
Datum: 15.09.2017
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: Abt. 902a
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 902a OWI 233/17
ECLI: ECLI:DE:AGK:2017:0915.902A.OWI233.17.00

Nachinstanz: Oberlandesgericht Köln, III-1 RBs 982 Js 4329/17-21/18

Tenor:

Der Betroffene wird wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 10 Abs. 1 Nr. 1, § 4 Abs. 1 S. 1, § 2 Bundesfernstraßenmautgesetz i. V. m. § 1 u. § 2 Mautstreckenausdehnungsverordnung, nämlich Nichtzahlung der geschuldeten Maut, zu einer Geldbuße von 120,- Euro kostenpflichtig verurteilt.

Gründe: 1

I. 2

Der Betroffene ist angestellter Kraftfahrer bei der Fa. H. in 00000 J. Zu seinen wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnissen ist nichts bekannt. 3

II. 4

In der Sache hat das Gericht folgende Feststellungen getroffen: 5

Am 11.02.2016 um 16.41 Uhr wurde bei einer Fahrzeugkontrolle auf der A 1, Abschnitt von Oyten Richtung Bremer Kreuz, festgestellt, dass der Betroffene mit der für den Güterverkehr bestimmten Fahrzeugkombination mit dem amtl. Kennzeichen (D) 00-XX 0-(D) XX-XX 00, zul. Gesamtgewichte 18 t / 35 t, 2/3 Achsen und der Euroschadstoffklasse EEV1, eine mautpflichtige Straße benutzte, obwohl die Maut nicht gezahlt war. Gegen den Bußgeldbescheid vom 14.02.2017, mit dem ein Bußgeld i. H. v. 120,- Euro verhängt wurde, legte der Betroffene, vertreten durch seine Verteidigerin, fristgerecht Einspruch ein. 6

Das Fahrzeug ist ausweislich der Zulassungsbescheinigung eine Zugmaschine der Fa. Iveco-Magirus, welches zum land- oder forstwirtschaftlichen Gebrauch als Zugmaschine Ackerschlepper zugelassen ist. Nach den Feststellungen bei der Kontrolle handelt es sich um eine normale Sattelzugmaschine ohne Ackerbereifung und Zapfwelle für den Antrieb von landwirtschaftlichen Geräten.

III. 8

Die Feststellungen zur Person des Betroffenen beruhen auf der bei der Kontrolle gemachten Feststellungen, ebenso wie die Feststellung der gefahrenen Strecke und die Tatsache, dass die Maut nicht gezahlt war. Diese Feststellungen ergeben sich im Einzelnen aus dem bei der Kontrolle gefertigten Kontrollbericht nebst Anlagen (Bl. 3 ff. BA). 9

Der Betroffene hat sich wie folgt zu Sache eingelassen: 10

Er hat bei der Kontrolle erklärt, sein Chef habe ihm gesagt, er brauche keine Maut zu zahlen. Er sei von Herrn C.C. sogar angewiesen worden, mautpflichtige Strecken zu benutzen, ohne die Maut zu zahlen. Er stellt im Übrigen aber nicht in Abrede, dass er das Fahrzeug mit dem angegebenen Kennzeichen zur Tatzeit gefahren hat. 11

Daher sei hier § 2 GüKG zu berücksichtigen. Der Betroffene als angestellter Fahrer habe keinen Einfluss auf die Art der Zulassung. 12

IV. 13

Das Gericht ist nach den Feststellungen überzeugt, dass der Betroffene als Fahrzeugführer sich fahrlässig nicht ausreichend über die Mautpflichtigkeit der von ihm geführten Fahrzeugkombination informiert hat und daher entgegen seiner gesetzlichen Verpflichtung aus § 2 Ziff. 3 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) die tatsächlich geschuldete Maut nicht gezahlt hat. 14

1. 15

Der Betroffene hat am Tattag, 11.02.2016 um 16.46 Uhr, die Fahrzeugkombination mit dem amtl. Kennzeichen (D) 00-XX 0-(D) XX-XX 00 geführt. Er hat dies nicht in Abrede gestellt. Es besteht daher kein Anlass, an seiner Fahrereigenschaft zu zweifeln, zumal die Feststellungen hierzu auch Teil des Kontrollberichtes sind, welcher Gegenstand der mündlichen Verhandlung wurde. 16

Das Gericht ist ebenfalls davon überzeugt, dass zumindest zum Kontrollzeitpunkt die Maut tatsächlich nicht gezahlt war. 17

Dies ergibt sich zum einen aus dem Kontrollbericht, bei dem eine Abfrage der Mautzahlung durch den Kontrolleur durchgeführt wurde, sowie auch aus der Abrechnungsübersicht vom 16.09.2016 (Bl. 6 BA), welche ebenfalls zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht wurde. Dort ist ersichtlich, dass für den Tattag 11.02.2016 keine Mautbuchung vorliegt. Ob die Maut tatsächlich – wie von der Verteidigerin in der Hauptverhandlung dargelegt – von Seiten der Halterin nachgezahlt wurde, ist für die Verwirklichung des Tatbestandes unerheblich. 18

2. 19

Das Gericht ist der Auffassung, dass die vom Betroffenen geführte Fahrzeugkombination mautpflichtig war, obwohl sie als für den land- oder forstwirtschaftlichen Gebrauch zugelassene Sattelzugmaschine anzusehen ist.

a) 21

Eine Befreiung ist zunächst ersichtlich nicht aufgrund der Regelung in § 1 Abs. 2 Ziff. 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes gegeben. 22

Dort ist vorgesehen, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von max. 40 km/h von der Mautpflicht befreit sind. Diese Voraussetzung der begrenzten Höchstgeschwindigkeit ist vorliegend ersichtlich nicht gegeben, da es sich um eine normale Sattelzugmaschine der Fa. Iveco-Magirus handelt, die bauartbedingt eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit als 40 km/h erreichen darf. 23

Aus dieser Regelung ergibt sich aber gleichzeitig bereits die Abwägung des Gesetzgebers, landwirtschaftliche Fahrzeuge nur unter ganz bestimmten Bedingungen dann von der Mautpflicht zu befreien, wenn sie im geschäftsmäßigen Güterverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge, die nicht im geschäftsmäßigen Güterverkehr eingesetzt werden, sind dann nicht mautpflichtig gem. § 1 Abs. 1 Ziff. 1 Bundesfernstraßenmautgesetz, wenn sie nicht für den Güterkraftverkehr bestimmt sind. Ziel dieser Regelung in § 1 Abs. 2 Ziff. 6 BFStrMG war es, landwirtschaftliche Fahrzeuge auch dann von der Mautpflicht zu befreien, wenn sie für den Güterkraftverkehr bestimmt sind, weil landwirtschaftliche Erzeugnisse oder sonstige Güter mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen transportiert werden. Die landwirtschaftlichen Betriebe und damit die Bauern sollten ersichtlich mit dieser Regelung auch dann von einer Mautpflicht befreit werden, wenn sie keine eigenen Erzeugnisse, sondern z. B. Erzeugnisse anderer Bauern, transportieren. 24

b) 25

Die zum Tatzeitpunkt vom Betroffenen geführte Fahrzeugkombination ist gem. § 1 Abs. 1 Ziff. 1 BFStrMG mautpflichtig, weil sie für den Güterverkehr bestimmt ist. 26

Es handelt sich vorliegend um eine Sattelzugmaschine und einen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 18 / 35 t; dieses Fahrzeug verfügte ausweislich der Feststellungen bei der Kontrolle – die von der Verteidigung nicht in Abrede gestellt wurden – nicht über Ackerbereifung oder eine Zapfwelle für den Antrieb von landwirtschaftlichen Geräten. Im Kontrollbericht ist vielmehr festgehalten, dass es sich um eine „normale Iveco-Stralls-Zugmaschine“ handelt. 27

Eine solche Zugmaschine ist grundsätzlich für den Güterkraftverkehr bestimmt. Dies folgt bereits aus ihrer Bauart, weil sie Güter im gewerblichen Verkehr befördern soll. 28

Dies geschieht auch im Rahmen der Tätigkeit einer Güllebank geschäftsmäßig bzw. entgeltlich i. S. d. § 1 Abs.1 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). 29

Denn der Tätigkeitsbereich der H. – der Arbeitgeberin des Betroffenen - besteht darin, dass dieses Unternehmen mit Gülle handelt, sie vermittelt, oder auch verarbeitet. Landwirten, die nicht über ausreichende eigene Kapazitäten verfügen werden Dungenachweise und Abnahmeverträge angeboten. Ebenso wird bei Landwirten überschüssige Gülle abgeholt und anschließend verwertet. Gleichfalls wird für Biogasanlagen die zur Verfügungstellung von 30

Nachweisen und Abnahmeverträgen angeboten. Für diese Tätigkeit ist die H. in der gesamten Europäischen Union zugelassen. Dies ergibt sich aus dem Internetauftritt der H., der in der Hauptverhandlung erörtert und im Ausdruck als Anlage zum Protokoll genommen wurde.

Aus dieser Beschreibung ergibt sich zweifelsfrei, dass die Arbeitgeberin des Betroffenen mit Gülle und ebenso auch mit Mist, Kompost, Jauche, Trockenkot u. a. handelt, diese Güter vermittelt und unter Umständen auch selbst verarbeitet. 31

Dies erfüllt die Anforderung, die an ein Wirtschaftsunternehmen zu stellen sind. Entsprechend ist der Transport der Gülle und der weiteren aufgezählten Produkte Seitens der Arbeitgeberin des Betroffenen gewerblicher Güterkraftverkehr im Sinne der Definition des § 1 Abs. 1 GüKG. Die H. steht damit anderen Wirtschaftsunternehmen gleich, die Produkte ankaufen, weiterverarbeiten und verkaufen und hiermit Gewinne erzielen bzw. erzielen wollen. Insbesondere ist sie mit sonstigen Unternehmen vergleichbar, welche landwirtschaftliche Erzeugnisse von den Erzeugern abkaufen, verarbeiten und weiterverkaufen, wie z. B. einer Zuckerfabrik. 32

c) 33

Hieran ändert sich nichts durch die seit 2015 bestehende Möglichkeit, normale Sattelzugmaschinen bzw. Lkw als Zugmaschine für land- oder fortwirtschaftliche Einsätze (lof) zuzulassen und damit von der Kfz-Steuer zu befreien. 34

Unabhängig von den Beweggründen des Gesetzgebers für diese Regelung hat dies jedoch keine Auswirkungen auf die Mautpflicht. 35

aa)Zunächst ist festzuhalten, dass eine Vergünstigung in einem bestimmten Bereich nicht ohne weitere gesetzliche Regelungen auch automatisch Befreiungen/Vergünstigungen in anderen Bereichen nach sich zieht. Es gibt keinen Anlass zu der Annahme, der Gesetzgeber habe mit der Befreiung bestimmter Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer auch gleichzeitig die Befreiung von der Mautpflicht angestrebt. Denn der Gesetzgeber hat die gesetzliche Neuregelung der Kfz-Steuer nicht zum Anlass genommen, gleichzeitig in dieser Hinsicht das BFStrMG zu ändern. Dies hätte umso näher gelegen, als im gleichen Zeitraum dieses Gesetz im Hinblick auf die Absenkung der Tonnagegrenze und die Ausdehnung der mautpflichtigen Strecken geändert wurde. Im Gegenteil wurde In § 1 Abs. 2 die Ziffer 6 eingefügt, die landwirtschaftliche Maschinen nur dann von der Mautpflicht befreit, wenn sie eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h haben. Dies weist eindeutig darauf hin, dass der Gesetzgeber keineswegs beabsichtigte, sämtliche im landwirtschaftlichen Bereich eingesetzte Fahrzeuge von der Mautpflicht zu befreien, sondern dies vielmehr ausdrücklich nur für ganz bestimmte Fahrzeuge vorsehen wollte. 36

bb)Außerdem wird durch die Befreiung von der Kfz-Steuerpflicht die Annahme der Voraussetzungen eines wirtschaftlichen Güterkraftverkehrs gem. § 1 Abs. 1 GüKG nicht in Frage gestellt. Wie bereits oben unter b) ausgeführt, befördert die H. geschäftsmäßig und entgeltlich Güter. 37

Die Ausnahmeregelung in § 2 Abs. 1 Ziff. 7 des GüKG für land- und fortwirtschaftliche Betriebe kommt hier nicht zum Tragen. Denn dort wird festgelegt, dass die übliche Beförderung von land- und fortwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen nicht unter den Regelungsbereich des GüKG fällt, wenn sie entweder für eigene Zwecke oder für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen eines 38

Maschinenrings bzw. eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses durchgeführt wird. Diese Voraussetzungen sind ersichtlich nicht gegeben: ein Wirtschaftsunternehmen handelt nicht im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder eines Maschinenrings, wenn es entgeltlich Gülle abnimmt oder übergibt; davon abgesehen, ist eine Güllebank auch kein Betrieb „dieser Art“, da es mit einem landwirtschaftlichen Betrieb, einem Bauernhof oder auch einem landwirtschaftlichen Großerzeuger, nach Art der Betriebsführung und nach Art der Erzeugnisse nicht vergleichbar ist.

Darüber hinaus greift trotz der Befreiung von der Kfz-Steuer die Ausnahmeregelung des § 2 Abs. 1 Ziffer 7 b) auch deshalb nicht, weil die Beförderung nicht ausschließlich innerhalb eines Umkreises von 75 km in der Luftlinie um den regelmäßigen Standort des Kraftfahrzeuges, den Wohnsitz oder den Sitz des Halters ausgeführt wird. Denn die H. erklärt selbst, dass sie europaweit tätig ist und auch eine Zulassung für diese Tätigkeit für den gesamten Bereich der Europäischen Union hat. 39

Aus der Schilderung des Tätigkeitsumfangs einer Güllebank ergibt sich vielmehr deutlich, dass es sich hierbei nicht um eine landwirtschaftliche Tätigkeit in dem Sinne handelt, dass landwirtschaftliche Erzeugnisse hergestellt, transportiert und verkauft werden. Vielmehr nimmt die Güllebank den in den landwirtschaftlichen Bereichen tätigen Betrieben überschüssige Gülle und weitere Erzeugnisse ähnlicher Art ab bzw. beliefert sie bei einem Mangel damit und verarbeitet selbst auch diese Erzeugnisse. 40

d) 41

Auch aus weiteren gesetzlichen Regelungen ergibt sich keine Absicht des Gesetzgebers, die Befreiung von Sattelzugmaschinen von der Kfz-Steuer gleichzeitig und ohne gesetzliche Normierung als verbindlich für die Frage der Mautpflicht anzusehen. 42

So folgt aus der Definition der Begriffsbestimmungen verschiedener Fahrzeugtypen in § 2 Fahrzeugzulassungsverordnung, dass der Ordnungsgeber hier Unterschiede zwischen Sattelzugmaschinen – definiert in Ziffer 15 als Zugmaschinen für Sattelanhänger – und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen gemacht hat: letztere werden in Ziffer 16 definiert als „Kraftfahrzeuge, deren Funktion im Wesentlichen in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen und zum Antrieb von auswechselbaren Geräten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten oder zum Ziehen von Anhängern in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt und geeignet sind, auch wenn sie zum Transport von Lasten im zusammen land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet oder mit Beifahrersitzen ausgestattet sind.“ Diese Definition lässt erkennen, dass die so beschriebenen land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen grundsätzlich nicht geeignet sind, Sattelanhänger i. S. d. Definition der Ziffer 19 aufzunehmen und zu transportieren; dort werden nämlich Sattelanhänger definiert als „Anhängen, die mit einem Kraftfahrzeug so verbunden sind, dass sie teilweise auf diesem aufliegen und ein wesentlicher Teil ihres Gewichtes oder ihrer Ladung von diesem getragen wird“. Dies ist bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen nicht der Fall. Denn das Gewicht der Arbeitsgeräte, die angehängt werden können, wird von diesen Geräten selbst getragen, die Zugmaschine wird – nur – als Zugmaschine eingesetzt und dient nicht dazu, auch einen Teil des Gewichtes der Arbeitsmaschine zu tragen. Dies korrespondiert mit der Begriffsbestimmung in § 2 Ziffer 20 FZV, in der land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte wie folgt beschrieben werden: „Geräte zum Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft, die dazu bestimmt sind, von einer Zugmaschine gezogen zu werden und die Funktion der Zugmaschine verändern oder erweitern...“ 43

Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen sind damit die als Ackerschlepper oder Traktoren bekannten Zugmaschinen, die teilweise mit ergänzenden und auswechselbaren Geräten zur landwirtschaftlichen Arbeit geeignet und bestimmt sind und hierfür auch genutzt werden.

Die im vorliegenden Fall geführte Sattelzugmaschine ist dagegen ein Fahrzeug, welches geeignet ist, einen Sattelanhänger aufzunehmen und dies im konkreten Fall auch getan hat. 45

Letztlich hat der Gesetzgeber sich zwar dafür entschieden, die Besteuerung dieser Sattelzugmaschinen für bestimmte Unternehmen zu minimieren, hat jedoch gleichzeitig davon abgesehen, weitere Gesetze zu ändern. So hat er insbesondere auch eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht im Hinblick auf eine vollständige Mautbefreiung vorgenommen. 46

Für eine ausdehnende Auslegung besteht daher insgesamt kein Raum. 47

V. 48

Der Betroffene hat sich daher gem. § 2 Abs. 1 Ziff. 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes der Nichtzahlung der geschuldeten Maut schuldig gemacht. 49

Das Gericht geht hier von Fahrlässigkeit aus. 50

Zwar hat der Betroffene bei der Kontrolle erklärt, sein Chef habe ihm gesagt, er brauche keine Maut zu zahlen. Dies wird vom Gericht zugunsten des Betroffenen als wahr unterstellt. 51

Ebenfalls unterstellt das Gericht zugunsten des Betroffenen als wahr die im Schriftsatz vom 15.09.2017 erfolgte Einlassung, der Betroffene sei angewiesen worden, mautpflichtige Straßen zu benutzen. Einer Vernehmung des dort benannten Zeugen C.C. bedurfte es daher nicht, weil das Gericht die dort erhobene Einlassung bereits als wahr unterstellt und daher seine Entscheidung zugrunde legt. Aus diesem Grunde konnte der Beweisantrag als zur Erforschung der Wahrheit nicht erforderlich zurückgewiesen werden, § 77 Abs. 2 Ziff. 1 OWiG. 52

Fahrlässigkeit als die fahrlässige Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist hier dennoch zu bejahen. Denn der Betroffene ist Berufskraftfahrer. Dies ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass er befugt ist, eine Sattelzugmaschine mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 40 t zu lenken, Berufskraftfahrer. 53

Sowohl aufgrund seiner Berufserfahrung als auch nach einem Blick in den Fahrzeugschein hätte ihm auffallen müssen, dass er eine übliche Sattelzugmaschine lenkte und ihm zumindest die Unterscheidung zu einem Ackerschlepper, wie das von ihm gelenkte Fahrzeug im Fahrzeugschein benannt wurde, hätte auffallen müssen, denn ersichtlich handelte es sich vorliegend bereits aufgrund des optischen Eindrucks nicht um einen üblichen Ackerschlepper oder Trecker. Der Betroffene hätte daher allen Anlass gehabt, sich bei den zuständigen und hierfür qualifizierten Stellen über die Frage der Mautpflichtigkeit der von ihm geführten Fahrzeugkombination zu erkundigen. Dies ist im Zweifel das Bundesamt für Güterverkehr. Auf dessen Internetseite ist auch ein entsprechender Vermerk vorhanden. 54

Aber nicht nur auf der Seite des BAG, sondern auch auf Seiten aus dem landwirtschaftlichen Bereich hätte der Betroffene erkennen können, dass hier eine Mautpflicht möglicherweise gegeben ist und dies hätte ihm auf jeden Fall Anlass sein müssen, weitere Erkundigungen einzuziehen. 55

So ist z. B. auf der Seite der Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau (https://www.svlfg.de/20aktuell/akt02_news/akt02_2016/akt02.../index.html)	56
deutlich angesprochen, dass eine Befreiung von der Mautpflicht nicht allein deswegen gegeben ist, weil eine Zulassung im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes vorliegt. Dort wird weiter darauf hingewiesen, dass klassische Ackerschlepper oder Geräteträger von der Mautpflicht befreit sind, nicht jedoch dann, wenn sie für entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungen eingesetzt werden. Inhaltlich gleichlautend ist der Hinweis auf der Seite agrarheute.com (https://www.agrarheute.com > <i>agrarheute</i> > <i>Technik und</i> https://www.agrarheute.com > <i>agrarheute</i> > <i>Management</i> > <i>Betriebsführung</i>), wo ebenfalls deutlich darauf hingewiesen wird, dass ein Fahrzeug, das aussieht wie eine Sattelzugmaschine, auch dann mautpflichtig ist, wenn es für den land- oder forstwirtschaftlichen Bereich zugelassen ist, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit höher als 40 km/h ist.	57
Die wesentlichen Tatbestandsmerkmale waren dem Betroffenen bekannt, denn er wusste, dass er für eine Güllebank mit einem Fahrzeug fährt, welches eine höhere zulässige Geschwindigkeit als 40 km/h hatte. Auf den genannten Seiten wird auch allgemein festgestellt, dass eine allgemeine Befreiung für Fahrzeuge oder Land- und Forstwirtschaft von der Mautpflicht nicht vorgesehen ist und dass daher Lkw und Zugmaschinen ab einem zul. Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t grundsätzlich der Mautpflicht unterliegen. Ebenso wird deutlich angesprochen, dass eine Befreiung von der Kfz-Steuer alleine für die mautrechtliche Verpflichtung keine Relevanz hat.	58
Dem Betroffenen hätte daher auch bei einer klaren Aussage seines Chefs, es bestehe keine Mautpflicht und er sei angewiesen, auch mautpflichtige Straßen zu nutzen, Zweifel kommen müssen, ob diese Aussage rechtlich tatsächlich korrekt ist. Dies umso mehr, als nicht erkennbar ist, dass diese Aussage sorgfältig in rechtlicher Hinsicht geprüft wurde und vielmehr sich deutlich aus dem Betroffenen leicht und ohne Weiteren zugänglichen Informationen ergibt, dass diese Aussage zumindest zweifelhaft wenn nicht falsch ist.	59
Ansichts dieser Sachlage hätte der Betroffene sich bei befugten Stellen über die Mautpflicht erkundigen müssen. Dies hat er unterlassen, was die Annahme von Fahrlässigkeit begründet.	60
Der Regelsatz für die fahrlässige Tatbegehung, nämlich Nichtzahlung der geschuldeten Maut, liegt für den Fahrer bei 120,- Euro.	61
Das Gericht sieht im vorliegenden Fall keinen Anlass, von diesem Regelsatz abzuweichen. Der Betroffene ist bislang noch nicht in Erscheinung getreten, so dass eine Erhöhung nicht angezeigt ist. Ebenso ist aber auch eine Reduzierung allein aufgrund der Tatsache, dass der Betroffene von seinem Chef angehalten wurde, auch mautpflichtige Strecken zu befahren, nicht angezeigt. Denn der Betroffene hätte sich leicht und ohne Probleme über die Mautpflicht erkundigen können, so dass hier für die Annahme eines besonders geringen Verschuldens kein Raum besteht.	62
Bei Geldbußen in dieser Größenordnung sind nach der ständigen Rechtsprechung des OLG Köln und des erkennenden Gerichtes die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen unerheblich.	63
Denn es muss davon ausgegangen werden, dass Geldbuße in dieser Höhe auch von Betroffenen, die in eingeschränkten wirtschaftlichen Verhältnissen leben, gezahlt werden	64

können, unter Umständen nach Bewilligung von Raten.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 465 StPO i. V. m. § 46 Abs. I OWiG.

65