

Rechtsfolgen beim Nichteinhalten von Bedingungen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO

Im Rahmen der polizeilichen Überprüfung von Großraum- und Schwertransporten sind immer wieder Verstöße gegen Auflagen und Bedingungen der Genehmigungsbescheide festzustellen. Diese führen zumeist zu einer Untersagung der Weiterfahrt und Einleitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den Fahrer und den Transportunternehmer. Verstöße gegen Auflagen und Bedingungen lösen dabei unterschiedliche Rechtsfolgen aus. Werden Auflagen nicht beachtet, wird der Rechtsbestand des Genehmigungsbescheides (Verwaltungsakt) nicht beeinträchtigt. Werden aber Bedingungen nicht beachtet, dann erlischt der Verwaltungsakt.

Nach allgemeiner Rechtsauffassung werden auf Grund des Erlöschens der Ausnahmegenehmigung die Bezugsdaten aus § 34 StVZO hinsichtlich der zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten bzw. die des § 32 StVZO hinsichtlich der zulässigen Fahrzeugabmessungen herangezogen. Hiergegen richtet sich meine Kritik, was wie folgt begründet wird.

1. Bedingungen

Was unter einer Bedingung zu verstehen ist und welche Rechtswirkung sie entfaltet, ergibt sich aus § 36 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Nach § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG kann die Behörde den Verwaltungsakt mit einer Bestimmung versehen, nach der der Eintritt oder der Wegfall einer Vergünstigung oder einer Belastung von dem ungewissen Eintritt eines zukünftigen Ereignisses abhängt, der so genannten Bedingung.

Mit der Erteilung der hier in Rede stehenden Genehmigungsbescheide, erhält der Antragsteller eine Vergünstigung. Ihm wird gestattet, von den Bau- und Betriebsvorschriften abzuweichen, ein solches Fahrzeug tatsächlich auf öffentlichen Straßen zu führen oder von den Ladungshöchstgrenzen der §§ 18, 22 StVO abzuweichen. Es handelt sich also um einen begünstigenden Verwaltungsakt.

Gemäß § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG kann die Verwaltungsbehörde einen Verwaltungsakt an bestimmte Bestimmungen knüpfen, die diesen erst dann wirksam werden lässt, wenn die Bedingungen erfüllt werden, wobei noch nicht ersichtlich ist, wann das sein wird. Man spricht dann von den so genannten **aufschiebenden** Bedingungen. Andererseits kann die Verwaltungsbehörde Bestimmungen aufnehmen, die bei Nichtbeachtung zur Auflösung des Verwaltungsaktes führen. Man spricht dann von den so genannten **auflösenden** Bedingungen. So verhält es sich auch bei den Genehmigungsbescheiden. Es liegt ihnen

ein begünstigender Verwaltungsakt zu Grunde, der bei Nichtbeachtung der Bedingungen erlischt.

Es ist mitunter strittig, was Bedingungen und was Auflagen sind. Diese Frage muss auf Grund ihrer Komplexität hier vernachlässigt werden. Zumeist werden die folgenden Bestimmungen als Bedingungen in einem Genehmigungsbescheid aufgeführt (sinngemäß):

- Abschluss einer Kraftfahr-Haftpflichtversicherung, die im Original nachzuweisen ist
- die Ausnahmegenehmigung (§ 70 StVZO) ist nur wirksam, wenn eine gültige Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO mitgeführt wird
- die Erlaubnis (§ 29 Abs. 3 StVO) gilt nur, wenn eine gültige Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO vorliegt
- die Beförderung bestimmter Ladungen (siehe unteilbare Ladungen)

Zusätzlich sind die zeitlichen und örtlichen Beschränkungen als Bedingung zu werten.

2. Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO als besondere Zulassung

Tritt eine auflösende Bedingung ein, liegt somit ein Transport vor, der ohne gültige Ausnahme oder Erlaubnis im öffentlichen Straßenland geführt wird. Der Genehmigungsinhaber darf diese „Vergünstigungen“ nicht mehr in Anspruch nehmen. Das ist in soweit eine unstrittige und logische Schlussfolgerung. Beim Erlöschen einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO, die keinen anderen Regelungsgehalt verfolgt, als dass der Genehmigungsinhaber von den maximal zulässigen Ladungsabmessungen der § 18 Abs. 1 und § 22 Abs. 2 bis 4 StVO abweichen darf, liegt dann folgerichtig ein Verstoß i. S. v. § 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO vor. Im Zusammenhang mit einer ungültigen Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO wird diese Rechtsauffassung ebenfalls mehrheitlich vertreten. Nur dass dann die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO wieder aufleben, was konsequenter Weise bedeutet, dass die Bestimmungen der §§ 32, 32 d und 34 StVZO auf den Transport anzuwenden sind. Dabei wird der Regelungsgehalt einer Ausnahmegenehmigung außer Acht gelassen.

Eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ermächtigt den Genehmigungsinhaber zunächst einmal, ein Fahrzeug zu bauen bzw. in den Verkehr zu bringen, das von den Bau- und Betriebsvorschriften abweicht. Sie ist eine Zulassungsvoraussetzung und damit als besondere Zulassung (Betriebserlaubnis) des Fahrzeugs anzusehen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO setzt voraus, dass ein Gutachten vorliegt, das die tatsächlichen Abmessungen und Gewichte beschreibt und die „Unbedenklichkeit“ hinsichtlich der Verkehrssicherheit bescheinigt. Im Zulassungsverfahren würde ohne Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ein zulassungspflichtiges Fahrzeug (§ 18 Abs. 1 StVZO) oder ein betriebserlaubnispflichtiges Fahrzeug (§ 18 Abs. 3 StVZO) nicht zum Betrieb auf öffentlichen Straßen zugelassen werden. Im Ergebnis wird dem Fahrzeug ein amtliches Kennzeichen zugeteilt. Nachweis der Zulassung ist der Fahrzeugschein. Bei Fahrzeugen, die von den Bau- und Betriebsvorschriften abweichen, erfolgt in Feld 33 des Zulassungsscheins (alt) der Eintrag, dass eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erforderlich ist.

Damit das Fahrzeug bei tatsächlicher Überschreitung der Fahrzeugabmessungen und Fahrzeuggewichte auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden darf, bedarf es darüber hinaus einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO.

Dass durch das Nichteinhalten von Bedingungen faktisch die besondere Zulassung ihre Rechtskraft verliert, bleibt aus nicht nachvollziehbaren Gründen, sowohl in der Rechtsprechung als auch in den einschlägigen Kommentaren zumeist unberücksichtigt. Dabei ist folgerichtig ein Ordnungswidrigkeitentatbestand wegen der Fahrzeugbenutzung ohne Genehmigung nach § 70 StVZO nicht vorgesehen. Nach Rechtsauffassung des Verfassers liegt dann ein Zulassungsverstoß vor, der bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen (§ 18 Abs. 1) über die §§ 18 Abs. 1, 69 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO und bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (§ 18 Abs. 3) über §§ 18 Abs. 3, 69 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO erfasst wird. Aus ebenso wenig nachvollziehbaren Gründen ist es aber gängige Praxis, dass nicht auf einen Zulassungsverstoß sondern auf einen Überladungsverstoß i. S. d. § 34 StVZO oder eine Überschreitung der zulässigen Abmessungen i. S. v. § 32 StVZO erkannt wird, da nunmehr die einschlägigen Vorschriften aufleben sollen.

Legen wir dem mal ein praktisches Beispiel zu Grunde. Ein Kraftfahrer führt einen Sattelzug mit einem zulässigen und tatsächlichen Gesamtgewicht von 100 t. Der Erlaubnisbescheid ist durch Überschreitung der zeitlichen Befristung ungültig. Damit erlischt auch die Rechtskraft der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, da das Mitführen eines gültigen Erlaubnisbescheids eine Bedingung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ist. Durch den Verlust der Rechtskraft kann der Kraftfahrer (natürlich auch der Genehmigungsinhaber) die „Vergünstigungen“ nicht mehr in Anspruch nehmen. Wird nun auf eine rechtliche Überladung erkannt und wird das rechtlich zulässige Gesamtgewicht eines Sattelzuges mit mehr als vier Achsen i. S. v. § 34 Abs. 6 Nr. 5 StVZO (40 t) zu Grunde gelegt, dann liegt eine rechtliche Gewichtsüberschreitung von 60 Tonnen vor. Das entspricht einer Überladung von 150 %!!! Im Anhang zum Bußgeldkatalog ist in der Tabelle 3 bei Überladungen von mehr als 30 % für den Fahrer ein Bußgeld in Höhe von 200 € und 3 Pkt. in Flensburg vorgesehen. Es ist zu bezweifeln, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber eine solche Auslegung tatsächlich beabsichtigt haben sollte.

Das eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO eine besondere Zulassung darstellt, wurde bereits angemerkt. Diese Auslegung findet auch im StVR Kommentar *Hentschel*, 38. Auflage, Rn 8 zu § 29 StVO seinen Niederschlag, wonach die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO nur die **allgemeine Verkehrszulassung** betrifft. Leider wird dieser positive Ansatz nicht weiter verfolgt, so dass hier viel Interpretationsspielraum bleibt.

Hinsichtlich eines Zulassungsverstoßes bei Nichtbeachtung von Bedingungen, ist auch ein Vergleich mit dem Erlöschen der Betriebserlaubnis i. S. v. § 19 Abs. 2 StVZO zu ziehen. Der Gesetz- und Verordnungsgeber verbindet hier den Bestand einer Betriebserlaubnis mit den Bestimmungen der Nr. 1 bis 3. Tritt eines dieser Ereignisse ein, dann erlischt die Betriebserlaubnis. Auch das lässt sich unter einer auflösenden Bedingung subsumieren. Ein Verstoß gegen § 19 Abs. 2 StVZO ist in § 69 a StVZO folgerichtig nicht vorgesehen. Da die Betriebserlaubnis erloschen ist, liegt ein Zulassungsverstoß i. S. d. §§ 18 Abs. 1 oder 3, 69 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO vor. Analog ist die Rechtsfolge beim Erlöschen der Ausnahmegenehmigung zu sehen.

3. Die rechtliche Überladung

Hinsichtlich der so genannten rechtlichen Überladung, zu deren Ahndung auf die Tabelle 3 im Anhang zum Bußgeldkatalog zurückgegriffen wird, ist nach meinem Dafürhalten der Regelungsgehalt des § 34 StVZO vom „Erziehungszweck“ der Ordnungswidrigkeitentatbestände zu trennen.

Der Regelungsgehalt des § 34 StVZO zielt zunächst auf die Straßenschonung ab (*Hentschel*, 38. Auflage Rn 2 zu § 34 StVZO) und entspricht damit der Forderung des § 30 Abs. 2 StVZO. Legt man nur den Regelungsgehalt bei der weiteren Bewertung zu Grunde, kann man durchaus der Versuchung unterliegen, die Tatbestände des § 34 StVZO als Grundlage für ein Ordnungswidrigkeitenverfahren beim Erlöschen der Ausnahmegenehmigung heranzuziehen. Die Ahndung von Überladungsverstößen zielen m. E. aber darauf ab, Gefahren durch verschlechtertes Bremsvermögen und Fahrverhalten zu ahnden. Denn für die übermäßige Straßennutzung hat der Gesetz- und Verordnungsgeber explizit den § 29 StVO vorgesehen. Für Großraum- und Schwertransporte ist der Absatz 3 einschlägig, wie noch weiter auszuführen ist.

Die in § 34 StVZO erlassenen Gewichtsgrenzen (Achslasten und Gesamtgewichte) sind beim Bau von Fahrzeugen einzuhalten. Je nach zGG und Achslasten werden u. a. auch die Bremsanlagen (mittlere Vollverzögerung i. S. d. Rili 71/320/EWG) und die Reifen (Tragfähigkeit) abgestimmt.

Die Abwendung von Gefahren ist und bleibt das oberste Ziel der Bau- und Betriebsvorschriften. Daher verfolgen die Ordnungswidrigkeitentatbestände i. S. d. § 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO in erster Linie das Ziel, Gefahren durch Überladungen hinsichtlich verschlechterter Bremsleistungen, stärkeren Walkens der Reifen und Verschlechterung des Fahrverhaltens abzuwenden.

Welche Bedeutung der Gefahrenabwehr zuteil wird, spiegelt sich beispielsweise in der amtlichen Begründung zur Änderungsverordnung zum § 19 StVZO vom 16.12.1993 (VkB1. 94 149) wider. Hiernach orientieren sich sowohl die EU als auch z. B. die Vorschriften des § 30 StVZO (Beschaffenheit der Fahrzeuge) in erster Linie auf den Schutz von Personen (*Hentschel*, 38. Auflage Rn 1 zu § 19 StVZO).

Aber auch alle Gerichtsentscheidungen bezüglich Überladungen, verweisen schwerpunktmäßig auf die Gefahren, die von überladenen Fahrzeugen ausgehen. Nur in diesem Zusammenhang ist es auch nachvollziehbar, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber im Anhang zum Bußgeldkatalog in Tabelle 3 eine Staffelung der Bußgeldbeträge für das Überschreiten der zulässigen Achslasten und Gesamtmassen vorgesehen hat. Denn je höher die tatsächliche (technische) Überladung ausfällt, desto wahrscheinlicher ist ein Gefahreneintritt.

OLG Hamm, Beschluss vom 24.01.2001 - Aktenzeichen 1 Ss OWi 1281/00

„In der Rechtsprechung (OLG Stuttgart VRS 92, 47 ; OLG Koblenz, NZV 1997, 194 ; OLG Düsseldorf VRS 96, 74 ; OLG Karlsruhe NStZ-RR 2000, 275) ist anerkannt, dass wegen der großen Gefahren, die von überladenen Fahrzeugen und Anhängern für die Sicherheit des Straßenverkehrs ausgehen, an die den Fahrzeugführer treffenden Sorgfaltspflichten strenge Anforderungen zu stellen sind. Der Fahrzeugführer ist gehalten, unter Anwendung

aller ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten eine Überladung des Fahrzeuges zu vermeiden. Er ist deshalb verpflichtet, sich zu vergewissern, d. h. die sichere Überzeugung davon zu verschaffen, dass das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten ist. Diese Verpflichtung setzt allerdings erst dann ein, wenn erkennbare Anzeichen für eine Überladung vorliegen.“

Von einer solchen Gefahrenhöhung kann bei einem Schwertransportfahrzeug, dessen Betriebserlaubnis formalrechtlich erloschen ist, das aber für derartige Lasten gebaut ist, nicht ausgegangen werden. Somit kann auch der § 34 StVZO nicht greifen. Der beispielhaft dargestellte Sattelzug dürfte faktisch ein Gesamtgewicht von 100 t aufweisen. Dieses bleibt auch bestandskräftig, wenn durch einen Formalverstoß die Ausnahmegenehmigung erlischt. Es bleiben also nur tateinheitliche Verstöße gegen § 18 StVZO und § 29 Abs. 3 StVO zu prüfen.

Der Argumentation, dass der § 30 Abs. 1 Nr. 2 StVZO darüber hinaus fordert, Fahrzeuge in straßenschonender Bauweise zu fertigen und auch dies eine Staffelung der Bußgelder rechtfertigt, ist zu entgegnen, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber explizit hierfür den Tatbestand der übermäßigen Straßenbenutzung (§ 49 Abs. 2 Nr. 7 StVO) vorgesehen hat.

BKat 116 „Ohne Erlaubnis Fahrzeug oder Zug geführt, dessen Maße oder Gewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschritten oder dessen Bauart dem Führer kein ausreichendes Sichtfeld ließ (40 € 1 Pkt.)“

Dass hier ein Verstoß gegen die StVO vorliegt, ist dabei nur folgerichtig. Denn die übermäßige Straßenbenutzung wird in der StVO und nicht in der StVZO reglementiert. Sollte eine Ausnahmegenehmigung ihre Gültigkeit verloren haben und liegen die Voraussetzungen vor, nach denen eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO erforderlich ist, liegt somit neben dem Zulassungsverstoß und einer eventuellen tatsächlichen Überladung, wie ebenfalls noch weiter ausgeführt wird, ein tateinheitlicher Verstoß mit den §§ 29 Abs. 3, 49 Abs. 2 Nr. 7 StVO vor.

4. Die tatsächliche (technische) Überladung

Bei dem beispielhaft vorgegebenen Sachverhalt liegt keine tatsächliche (technische) Überladung vor. Weitere Verstöße kämen jedoch in Betracht, wenn eine solche Überladung zu Grunde liegen würde. Nehmen wir daher an, dass das Fahrzeug tatsächlich um 20 t überladen ist, die Wägung also ein Gesamtgewicht von 120 t ergeben hat.

Überwiegend wird davon ausgegangen, dass durch einen überladenen Transport eine Bedingung nicht eingehalten wurde und die Ausnahmegenehmigung dadurch erloschen ist. Das ist insofern strittig, da aus dem Genehmigungsbescheid eindeutig hervorgehen müsste, ob es sich hierbei um eine Bedingung oder eine Auflage handelt (siehe Vorhersehbarkeit staatlichen Handelns). Diese Problematik soll auf Grund der Übersichtlichkeit aber nicht weiter ausgeführt werden. Es wären dann nämlich entsprechende Differenzierungen notwendig, wie es zur Überladung gekommen ist.

Um die Problematik der tatsächlichen Überladung besser erläutern zu können, wird daher unterstellt, dass die Gewichtsbeschränkung in den Genehmigungsbescheiden eine Bedingung i. S. d. § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG ist.

Da bei dieser Rechtsauslegung die Ausnahmegenehmigung erlischt, wird für die Feststellung der prozentualen tatsächlichen Überladung des Fahrzeugs, nach der von mir kritisierten Rechtsauffassung, auf die Höchstgrenzwerte des § 34 Absätze 4 bis 6 StVZO zurückgegriffen. Gemäß § 69 a Abs. 3 Nr. 4 sind bezüglich des § 34 StVZO aber nur Verstöße gegen

- **Abs. 3 Satz 3** über die zulässige Achslast oder das zulässige Gesamtgewicht bei Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen,
- **Abs. 8** über das Gewicht auf einer oder mehreren Antriebsachsen,
- **Abs. 9 Satz 1** den Achsabstand,
- **Abs. 11** über Hubachsen oder Lastverlagerungsachsen

möglich. Ein Verstoß gegen § 34 Abs. 4-6 StVZO ist nicht vorgesehen (siehe § 29 Abs. 3 StVO). Die angegebenen Höchstgrenzwerte aus den Absätzen 4 bis 6 können nämlich nur bei **gleichartigen** Fahrzeugen herangezogen werden, wenn keine Fahrzeugpapiere vorliegen, denen Bezugsdaten zu entnehmen sind. Genau diese Bezugsdaten liegen aber mit der Ausnahmegenehmigung vor auch wenn diese formalrechtlich ungültig geworden ist.

Folgerichtig liegt bei einer tatsächlichen Überladung ein weiterer tateinheitlicher Verstoß gegen § 34 Abs. 3 Satz 3, § 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO vor, wobei hier ausschließlich die Bezugsdaten aus der Ausnahmegenehmigung und nicht aus § 34 StVZO heranzuziehen sind.

Im Ergebnis sind also folgende Konstellationen beim Antreffen eines Schwertransportes (Sattelzug zulässiges und tatsächliches Gesamtgewicht 100 t) auf öffentlichen Straßen möglich, wenn die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO auf Grund Nichteinhaltung von Bedingungen ungültig geworden ist:

1. ohne eine tatsächliche Überladung

§§ 18 Abs. 1, 69 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO, §§ 29 Abs. 3, 49 Abs. 2 Nr. 7 StVO i. V. m. § 24 StVG; § 19 OWiG

2. mit einer tatsächlichen Überladung

§§ 18 Abs. 1, 34 Abs. 3 Satz 3, 69 a Abs. 2 Nr. 3, Abs. 3 Nr. 4 StVZO, §§ 29 Abs. 3, 49 Abs. 2 Nr. 7 StVO i. V. m. § 24 StVG; § 19 OWiG

5. Beschluss des OLG Oldenburg zur Überladung bei einem Schwertransport

Diese Rechtsauffassung wird in Teilen auch durch den Beschluss des OLG Oldenburg vom 5.10.2004, Az.: Ss 310/04 (II 215) bekräftigt. Auch wenn die Begründungen Tiefgründigkeit vermissen lassen und im Ansatz stecken geblieben sind, was letztlich zu

einer rechtlichen Fehleinschätzung und fehlerhaften Abänderung des erstinstanzlichen Urteils führte, können einige Schlüsse abgeleitet werden.

Dem Sachverhalt lag eine Fahrt mit einem Kranfahrzeug zu Grunde, für das eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO vorhanden war. Das darin zulässige Gesamtgewicht betrug 48 t. Eine durchgeführte Wägung des Fahrzeugs ergab nach Toleranzabzug ein tatsächliches Gesamtgewicht von 57,58 t. Grund hierfür war das unzulässige Mitführen der Kontergewichte.

Erstinstanzlich wurde der Fahrer, der gleichzeitig Halter des Fahrzeugs war, wegen tateinheitlicher und fahrlässiger Überladung um **43,95 %**, ausgehend von einem **zGG von 40 t** zu einer erhöhten Geldbuße von 235 € verurteilt. Vorab, die Bezugsgröße von 40 t kann in diesem Fall gar nicht zu Grunde gelegt werden, da sich diese auf Fahrzeugkombinationen bezieht. Vorliegend handelte es sich um ein Einzelfahrzeug (siehe unten). Bereits hier ist die Frage zu stellen, ob sich das Gericht überhaupt mit der Rechtsproblematik auseinandergesetzt hat. Hiergegen richtete sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, wobei die Überladung an sich nicht bestritten wurde.

Das in der ersten Instanz zuständige Amtsgericht ging bei der Festsetzung der Geldbuße davon aus, dass die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erloschen war und somit die Vorschriften des § 34 StVZO wieder auflebten, was ja der allgemein anerkannten Rechtsmeinung entspricht.

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen legte das AG ein zGG von maximal 40 t zu Grunde. Dieses bezieht sich nach § 34 Abs. 6 Nr. 5 StVZO jedoch auf Fahrzeugkombinationen und wäre somit ohnehin nicht zutreffend. Wenn überhaupt, hätten hier, je nach Achsabständen, die Vorschriften des **§ 34 Abs. 5 Nr. 2 oder Nr. 3** zur Anwendung kommen müssen. Da jedoch hierzu keine Angaben vorliegen, soll das Thema nicht weiter vertieft werden.

Der in zweiter Instanz verhandelnde Senat führt aus, dass der Beschwerdeführer zu Recht beanstandet, dass das Amtsgericht von einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t und somit von einer Überschreitung um 17,58 t ausging, was einer Überladung von 43,95 % entspricht. Er erkennt auch, dass die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO nur der allgemeinen Verkehrszulassung dient und verweist dabei auf den StVR Kommentar Hentschel (siehe oben). Dieser gute Ansatz wird aus ebenso wenig nachvollziehbaren Gründen aber nicht weiter verfolgt. Wobei gerade hierzu eine obergerichtliche Rechtsprechung von Nöten ist. Obwohl der rechtsunterzeichnende Einzelrichter hinsichtlich der Zulassung der Rechtsbeschwerde erkannt hat, dass die angesprochene Rechtsfrage durchaus praktische Auswirkungen hat, wird in der Begründung auf wesentliche Fragen erst gar nicht eingegangen.

Einzig positiv und für die hier getätigten Ausführungen von Bedeutung, ist hingegen die Feststellung, dass durch die Überladung nicht die Vorschriften des § 34 StVZO bezüglich der darin enthaltenden zulässigen Gesamtgewichte aufleben, sondern das in der Ausnahmegenehmigung angegebene zGG ausschlaggebend ist. Leider sind dem Beschluss hierzu keine hinreichenden Entscheidungsgründe zu entnehmen. Es bleibt die Frage offen, ob es sich nach Ansicht des Gerichts bei der Gewichtsüberschreitung nur um

eine Auflage handelt und deshalb die Rechtskraft der Ausnahmegenehmigung unberührt bleibt oder um eine Bedingung, wobei dann, trotz der daraus resultierenden Unwirksamkeit des Verwaltungsaktes, die Höchstgrenzwerte der Ausnahmegenehmigung für die weitere Bewertung heranzuziehen sind.

Das Ergebnis ist und bleibt wohl irritierend. Nur die entscheidenden Richter selbst könnten wohl erklären, wie sie zu diesem Ergebnis gekommen sind.

Wenn der Senat bei einer Gewichtsüberschreitung von einem Verstoß gegen Auflagen ausgegangen ist, dann hätte er neben einen Verstoß gegen §§ 34 Abs. 3 Satz 3, 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO, auch auf tateinheitliche Verstöße gegen §§ 71, 69 a Abs. 5 Nr. 8 StVZO und §§ 46 Abs. 3, 49 Abs. 4 Nr. 4 StVO erkennen müssen.

Der Senat hat aber auch weder auf einen Zulassungsverstoß, noch auf einen Verstoß gegen § 29 Abs. 3 StVO erkannt. Es wird lediglich ein Verstoß gegen die §§ 34 Abs. 3 Satz 2 und 3, 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO; § 24 StVG erkannt. Wobei hierzu anzumerken ist, dass ein Verstoß gegen § 34 Abs. 3 Satz 2 rechtlich nicht möglich ist, da ein solcher in § 69 a Abs. 3 Nr. 4 StVZO nicht vorgesehen ist. In der Rechtsfolge ist dies jedoch nicht von besonderer Bedeutung.

Völlig unverständlich begründete der Senat seine Entscheidung, dass kein Verstoß gegen § 29 Abs. 3 StVO vorliegt, weil die Überladung ladungsbedingt und nicht konstruktionsbedingt erfolgte. Dies träfe ebenfalls nur dann zu, wenn eine Überladung nicht als Bedingung, sondern als Auflage anzusehen ist. Sollte aber von einer Bedingung ausgegangen worden sein, dann mag diese Begründung bei einem Fahrzeug, was sonst den Bau- und Betriebsvorschriften entspricht, ja auch richtig sein. Hierbei handelte es sich aber um ein Fahrzeug, das von den Bau- und Betriebsvorschriften abweicht und für dessen Betrieb auf öffentlichen Straßen eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO vorliegen muss. Denn auch ohne Kontergewichte übersteigt das tatsächliche Gesamtgewicht die Höchstgrenzwerte aus § 34 StVZO. Es liegt dann ein ungenehmigter Transport vor und damit auch eine übermäßige Straßenbenutzung i. S. v. § 29 Abs. 3 StVO.

Es bleibt also weiterhin abzuwarten und zu hoffen, dass sich die obergerichtliche Rechtsprechung in aller Ausführlichkeit mit dieser Problematik befasst. Dabei sollte auch zwingend ein weiteres Rechtsgebiet beleuchtet werden.

6. Vorhersehbarkeit staatlichen Handelns als ein wesentliches Element der Rechtsstaatlichkeit

Ein wichtiges Element des Rechtsstaatenprinzips ist die Vorhersehbarkeit staatlichen Handelns. Dadurch werden Maßnahmen der staatlichen Verwaltung für den Bürger vorhersehbar und berechenbar; es wird die Rechtssicherheit gefördert. Er kann wissen was erlaubt und verboten ist, wie Verbotenes bestraft wird und welche staatlichen Maßnahmen zu erwarten sind.

Durch die Vorschrift des § 37 VwVfG wird dem Rechnung getragen. Hiernach muss der Verwaltungsakt inhaltlich hinreichend bestimmt sein. In der Praxis wird diese Forderung leider kaum umgesetzt.

Wie bereits ausgeführt, sind die Ausnahmen von den Vorschriften der StVZO mit Bedingungen verbunden, deren Nichtbeachtung zur Nichtigkeit der Ausnahmegenehmigung führt. Wer sich die unterschiedlich gestalteten Ausnahmegenehmigungen anschaut wird feststellen, dass je nach Bundesland die Bedingungen und die Auflagen eindeutig getrennt oder in den Nebenbestimmungen vermischt sind. Eine klare Zuordnung ist so nicht mehr möglich. Nun stellt sich die Frage, wie soll ein Unternehmer oder ein Kraftfahrer wissen, was die Verwaltungsbehörde als Bedingungen i. S. v. § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG vorgesehen hat und was als Auflage i. S. v. § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG gelten soll? Im Falle der Vermischung von Auflagen und Bedingungen in den Nebenbestimmungen wäre somit ein Verstoß gegen Bedingungen und damit eine Auflösung der Ausnahmegenehmigung nicht möglich.

Auf Grund der unterschiedlich gestalteten Ausnahmegenehmigungen wird auch dem Gleichheitsgrundsatz aus Art. 3 GG nicht Rechnung getragen. Es kommt immer wieder vor, dass Transporte durchgeführt werden, bei denen mehrere Fahrzeuge von unterschiedlichen Antragstellern zusammengeführt werden. Dadurch ist es möglich, dass unterschiedliche Ausnahmegenehmigungen aus verschiedenen Bundesländern vorgelegt werden. Würden nun rein hypothetisch bei beiden Fahrzeugen die gleichen Verstöße vorliegen z. B. es können keine gültigen Erlaubnisbescheide nachgewiesen werden und die Mitführungspflicht ist bei dem einen als Bedingung formuliert und bei dem anderen als Gemengelage zwischen Auflagen und Bedingungen, dann erlischt theoretisch bei dem, der in der Ausnahmegenehmigung diese Bestimmung als Bedingung aufgeführt hat, die 70er Ausnahmegenehmigung, bei dem anderen stellt es lediglich ein Verstoß gegen Auflagen dar. Jeweils mit unterschiedlichen Rechtsfolgen. Selbstverständlich ist hier von den kontrollierenden Beamten Fingerspitzengefühl zu erwarten. Wünschenswert wäre aber eine klare Richtlinie für alle Bundesländer, in Form einer einheitlichen Ausgestaltung **aller** Genehmigungsbescheide und eine eindeutige Formulierung der Auflagen und Bedingungen.

Solange hierzu keine eindeutige Regelung oder Rechtsprechung erfolgt, die der Vorschrift des § 37 VwVfG Rechnung trägt, werden gegenteilige Auffassungen dazu führen, dass Betroffene, je nachdem an welche „Fraktion“ sie geraten, unterschiedlichen Rechtsfolgen ausgesetzt sind.