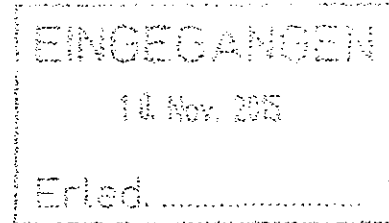


- Abschrift -

<b>Landgericht Kassel</b> <b>Aktenzeichen:</b> _____ _____	<b>4 O 1467/12</b> Verkündet am: 07.10.2015 Geidner, Justizangestellte Urkundsbeamter der Geschäftsstelle
--	--



**Im Namen des Volkes**  
**Urteil**

In dem Rechtsstreit

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigter:

gegen

Land Hessen, vertreten durch das Polizeipräsidium Nordhessen, dieses vertreten  
durch den Polizeipräsidenten,

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

hat das Landgericht Kassel – 4. Zivilkammer – durch den Richter Dr. Schäfer als Einzelrichter auf die mündliche Verhandlung vom 07.10.2015 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird auf 30.957,69 Euro festgesetzt.

### **Tatbestand:**

Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadenersatz im Wege der Amtshaftung wegen der Untersagung der Durchführung eines Schwertransportes.

Die Klägerin ist mit der Durchführung von Schwertransporten befasst. Im Auftrag der ... führte die Klägerin den Transport von zwei gebrauchten Maschinenteilen nach Hamburg durch. Die Planungen sahen vor, dass beide Maschinenteile spätestens am 29. August 2011 in Hann.Münden sein sollten. Die Klägerin beabsichtigte, die Maschinenteile dort auf spezielle Schiffe zu verladen und auf diesen auf der aufgestauten Weser nach Hamburg zu verschiffen. Dazu plante die Klägerin, das erste Maschinenteil vom 20. auf den 21. August 2011 und das zweite vom 27. auf den 28. August 2011 nach Hann.Münden zu verbringen.

Für die Durchführung des Transports erteilte die Stadt Friedrichshafen am 18. August 2011 eine vom 18. August 2011 bis 16. September 2011 geltende Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und / oder Schwertransporten, sowie eine Einzelausnahmegenehmigung gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 und 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und / oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen. Die Erlaubnis sah unter anderem die Einhaltung bestimmter Achslasten vor. Hinsichtlich der weiteren

Einzelheiten wird auf die Erlaubnis (Bl. 12 ff. Bd. I d.A.) verwiesen. Darüber hinaus wurde die Erlaubnis mit einem „Auflagenkatalog für Großraum- und Schwerverkehr“ verbunden. Darin heißt es unter anderem:

„Es wird ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen über die ordnungsgemäße Ladungssicherung, die Betriebs- und Verkehrssicherheit, sowie ein Wiegeprotokoll, aus dem die einzelnen Achslasten und das Gesamtgewicht (des abfahrbereiten Transportes) hervorgeht, gefordert.“

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Anlage 2 zum Genehmigungsbescheid vom 18. August 2011 (Bl. 16 ff. Bd. I d.A.) verwiesen.

Das erste Maschinenteil wurde am 17. August 2011 geladen. Eine erste Begutachtung dieser Ladung erfolgte am 19. August 2011 gegen 11:00 Uhr durch den Gutachter . Dieser erstatte ein schriftliches Gutachten, auf das Bezug genommen wird (Bl. 34 f. Bd. I d.A.). Gegen 13:00 Uhr erschien von der Polizeistation Hessisch-Lichtenau, gegen 14:30 Uhr und von der Polizei Göttingen.

Gegen 15:00 Uhr erschienen und . Bei diesen handelte es sich um die für die Abnahme des Transports sachlich und örtlich zuständigen Polizeibeamten der Polizei Autobahnstation Baunatal. Sodann wurde die Verwiegung des Transportes durchgeführt. Dabei überschritten die 2., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 16., 17., 18., 19., 20. und 24. Achse ausweislich des Wiegeprotokolls die in der Erlaubnis vom 18. August 2011 vorgegebenen Achslasten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf das Wiegeprotokoll (Bl. 30 ff. Bd. I d.A.) verwiesen. Im weiteren Verlauf ließ sich das Gutachten zur Erlangung der Genehmigung gem. § 70 StVZO aushändigen. Er zweifelte die Zulässigkeit der verwendeten Schubstange an und verlangte diesbezüglich die Beibringung eines TÜV-Gutachtens. Ferner bemängelte er einen Reifen an der Schubmaschine. verweigerte die Freigabe des Transports und begründete dies mit den nicht eingehaltenen Achslasten und der seiner Meinung nach nicht korrekten Schubstange.

Am 20. August 2011 erschien gegen 20:00 Uhr erneut der Gutachter und begutachtete das Fahrzeug. Er bestätigte dies als den Anforderungen der Erlaubnis genügend, soweit Technik und Gesamtgewicht betroffen waren. Gegen 22:00 Uhr erschienen dann und . Der

Prozessbevollmächtigte der Klägerin teilte \_\_\_\_\_ telefonisch mit, dass es Schwierigkeiten mit dem Wiegeplatz gäbe und die Unregelmäßigkeiten in der Verwiegung wohl auf den Wiegeplatz zurückzuführen seien. \_\_\_\_\_ ging darauf nicht ein und beendete das Telefonat. Im weiteren Verlauf gab der Geschäftsführer der Klägerin folgende schriftliche Erklärung ab:

„Ich, \_\_\_\_\_, bin mit der Verwiegung einverstanden und erkenne diese als Bestandteil der Kontrolle an.“

Neben nicht eingehaltenen Achslasten bemängelte \_\_\_\_\_ an diesem Abend die Schubkupplung der Schubmaschine und das Fehlen einer verkehrsrechtlichen Anordnung zu einer Baustelle auf der B 7. Die handelnden Polizisten gaben den Transport nicht zur Fahrt frei. Die Klägerin konnte ihn daher, entgegen der ursprünglichen Planungen, nicht vom 20. auf den 21. August 2011 durchführen.

Am 22. August 2011 erhielt die Klägerin eine geänderte Erlaubnis mit höheren Achslasten, woraufhin die Klägerin den Transport durchführen konnte. In diesem Zusammenhang führte ein Subunternehmer die Verwiegung des Transportfahrzeuges mittels einer Brückenwaage, die dieser mitbrachte, durch. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf das Wiegeprotokoll vom 26. August 2011 (Bl. 45-53 Bd. I d.A.) verwiesen.

Hinsichtlich der Höhe des von der Klägerin geltend gemachten Schadens wird auf die Seiten 10 und 11 der Klageschrift (Bl. 10 f. Bd. I d.A.) sowie den Schriftsatz des Klägers vom 7. Mai 2013 (Bl. 173 ff. Bd. I d.A.) Bezug genommen.

Die Klägerin behauptet, dass \_\_\_\_\_ das Fahrzeug mit den Worten, es sei „alles ok“ am 19. August 2011 abgenommen habe. Zudem seien die Achslasten aufgrund der Wiegeprotokolle nur geringfügig überschritten gewesen. Sie habe am 19. und 20. August 2011 weitere Verwiegungen durchgeführt, die aber stets zu unterschiedlichen Ergebnissen führten. Daraufhin habe sie weitere Versuche einer Verwiegung abgebrochen. Die Polizei hätte wissen müssen, dass die eingesetzte Haenni-Waage wegen bis zu 30 Verwiegungen nicht mehr korrekt funktioniert habe. Der Wiegeplatz sei für die Verwiegung nicht geeignet gewesen, worauf die Klägerin die Polizei auch hingewiesen habe. Ein geeigneter Platz habe auf hessischem Gebiet nicht zur Verfügung gestanden. Unter Berücksichtigung der vorgelegten Transportplanung sowie der Gutachten hätte die Polizei erkennen können und müssen, dass das

Fahrzeug den Auflagen entsprochen habe und die jeweiligen Verwiegunen jedenfalls eine Überschreitung des Gesamtgewichts und / oder der Achslasten nicht belegt hätten.

Die Klägerin behauptet, dass der bezifferte Schaden durch die seitens der Polizei nicht erteilte Freigabe des Transports am 20. August 2011 entstanden sei.

Die Klägerin meint, dass die Polizei wegen der Ungeeignetheit des Wiegeplatzes Sicherheitsabschläge hätte machen müssen. Auch habe für das Festhalten der Fahrzeugkombination keine Rechtsgrundlage vorgelegen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit hätte die Polizei den Transport fahren lassen müssen. Die Kontrolle der Einhaltung der mit der Erlaubnis verbundenen Auflagen habe nicht der Polizei obliegen, sondern sei allein durch den Sachverständigen vorzunehmen gewesen.

Die Klägerin b e a n t r a g t:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 30.957,69 Euro nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit Zustellung zu bezahlen.

Die Beklagte b e a n t r a g t,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, dass es bei den Verwiegunen am 20. August 2011 erneut zu erheblichen Achslastüberschreitungen gekommen sei. So seien bei genehmigten Achslasten von 14,5 t solche bis 15,25 t aufgetreten. Die Klägerin hätte durch Einsetzung eines weiteren, ihr genehmigten Moduls, in die Fahrzeugkombination die genehmigten Achslasten einhalten können.

Sie ist der Rechtsansicht, dass es nicht allein auf die Einhaltung des Gesamtgewichts, sondern gerade auch auf die Einhaltung der jeweiligen Achslasten angekommen sei.

Die Kammer hat aufgrund Beweisbeschlusses vom 9. April 2013 sowie ergänzenden Beweisbeschlusses vom 20. Dezember 2013 Beweis durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens erhoben. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. Helmut Biermann vom 16. Mai 2014 verwiesen.

Die Kammer hat die Klägerin im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 7. Oktober 2015 auf einen veränderten Rechtsstandpunkt nach Dezernatswechsel hingewiesen. Diesbezüglich wird auf den Schriftsatz des Klägerevertreters vom selben Tag (Bl. 73 ff. Bd. II d.A. verwiesen).

### **Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Die sachliche Zuständigkeit des Landgerichts ergibt sich aus § 71 Abs. 2 Nr. 2 GVG. Die örtliche Zuständigkeit des Landgerichts Kassel folgt aus § 32 ZPO.

Die mit der Klage geltend gemachten Ansprüche stehen der Klägerin nicht zu. Die Hauptforderung ergibt sich weder aus Art. 34 GG i.V.m. § 839 Abs. 1 BGB noch folgt sie aus einer anderen Anspruchsnorm.

Gem. Art. 34 GG i.V.m. § 839 Abs. 1 BGB haftet der Staat für den aus der vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung einer gegenüber einem Dritten bestehenden Amtspflicht entstehenden Schaden durch einen Beamten. Es fehlt vorliegend bereits an der Verletzung einer Amtspflicht. Bei der Verweigerung der Freigabe des Transports am 19./20. August 2011 verstießen die Polizeibeamten nicht gegen eine ihnen obliegende Amtspflicht.

Ein Beamter im haftungsrechtlichen Sinne hat die Pflicht zu gesetzmäßigem Verhalten, d.h. er hat die ihm übertragenen Aufgaben und Befugnisse im Einklang mit dem objektiven Recht wahrzunehmen (BGH, NJW 1992, 3229; Palandt-Sprau, § 839, Rn. 32).

Die Verweigerung der Freigabe des Transportes durch die Beamten war rechtmäßig. Die Maßnahme konnte auf eine Rechtsgrundlage gestützt werden, die zudem formell und materiell korrekt angewendet wurde.

Die richtige Rechtsgrundlage ergibt sich vorliegend aus der polizeilichen Generalklausel gem. § 11 HSOG. Nach dieser Bestimmung können die Gefahrenabwehr- und die Polizeibehörden die erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine im einzelnen Falle bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, soweit nicht die folgenden Vorschriften die Befugnisse der Gefahrenabwehr- und der Polizeibehörden besonders regeln. Vorrangige spezialgesetzliche Rechtsgrundlagen sind nicht gegeben. Polizeiliche Standardbefugnisse greifen nicht ein.

Die getroffene Maßnahme war formell rechtmäßig. Sie wurde von den zuständigen Beamten vorgenommen. Verfahrensfehler sind nicht ersichtlich. Dem Anhörungserfordernis gem. § 28 Abs. 1 HVwVfG wurde genügt. Die Beamten diskutierten die mögliche Verweigerung der Freigabe des Transports mit dem Geschäftsführer der Klägerin. In diesem Zusammenhang legten die Beamten die beabsichtigte polizeiliche Maßnahme dar und gaben dem Geschäftsführer der Klägerin ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme. Da der Ausspruch der Verweigerung in Gestalt eines Verwaltungsaktes gem. § 35 S. 1 HVwVfG mündlich erging, bedurfte er gem. § 39 Abs. 1 S. 1 HVwVfG keiner Begründung.

Die Maßnahme war ferner materiell rechtmäßig. Die Tatbestandsvoraussetzungen der Rechtsgrundlage des § 11 HSOG lagen zum maßgeblichen Zeitpunkt vor.

Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit war verletzt. Der Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ umfasst den Schutz zentraler Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit, Freiheit, Ehre, Eigentum und Vermögen des einzelnen sowie die Unversehrtheit der Rechtsordnung und der staatlichen Einrichtungen (BVerfGE 69, 315 (352)). Im konkreten Fall war die Unverletzlichkeit der objektiven Rechtsordnung betroffen.

Die Durchführung des Transports verstieß im Zeitpunkt der polizeilichen Maßnahme gegen § 29 Abs. 3 S. 1 StVO. Nach dieser Bestimmung bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten einer gesonderten Erlaubnis.

Der Transport überschritt die gesetzlich gem. § 34 Abs. 5 StVZO allgemein zugelassene Grenze. Die der Klägerin am 18. August 2011 erteilte Erlaubnis führte am 19./20. August 2011 zu keiner Legalisierung des Transports. Die Erlaubnis stand unter der Bedingung (§ 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG), dass bestimmte Achslasten bei Durchführung des Transports eingehalten werden. Die Bedingung war nicht eingetreten.

Bei dieser Anforderung der Erlaubnis handelte es sich nicht um eine Auflage (§ 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG). Dies folgt aus der – mangels einer eindeutigen Bezeichnung der Vorgabe notwendigen – Auslegung der Bestimmung anhand der allgemeinen Auslegungsgrundsätze (*Stelkens – Stelkens/Bonk/Sachs*, VwVfG, 8. Auflage 2015, § 36, Rn. 87). Die Annahme einer Bedingung ergibt sich aus der erkennbaren Bedeutung, die die Nebenbestimmung für die Behörde hatte. Die Behörde wollte mit der Einfügung einer Bedingung im Rahmen der Erteilung der Erlaubnis die Interessen anderer Straßenverkehrsteilnehmer wahren und insbesondere Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs und dessen Teilnehmer reduzieren (vgl. König-Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 29 StVO, Rn. 9). Dieses Interesse war aus Sicht der Behörde nur dadurch zu wahren, indem sie die Wirksamkeit der Erlaubnis von der Einhaltung der geforderten Achslasten abhängig machte. Das gleiche Maß an Sicherheit hätte die Behörde durch Verbindung der Erlaubnis mit einer entsprechenden Auflage nicht erreichen können. Denn anders als bei einer Bedingung kommt der Auflage kein Suspensiveffekt zu, der die Wirksamkeit der Erlaubnis bei fehlender Einhaltung der vorgegebenen Achslasten aussetzt. Für die Annahme einer Bedingung spricht schließlich, dass die Vorgaben nicht in der mit „Auflagenkatalog für Großraum- und Schwerverkehr“ überschriebenen Anlage 2 zur Erlaubnis vom 18. August 2011 enthalten sind. Sie unterfallen damit nicht der Bezeichnung als „Auflagen“. Der Bezeichnung einer Nebenbestimmung kommt ebenfalls eine indizielle Wirkung hinsichtlich ihrer rechtlichen Qualifikation zu (BVerwG, NJW 1986, 600; VGH Kassel, NVwZ-RR 1992, 469; *Stelkens – Stelkens/Bonk/Sachs*, VwVfG, 8. Auflage 2015, § 36, Rn. 87).

Die Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 S. 1 StVO durfte auch mit einer Bedingung verbunden werden. Die hierfür erforderliche Rechtsgrundlage ergibt sich schon aus der allgemeinen Bestimmung des § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG und folgt spezialgesetzlich zudem aus § 46 Abs. 3 S. 1 StVO. Nach der allgemeinen Bestimmung darf ein Verwaltungsakt im pflichtgemäßen Ermessen mit einer Bedingung verbunden werden.



Die Entscheidung über die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 S. 1 StVO steht im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde (*Rebler*, NZV 2004, 450 (451)).

Formelle Fehler sind nicht ersichtlich. Die Nebenbestimmung ist ferner materiell rechtmäßig. Sie läuft dem Zweck der Erlaubnis nicht zuwider (§ 36 Abs. 3 VwVfG). Ferner ist sie verhältnismäßig. Sie ist geeignet, dem übergeordneten Zweck des Straßenverkehrsrechts zu dienen. Dieser besteht im Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs (§ 1 Abs. 2 StVO). Die Einhaltung von Achslasten bei Durchführung eines Schwertransports fördert jedenfalls dessen sichere und zielführende Durchführung und bewahrt Dritte vor Schädigungen. Die Bedingung war auch erforderlich. Ein mildereres, gleich geeignetes Mittel zur Erreichung des bezeichneten Zwecks, ist weder ersichtlich noch vorgetragen. In Anbetracht der Fahrgeneignetheit eines Schwertransports ist die Genehmigung eines solchen ohne die Vorgabe von Achslasten jedenfalls nicht in gleichem Maße zur Zweckerreichung geeignet. In Anbetracht der Gefahrensituation und der möglichen Schädigung individueller Rechtsgüter anderer Straßenverkehrsteilnehmer auf der einen Seite sowie dem im Vergleich dazu nicht ins Gewicht fallenden reinen Kostenaufwand der Klägerin war die Bedingung auch verhältnismäßig im engeren Sinne.

Für das dargelegte Schutzgut der öffentlichen Sicherheit bestand eine Gefahr i.S.d. § 11 HSOG. Die Norm verlangt eine konkrete, d.h. im einzelnen Fall bestehende Gefahr (VGH Kassel, NVwZ 2003, 1400). Darunter ist eine Sachlage oder Verhaltensweise zu verstehen, die bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens in absehbarer Zeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden an einem der polizeilichen Schutzgüter führt (vgl. BVerwGE 116, 347). Eine bereits eingetretene Gefahr stellt eine Störung dar und wird ebenfalls von § 11 HSOG umfasst (Rasch/Schulze, HSOG, 19. Nachlieferung September 2014, § 11 HSOG, Ziff. 3). Soweit sich die Klägerin auf das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr beruft, bedarf es einer in qualitativer Hinsicht gesteigerten Gefahr im Rahmen des § 11 HSOG demgegenüber nicht.

Im zu beurteilenden Fall lag im Zeitpunkt der Verweigerung der Freigabe des Transports nicht lediglich eine Gefahr, sondern bereits eine Störung vor. Mangels Eingreifens der Bedingung entfaltete die erteilte Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO keine Legalisierungswirkung. Der Transport verstieß zu diesem Zeitpunkt gegen die objektive Rechtsordnung.

Die Legalisierungswirkung trat nicht durch die von der Klägerin behauptete „Abnahme“ seitens PHK Meike ein. In dieser Behauptung ist kein feststellender Verwaltungsakt gem. § 35 S. 1 HVwVfG zu sehen, der gegenüber den aufgrund ihrer Zuständigkeit zur Beurteilung des Transports berufenen Beamten Bindungswirkung entfalten konnte. Für die Annahme eines Verwaltungsaktes fehlt es hier schon an der notwendigen Regelungswirkung. Ein Verwaltungsakt ist seinem objektiven Sinngehalt auf eine unmittelbare, für die Betroffenen verbindliche Festlegung von Rechten und Pflichten gerichtet (vgl. BVerwGE 60, 145; 77, 271; 81, 260). Es ist schon nicht ersichtlich, dass aus der genannten Aussage inhaltlich die Freigabe des Transports zur Durchführung folgt. Gegen die erforderliche Verbindlichkeit spricht ferner, dass es sich bei PHK Meike nicht um diejenigen Beamten handelte, der aufgrund der Zuständigkeitsbestimmungen zur Freigabe des Transports berufen war. Die Aussage ist als bloße Meinungsäußerung des Beamten Meike einzuordnen, der keine regelnde Wirkung zukommt (BSGE NJW 1977, 77; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Auflage 2015, § 35, Rn. 91).

Ausweislich des vorgelegten Wiegeprotokolls waren die Achslasten im Zeitpunkt der Verweigerung der Freigabe nicht eingehalten. Für die Beurteilung der Einhaltung der vorgegebenen Achslasten war die Vorlage des Wiegeprotokolls maßgeblich, da dies der Klägerin durch Auflage aufgegeben wurde.

Die entsprechende Auflage war nicht bereits gem. § 43 Abs. 3 VwVfG aufgrund Nichtigkeit gem. § 44 VwVfG unwirksam. Gem. § 44 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG ist ein Verwaltungsakt ohne Rücksicht auf das Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 nichtig, den aus tatsächlichen Gründen niemand ausführen kann. Die Bestimmung betrifft allein die objektive tatsächliche Unmöglichkeit, nicht auch die subjektive, das Unvermögen des Adressaten (BVerwG, NVwZ 1992, 564; Sachs-Stelkens/Bonk/Sachs, a.a.O., § 44, Rn. 144).

Die Beibringung eines Wiegeprotokolls war nicht objektiv aus tatsächlichen Gründen unmöglich. Soweit die Unmöglichkeit der Verwiegung auf dem Firmengelände der Klägerin von dieser eingewendet wird, führt dies nicht zur Nichtigkeit der Auflage. Die Auflage selbst beschränkte die Klägerin nicht auf die Durchführung der Verwiegung auf dem Firmengelände. Die dortige Unmöglichkeit stellt vielmehr einen Fall des subjektiven Unvermögens der Klägerin dar, der von § 44 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG gerade nicht erfasst wird. Sofern vorgetragen wird, dass eine Verwiegung aufgrund

technischer Unzulänglichkeiten der verwendeten Waage nicht möglich war, so ist darin ebenfalls allein ein Fall des subjektiven Unvermögens der Klägerin zu erkennen, nicht aber eine tatsächliche objektive Unmöglichkeit.

Der Auflage sind keine Beschränkungen auf ein bestimmtes technisches System zu entnehmen. Gegen die Annahme einer objektiven Unmöglichkeit gem. § 44 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG spricht die Tatsache, dass eine Verwiegung – wenn auch zu einem späteren Zeitpunkt – erfolgreich durchgeführt wurde. Weitere Nichtigkeitsgründe sind nicht ersichtlich.

Die Auflage durfte auch mit der Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO verbunden werden. Die Rechtmäßigkeit der Auflage folgt bereits aus der allgemeinen Bestimmung des § 36 Abs. 2 Nr. 4 StVO, sowie § 46 Abs. 3 S. 1 und 2 StVO. Formelle Fehler sind nicht ersichtlich. Die Auflage wurde materiell rechtmäßig mit dem Haupt-Verwaltungsakt verbunden. Sie läuft diesem nicht zuwider, sondern dient gerade dem Nachweis der in der Erlaubnis getroffenen Bedingung. Sie ist zudem verhältnismäßig. Insofern ist sie geeignet, den Zweck des Haupt-Verwaltungsaktes zu fördern (s.o.). Mangels milderem, gleich geeignetem Mittel war sie auch erforderlich und steht bezogen auf den mit der Hauptregelung verfolgten Zweck nicht außer Verhältnis.

Der Geschäftsführer der Klägerin bestätigte die Auflage zudem schriftlich.

Die Einhaltung der Vorgaben der Erlaubnis vom 18. August 2011 stand auch nicht schon entgegen der Rechtsansicht der Klägerin durch die von ihr beigebrachten Sachverständigengutachten für die Beamten verbindlich fest. Ausweislich der schon bezeichneten Auflage waren die Achslasten durch ein Wiegeprotokoll nachzuweisen. Das beigebrachte Wiegeprotokoll bestätigte die Einhaltung der Achslasten aber gerade nicht. Soweit sich die Klägerin auf das Gutachten des Gutachters Schmidt vom 19. August 2011 beruft, erstreckt sich dessen Inhalt schon nicht auf die Frage der Einhaltung der vorgegebenen Achslasten.

Die polizeirechtliche Verantwortlichkeit der Klägerin folgt aus § 7 HSOG.

Die getroffene Maßnahme erging frei von Ermessensfehlern (§ 40 HVwVfG). Insbesondere verstieß die Verweigerung der Freigabe des Transports im konkreten Fall nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die polizeiliche Maßnahme war zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zwecks effektiver Gefahrenabwehr geeignet,

da sie diesem Zweck diene. Ein willkürliches Handeln, wie von der Klägerin dargetan, ist nicht erkennbar. Die Beamten verfolgten einen durch das Gefahrenabwehrrecht gesetzlich legitimierten Zweck. Die Verweigerung der Freigabe war auch erforderlich, da zu diesem Zeitpunkt kein milderes, gleich geeignetes Mittel ersichtlich war. Die Freigabe des Transports hätte die schon bestehende Gefahr nicht beseitigt, sondern vielmehr gesteigert.

Die von den Beamten getroffene Maßnahme war auch im Einzelfall angemessen. Sie stand mit Blick auf den mit ihr verfolgten Zweck und der Gefahrgeneigtheit des Unterfangens und einem daraus resultierenden Schadensszenario nicht außer Verhältnis.

Die Beamten waren entgegen der Meinung der Klägerin nicht gehalten, Toleranzabzüge vorzunehmen und den Transport auf dieser Grundlage freizugeben. Dabei sind die von der Klägerin angeführten Toleranzen und die diesen zugrunde liegenden Entscheidungen auf den hiesigen Sachverhalt schon nicht übertragbar. Die angeführten Entscheidungen behandeln Bußgeldverfahren und haben jeweils ein repressives Tätigwerden der Polizei zum Gegenstand. Gegenstand des vorliegenden Falles ist indes eine präventive, d.h. der Gefahrenabwehr dienende Tätigkeit der Polizei. Die Durchführung eines Toleranzabzuges dient im Bußgeldverfahren der Vermeidung einer Benachteiligung des Betroffenen (OLG Stuttgart, NZV 1996, 417). Sie soll den Betroffenen vor einer aus einer Messungenauigkeit folgenden ungerechtfertigten Belangung schützen. Ein derartiges Schutzbedürfnis ist im Fall der präventiven Tätigkeit der Polizei nicht gegeben. Die polizeiliche Tätigkeit wird hier durch die Vorgabe der effektiven Gefahrenabwehr gesteuert. Die Polizei ist gehalten, einer bestehenden Gefahr nachzugehen und diese abzuwehren. Dass dies nicht zwingend das Bestehen einer objektiven Gefahrenlage voraussetzt, zeigt sich schon in der subjektiven Ausrichtung des Gefahrenbegriffs in Gestalt der Anscheinsgefahr und der Vorverlagerung der Möglichkeit polizeilichen Eingreifens bei Vorliegen eines Gefahrenverdachts. Gerade darin verdeutlicht sich das übergeordnete Interesse der effektiven Gefahrenabwehr (vgl. § 1 Abs. 1 S. 1 HSOG).

Selbst wenn man den von der Klägerin angeführten Toleranzwert im Umfang von 5% angelegt hätte, wären die aufgrund des vorgelegten Wiegeprotokolls ermittelten Achslasten nicht vollumfänglich erfüllt. In diesem Zusammenhang führte der genannte Toleranzwert bezogen auf die bei der 7. Achse gemessene Achslast zu einem

„bereinigten“ Wert von 14.748,75 kg, der die laut Erlaubnis genehmigte Achslast von 14.500,00 kg immer noch übersteigt.

Der behaupteten Amtspflichtverletzung fehlt es zudem an der erforderlichen Drittbezogenheit. Die auf der Grundlage des § 29 Abs. 3 StVO erteilte Erlaubnis ist nicht drittbezogen. Die Verweigerung der Freigabe des Transports gegenüber der Klägerin auf der Grundlage der genannten Erlaubnis führt ebenso zu keiner Beeinträchtigung der Rechte der Klägerin.

Dem Wortlaut der Erlaubnisnorm lässt sich ein Schutzzweck gegenüber Individualinteressen nicht entnehmen. Ihrem Sinn und Zweck nach steht die Erteilung der Erlaubnis des § 29 Abs. 3 StVO allein im Interesse der Allgemeinheit, nicht aber auch im Interesse einer Speditionsfirma. Das Gesetz ordnet eine Gestattung für besonders große oder schwere Fahrzeuge nur an, weil von derartigen Teilnehmern erhöhte Gefahren ausgehen, die einer besonderen Überwachung und Kontrolle bedürfen. Diese Gefahren bestehen hinsichtlich des Zustands der Straßen und der übrigen Verkehrsteilnehmer (OLG München, Urteil vom 29.06.1995, Az. 1 U 6856/94, juris, Rn. 3; König – Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 29 StVO, Rn. 9).

Die Drittbezogenheit entsteht auch nicht dadurch, dass sich die abstrakt-generelle Regelung des § 29 Abs. 3 StVO in Gestalt eines der Klägerin erteilten Verwaltungsaktes subjektiv-individuell konkretisiert hat. Auch dadurch setzt sich das Interesse des Schutzes der Allgemeinheit fort. Es werden lediglich Anforderungen an den Einzelnen gestellt, die aber dem übergeordneten Interesse des Schutzes der Allgemeinheit dienen. Der durch den Ordnungsgeber gesetzte Schutzzweck erfährt durch eine Maßnahme der Behörde im Einzelfall keine Änderung.

Die Unbegründetheit der Zinsforderung folgt aus der dargelegten Unbegründetheit der Hauptforderung.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs. 1 S. 1, 709 S. 1 und 2 ZPO.

Die Entscheidung über den Streitwert ergibt sich aus § 48 Abs. 1 S. 1 GKG i.V.m. § 3 ZPO.

Dr. Schäfer  
Richter