
Datum: 08.02.2019
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: Abteilung 902a
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 902a OWi 73/17
ECLI: ECLI:DE:AGK:2019:0208.902A.OWI73.17.00

Tenor:

Der Betroffene wird wegen mehrerer tateinheitlich vorsätzlich begangener Verstöße gegen die Vorschriften des Fahrpersonalrechts, jeweils tateinheitlich begangen mit einem weiteren vorsätzlich begangenen Verstoß gegen die Vorschriften des Fahrpersonalrechts gem. § 8 a Absatz 2 Nr.1 FahrpersonalG; Artikel 6 Absatz 3, Artikel 7 Satz 1 der VO (EG) Nr. 561/2006

-nämlich Überschreitung der zulässigen Lenkzeiten und Unterschreitung der vorgeschriebenen Ruhezeiten in der Zeit vom 14.03.2016 bis 30.03.2016 –

zu Geldbußen in Höhe von € 322,50 und € 90,--, insgesamt somit € 412,50, kostenpflichtig verurteilt.

Gründe:

I.

Der Betroffene ist am 21.12.1968 geboren und wohnhaft in K.straat 000, 0 X. L., Niederlande. Zu seinen persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen ist nichts bekannt. Vorverfahren gegen ihn sind beim Bundesamt für Güterverkehr nicht bekannt.

II.

Bei einer Fahrzeugkontrolle am 08.04.2016 um 11.50 Uhr wurde auf dem Rastplatz O., 22962 Siek festgestellt, dass der Betroffene als Fahrzeugführer mit der in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeugkombination mit dem amtlichen Kennzeichen (NL) AA-AA-11 / (NL) BB-22-BB gegen die Vorschriften des Fahrpersonalrechtes verstoßen hatte. Die von ihm geführte Fahrzeugkombination hatte ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, war

1

2

3

4

5

mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet und führte auf einem Transport von Teilen von Schweden nach Holland gewerblichen Güterkraftverkehr durch. Beförderer war die A. R. & N. mit Sitz in L.weg 11, (NL) Kwintsheul.

Die bei der Kontrolle ausgelesenen Daten der Fahrerkarte des Betroffenen und des Kontrollgerätes ergaben folgende Verletzungen der Lenk- und Ruhezeiten: 6

1.) 7

In der Doppelwoche vom 14.03.2016, 00.00 Uhr bis 27.03.2016, 24.00 Uhr betrug die gesamte Lenkzeit 99 Stunden und 11 Minuten. Die Überschreitung betrug somit 9 Stunden 11 Minuten. 8

2.) 9

Die Lenkdauer betrug ab dem 21.03.2016, 19.20 Uhr bis 22.03.2016, 02.01 Uhr insgesamt 6 Stunden und 16 Minuten. Die Überschreitung der zulässigen Lenkzeit von 4 ½ Stunden betrug somit 1 Stunde 46 Minuten. 10

3.) 11

Vom 29.03.2016, 19.18 Uhr bis 30.03.2016, 01.58 Uhr betrug die gesamte Lenkzeit 6 Stunden und 10 Minuten. Die Überschreitung der zulässigen Lenkzeit von 4 ½ Stunden betrug somit 1 Stunde 40 Minuten. 12

Am 29.07.2016 erließ das Bundesamt für Güterverkehr – nach Anhörung des Betroffenen vom 27.06.2016 – einen Bußgeldbescheid und setzte für die als tateinheitlich und vorsätzlich begangen gewerteten Verstöße zu 1.) und 2.) eine Geldbuße von 322,50 Euro fest und für den hierzu ebenfalls vorsätzlich aber tatmehrheitlich gewerteten Verstoß zu 3.) eine Geldbuße von 90,- Euro. Eine Zustellungsurkunde befindet sich nicht in der Akte. Mit Schriftsatz vom 23.08.2016 legte der Betroffene über seinen Verteidiger, der gleichzeitig eine Vollmacht vorlegte, Einspruch gegen den Bußgeldbescheid ein. 13

III. 14

Der vorstehende Sachverhalt ergibt sich zur Überzeugung des Gerichtes zunächst aus der Ordnungswidrigkeitenanzeige der kontrollierenden Stelle, dem Polizei – Autobahn – und Bezirksrevier Bad Oldesloe, Fachdienst Bezirk, Berliner Ring 27, 23843 Bad Oldesloe. Aus den dort getätigten Feststellungen, die vom Betroffenen nicht angegriffen wurden, ergibt sich seine Eigenschaft als Fahrer des kontrollierten Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (NL) AA-AA-11 / (NL) BB-22-BB; es ergibt sich weiter das zulässige Gesamtgewicht und die Ausrüstung des Fahrzeugs mit einem digitalen Kontrollgerät der Firma G. Die Verstöße – beruhend auf der Auswertung der bei der Kontrolle erhobenen Daten der Fahrerkarte und des Kontrollgeräts mit dem Programm TachoScan - ergeben sich aus der Verstoßliste Bl. 6 der Beiakte sowie aus den ebenfalls auf den erhobenen Daten beruhenden grafischen Aufzeichnung betreffend den Betroffenen als Fahrer Bl. 7 ff. der Beiakte. Sämtliche Unterlagen wurden zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht. Die Typzulassung des im Fahrzeug eingebauten Kontrollgerätes ergibt sich aus der von der Firma G. E. GmbH, E.weg 0, 75417 Mühlacker mit Datum vom 26.06.2018 übermittelten Typzulassung für den vorliegend verwendeten Gerätetyp XXX/05/R04, ausgestellt für die G. C. ZZ, V. 1, 70227 Örebro, Schweden (Bl. 118 ff. HA). Diese Auskunft wurde ebenso zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht wie die Einlassungen des Betroffenen 15

einschließlich des Gutachtens des Sachverständigen D. vom 30.05.2017 (Bl. 9 ff. HA), vom 29.11.2017 (Bl. 15 ff. HA), vom 22.06.2018 (Bl. 114 ff. HA), vom 16.11.2018 (Bl. 132 ff. HA), vom 23.01.2019 (Bl. 142 ff. HA), vom 05.02.2019 (Bl. 318 ff. HA) wurden zum Gegenstand der Hauptverhandlung gemacht.

Der Betroffene hat sich wie folgt zur Sache eingelassen:

16

Er bestreitet weder die Fahrereigenschaft noch die erhobenen Daten an sich. Er lässt sich jedoch dahin ein, dass das digitale Kontrollgerät kein ordnungsgemäßes Beweismittel sei, weil die erhobenen Daten nicht ordnungsgemäß erhoben seien und weiter auch die Auswertung nicht ordnungsgemäß erfolgt sei.

17

Im Einzelnen sei folgendes festzuhalten:

18

Der Kilometerstand werde mit 16.777.215 Kilometern angezeigt, was nicht mit dem tatsächlichen Kilometerstand von 893.291 km am 08.04.2016 überstimme. Außerdem sei für den letzten Gebrauch des Fahrzeugs ein Datum in der Zukunft gespeichert, nämlich der 07.02.2106. Ein weiteres Indiz sei, dass Aufzeichnungen von Events in den verschiedenen Slots (also dem Slot für die Fahrerkarte des Fahrers und dem für die Fahrerkarte des Beifahrers) zeitlich nicht korrespondierten. Als Beispiel hat er einen Ausdruck der Lenkzeiten vom 18.03.2016 vorgelegt (Bl. 18 ff. HA) und erläutert ihn wie folgt: es sei z. B. am 11.01. des genannten Datums in Slot 1 kein Event gespeichert, in Slot 2 dagegen der Eintrag „ohne Bereitschaft Fahrerkarte nicht gesteckt“. Dies sei nicht korrespondierend, da bis 11.06 Uhr die Lenkzeit als Ein-Mann-Betrieb gespeichert wurde. Es sei die Frage, was nunmehr im Kontrollgerät für den Zeitraum von 11.01 Uhr bis 11.06 Uhr gespeichert worden sei. Weiterhin sei am gleichen Tage um 14.17 Uhr in Slot 1 die Lenkzeit gespeichert, in Slot 2 dagegen kein Event. Es sei daher unklar, ob die Lenkzeit von der Zeit 14.17 Uhr bis 15.12 Uhr (Eventwechsel in Slot 1 gespeichert) oder bis 15.13 Uhr (Event in Slot 2 Pause Ein-Mann-Betrieb) dauere. Außerdem sei am gleichen Tage erneut in Slot 1 Lenkzeit Ein-Mann-Betrieb gespeichert; die Dauer dieser Lenkzeit sei unklar, weil um 19.26 Uhr in Slot 1 gespeichert sei „Pause Ein-Mann-Betrieb“, in Slot 2 um 19.27 Uhr aber der gleiche Eintrag. Außerdem sei es unmöglich, dass der gespeicherte Kilometerstand mit 16.777.215 Kilometern gespeichert worden sei, da das Gesetz einen maximalen Kilometerstand von 9.999.999 Kilometern vorsehe gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799, Anlage 3.2.1. Rd-Nr. 29. Der Betroffene ist der Auffassung, dass sich bereits aus diesen wenigen Divergenzen ergebe, dass das auswertende Programm TachoScan zu Lasten des Betroffenen Ruhezeiten als Lenkzeiten speichere und darüber hinaus auch das Kontrollgerät selbst bereits keine korrekten Daten liefern könne, da sich hier widersprüchliche Daten und Auslesungen befänden.

19

Im Übrigen ergebe sich auch aus einem Vergleich der UTC Zeit und der vorliegenden Geschwindigkeitsdaten für die 24 Stunden vor der Kontrolle Divergenzen. So habe das Gerät für den 30.05.2016, 15.38 Uhr insgesamt 28 Sekunden Pause, 5 Sekunden Lenkzeit, weitere 7 Sekunden Pause, 3 Sekunden Lenkzeit, 13 Sekunden Pause und 4 Sekunden Lenkzeit gespeichert. Da die Geschwindigkeit jedoch 0,48 km/h betrug, hätte das Fahrzeug als stehend gewertet werden müssen und daher Pause, Arbeit oder Bereitschaft speichern müssen; es habe jedoch tatsächlich Lenkzeit gespeichert. Ähnliches gelte für die Minute um 10.21 Uhr am 31.05.2016, bei der das Kontrollgerät bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,12 km/h 30 Sekunden lenken, erneut 22 Sekunden lenken, 5 Sekunden Pause und 3 Sekunden lenken speicherte. Der Betroffene ist auch hier der Ansicht, dass das Gerät Pause, Arbeit oder Bereitschaft habe speichern müssen.

20

21

Im Übrigen sei auch unklar, welche Methode der Erfassung und Auswertung der erhobenen Daten angewendet würde und ob diese aufgezeichnete Lenkzeit dann den gesetzlichen Vorgaben der Verordnungen (EU) 165/2014 bzw. der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 entsprächen. Im Übrigen könne die Erfassung einer Minute als Lenkzeit rechtswidrig sein und nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechen, da eine Minute dann als Lenkminute gewertet werde, wenn in der unmittelbar vorgehenden Kalenderminute und der unmittelbar nachfolgenden Kalenderminute die Tätigkeit Lenken registriert werde; ansonsten werde für die fragliche Kalenderminute die Tätigkeit registriert, die als längste Tätigkeit innerhalb der Minute ausgeführt wurde bzw. bei gleichlangen Tätigkeiten diejenige, die zuletzt ausgeführt wurde. So informiere selbst der Hersteller in seinem Handbuch, welches der Betroffene auszugsweise zitiert (Bl. 22 HA), dass insbesondere in einigen Sonderfällen, die im Einzelnen aufgeführt werden, die Daten von den Vorschriften oder von der Interpretation einiger Kontrolleure abweichen können. Der Betroffene schließt daraus, dass es Fehler bzw. ungenaue Datenermittlung im Kontrollgerät selber gebe und die bei der hiesigen Kontrolle ermittelten Daten daher nicht verwertbar seien.

Der Betroffene legt weitere Fehlerlisten (Bl. 27 ff. HA) vor, die nach seiner Ansicht - beginnend mit dem 09.03.2016, 00.00 Uhr und endend mit dem 07.04.2016, 00.00 Uhr - verschiedene Fehlerwerte aus dem Kontrollgerät auswiesen. Er vertritt darüber hinaus die Auffassung, dass das gleiche Event bzw. die gleiche Aktivität, die naturgegeben nur einmal in einer bestimmten Sekunde/Minute auftreten könne, zu verschiedenen Zeiten in den Steckplätzen „ohne Fahrer“ und „zweiter Fahrer“ aufgezeichnet worden sei, so dass es unmöglich sei zu entscheiden, wann es tatsächlich passiert sei. Das bedeute, dass wenigstens eine der Aktivitätsaufzeichnungen falsch sei, möglicherweise sogar beide; jedenfalls könne man nicht entscheiden, welche tatsächlich eingetreten sei. Insoweit bezieht sich der Betroffene auf weitere von ihm vorgelegte Listen (Bl. 31 ff. HA), die für einen Tag vor dem 09.03.2016 und dann beginnend mit dem 09.03.2016 und endend mit dem 08.04.2016 Events sowohl beim Slot des Fahrers als auch beim Slot des Beifahrers aufgezeichnet haben, die sich nach Ansicht des Betroffenen widersprechen. So sei z. B. die gleiche Minute teilweise als Arbeit oder Lenkzeit des Fahrers und als Bereitschaftszeit des zweiten Fahrers angesehen worden. Letztlich gebe es auch Fehler infolge der Verletzung der Kalibrierungsparameter, was der Betroffene auf der Liste Bl. 63 HA anführt. Dies betreffe zum einen das Kalibrierungsdatum (es sei mehr als zwei Jahre ohne Kalibrierung seien verstrichen); das Datum der Sensoraktivierung - nämlich der 08.04.2011, 08.27 Uhr 15 Sekunden - passe zu keiner Kalibrierung und es gebe einen Fehler in der Sensorseriennummer.

1. 23

Das Gericht ist nach den obigen Feststellungen davon überzeugt, dass der Betroffene am Kontrolltag, dem 08.04.2016, mit der in den Niederlanden zugelassenen Fahrzeugkombination mit dem amtlichen Kennzeichen (NL) AA-AA11 / (NL) BB-22-BB kontrolliert wurde; der Betroffene selbst hat weder die Kontrolle noch seine Fahrereigenschaft in Frage gestellt. 24

Das Gericht ist weiter davon überzeugt, dass dem Betroffenen folgende Verstöße gegen die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten vorgeworfen werden müssen: 25

1.) 26

In der Doppelwoche vom 14.03.2016, 00.00 Uhr bis 27.03.2016, 24.00 Uhr betrug die gesamte Lenkzeit 99 Stunden und 11 Minuten. Die Überschreitung betrug somit 9 Stunden 27

und 11 Minuten.

2.) 28

Die Lenkdauer betrug ab dem 21.03.2016, 19.20 Uhr bis 22.03.2016, 02.01 Uhr insgesamt 6 Stunden und 16 Minuten. Die Überschreitung der zulässigen Lenkzeit von 4 ½ Stunden betrug somit 1 Stunde 46 Minuten. 29

3.) 30

Vom 29.03.2016, 19.18 Uhr bis 30.03.2016, 01.58 Uhr betrug die gesamte Lenkzeit 6 Stunden und 10 Minuten. Die Überschreitung der zulässigen Lenkzeit von 4 ½ Stunden betrug somit 1 Stunde 40 Minuten. 31

2. 32

Zunächst ist festzustellen, dass der Einspruch des Betroffenen gegen den Bußgeldbescheid vom 29.07.2016 rechtzeitig eingelegt wurde. Eine Zustellungsurkunde betreffend diesen Bescheid ist nicht zur Akte gelangt. Es muss zu Gunsten des Betroffenen davon ausgegangen werden, dass das Datum des Einspruchs – nämlich der 23.08.2016 – auch das Datum der Zustellung war und der Einspruch damit im Zweifel rechtzeitig eingelegt wurde. 33

3. 34

Das Gericht ist auch davon überzeugt, dass die bei der Kontrolle ausgelesenen Daten des Massenspeichers des im Fahrzeug verbauten Kontrollgerätes sowie der Fahrerkarte so ausreichend präzise waren, dass dem Betroffenen eine Verletzung der zulässigen Lenkzeit von 90 Stunden innerhalb der Doppelwoche von mehr als 9 Stunden sowie zwei Verletzungen der fehlenden Unterbrechung der Lenkdauer nach spätestens 4 ½ Stunden von jeweils mehr als 1 Stunde 30 Minuten vorgeworfen werden müssen. Dabei kommt es – wie es später auszuführen sein wird – bereits aufgrund der Regelungen des Bußgeldkataloges nicht auf eine Minute an. Denn der Bußgeldkatalog für das Fahrpersonalrecht sieht unter laufender Nummer 105 für eine Überschreitung der Lenkzeit in der Doppelwoche bei einer Gesamtlenkzeit von 92 Stunden bis 105 Stunden je angefangene Stunde einen Bußgeldsatz von € 30,-- vor. 35

Bereits hieraus ist zu ersehen, dass es für die Entscheidungen zur Höhe des Bußgeldes unerheblich ist, ob die Überschreitung 9 Stunden und 11 Minuten – wie das BAG im Bußgeldbescheid festgehalten hat – oder irgendeine andere Minutenzahl zwischen 01 und 59 Minuten beträgt. Ähnlich verhält es sich mit den Überschreitungen bzgl. der fehlenden Unterbrechungen der Lenkdauer nach jeweils 4 ½ Stunden: Hier sieht der Bußgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht gemäß laufender Nummer 106 für die Überschreitung der Lenkzeit einen Bußgeldsatz von € 30,-- für die erste Stunde und von weiteren € 30,-- für jede angefangene weitere halbe Stunde; es ist daher auch hier gleichgültig, ob die Überschreitung 1 Stunde und 46 Minuten oder irgendeine Zahl zwischen 31 Minuten und 59 Minuten betrug und ebenso bzgl. des Vorwurfs unter Nummer 3.) gleichgültig ist, ob irgendeine Zahl zwischen 31 und 59 Minuten nach der vollen Stunde dem Betroffenen zum Vorwurf gemacht werden muss. 36

Das Gericht ist nach dem eingeholten Gutachten des Sachverständigen T. und dessen Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung davon überzeugt, dass die Messung ausreichend genau war, um entsprechend den gerade ausgeführten Vorgaben ein Bußgeld 37

gegen den Betroffenen festzusetzen.

a)	38
Das Gericht hat den Sachverständigen zur Erstellung eines Gutachtens zu folgenden Beweisfragen beauftragt:	39
„1.) Ist das am 08.04.2016 im Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (NL) AA-AA-11 / (NL) BB-22-BB verwendete Kontrollgerät grundsätzlich geeignet, Lenk- und Ruhezeiten sowie Kilometerleistungen aufzuzeichnen?	40
2.) Kam es bei der Aufzeichnung und/oder der Auslesung der aufgezeichneten Daten betreffend den Kontrollzeitraum 07.03.2016 bis einschließlich 08.04.2016 zu Auffälligkeiten, die auf eine Fehlfunktion entweder des Kontrollgerätes oder der Auslesesoftware schließen lassen?“	41
b)	42
Der Sachverständige hat diese Fragen in seinem Gutachten vom 02.04.2018 wie folgt beantwortet:	43
Der Sachverständige hat die Beweisfragen zunächst ausschließlich anhand der in der damaligen Kontrolle ausgelesenen Daten beantwortet, da ihm das Kontrollgerät in unverändertem Zustand nicht mehr zur Verfügung steht. Er hat zunächst ausgeführt, dass er die ausgelesenen Daten sowohl mit der vom Bundesamt für Güterverkehr verwendeten Software TachoScan als auch mit einer eigens von ihm für diesen Zweck entwickelten Software überprüft hat. Der Sachverständige hat anschließend die ausgelesenen und von ihm ausgewerteten Daten anhand der europaeinheitlichen Vorschriften in technischer Hinsicht überprüft. Er hat zunächst festgestellt, dass sich Übereinstimmungen der analysierten Daten im Hinblick auf den Anhaltezeitpunkt ergeben. Er hat weiter die Typzulassung des im Fahrzeug eingebauten konkreten EG-Kontrollgerätes geprüft, dessen Zulassungsnummer sich aus den Kalibrierungsdaten ergibt. Der Sachverständige konnte diese Typzulassung nicht positiv feststellen, da diese nicht öffentlich einsehbar war. Er hat anschließend zur grundsätzlichen Eignung des G. Gerätes RD123, zu dessen Bauartreihe auch das hier verwendete Gerät Typ G. XXX/05R04 gehört, geprüft, insbesondere dessen grundsätzliche Eignung auf Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 vom 18.03.2016. Diese Verordnung wurde erlassen zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Die Durchführungsverordnung beinhaltet Vorgaben zu den technischen Anforderungen an ein Kontrollgerät, insbesondere auch zur Messgenauigkeit bezüglich Zeit, Wegstrecke und Geschwindigkeit sowie Einzelheiten zur Typzulassung. Als Zwischenergebnis stellt der Sachverständige zunächst fest, dass das verwendete Kontrollgerät grundsätzlich zur Erfassung der genannten Daten geeignet ist, soweit es über eine Typzulassung verfüge.	44
Der Sachverständige erläutert zunächst die Vorgaben betreffend die Messung der Wegstrecke. Er verweist darauf, dass im Anhang I C der DurchführungsVO (EU) Nr. 2016/799 unter Punkt 3.2.1 die zulässigen Messfehlergrenzen im Einzelnen definiert sind mit +/- 1 % vor dem Einbau, +/- 2 % beim Einbau und bei den regelmäßigen Nachprüfungen, +/- 4 % während des Betriebes und auf mindestens 0,1 Kilometer genau, wobei sich sämtliche Angaben auf eine gemessene Wegstrecke von mindestens 1.000 Metern beziehen müssen. Gleichfalls sind unter Punkt 3.3.2 für die Geschwindigkeitsmessung ebenfalls Fehlergrenzen vorgeschrieben. Im Gerät erfolgt dabei anhand des in der VO (EU) Nummer 165/2014 festgelegten Datenformats für die Speicherung auch eine Verbindung der gemessenen	45

Wegstrecke zur gemessenen Zeit, die dann entsprechend ausgelesen werden kann. Dabei können Unterscheidungen betreffend Zeiten – wie z. B. die Differenzierung zwischen Ruhezeit und Arbeitszeit - nur vom Fahrer selbst getroffen werden.

Der Sachverständige hat sich anschließend mit der Frage beschäftigt, ob bei der Auslesung der gespeicherten Daten sowohl mit der handelsüblichen Software TachoPlus als auch mit der von ihm selbst programmierten Software Auffälligkeiten festgestellt werden können. Fehlermeldungen gab es dabei jeweils nicht. Er führt aus, dass das von ihm ebenfalls zur Kontrolle verwendete Auswerteprogramm TachPlus mit dem vom BAG verwendeten Programm TachoScan unmittelbar vergleichbar sei. Weder bei der Auslesung mit dem Programm TachoScan seitens des BAG, noch bei der Auslesung mit dem Programm TachoPlus noch bei der Auslesung mit der Analysesoftware des Sachverständigen sind Fehler aufgetreten bzw. augenscheinlich geworden. Der Sachverständige beantwortet die Beweisfrage 2.) als Zwischenergebnis dahin, dass Auffälligkeiten die auf eine Fehlfunktion hindeuten können, nicht aufgetreten sind. 46

c) 47

Der Sachverständige nimmt im folgenden (Bl. 14 ff. des Gutachtens, Bl. 80 ff. HA) zu den Einwendungen der Verteidigung Stellung: 48

Zunächst erläutert er, dass eine Prüfung der Auswertungssoftware selbst anhand des geltenden EU-Rechtes nicht möglich ist, weil sich dieses nicht mit der Auswertungssoftware, sondern nur mit den technischen Voraussetzungen und Anforderungen an einem Kontrollgerät beschäftigt. Soweit die Verteidigung eigene ausgelesene Datensätze mit dem Datum 01.06.2016 vorgelegt hat, so erklärt der Sachverständige hierzu, dass er zur weiteren Prüfung aufgrund unvollständiger Datensätze nicht im Stande ist. Er erklärt weiter, dass es sich bei der Auslesung und Zuordnung der Daten der jeweiligen Fahrerkarte des Fahrers und des Beifahrers um ein technisch relativ aufwendiges System handle, insbesondere auch die Karte bei jedem Einstecken vollständig gelesen werde; er halte daher die Möglichkeit, dass anstelle der Fahrerkarte die des Beifahrers versehentlich ausgelesen werde und die Daten der Karte des Beifahrers auf der des Fahrers gespeichert bzw. dort ausgewertet würden, für vernachlässigenswert. 49

Soweit die Verteidigung weiter einwendet, dass in einem Zeitraum von 24 Stunden unter Zugrundelegung der gemessenen und nur für diesen Zeitraum noch abrufbaren Geschwindigkeiten insgesamt 2 Minuten an Lenkzeiten falsch gewertet bzw. gespeichert worden seien, so erklärt der Sachverständige hierzu folgendes: Eine direkte Überprüfung ist ihm nicht möglich, weil die von der Verteidigung zur Verfügung gestellten Datensätze dem Sachverständigen selbst nicht zur Verfügung standen, da sie außerhalb des bei der Kontrolle ausgelesenen Zeitraums lagen. Er hält dies aber auch nicht für erforderlich. Er erläutert im Einzelnen und an Beispielen, dass es vielmehr aufgrund der Regelungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/799, hier 3.4, Rd-Nr. 51 folgende, systemimmanente sei, dass gewisse Ungenauigkeiten auftreten; insbesondere erkläre bereits die genannte Verordnung, dass 1 Minute dann als Lenkzeit registriert werden, wenn in der Minute vorher bzw. in der Minute nachher in irgendeiner auch kurzen Zeitspanne Lenkzeit registriert worden sei. Ansonsten werde die Tätigkeit für die gesamte Minute gewertet, die zeitlich am längsten ausgeführt wurde. Bereits diese Vorgabe der EU impliziert, dass Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten des Fahrers nicht auf die Sekunde genau berücksichtigt werden sollen und müssen. Als Zwischenergebnis hält der Sachverständige hier fest, dass aus den ihm vorliegenden Unterlagen ein Widerspruch zur EU Verordnung 2016/799 nicht erkennbar sei, zumal ihm die original Dateien nicht vorgelegen hätten; er bezeichnet den Tabellenausdruck, 50

der von der Verteidigung eingereicht wurde, als manuelle Darstellung und erklärt weiter, dass selbst bei einer unterstellten Diskrepanz von 2 Minuten über einen Zeitraum von 24 Stunden – insoweit also bei angenommener Akzeptanz der von der Verteidigung erzielten Auswerteergebnisse – diese Abweichung immer noch innerhalb der zulässigen und anzusetzenden Toleranz liege.

d) 51

Soweit die Verteidigung darauf hinweist, dass der mit Eintrag vom 07.02.2106 und Kilometerstand 16.777.215 gespeicherte Wert ein, der den in Rd-Nr. 29 der EU-Verordnung 2016/799 unter 3.2.1 vorgegebenen maximalen Wert von 9.999.999,99 Kilometern ersichtlich übersteigt, nimmt der Sachverständige wie folgt Stellung: 52

Er weist zunächst darauf hin, dass die Kilometerstände sowohl bzgl. Anfangs- als auch Endkilometerstand jeweils auf der Fahrerkarte korrekt gespeichert sind. Die Fahrerkarte und die dort befindlichen Einträge seien aber relevant für die Berechnung der Lenk- und Ruhezeiten. Im Übrigen sei es so, dass das System dann einen ungültigen Kilometerwert angebe, wenn es den Zeitpunkt der Kartenentnahme nicht mit einem Kilometerstand in Verbindung bringen könne; dies sei z. B. dann der Fall, wenn eine Karte bei ausgeschaltetem Gerät gezogen werde. Der Sachverständige erklärte aber, dass er festgestellt habe, dass es keinen prinzipiellen Fehler des Kontrollgerätes in dieser Hinsicht gebe, da bei richtig vorgenommenen Karteneinschub- und Kartenentnahmevorgängen Kilometerstände jeweils richtig gespeichert seien. Es sei nämlich technisch so, dass auch dann ein Kilometerwert bzw. Datumswert vom Kontrollgerät in das entsprechende Feld geschrieben werden muss, wenn es hierzu keine Daten gebe; es werde dann ein erkennbar falscher Wert gewählt. Ob das Kontrollgerät einen Fehler aufgewiesen habe, könne er nur nach Prüfung des Kontrollgerätes selber beantworten, er gehe jedoch nach dem bisherigen Datenstand nicht davon aus. Der gespeicherte Wert von 16.777.215 Kilometern sei ersichtlich nicht auf einen Datenfehler oder Speicherfehler zurückzuführen. Aus seiner Sicht hält der Sachverständige diesen Wert für einen vom System gewählten Fehlerwert da aus Gründen, die er nicht benennen kann, offensichtlich ein Fehlerwert festgestellt wurde und stattdessen – da ein Wert gespeichert werden muss – dieser Wert vom System gewählt wurde. Es sei auffallend, dass dieser Wert immer im Zusammenhang mit der Entnahme einer Karte gespeichert worden sei. Dies gelte ebenso für das von der Verteidigung beanstandete Datum 07.02.2106, 06.28 Uhr und 15 Sekunden. Insoweit sei diese Zahl der Kilometerangabe 16.777.215 auch nicht zufällig sondern entspreche der technischen Zahl 22 hoch 24. Insoweit sei zu berücksichtigen, dass Betriebssoftware für Geräte wie z. B. das Kontrollgerät immer auch Definitionen von ungültigen Werten bereit halten für den Fall, dass die Speicherung des tatsächlichen Wertes aus irgendwelchen Gründen nicht gelinge oder möglich sei. Insoweit sei es wahrscheinlich, dass es einen Fehler gab und das Gerät daher auf die Speicherung eines ersichtlich unrichtigen Kilometerstandes und eines ersichtlich unrichtigen Datums zurückgegriffen hat, da diese Speicherplätze nicht leer bleiben könnten. Hintergrund sei aus technischer Sicht, dass systemrelevante Meldungen ohne Zeitstempel nicht speicherbar wären. Es sei daher aus technischer Sicht die Entscheidung zu treffen, dass ein relevantes Ereignis abgespeichert werden können muss, auch wenn kein Zeitstempel zur Verfügung stehe. Es werde daher ein ersichtlich ungültiger Zeitstempel gewählt, um dennoch eine Speicherung des Events möglich zu machen. Außerdem müsse ein Wert gewählt werden, der ersichtlich ungültig sei und daher bei der weiteren Verarbeitung nicht zu anscheinend gültigen Ergebnissen führen könne. Das Datum 07.02.2106 ergebe sich im Übrigen als höchstmögliches Datum bei fehlender Speicherbarkeit des eigentlichen Datums auch aus der Bedienungsanleitung des Herstellers G.; hier sei gemäß Anhang I B der 07.02.2106 das 53

höchstmögliche Datum. Der Sachverständige fügt hier (Bl. 99 HA, Seite 33 des Gutachtens) einen Auszug aus der Bedienungsanleitung der Firma G. bei, die dieses Datum aufweist.

e) 54

Zum weiteren Argument der Verteidigung, dass es eine nicht sichere Zuordnung verschiedener Events um Slot 1 (Fahrer) bzw. Slot 2 (Beifahrer) gegeben habe, nimmt der Sachverständige wie folgt Stellung: 55

Ein Fehler läge zunächst nicht zwangsläufig deshalb vor, weil verschiedene Events in der gleichen Sekunde gespeichert würden; dies lasse sich technisch so erklären, dass einzelne Ereignisse unter Umständen in Millisekunden oder sogar noch schneller erfolgen, die Abspeicherung jedoch im Sekundentakt erfolge. Daher sei es zwangsläufig so, dass verschiedene Ereignisse, die in verschiedenen Millisekunden erfolgen, jedoch in einer Sekunde abgespeichert werden, als gleichzeitig erscheinen, was sie tatsächlich nicht sind. Der Hintergrund sei nach seiner Einschätzung ein technischer, nämlich die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der EU Verordnung gewünschte Möglichkeit, die Daten auch auf die damals handelsüblichen USB-Sticks zu laden. Deren Kapazität sei damals aber noch eingeschränkter gewesen als zum heutigen Zeitpunkt, so dass diese technische Lösung im Hinblick auf die Speicherung im Sekundentakt gewählt worden sei. Eine weitere Möglichkeit der Erklärung für den Kilometerstand sei eine falsche Eingabe der Werkstatt bei der Kalibrierung; dies sei aber zunächst von der Firma bei der Kalibrierung zu prüfen. Ein solcher Fehler sei nicht erkennbar. 56

f) 57

Soweit von der Verteidigung weitere Einwände im Schriftsatz vom 29.11.2017 (Bl. 15 ff. HA) zur erforderlichen Impulszahl für die Feststellung von Bewegung und zur Frage der Speichergenauigkeit erhoben werden, nimmt der Sachverständige hierzu wie folgt Stellung: 58

Er verweist zunächst bzgl. einer möglichen „fehlerhaften“ Ermittlung der zurückgelegten Wegstrecke auf die bereits in der VO (EU) 165/2014 festgelegte Toleranz von bis zu 4 % der zurückgelegten Wegstrecke. Da dies auf eine Wegstrecke von z. B. 500 Kilometern eine Toleranz von bis zu 20 Kilometern bedeuten könne sei bereits hieraus deutlich, dass sich der Einwand der Verteidigung insoweit nachvollziehen lasse, als es hier bereits aufgrund der EU Regelung zwangsläufig zu Toleranzen komme. Diese seien jedoch allgemein bekannt. Er beschränkt sich weiter nach Weisung des Gerichtes auf die Definition der Lenkzeit innerhalb der Rechtsregelungen der Europäischen Union. 59

Zur Problematik der von der Verteidigung aufgeworfenen Frage, wann ein Fahrzeug als fahrend vom Kontrollgerät erkannt und entsprechend Lenkzeit berechnet wird, erklärt der Sachverständige, dass das Fahrzeug gemäß Definition dann als fahrend gilt, sobald die Funktion vom Bewegungssensor mindestens 5 Sekunden lang mehr als 1 Imp/s erhält; aus dieser Definition sei allerdings nicht abzulesen, ob über 5 Sekunden durchschnittlich jeweils 1 Imp/s erfasst worden sein müsse, oder ob es reiche, wenn 4 Sekunden lang kein Impuls erfolge und in Sekunde 5 dann 5 Impulse. Der Sachverständige relativiert jedoch die Bedeutung dieser Definition, indem er diese in die bei einer bestimmten Impulszahl zurückgelegten Meter umsetzt. Er erläutert, dass pro Kilometer 8800 Impulse zu verzeichnen seien, so dass ein Impuls einer Wegstrecke von 0,11 Metern entspreche. Bei 5 Impulsen entspreche dies somit einer Wegstrecke von 0,55 Metern. Es sei eine Frage der juristischen Würdigung, ob man dies als „Fahren“ einschätzen könne. Allerdings sei dann festzuhalten, dass bereits bei einer Geschwindigkeit von 1 km/h = Wegstrecke 0,277 Meter pro Sekunde 60

eine Impulszahl von 2 bis 3 erforderlich sei. Somit sei bereits ab einer Impulszahl von 3 Impulsen pro Sekunde eine Geschwindigkeit von einem Kilometer registriert. Es sei daher durchaus denkbar, dass es in diesem geringen Geschwindigkeitsbereich von unter 6 Kilometern in der Stunde zu Differenzen zwischen der Auswertung der sekundengenauen Aufzeichnung im Vergleich zu weiteren gespeicherten Informationen, die mit einer Frequenz von einer Minute gespeichert werden, kommen könne. Insoweit verweist der Sachverständige auch auf Punkt 3.2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 vom 18.03.2016, wo die Vorgaben für das Kontrollgerät zur Geschwindigkeitsmessung näher definiert werden. Es ist hier von einer Fehlergrenze von plus minus 2 Kilometern in der Stunde für Inputabweichungen (wie z. B. Reichenabweichungen), einer Fehlergrenze von plus minus einem Kilometer bei Messungen beim Einbau oder bei den regelmäßigen Nachprüfungen und eine Fehlergrenze von weiteren 0,5 km/h für die Auflösung der Datenspeicherung betreffend die vom Kontrollgerät gespeicherte Geschwindigkeit. Im Übrigen muss die Geschwindigkeitsmessung auf mindestens einen Kilometer in der Stunde genau sein.

Der Sachverständige erklärt daher als Zwischenergebnis zu diesem Punkt, dass bei einer Berechnung, wie sie von der Verteidigung gefordert werde, das Kontrollgerät eine Genauigkeit aufweisen müsse, dies aufgrund der EU-Vorgaben nicht haben müsse. Differenzen könnten und dürften sich daher insbesondere dann ergeben, wenn Geschwindigkeiten pro Sekunden gespeichert würden, die Durchschnittsgeschwindigkeit jedoch pro Minute berechnet würde. Dies liege jedoch im von der EU-Verordnung gedeckten Toleranzbereich und sei daher grundsätzlich nicht zu beanstanden. Eine Abweichung ergebe sich daher unter Berücksichtigung der zulässigen Toleranz nicht. 61

g) 62

Zum weiteren Einwand der Verteidigung betreffend nicht korrespondierender Aufzeichnungen in Slot1 (Fahrer) und Slot2 (Beifahrer) nimmt der Sachverständige wie folgt Stellung: 63

Er erklärt zunächst, dass er den von der Verteidigung ebenfalls zum Gegenstand der Einlassung gemachten Tag 18.03.2016 prüfe, da dieser auch in dem dem Sachverständigen zur Verfügung stehenden Datenmaterial vorhanden sei. Soweit es hier Änderungen bei der Wertung von Tätigkeiten zwischen Fahren, Pause und Bereitschaftszeiten gebe, so sei dies durch die Vorgaben der DurchführungsVO (EU) 2016/799 zu erklären; danach sei nämlich vom Kontrollgerät gemäß Rd-Nr. 47 für den Beifahrer automatisch Bereitschaft zu wählen, wenn die Funktion Fahrt für den Fahrer gewählt wurde, während für den Beifahrer die Umschaltung automatisch auf Pause bzw. Ruhezeit erfolgt, wenn für den Fahrer Arbeit eingestellt werde. Dies folge insoweit auch den Vorgaben der Verordnung, könne allerdings manuell geändert werden, wie dies aber vorliegend offensichtlich nicht der Fall sei. Im Übrigen verweist der Sachverständige auch hier wieder darauf, dass verschiedene Vorgänge, die sich in Millisekunden abspielen, möglicherweise vom System in der gleichen Sekunde gespeichert werden; dies sei kein Fehler, sondern durch die Differenzierung zwischen einer Registrierung in kleineren Zeitabständen und einer Speicherung in größeren Abständen geschuldet. 64

Auch hier hält der Sachverständige in einem Zwischenergebnis fest, dass die Aufzeichnungen für den von ihm geprüften Tag keine Auffälligkeiten aufweisen, sondern vielmehr durch die automatische Koppelung der Tätigkeiten von Fahrer und Beifahrer erklärlich seien. 65

h) 66

67

In seiner Anhörung im Hauptverhandlungstermin vom 08.02.2019 hat der Sachverständige sein Gutachten wie folgt näher erläutert:

Die EU-Verordnungen, die den Güterkraftverkehr und insbesondere die Fahrpersonalzeiten und hier die technischen Anforderungen an ein Kontrollgerät regeln, gelten für sämtliche EU Länder. Sie müssen daher als der kleinste gemeinsame Nenner angesehen werden und sind insoweit unabhängig von den technischen Standards oder auch dem möglichen technischen Standard in einzelnen Ländern. Zum Verfahren der Typgenehmigung könne er grundsätzlich sagen, dass die Kontrollgeräte durch besondere nationale Testlabore abgenommen und geprüft werden, wobei die genauen Abläufe nicht zu verifizieren sind. Es stehe für ihn außer Frage, dass das Kontrollgerät in technischer Hinsicht mehr könnte und d. h., mit besseren technischen Standards ausgerüstet sein könnte. Dennoch gibt es gewisse europaweite gültige Vorgaben, die diese Kontrollgeräte beachten müssen. Es muss insbesondere sämtliche erheblichen Events feststellen können, und d. h., es kann schneller feststellen – nämlich in Mikrosekunden – als abspeichern – nämlich in Sekunden. Dies erklärt, warum es hier bei der später in den Ausdrucken ersichtlichen Zeitangabe unter Umständen zu Differenzen kommen kann. Die kleinere Zeiteinheit muss nämlich der größeren zugeordnet werden. Daher sind auch die entsprechenden Toleranzen in den EU-Verordnungen und Durchführungsverordnungen zu erklären. Das Ziel der Verordnungen war es jeweils, in einem relativen groben Sekundenraster Events auch im Nachhinein noch darzustellen. Wenn hier das Problem der verschiedenen Zeitangaben, insbesondere die Differenz zwischen UTC-Zeit und UNIX-Zeit angesprochen wird, so könne er hierzu folgendes sagen:

68

Die UTC-Zeit kann eingestellt und visualisiert werden, um dem Fahrer die Einstellung der lokalen Zeit zu ermöglichen; das stellt das Hauptziel dieser Möglichkeit der Einstellung der UTC-Zeit dar. Die Auswertung erfolgt aber jedenfalls auf der kleinsten für das Kontrollgerät vorgesehene Zeitbasis, nämlich in Sekunden. Erst später erfolgt die Umrechnung in Stunden und Minuten. Es bleibt daher dem Hersteller überlassen, wie er die Zeit abspeichert und intern umrechnet. Es wurde vorliegend die Methode der sogenannten UNIX-Zeit gewählt, d. h. es werden die Sekunden ab dem Jahr 1970 gezählt. An der Entwicklung dieser UNIX-Zeit war der Sachverständige selbst beteiligt und sie erfolgt aus geräteinternen Gründen, nämlich der Speicherung der festgestellten Events. Hier muss auf jeden Fall die lokale Zeit bereitgestellt werden und aus diesem Grunde muss der Fahrer auch das Ländersymbol einstellen. Soweit hier das Problem der Schaltsekunden angesprochen wird, so ist richtig, dass Geräte, die nur auf internem Datenmaterial basieren (im technischen Bereich nennt man dies ein „Embedded system“), diese zunächst nicht berücksichtigt werden können. Das trifft auch für die UNIX-Zeit zu. Bei der Umrechnung in die UTC-Zeit ist es so, dass es hier keine Änderungen geben wird, auch wenn die Schaltsekunden nicht berücksichtigt würden. Denn innere Abläufe und d. h., die Distanzen zwischen den intern festgestellten und abgespeicherten Events, bleiben immer gleich, auch wenn sich hier größere Abmessungen von z. B. einem Jahr ergeben würden. Die Verschiebung des „Eventpakets“ auf dem Zeitstrahl ändert an der Reihenfolge und dem zeitlichen Abstand der Events nichts. Im Übrigen reichen aber auch die gespeicherten Zeiten jeweils in Sekunden aus, um die Zeiten und die Events zu detektieren und zuzuordnen. Der Sachverständige erklärt weiter, er gehe im Übrigen aufgrund seiner jahrzehntelangen Erfahrung sowohl bei der Untersuchung von verschiedenen Mess- und Kontrollgeräten als auch bei der Entwicklung von Software davon aus, dass dieses Kontrollgerät wie viele andere auch einen internen Urbaustein hat und damit einen Schutz vor Veränderungen durch den Fahrer. Bei diesem UNIX-System sehe er allerdings die Ermittlung von Distanzen kritisch. Im Übrigen ist hier noch zu bemerken, dass es ja Ziel des Systems ist, dass Veränderungen schnell genug bemerkt werden, damit der Fahrer reagieren kann; dafür reicht die Speicherung in Sekunden und die Anzeige für den

69

Fahrer in Minuten völlig aus. Er vergleiche dies mit einem Kreuzfahrtschiff, weil er in praktischer Hinsicht davon ausgehen müsse, dass Ereignisse bei dem Führen eines LKWs sich nicht so schnell abspielen. Der Fahrer bekommt daher Veränderungen in Minuten angezeigt um reagieren zu können. Eine sekundengenaue Aufzeichnung bzw. Anzeige würde eher an ihm vorbeigehen. Eine sekundengenaue Aufzeichnung könne er allenfalls im Stop-and-Go-Verkehr unmittelbar umsetzen. Auf die Frage der Verteidigung, wann das Gerät ein Event als in einer vollen Minute geschehen abspeichert z. B. Lenkzeit, verweist der Sachverständige auf Bl. 17 seines Gutachtens (Bl. 83 HA).er führt noch ergänzend aus, dass nicht in Minuten gerechnet wird. Das Gerät stellt vielmehr Sekundenabschnitte fest und speichert diese bzw. speichert die entsprechenden Ereignisse. Es geht hier um die Bewertung bzw. Auswertung der gespeicherten Zeiten bzw. Events. Die Auswertesoftware liest diese in Sekunden aus und bewertet sie dann entsprechend den Vorgaben der EU-Verordnungen. Der Begriff des „Lenkens“ ergibt sich daher für das Gerät nicht aus der EU-Verordnung bzw. deren Regelungen, sondern es reagiert vielmehr auf die gespeicherten Wegimpulse. Ansonsten kann das Gerät „Lenken“ nicht feststellen. Eine Geschwindigkeit von null und die Aufzeichnung von Lenkzeit darf nach den Vorgaben der Verordnung nicht vorkommen. Eine Simulation der Auswertesoftware könnte er natürlich vornehmen, es wäre aber sehr zeitaufwendig. Auswertesoftware kann seiner Kenntnis nach grundsätzlich jeder auf dem Markt anbieten. Er unterstelle positiv und gehe aufgrund seiner Erfahrung davon aus, dass diese entsprechend geprüft wurde. Auf die Frage des Gerichtes könne er erneut bestätigen, dass die von ihm entwickelte Auswertesoftware zu den gleichen Ergebnissen kam wie die vom BAG verwendete Software. Zur Frage des BAG nach einem Vergleich der von diesem benutzten Auswertesoftware mit der Software der Polizei könne er feststellen, dass die Impulse, die im Kontrollgerät gespeichert sind, von jeder Software gleich übernommen werden. In der Auswertung und darauf aufbauend in der Ausdeutung einzelner Impulse gibt es aber teilweise Unterschiede und bei der Polizeisoftware habe er auch hier Fehler beobachten können. Auf eine Frage der Verteidigung erklärt der Sachverständige weiter, dass es richtig sei, dass es bzgl. der Geschwindigkeit keine wirkliche Kontrollmöglichkeit gebe, da die Geschwindigkeit nach 24 Stunden überschrieben werde. Der Sachverständige bemerkt hierzu, dass das, was möglicherweise wünschenswert und technisch möglich ist, sich nicht immer in den EU-Verordnungen wiederfinde, weil diese wie bereits erwähnt der kleinste gemeinsame Nenner sind. Die Typzulassung, die auch dieses Kontrollgerät habe entspreche aber nicht der Eichung, weil die Typzulassung nicht weiter nachprüfbar ist. Er wolle hiermit ausdrücklich niemanden unterstellen, dass die Typzulassung und die damit verbundene Prüfung nicht vernünftig gemacht werde, aber in gewisser Weise sei hier schon Vertrauen hier erforderlich. Dabei sei die Aufzeichnung der Daten aus seiner Sicht aber kein Problem.

Das Bundesamt für Güterverkehr erklärt hierzu:

70

Die Auswertung sei europaweit unter Umständen unterschiedlich. Es habe in der Vergangenheit z. B. Fehler in Frankreich gegeben betreffend den Mehrfahrerbetrieb, der teilweise wie ein Einfahrerbetrieb behandelt worden sei. Beim BAG habe es ebenfalls in der Vergangenheit Fehler gegeben in der Weise, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zum Teil falsch ausgewertet worden sei. Es sei also allein eine Frage der Auswertung, die technischen Impulse selbst würden empfangen und gespeichert. Bei TachoScan seien insoweit keine Fehler bekannt geworden.

71

Auf weitere Fragen des Gerichtes erklärt der Sachverständige weiter, dass die Geschwindigkeit durch den Kitas-Sensor gemessen werde, der nicht zum Kontrollgerät gehöre. Technisch möglich wäre hier auch ein Testsignal zwischen beiden Geräten zur

72

Fehlerfeststellung. Sollte es Fehler geben, wäre deren Feststellung sehr kompliziert, da das größte Problem das der konkreten Montage des Kitas sei. Die Leitung führe an verschiedenen elektrischen Elementen vorbei, dies könne zu Fehlern führen, wobei der Sachverständige das Wort „könne“ besonders betont. Da ein Testsignal nicht vorhanden sei, sei letztlich keine Prüfung möglich ob es hier Fehler gegeben habe. Allerdings weist er darauf hin, dass für den Fall, dass der Kitas bei völligem Stillstand des Fahrzeugs Signale liefert, dies bei der Kalibrierung auffallen würde und zwar am Kilometerstand. An diesem Umstand würde es auch in der Firma auffallen, da dann die gemessenen Kilometer nicht mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern übereinstimmen würden. Das würde dann auch letztlich der Fahrer bemerken müssen und können. Insoweit heiße der Selbsttest, den das Fahrzeug laut EU-Durchführungsverordnung durchführen müsse, nicht viel. In Bezug auf die Typzulassung erklärt der Sachverständige erneut, dass die Geräte selbst jederzeit von jedermann überprüfbar seien, aber die Prüfung, die der Typzulassung selbst zugrunde liege, nicht durchschaubar sei. Er selbst habe insoweit eine unabhängige Prüfung des Kontrollgerätes und des Kitas angestoßen, aber bislang keine Ergebnisse zu vermelden. Beide Geräte seien großen Beanspruchungen ausgesetzt, insoweit als sie auf einem LKW hohen Temperaturschwankungen und z. B. auch Erschütterungen ausgesetzt seien. Die Toleranzen die in der Durchführungsverordnung zugestanden werden, sieht er als normale Verkehrsfehlertoleranz. Der Sachverständige betont nochmals, dass bei einer Aufsummierung von Fehlern über den Tag nach seiner Ansicht nur von Sekunden gesprochen werden könne, eine signifikante Abweichung sei eher unwahrscheinlich. Auf Fragen der Verteidigung betont der Sachverständige nochmals, dass der Tachograph selbst nicht über die Frage entscheidet, was Lenkzeit sei. Der Tachograph zeichne vielmehr nur Events auf, die Wertung nehme die Auswertesoftware vor. Nach Überschreibung der Geschwindigkeitsdaten nach 24 Stunden sei allerdings in der Tat Vertrauen erforderlich, dass die überschriebenen Daten richtig berechnet und übernommen wurden. Im Übrigen werde Lenkzeit ab mindestens 2013 nach seiner Erinnerung so berechnet, dass statt der mindestens erforderlichen 5 Sekunden Lenkzeit pro Minute um die gesamte Minute als Lenkzeit zu werten nunmehr 30 Sekunden pro Minute erforderlich seien, also der überwiegende Teil einer Minute. Der Sachverständige bestätigt auf Fragen des Gerichtes, dass die technischen Zweifelfälle sich allenfalls auf die sogenannten Randminuten beziehen könnten, weil die Minuten zwischen den Minuten, in denen Lenkzeit gewertet werde, eh als Lenkminuten gelten würden. Daher betont der Sachverständige nochmals, dass es hier sich nur um Sekunden drehen könne, die möglicherweise falsch gewertet würden, aber nicht um eine grundsätzliche Fehlfunktion. Insoweit sei auch eine Plausibilitätskontrolle möglich, da die zurückgelegte Wegstrecke der maßgebliche Anker für ein Anzeichen einer Fehlfunktion in größerem Umfang sei.

Von der Verteidiger auf die Möglichkeit eines Kurzschlusses bei einem letzten Event „Lenkzeit“ und einem Dauersignal auf Lenkzeit statt Impulse angesprochen erklärt der Sachverständige:

73

In diesem Fall könnte es sein, dass auch die weiter fortdauernde Zeit als Lenkzeit angesehen wird, obwohl das Fahrzeug steht. Allerdings wäre auch hier wie bereits erwähnt eine Plausibilitätskontrolle möglich. Dieses Szenario dürfte nach dem Stand der Technik aber ein „no go“ sein. Zur Frage der Eichung erklärt der Sachverständige weiter, dass eine Eichung hier nicht gegeben sei und nach seiner Ansicht auch nicht vorgeschrieben sei, da die Geschwindigkeitsmessung hier nicht das primäre Ziel sei, sondern es sich bei Erkenntnissen zur möglichen Überschreitung einer Geschwindigkeitsbegrenzung hier nur um Zufallsfunde handele. Allerdings sei hier die Geschwindigkeit auch in Form der gemessenen und erforderlichen Impulse die elementare physikalische Größe für die Berechnung auch der

74

Lenk- und Ruhezeiten. Er vertritt die Ansicht, dass die Kontrollgeräte im Hinblick auf § 8a Mess- und Eichgesetz im Hinblick auf Geschwindigkeitsverstöße von der Eichpflicht ausgenommen seien.

Die Verteidigung lässt sich nach der Anhörung dahin ein, dass sowohl Kontrollgerät als auch Auswertesoftware hätten geeicht werden müssen, da sowohl die erlangten Daten als auch die Auswertung nicht von einem unabhängigen Dritten überprüft werden könnten. Es seien nur maximal 24 Stunden zu überprüfen, was für den Vorwurf und Geschehnissen bis 28 Tage vor dem Kontrolltag nicht reiche. 75

4. 76

Das Gericht ist nach dem Inhalt des Gutachtens und der mündlichen Erläuterung des Sachverständigen im Hauptverhandlungstermin davon überzeugt, dass keine vernünftigen Zweifel daran bestehen, dass zum einen Events, also Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten richtig im Kontrollgerät aufgezeichnet und gespeichert wurden und dass andererseits bei der Auswertung der gespeicherten Events Fehler allenfalls in einem marginalen Umfang denkbar sind, der sich im Rahmen weniger Sekunden abspielt und daher den hier verfahrensgegenständlichen Vorwurf im Hinblick auf das Ausmaß der vorgeworfenen Unterschreitung der Ruhezeiten und Überschreitung der Lenkzeiten nicht zu beeinflussen vermag. 77

1) Das Gericht ist zunächst der Auffassung, dass das Kontrollgerät nicht eichbedürftig ist und bereits aus diesem Grunde nicht die Erfassung bzw. Speicherung der Events in formeller Sicht angreifbar ist. Denn Wegstreckenzähler in Mietkraftfahrzeugen die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind, sind ebenso wie Messgeräte zur Durchführung zur Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten von Eichpflicht ausgenommen, Nr. 12 Ziffer f) und h) dd) zu Anlage 1 zu § 2 Satz 2 MessEV; diese Norm sieht vor, dass das Mess- und Eichgesetz nicht auf solche Messgeräte anzuwenden ist, bei es denen im Hinblick auf das Schutzbedürfnis der Betroffenen nicht erforderlich ist, die gesetzlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Messrichtigkeit und Messsicherheit anzuwenden. Dies trifft auf Kontrollgeräte zu. Denn Zweck ist zunächst eine Kontrolle und Information für den Fahrer, die ihn in den Stand setzen soll, im eigenen Interesse die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Sein Bedürfnis nach Schutz im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen als auch das Bedürfnis nach Schutz für den Verkehr im allgemeinen wird aber auch erreicht, wenn ein grobe – und das heißt Messung nach Minuten – Übersicht über Lenk- und Ruhezeiten gegeben wird. Die Übermüdung des Fahrers und damit das Schutzerfordernis für ihn und den Verkehr im allgemeinen tritt ersichtlich nicht mit Ablauf der 1. Minute der Unterschreitung von Ruhezeiten und Überschreitung von Lenkzeiten ein; vielmehr ist dies ein Prozess, der sich mit zunehmendem Zeitablauf steigert. Dies spiegelt sich sowohl in den Fehlertoleranzen für Gerät und Auslesung als auch in den Bußgeldvorschriften, die für die hier verfahrensgegenständlichen Gesetzesverletzungen Bußgelder im ½-Stunden- bzw. Stundenbereich staffeln. Eine Eichpflicht für solche Kontrollgeräte würde darüber hinaus dem Sinn und Zweck sowie dem Schutzzweck der VO (EU) Nr. 561/2006 und VO (EU) 165/2014 zu wider laufen: Denn eichbedürftig können nach dem deutschen Mess- und Eichgesetz nur Geräte sein, die auch in Deutschland eingesetzt werden. Selbst wenn man dies für Fahrtschreiber bzw. Kontrollgeräte in solchen LKW verlangen wollte, die in Deutschland zugelassen sind, so kann dies jedenfalls nicht verlangt werden für sämtliche LKW, die im Ausland zugelassen sind. Dies würde in der praktischen Konsequenz bedeuten, dass mangels geeichter Kontrollgeräte die dort ausgelesenen Verstöße von Fahrern ausländischer LKW in Deutschland nie geahndet werden können. Dies widerspricht eklatant der Zielrichtung 78

des europäischen Gesetzgebers, der mit der Vereinheitlichung der Kontrollgeräte im Hinblick auf die Bauart, die Prüfung zur Typzulassung, die Ausrüstungspflicht betreffend LKWs mit einem zulässigem Gesamtgewicht von über 3,5 t, die Betriebspflicht dieser Kontrollgeräte, den Vorschriften zur personalisierten Fahrerkarte und auch den Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten eine Vereinheitlichung des europäischen Güterkraftverkehrs im Hinblick sowohl auf die Sicherheit des Fahrpersonals als auch auf die Sicherheit des Verkehrs insgesamt erreichen wollte. Dieses Ziel würde ersichtlich verfehlt, wenn Verstöße von Fahrern ausländischer LKWs in Deutschland deshalb nie geahndet werden könnten, weil die Kontrollgeräte nicht geeicht sind.

2) Selbst wenn man eine Eichpflicht des Kontrollgerätes bejahen wollte, so gibt es für den vorliegenden Fall nicht die geringsten erkennbaren Zweifel daran, dass die Erfassung der Events, die Speicherung sowie beiden folgend die Auswertung ordnungsgemäß verlaufen sind, so dass es an der Feststellung der vorgeworfenen Verstöße, nämlich der Überschreitung der Lenkzeiten für das erkennende Gericht keine vernünftigen Zweifel gibt. Der Sachverständige hat insoweit mehrfach betont, dass die von ihm überprüften Daten des Kontrollzeitraums in sich konsistent sind, dass es keine ersichtlichen Unklarheiten oder Widersprüche gibt, die nicht aus technischer Sicht zwanglos zu erklären sind. Dies betrifft insbesondere die Aufzeichnung von Events in der gleichen Sekunde im Slot 1 (Fahrschacht) und Slot 2 (Beifahrschacht). Insoweit hat das Gericht keinerlei Bedenken dem Sachverständigen zu folgen in seiner Erklärung, dass das Gerät Events in Millisekunden feststelle, aber in Sekunden speichere; dies habe zwangsläufig zur Folge, dass Events in verschiedenen kleineren Zeitabschnitten abspielen, in der gleichen Sekunde gespeichert werden. Im Übrigen lässt sich die Festlegung einzelner Sekunden bzw. Events beim Fahrer als Lenken und beim Beifahrer als Bereitschaft bereits mit der Voreinstellung des Gerätes entsprechend der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/799, Ziffer 47 ff., erklären, die genau diese Voreinstellung vorsieht. Soweit die Frage betroffen ist, ob tatsächlich ein Stillstand des Fahrzeugs als Fahrzeit und damit als Lenkzeit erfasst werden könnte, hat der Sachverständige dem ebenfalls widersprochen. Denn es sind jedenfalls eine bestimmte Anzahl von Impulsen, nämlich 5 Impulse in 5 Sekunden erforderlich, um das Fahrzeug als Fahrend zu qualifizieren. Unabhängig von der Frage, wie diese Impulse sich innerhalb der 5 Sekunden verteilen müssen, ist jedenfalls eine Bewegung des Fahrzeugs erforderlich. Selbst wenn es hier zu Fehlern in der Aufzeichnung der Events kommen sollte, nimmt das Gericht insoweit Bezug auf die Berechnung des Sachverständigen bzgl. der dann erreichten Geschwindigkeit (Bl. 90a HA, Seite 24 des Gutachtens): Danach entsprechen 5 Impulse einer Wegstrecke bei einem LKW von 55 cm. Bei 3 Impulsen pro Minute misst das Gerät eine Geschwindigkeit von 1 km/h. Es bedarf keiner näheren Erläuterung, dass eine alltägliche Situation, in der ein LKW über eine längere Zeit als wenige Sekunden mit einer Geschwindigkeit von 1 km/h gefahren wird, allenfalls im Stop-and-Go-Verkehr vorkommen mag. Gerade in dieser Situation wäre eine Wertung als Lenkzeit aber auch korrekt. Ansonsten kann es bei der Frage, ob das Kontrollgerät in diesen Grenzbereichen richtigerweise das Fahrzeug als fahrend oder stehend klassifiziert, nur um Vorgänge beim Starten oder Anhalten des Fahrzeugs gehen, die nur wenige Sekunden dauern. Sollte es hier im Grenzbereich zu zweifelhaften Messungen kommen, so umfassen diese – wie der Sachverständige mehrfach betont hat – allenfalls wenige Sekunden. Bei den hier in Rede stehenden Vorwürfen, nämlich einer Überschreitung der zulässigen Lenkzeit in einer Doppelwoche um 9 Stunden 11 Minuten und einer Überschreitung der zulässigen Lenkzeit nach 4 ½ Stunden um einmal 1 Stunde 46 Minuten und einmal 1 Stunde 40 Minuten ist aber klar ersichtlich, dass selbst bei fraglichen Einstufungen einiger Events durch das Gerät es sich nicht um einen Umfang in zeitlicher Hinsicht handeln kann, der für diese Vorgänge in irgendeiner Weise relevant sein kann. Ungenauigkeiten des Kontrollgerätes bei der

Erfassung der Lenkzeiten, die sich außerhalb der in der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 vom 18.03.2016 genannten Verkehrsfehlergrenzen bewegen, sind daher aus technischer Hinsicht nicht nachvollziehbar. Dies gilt selbst dann, wenn man der Ansicht des von der Verteidigung beauftragten Herrn D. in seiner Stellungnahme vom 09.11.2018 (Bl. 133 ff. HA) folgen wollte. Herr D. ist nach eigener Angabe Absolvent der Fakultät für theoretische Physik der Universität Valencia in Spanien sowie Sachverständiger und Berater im Tachographenforum der Europäischen Union, weiter Senioringenieur der Datenverarbeitungssoftware „Police Controller“ für digitale und analoge Tachographen. Zunächst hat der Sachverständige in seiner Befragung mehrfach erklärt, dass die Frage der Speicherung in einem bestimmten Zeitformat – vorliegend UTC-Zeit bzw. UNIX-Zeit – weder Auswirkungen auf die Speicherung noch auf die spätere Auswertung habe. Soweit Herr D. und ihm folgend die Verteidigung die Verwendung des Zeitsystems UNIX problematisiert hat, so hat der Sachverständige auch auf Befragung in seiner Anhörung mehrfach deutlich gemacht, dass die im Kontrollgerät als Maßstab verwendete UNIX-Zeit in der „Umrechnung“ auf die UTC-Zeit unproblematisch sei. Er hat ausgeführt, dass ein Event oder Eventpaket auf einem Zeitstrahl gespeichert ist und es zunächst gleichgültig sei, ob dieses in UNIX-Zeit oder in UTC-Zeit gespeichert wird. Auch die Übertragung erfolge sozusagen als Paket, das Verhältnis der einzelnen Events zueinander ändere sich durch die Übertragung, sprich durch die Speicherung in einer anderen Zeiteinheit, nicht. Das Gericht sieht keinerlei Anlass, diesen Ausführungen nicht zu folgen.

3) Das hier verwendete Gerät der Firma G., Typ RD123 Rev 7.4 mit der Artikelnummer XXX verfügt laut der Auskunft der Firma G. vom 26.06.2018 bereits seit dem 04.10.2013 über die nach EU-Recht erforderliche Typzulassung (Bl. 118 ff. HA). Diese Auskunft wurde zum Gegenstand der Hauptverhandlung gemacht und von der Verteidigung nicht in Zweifel gezogen. Auch wenn das Gericht dem Sachverständigen darin folgt, dass eine solche Typzulassung nach EU-Recht nicht vergleichbar ist mit einer Eichung und man die Parameter, nach denen die Prüfung durch die hierzu bestimmten nationalen Institutionen erfolgt, nicht nachvollziehen kann, so gibt es doch keine grundsätzlichen Bedenken daran, dass die nach EU-Recht zu prüfenden Parameter von der schwedischen Behörde ordnungsgemäß vorgenommen wurde. Ausweislich der Typzulassung Seite 2 unten (Bl. 120 HA) erfolgte die Zertifizierung im Übrigen für das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik in Deutschland. Evaluator war die S-M GmbH mit Sitz in Bonn. Folgend dieser Typzulassung ist das hier verwendete Kontrollgerät zunächst einmal grundsätzlich geeignet, zeitliche Events in Bezug auf Fahrertätigkeiten festzuhalten und abzuspeichern. Es wird auch durch die ordnungsgemäße und fristgemäße Kalibrierung des Gerätes am 02.03.2015 (Bl. 10 BA) und damit 1 Jahr und 2 Monate vor dem Kontrolltag bestätigt. Die Kalibrierung des Gerätes durfte nur von einer besonders hierzu zugelassenen Werkstatt durchgeführt werden; das Zeichen, das diese Werkstatt durch die Verleihung der entsprechenden Plakette die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand des Gerätes übernahm, bedeutet im Umkehrschluss, dass die Werkstatt die erforderlichen Prüfungen ohne Beanstandungen durchführen konnte. Auch dies spricht für die ordnungsgemäße Funktionsweise des Gerätes zum Zeitpunkt der Kalibrierung. Auch wenn dies in ihrer Genauigkeit und Verlässlichkeit damit einer Eichung nach dem deutschen Mess- und Eichgesetz nicht entsprechen mag, so kann jedenfalls zumindest in der Zusammenschau mit fehlenden anderweitigen Anhaltspunkten für eine Fehlfunktion des Gerätes von der ordnungsgemäßen Funktionsweise ausgegangen werden. Solche Anhaltspunkte sind – wie oben bereits ausgeführt – hier nicht ersichtlich.

80

4) Das Gericht vermag nach dem vorliegenden Gutachten und der Erläuterung im Hauptverhandlungstermin auch nicht zu erkennen, dass die im Gerät gespeicherten

81

Parameter nicht ordnungsgemäß ausgelesen bzw. durch die Auswertesoftware fehlerhaft gewertet wurden.

5) Letztlich hat das Gericht auch keine Zweifel daran, dass die Auswertung der vom Kontrollgerät gespeicherten Daten korrekt erfolgte und dies insbesondere auch im Hinblick auf die Wertung einzelner Events als Lenkzeit bzw. Ruhezeit usw. Zunächst ist festzuhalten, dass der Sachverständige nicht nur mit dem Auswerteprogramm TachoPlus, sondern auch mit einem eigenen von ihm eigens entwickelten Auswerteprogramm zu den gleichen Ergebnissen gelangte, wie das Bundesamt für Güterverkehr mit der Auswertesoftware TachoScan. Der Gutachter ist dabei – wie das Gericht aus mehreren Gutachten, insbesondere auch einem Gutachten zum Mautkontrollgerät – bekannt ist, ein ausgewiesener Experte insbesondere hinsichtlich der Erstattung von Gutachten für IT-Technik. Bereits die Auswertung mit insgesamt drei unterschiedlichen Programmen, die zu identischen Ergebnissen führten, bestätigt, dass die Auswertung der Daten keine gravierenden Fehler aufweist. Hinzukommt, dass auch die Auswertung durch den von der Verteidigung beauftragten Sachverständigen D. zu keinen gravierend anderen Ergebnissen kam. Dies gilt jedenfalls für den Kontrollzeitraum. Denn insoweit hat der Sachverständige in seiner Anhörung bestätigt, dass er die Daten für den Zeitraum, den der Sachverständige D. als nicht den EU-Verordnungen entsprechend angesehen hat, nämlich den Zeitraum 28.05.2016 bis 31.05.2016 nicht überprüfen konnte, da diese Daten außerhalb des Kontrollzeitraums liegen und ihm damit nicht vorliegen. Im Übrigen erklärt der Sachverständige T., dass auch das Ergebnis der Verteidigung, nämlich eine Verfälschung des von der Verteidigung als richtig angesehen Auswertungsergebnisses von 2 Minuten innerhalb von 24 Stunden sich noch innerhalb der Toleranzgrenzen der EU-Verordnung bewege. Insgesamt ergeben sich daher für das Gericht keine vernünftigen Zweifel daran, dass auch die Auswertung der gespeicherten Daten ordnungsgemäß war und sich innerhalb der Toleranzgrenzen bewegte.

82

6) Die von der Verteidigung gestellten Beweisanträge sind gem. § 77 Abs. 2 Nr. 1 OWiG zurückzuweisen. Soweit der Verteidiger mit dem ersten Beweisantrag die Vorlage einer Softwareverifizierung des EG-Kontrollgerätes gemäß dem Eichgesetz i.V.m. § 4 des Mess- und Eichgesetzes beantragt hat, so war dieser Antrag bereits deshalb zurückzuweisen, weil die Frage, ob das EG-Kontrollgerät ein Messgerät i.S.d. des deutschen Eichgesetzes ist, eine Rechtsfrage ist. Daher ist es auch eine Rechtsfrage, ob die zugrunde liegende Software dem deutschen Mess- und Eichgesetz unterliegt und entsprechend geeicht werden müsste. Gleiches gilt für den zweiten Beweisantrag, mit dem die Verteidigung die Vorlage einer entsprechenden Softwareverifizierung für die Auswertungssoftware TachoScan beantragt hat bzw. hiermit die gesetzeskonforme Funktionsweise feststellen will. Die Frage, ob eine solche Softwareverifizierung mithin eine Eichung i.S.d. deutschen Mess- und Eichgesetzes erforderlich ist, ist ebenfalls eine Rechtsfrage und daher nicht durch die Vorlage einer entsprechenden Softwareverifizierung zu klären. Im Übrigen gilt für beide Beweisanträge, dass das Gericht nach dem eingeholtem Gutachten und insbesondere der Tatsache, dass der Sachverständige mit Hilfe eines von ihm selbst entwickeltem Auswerteprogramms zu gleichen Ergebnissen kam wie sowohl das Auswerteprogramm TachoPlus als auch das Auswerteprogramm TachoScan als ausreichend um von der ordnungsgemäßen Auswertung der Daten auszugehen. Dies selbst dann, wenn eine Eichung entgegen der Rechtsansicht des erkennenden Gerichtes erforderlich sein sollte.

83

IV.

84

Nach alledem ist das Gericht überzeugt, dass dem Betroffenen der Vorwurf gemacht werden muss, in der Doppelwoche vom 14.03.2016, 00.00 Uhr bis 27.03.2016, 24.00 Uhr die

85

zulässige Gesamtlenkzeit von 90 Stunden um insgesamt 9 Stunden 11 Minuten überschritten zu haben sowie die zulässige Lenkdauer von 4 ½ Stunden in der Zeit vom 21.03.2016, 19.20 Uhr bis zum 22.03.2016, 02.01 Uhr um 1 Stunde 46 Minuten überschritten zu haben. Da sich der letztgenannte Verstoß innerhalb der Doppelwoche befindet, ist hier von Tateinheit auszugehen. In Tateinheit hierzu erfolgte eine weitere Überschreitung der zulässigen Lenkzeit von 4 ½ Stunden in der Zeit vom 29.03.2016, 19.18 Uhr bis zum 30.03.2016, 01.58 Uhr um 1 Stunde 40 Minuten. Die Verletzungen der zulässigen Lenkzeit wurden jeweils vorsätzlich begangen. Das Gericht folgt hier insoweit der obergerichtlichen Rechtsprechung, insbesondere des OLG Frankfurt sowie auch der Rechtsprechung des OLG Köln die beide davon ausgehen, dass dem LKW-Fahrer aufgrund der Tatsache, dass er zum einen selbst fährt, zum anderen auch das Kontrollgerät ihm die zurückgelegte Lenkzeit anzeigt, vorsätzlich die Lenkzeiten überschritten bzw. Ruhezeiten unterschritten hat. Hier ist zumindest von bedingtem Vorsatz auszugehen, wenn sich der Fahrer nämlich nicht darum kümmert, ob und in welcher Größenordnung er Lenkzeiten bereits überschritten hat. Auch vorliegend sind keinerlei Anhaltspunkte für eine fahrlässige Tatbegehung erkennbar.

Der Verstoß zu 1.) ist laut laufender Nummer 105 des Bußgeldkataloges zum Fahrpersonalrecht mit einem Betrag von 30,- Euro bis zu einem Zeitraum von einer Überschreitung von 2 Stunden und ab einer Überschreitung von 2 Stunden bis zu 15 Stunden mit einem Betrag von 30,- Euro pro Stunde bewehrt. Die Verstöße zu 2.) und 3.) sind gemäß laufender Nummer 106 des Bußgeldkatalogs zum Fahrpersonalrecht mit einem Bußgeld in Höhe von 30,- Euro für die erste Stunde und im Weiteren mit einem Bußgeld von 30,- Euro pro angefangene halbe Stunde bewehrt. Das Gericht folgt insoweit der Festsetzung seitens des BAG, gegen die keine Einwendungen bestehen. Die in Tateinheit stehenden Tatbestände zu 1.) und 2.) werden daher mit einer Geldbuße von 322,50 Euro und der hierzu in Tateinheit stehende Tatbestand zu 3.) mit einer Geldbuße von 90,- Euro belegt. 86

Anhaltspunkte dafür, dass der Betroffene diese Geldbuße nicht zahlen könnte, sind nicht ersichtlich. Der Betroffene hat sich weder auf den gerichtlichen Hinweis in der Ladung vom 22.05.2018 noch auf Befragen im Hauptverhandlungstermin selbst zu seinen persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen geäußert. Das Gericht hat daher keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Betroffene die Geldbuße nicht zahlen kann. Dies gilt auch unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Einkommens eines LKW-Fahrers, was nach der langjährigen Erfahrung des Gerichtes in diesem Bereich mit ca. 1.500,- bis 2.000,- Euro netto angesetzt werden kann. 87

V. 88

Die Kostenentscheidung folgt aus § 46 OWiG i.V.m. § 465 StPO 89

Richterin am Amtsgericht 90