungen wirkt bußgelderhöhend.

Das digitale Kontrollgerät erfaßt die gefahrene Geschwindigkeit, sobald diese länger als eine Minute den am Begrenzer eingestellten Geschwindigkeitswert überschreitet. Der Wert wird jedoch nach 24 Std. im Gerät überschrieben. Anders ist die bei analogen Kontrollgeräten, da die Fahrtenschreiberblätter aufzuheben sind.

Bei der Auswertung ist ein Toleranzabzug von 6 km/h vorzunehmen. Dies gilt jedoch nur, wenn das Kontrollgerät gültig kalibriert ist. Wurde die Reifengröße geändert, ohne eine Neukalibrierung vorzunehmen, so ist ein höherer Toleranzabzug vorzunehmen. Es ist daher darauf zu achten, dass die Reifengröße der Reifengröße entspricht, die bei der Kalibrierung verwendet wurde.

Bei analogen Geräten ist darauf zu achten, dass die passenden Tachoscheiben verwendet wurden.

Außer bei der Überschreitung der maximal zulässigen Geschwindigkeit ist es problematisch den Tatort zu ermitteln, weshalb meist nur die Überschreitung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit geahndet wird.

War das Fahrzeug jedoch im Grenznahmen Verkehr eingesetzt, kann selbst dies problematisch sein, da die deutschen Behörden nur einen Verstoß innerhalb Deutschlands ahnden können.

Überladung

Das Führen eines Fahrzeuges, welches über das zulässige Gesamtgewicht hinaus beladen ist, oder falsch beladen ist, so dass die zulässige Achslast überschritten wird, stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Zwar ist die meist erst ab einer Überladung von 20% für den Fahrer aufgrund geänderten Fahrverhaltens des Fahrzeuges erkennbar, relevant ist dies jedoch nur bei der Frage, ob Vorsatz oder Fahrlässigkeit vorlag.

Da die Kontrollorgane mit Waagen unterschiedlichster Hersteller ausgestattet sind, kann hier nur das Funktionsprinzip grob und allgemein beschrieben werden.

Generell müssen in der Akte sein:

- Lichtbilddokumentation der Wägung
- Protokoll des Wägevorganges mit nachvollziehbarem Ergebnis
- Nachweis der Eichung der Waage

Zunächst ist eine Einzel- bzw. Gesamtwägung des Gliederzuges oder der Zugmaschine und des Anhängers und eine Achs- bzw. Achsgruppenweise Wägung möglich.

Damit eine Wägung gültig ist, muß folgendes gewährleistet sein:

- Eichung der Waage, Eichmarke unbeschädigt
- Bei Wägung der Einzelglieder muß die Zugmaschine abgekoppelt sein
- Bei Wägung von Fahrzeugen mit schwerpunktverändernder Ladung muß diese vor Beginn der Wägung erst ausgependelt sein
- Der Bediener muß mit dem Meßgerät vertraut sein
- Bedienanleitung der Waage beachtet
- Im Umkreis von 20m dürfen keine Sprechfunkgeräte, Handys, W-Lan-Netze oder sonstige Geräte mit Funkstrahlung betrieben werden, wenn die Waage mit Feldsensoren ausgestattet ist oder auf elektromagnetische Strahlung reagiert
- Die Waage muß vom Minimal- / Maximalgewicht in der Lage sein, die Wägung vorzunehmen
- Nullstellung der Waage zu Beginn des Wägevorganges
- Die Fahrzeuginsassen müssen mitgewogen werden
- Ablesung / Ausdruck erst nachdem die Anzeige in Ruhe gekommen ist
- Der Ausdruck oder die Speicherung des Wägevorganges muß eindeutig zuordenbar sein und später noch zur Verfügung stehen
- Abzug der Toleranz

Besondere Anforderungen an den Wiegevorgang hat die achs- oder achsgruppenweise Wägung. Hier sind zusätzliche Punkte zu beachten.

Es ist besonders auf einen paarweisen Einsatz der Radlastwaagen zu achten sowie einen ggf. notwendigen Niveaugleich über die ganze Fahrzeuglänge.

Ein Niveaugleich hat insbesondere zu den nicht gemessenen Rädern / Achsen zu erfolgen. Der Niveaugleich kann nur ganz ausnahmsweise entfallen.

Es darf kein Gang eingelegt sein und die Bremsen müssen gelöst sein.

Eine Zweitwägung hat bei Beanstandung der ersten Wägung in umgekehrter Fahrzeugrichtung zu erfolgen, wobei das Fahrzeug um ca. 0,5m versetzt sein sollte. Die Ergebnisse beider Wägungen sind dann zu mitteln und hiervon ist die Toleranz in Abzug zu bringen.

Bei Achsgruppen sind alle Achsen gleichzeitig zu wiegen.

An die Meßörtlichkeit sind entsprechend der jeweiligen Bedienanleitung besondere Anforderungen zu stellen.

Ist der Untergrund befestigt, so muß ein Abstand zur Straßenoberfläche gemäß der Bedienanleitung der jeweiligen Waage gewährleistet sein. Unter der Wiegeplatte dürfen keine Verunreinigungen sein.

Gerade bei unbefestigtem Untergrund können Fehler entstehen. Dies geht nur mit dem Einsatz einer Bodenwanne und ist im Rahmen der Verkehrsüberwachung unzulässig. Bei einigen Waagen (z.B. Haenni WL103) ist das Messen auf unbefestigtem Untergrund unzulässig.

Wiegeorte mit einer Neigung (längs wie quer) ist die zulässige Neigung je nach Waagentyp zu beachten. Hier ist vor allem auf einen Höhenausgleich zu achten.

Die Achsweisse Messung ist bei schwerpunktverändernder Ladung unzulässig.

Die Reifen müssen in der Mitte der Radlastwaage zum Halten gebracht werden.

Aufgrund des Meßprotokolls müssen die einzelnen Ergebnisse den jeweiligen Achsen zuordnenbar sein.

Besondere Probleme bereiten auch Fahrzeuge mit Luftfederung und automatischem Niveaugleich, da dies die Messung beeinflusst.