

# Überladen – Unterladen – Abladen



Bild: shutterstock.com/Animafloa Pics

Seit es Nutzfahrzeuge gibt, spielt deren Überladung eine große Rolle bei den Kontrollbehörden. Selbst eine Pferdelast (Saum) durfte mit regionalen Unterschieden entlang der Saumpfade nur 120-130 kg betragen. Maßgebend war bis vor Kurzem die Erkennbarkeit für den Lkw-Lenker. Die Rechtsprechung hat daraus vor wenigen Jahren eine Vermeidbarkeitsbetrachtung gemacht. Hinzu kommen nun Zweifel an der Wägung.

Text: Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting

**S**ummum ius – summa iniuria.<sup>1</sup> Je umfassender der rechtliche Regelungskosmos, desto mehr gerät die Gerechtigkeitsidee unter die Räder, im direkten Sinn des Wortes. Die Achslast ist in § 34 Abs. 1 bis 3 StVZO geregelt. Die zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 1 und des Absatzes 4 nicht überschritten werden darf. Das zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 2 und der Absätze 5 und 6 nicht überschritten werden darf. Die zulässige Achslast und das zulässige Gesamtgewicht sind beim Betrieb des Fahrzeugs und der

Fahrzeugkombination einzuhalten. Die Achslast beträgt bei Einzelachsen zwischen 10 und 11,5 t (angetrieben) und bei Doppelachsen je nach Achsabstand 11,5 bis max. 19 t. Die zulässige Gesamtmasse (früher Gesamtgewicht zGG) beträgt je nach Fahrzeug und Anzahl der Achsen bei Fahrzeugkombinationen mit mehr als 4 Achsen max. 40 t und bei Sattelkraftfahrzeug im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG (Containerverkehre von und zu Seehäfen) max. 44 t. Es handelt sich um Höchstwerte, die nicht überschritten werden dürfen.

Die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs unter Verstoß gegen § 34 StVZO stellt eine Dauerord-

nungswidrigkeit in Tateinheit dar.<sup>2</sup> Aufgrund der großen Gefahren, die von überladenen Fahrzeugen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs entstehen können, war bislang der Fahrzeugführer gehalten, unter Anwendung aller ihm zur Verfügung stehenden Mittel eine Überladung seines Fahrzeugs zu vermeiden.<sup>3</sup>

Diese selbstständige Prüfungspflicht traf den Fahrzeugführer daher nach der Rspr. stets dann, wenn erkennbare äußerliche Anhaltspunkte für eine Überladung vorlagen; z.B. eine Änderung des Lenkverhaltens, sich durchbiegende Federn, verlangsamtes Anzugs- und Steigungsvermögen des Zuges, geminderte Bremsverzögerung, geringe Wendigkeit sowie auch Höhe, Umfang

<sup>1</sup> lateinisch; »höchstes Recht größtes Unrecht« nach Cicero, oder nach Duden frei übersetzt: „Die buchstabengetreue Auslegung eines Gesetzes kann im Einzelfall zu größter Ungerechtigkeit führen!“

<sup>2</sup> OLG Düsseldorf, Beschl. v. 25.09.1996, Az.: 2 Ss OWi 297/96 = NZV 1997, S. 192 ff

<sup>3</sup> OLG Düsseldorf, Beschl. v. 06.08.1984, Az.: 5 Ss OWi 292/84 = VRS 67, S. 384 ff

und Art der Ladung.<sup>4</sup> Diese sog. „Überladungsindikatoren“ sollten in der Vergangenheit für die Fahrlässigkeitsfeststellung in der Regel ausreichen und Hinweise auf Fahrlässigkeit des Fahrzeugführers bieten.<sup>5</sup> Dabei war früher aber auch anerkannt, dass der Fahrzeugführer bei der Übernahme der Ladung deren Gewicht nicht selbstständig ermitteln musste, sondern sich i.d.R. auf die Gewichtsangaben des Absenders bzw. im Frachtbrief verlassen durfte,<sup>6</sup> es sei denn, er hatte aufgrund besonderer Umstände Anlass dazu, an der Richtigkeit der Angaben zu zweifeln. Besondere Umstände, aus denen ein erfahrener Kraftfahrer bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt Anlass hätte, die Überladung seines Fahrzeugs erkennen zu können und zu müssen, waren danach etwa ein merkwürdiges Nachlassen der Zugkraft, eine Beeinträchtigung der Steuerung oder außergewöhnliches Durchbiegen der Federung.<sup>7</sup>

Bei modernen LKW wird dies aber immer schwieriger. Es sei in den beteiligten Berufs- und Wirtschaftskreisen heute allgemein bekannt, dass aufgrund der technischen Beschaffenheit schwerer Lkw moderner Bauart typische Anzeichen einer sich im unteren und mittleren Bereich bewegendem Überschreitung des in Deutschland zulässigen Gesamtgewichts nicht mehr wahrnehmbar sind.<sup>8</sup> Etwas anders gilt allenfalls bei massiven Überladungstatbeständen, etwa der Verladung von frisch geschlagenem und durchfeuchtetem Holz.<sup>9</sup> Allen voran das OLG Frankfurt/M. wollte daher nicht mehr auf die Erkennbarkeit durch den Fahrzeugführer abstellen, sondern vielmehr auf die Frage der Vermeidbarkeit.

So seien die bisher als tauglich angesehenen Überladungsindikatoren (z.B. Durchbiegen der Federn, geringere Wendigkeit, geminderte Bremsverzögerung, verlangsamtes Anzugsvermögen u.ä.) aufgrund der technischen Entwicklung und der Herstellerseits vorgenommenen Verbesserungen moderner Transportfahrzeuge für brauchbare Rückschlüsse auf eine bestehende Überladung nicht mehr geeignet<sup>10</sup> und bedürfen daher einer Anpassung und Fortentwicklung.<sup>11</sup> Denn moderne Lkw bzw. Sattel- oder Lastzüge heutiger Bauart dürfen im europäischen Ausland mit deutlich höheren Gesamtgewichten als in Deutschland bewegt werden (vgl. VklBl 1976, 205 ff.), so dass diese Herstellerseits auf weit höhere als die in Deutschland zulässigen Achslasten und Ge-



Bild: shutterstock.com/Petai

samtgewichte ausgelegt sind. Zudem können auch kaum noch signifikante Veränderungen im Federungs- und Beschleunigungsverhalten bei einer Überladung im Hinblick auf die heute üblichen Motorstärken wahrgenommen werden, die bei solchen Fahrzeugen durchweg im Bereich ab 400 kW aufwärts mit entsprechend hohen Drehmomenten und bei moderner pneumatischer oder hydraulischer Federung liegen. Ähnliches gilt für das Lenk- und Bremsverhalten moderner Lkw. Überladungen im unteren und mittleren Bereich – und damit die Mehrzahl der Überladungsfälle – könnten deshalb mangels erkennbarer Überladungszeichen in der Praxis kaum noch geahndet werden, so das OLG Frankfurt/M.

Im Hinblick auf den Fahrlässigkeitsvorwurf kommt es somit nicht (mehr) darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung „erkennen“ konnte, sondern darauf, ob er sie hätte „vermeiden“ können. Die Erkennbarkeitsbetrachtung wird dadurch zu einer Vermeidbarkeitsbetrachtung und die Verschuldenshaftung zu einer Art Gefährdungshaftung des Fahrzeugführers für den gefährlichen Betrieb seines Lkws im Straßenverkehr.

Für diesen strengen Fahrlässigkeitsmaßstab, der vor der Inbetriebnahme eines Lkws eine aktive Überprüfungspflicht des Fahrers verlangt, spricht zwar bereits der Regelungsgehalt der StVZO. So sind nach § 16 I StVZO im

Straßenverkehr nur Fahrzeuge zugelassen, die den Regelungen der StVZO und ihren Bau- und Betriebsvorschriften in §§ 32 ff StVZO entsprechen. Eine rechtmäßige Teilnahme am Straßenverkehr setzt daher voraus, dass der Fahrer vor Inbetriebnahme den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges überprüft hat. Das setzt auch voraus, dass er sich vor der Fahrt zuverlässig **selbst Gewissheit darüber verschafft** hat, dass eine Überladung nicht vorliegt.

Bei einer Überladung verstößt der Fahrer direkt gegen die Vorschrift des § 34 StVZO, die als Sonderregelung dem § 23 I 2 StVO vorgeht. Der Transportunternehmer hat darüber hinaus als Halter nach §§ 31, 34 StVZO dafür Sorge zu tragen, dass (s)ein überladenes Fahrzeug nicht am Straßenverkehr teilnimmt. In der Folge ist eine „überladene“ Fahrt in Gänze (und nicht nur bzgl. des überladenen Teils) nicht erlaubt. Mit dieser „nicht erlaubten“ und damit rechtswidrigen Fahrt generiert der Transportunternehmer – anders als z. B. bei einer bloßen Geschwindigkeitsüberschreitung einer zulässigen Fahrt durch den Fahrer – adäquat kausal einen unerlaubten wirtschaftlichen Mehrwert, der nach § 29 a OWiG durch Einziehung des illegal erworbenen Vermögensvorteils abgeschöpft werden soll. Crime doesn't pay = Verbrechen darf sich nicht lohnen.<sup>12</sup>

Der Fahrer muss sich also vor Fahrtantritt zuverlässig selbst Gewissheit darüber verschaf-

4 OLG Frankfurt/M., Beschl. v. 11.10.2000 – 2 Ws (B) 472/00 OWiG

5 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 29.10.1985, Az.: 5 Ss OWi 333/85 = VRS 1985, S. 226 ff

6 OLG Hamm = VRS 21, S. 139 f; ebs.: BayObLG VRS 59, S. 302; ebs.: OLG Düsseldorf VRS 57, S. 312 f

7 BayObLG, Beschl. v. 15.04.1988, Az.: 1 Ob OWi 52/88 = NZV 1988, S. 155 f

8 OLG Koblenz, Beschl. v. 02.12.1996, Az.: 1 St 324/96 = NZV 1997, S. 194 f

9 OLG Hamm, Beschl. v. 04.03.2005, Az.: 2 Ss OWi 75/05

10 OLG Stuttgart, Beschl. v. 24.06.2002, Az.: 2 Ss 166/02 = NZV 2003, S. 541 ff

11 OLG Frankfurt/M., Beschl. v. 01.07.2019, Az.: 2 Ss OWi 1077/18 openJur 2020, 44523

12 vgl. Saller, Schwertransportmagazin STM 104/22: Verstöße gegen die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO: Einziehung statt Bußgeld droht. Gerechte Vorteilsabschöpfung oder Behördenwillkür? und STM 106/22: Verstöße gegen die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO: Einziehung –staatliche Übelszufügung durch Enteignung





fen, dass eine Überladung nicht vorliegt, und der Halter muss dafür Sorge tragen, dass der Fahrer diese Anforderungen auch erfüllen kann.

Die Bundesregierung hat hierzu das Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr (BKrFQG) sowie die Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) erlassen, die bereits am 1.10.2006 in Kraft getreten sind. Hiernach ist nach § 9 BKrFQG wiederum das fehlende Mitführen des Nachweises über den Erwerb der entsprechenden Qualifikation bußgeldbewehrt (ebenda).

In der Folge dieser **aktiven Prüfungspflicht** ist es nun grundsätzlich Sache des Fahrzeugführers, sich mit den nötigen technischen Hilfsmitteln und Fähigkeiten auszustatten, die eine Ausnutzung des zulässigen Gesamtgewichts und der Achslasten ohne Überschreitung der gesetzlichen Gewichtsbeschränkungen ermöglichen. **Ob und auf welche zuverlässigen Hilfsmittel er zur Vermeidung von Überladungen zurückgreift, liegt in der Verantwortung des Fahrzeugführers.**

Das OLG Düsseldorf hat das jüngst noch einmal konkretisiert. Für den Fahrlässigkeitsvorwurf bei einer Überladung (auch der Achs-

lasten) kommt es danach eben nicht mehr darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können. Wird das zulässige Gesamtgewicht eines Nutzfahrzeugs nahezu erreicht, besteht keine Gewähr dafür, dass auch die zulässigen Achslasten, bei einem Sattelzug insbesondere auch die für die Antriebsachse zulässige Achslast, eingehalten werden (können), so das OLG Düsseldorf mit Beschluss vom 22.06.2022 weiter. Ohne Überprüfung mit einer Achslastwaage oder einem bordeigenen Wiegesystem **muss der Fahrzeugführer die Ladung soweit verringern, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Achslasten auf der sicheren Seite befindet.**<sup>13</sup>

Ist eine mobile Achslastwaage in dem Transportunternehmen, für das der Fahrzeugführer tätig war, nicht vorhanden, bedarf es sonach einer Reduzierung der Ladung bis zum Erreichen der „sicheren Seite“. Eine Unterladung ist dabei in Kauf zu nehmen so das OLG Düsseldorf unter Bezugnahme auf das OLG Frankfurt/M.<sup>14</sup> Wenn daher eine Fahrzeugwaage nicht vorhanden und absolut zuverlässige Berechnungen auf Grund diverser Unsicherheiten (Schwierigkeiten bei der Bestimmung des genauen Volumens z.B. von Baumstämmen und der Dichte sowie des Feuchtigkeitsgehalts des Holzes) nicht mög-

lich sind, muss der Fahrzeugführer die Ladung so weit verringern, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts auf der sicheren Seite befindet, so das OLG Düsseldorf weiter.<sup>15</sup> Er muss dabei in Kauf nehmen, dass bei den Fahrten das maximal zulässige Frachtvolumen seines Fahrzeugs möglicherweise nicht voll ausgeschöpft wird. Das geltende Recht gibt ihm nämlich keinen Anspruch darauf, die vom Gesetz zugelassene volle Auslastung tatsächlich in jedem Falle auch nutzen zu können, wenn er andererseits nicht bereit oder in der Lage ist, sich die sichere Gewissheit zu verschaffen, dass dies ohne unzulässige Überladung geschieht. Vielmehr gilt dann der Grundsatz, eher weniger als zu viel zu laden oder eben **in unklaren Fällen eine Überprüfung durch Wiegen des Fahrzeugs durchzuführen.** Alles andere würde die Gefahr in sich bergen, sehenden Auges eine Vielzahl von „kaufmännisch naheliegenden“ Überladungen mit dem Ziel der Gewinnmaximierung durch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu tolerieren.<sup>16</sup>

Soweit, so gut, aber wie sieht das bei Großraum- und Schwertransporten aus? Die haben zwar, zumindest in moderner Bauart, gemäß Nr. 4.1. der Empfehlungen über die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO<sup>17</sup> Falls die Vorschriften des § 34 StVZO über Achslasten oder Gesamtmassen überschritten werden, in der Regel Achslastmesser am Fahrzeug, die aufgrund mangelnder Genauigkeit jedoch nur der näherungsweise Lastmessung dienen können. (Alternativ: Bei pneumatischen, hydraulischen oder kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuterte Umrechnungstabellen der Hersteller<sup>18</sup>.) Wie aber schon das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26. Mai 2014 einsehen musste, fehlt es hier mangels Eichung an Genauigkeit, was eigentlich unzulässig ist und eine geeichte Fahrzeugwaage erfordert.<sup>19</sup> Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik hat daher auch in seinem Positionspapier zu den bordeigenen Wiegesystemen vom 25.03.2019<sup>20</sup> vor der Ungenauigkeit dieser Instrumente gewarnt, zum einen, weil das Fahrzeug erst vollständig beladen sein und bewegt werden muss, weil die Druckmanometer über die Federung des Lkw verbaut sind. Der Fahrer erfährt daher bei diesen „on-board-weighing“ erst während der Fahrt von einer möglichen Überladung und das nur unpräzise, soll dann zurückfahren und

<sup>13</sup> OLG Düsseldorf, Beschl. v. 22.06.2022, Az.: 2 RBs 85/22 juris

<sup>14</sup> OLG Düsseldorf a.a.O. Rdnr. 13 und OLG Frankfurt /M., Beschl. v. 01.07.2019, Az.: 2 Ss OWi 1077/18 = openJur 2020, 44523

<sup>15</sup> so auch OLG Hamm, Beschl. v. 04.03.2005, Az.: 2 Ss OWi 75/05

<sup>16</sup> so auch OLG Koblenz, Beschl. v. 2.12.1996, Az.: 1 Ss 324/96 = NZV 1997, 194 ( vgl. auch NZV 2009, 534 ff und im Ergebnis auch des OLG Stuttgart, Beschl. v. 24.6.2002, Az.: 2 Ss 166/02 = NZV 2003, 541.

<sup>17</sup> Bekanntmachung der Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO) Bonn, den 26. Mai 2014, Az.: LA 20/7342.4/00 = VktBl. 2014, S. 503 ff

<sup>18</sup> vgl. z.B. Goldhofer easy load oder Scheuerle Salsa plus

<sup>19</sup> OLG Stuttgart, Beschl. v. 19.07.2011, Az.: 1 Ss 156/11 = openjur 2012, 67101, ebs.: BayObLG, Beschl. v. 26.02.2001, Az.: 2 ObOWi 22/01

<sup>20</sup> Stellungnahme zum Entwurf der Europäischen Kommission für „on-board weighing equipment“ gemäß der Richtlinie 96/53/EG (Stand 21.12.2018)

teilentladen – eine reichlich illusorische Vorstellung der Gerichte. Die EU-Durchführungsverordnung vom 12.07.2019<sup>21</sup> ist genau deswegen bis heute in Deutschland nicht umgesetzt worden.

Das OLG Düsseldorf hat jetzt noch einen draufgesetzt und fordert eben dann, wenn keine bordeigenen Wiegesysteme vorhanden sind, die Verwendung einer mobilen Radlastwaage, die schließlich für jedermann frei käuflich sei, um die Achslasten vor Abfahrt festzustellen, und versteigt sich auch noch auf die Angabe des Herstellers Haenni mit eMail-Adresse, obwohl alle informierten Kreise wissen, dass die Unterwegskontrollen mit diesen Systemen hochproblematisch sind, weil z.B. die Querneigung des Wiegeplatzes max. 0,5 % betragen darf, aber jede Straße und Fahrbahnoberfläche regelmäßig eine größere Querneigung hat, schon allein, damit das Niederschlagswasser ablaufen kann. Darüber hinaus muss der Wiegeplatz eingefräst und entwässert sein, um die Bauhöhe der Radlastwaage (17 mm) auszugleichen und die Mulde zu entwässern, weil das Gehäuse der Radlastwaage nicht wasserdicht ist. Außerdem fehlt einen EMV-Schutz für Elektromog durch Mobiltelefone etc.. Dafür verfügt das Haenni-Wiegesystem über einen Temperaturkompensator, der die Ausdehnung der Wiegeflüssigkeit kompensieren soll, aber bei – 5 °C und bei hochsommerlichen Temperaturen regelmäßig aussteigt, weil das Öl brodelte. Was aber das größte Problem darstellt ist die Tatsache, dass diese Wiegesysteme mit Viskoseflüssigkeit die Verzweigungen der Räder z.B. bei hydr. zwangsgelenkten Hinterachsen von Spezialaufliegern mit misst, was andere, elektronische Systeme mit Messdosen<sup>22</sup> gerade nicht tun. Die Wiegeergebnisse von mobilen Haenni-Radlastwaagen bei Unterwegskontrollen sind daher regelmäßig amtlich nicht verwertbar.

Wie dann im Übrigen die Teilentladung eines Großraum- und Schwertransports beim Verdacht auf eine angenommene Überladung bzw. Achslastüberschreitung bei regelmäßig unteilbarem Schwergut aussehen soll, bleibt ebenfalls das Geheimnis der Gerichte. Eine Überladung von Großraum- und Schwertransporten

führt allerdings zum Erlöschen der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO wegen Verletzung der Genehmigungsinhaltsbestimmungen zur Gesamtmasse und den Achslasten und damit automatisch auch zum Erlöschen der ausnahmsweisen Zulassung zur Teilnahme am Straßenverkehr nach § 70 Abs. 1 StVZO<sup>23</sup> und wird i.d.R. durch Verwiegung mit einer mobilen Radlastwaage bei der Unterwegskontrolle nach der TechKontrollV durch die Schwerlastkontrollgruppen auch festgestellt, obwohl die damit verbundenen Probleme sattsam bekannt sind.<sup>24</sup> Das führt nicht nur zu einer ordnungswidrigen Überladung, sondern bei Großraum- und Schwertransporten zum Fahren ohne Zulassung.<sup>25</sup> Außerdem zum Erlöschen des Versicherungsschutzes in der Krafthaftpflichtversicherung, weil dort in der Versicherungsbescheinigung geregelt ist, das Versicherungsschutz zwar in Kfz.-Haftpflicht gewährt wird, auch wenn die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO durch diese Fahrzeuge bauartbedingt nicht eingehalten werden können, aber eben nur, wenn alle Auflagen und Bedingungen der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO eingehalten werden, was bei einer Überladung nun gerade nicht der Fall ist.

Bleibt nur der „sichere Weg“ der Unterladung, die aber bei Großraum- und Schwertransporten außerhalb des anhörfreien Bereichs (also über 41,8 t zGM) seit der Einführung der VwV-Novelle zu § 29 Abs. 3 StVZO mit Bekanntmachung am 16.11.2021 nur noch bei den Gewichteten und Achslasten minus 5 % erlaubt ist.<sup>26</sup> Der Autor hat hiergegen mit Protestbrief vom Nov. 2021 mit guten Gründen massiv opponiert.<sup>27</sup> Dem schlossen sich in der Folge auch immer mehr Verbände an, so der Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V. in Wiesbaden, der Bauforumstahl e.V. in Düsseldorf und zuletzt der AK Genehmigungsverfahren bei der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. in Frankfurt mit der Begründung, dass zwar bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt gelten. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unter-

schreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu minus 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination von bis zu minus 5 % als mitgenehmigt, diese Regelung aber nur dann sinnvoll ist, wenn die unterschiedlichen Ladungsabmessungen zu „Auflagensprüngen“ führen. Ist dieses nicht der Fall, führt die Regelung zu einem sinn- und zwecklosen Verwaltungsaufwand aller angehörteten Behörden, welche, wie allgemein bekannt, am Rande ihrer Kapazitäten sind. Zudem widerspricht diese Regelung mehreren geltenden Rechtsprechungen (siehe den Sonderdruck des Schwertransportmagazins 102 von Herrn Dr. Saller)<sup>28</sup>. Wenn man also an dieser Unterschreitungseinschränkung festhalten will, um unangemessene Auflagen zu vermeiden, muss hier eine Differenzierung der Abmessungen festgelegt werden. Die derzeitige Pauschalisierung ist im Genehmigungsverfahren nicht zielführend.

Der Autor gibt nach über 40 Jahren seine Zulassung als Verkehrsleiter des Güterkraftverkehrsgewerbes zurück. Diese Gewerbe soll in Zukunft in Deutschland leiten, wer will und kann, am besten unser Bundeswirtschaftsminister, der am 08.09.2022 in der ARD-Sendung Maischberger verlaublich hat, dass Gewerbebetriebe auch einfach aufhören könnten zu produzieren, ohne in die Insolvenz zu fallen. Großraum- und Schwertransporte können in Deutschland auch aufhören zu fahren, weil eine Überladung so oder so unzulässig ist und zum Verlust der Zulassung führt, seit 15.11.2021 auch Unterladung jenseits 41,8 t mit mehr als 5 % und schließlich die Polizeibehörden sowieso bei der Unterwegskontrolle die Weiterfahrt unterbinden, bis entweder abgeladen wird oder gültige Transporterlaubnispapiere vorliegen, um dann an angeblich illegal erworbenen Vermögensvorteilen abzuschöpfen, was irgend möglich ist.<sup>29</sup>

Gute Nacht, Deutschland.

21 Amtsblatt der Europäischen Union L 192/01: DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1213 DER KOMMISSION vom 12. Juli 2019 zur näheren Regelung der Sicherstellung einheitlicher Bedingungen für die Verwirklichung der Interoperabilität und Kompatibilität bordeigener Wiegesysteme nach der Richtlinie 6/53/EG

22 z.B. Cartesy-Radlastwaagen führen Wiegeungen von unterschiedlichen Fahrzeugen wie PKW, LKW oder Zweirädern genau und unkompliziert durch. Cartesy GmbH, Am Industriepark 11, 84453 Mühldorf a. Inn

23 entgegen OLG Oldenburg, Beschl. v. 05.10.2004, Az.: Ss 310/04 (II 215) und OLG Bamberg, Beschl. v. 14.05.2007, Az.: Ss OWi 597/06 = [verkehslexikon.de/Texte7Rspr.3542.php](https://www.verkehslexikon.de/Texte7Rspr.3542.php) jetzt geklärt OVG NRW, Beschl. v. 17.05.2006, Az.: 8 A 1388/05 = Verkehrsdienst 08/2006, S. 217 ff; ebs.: OVG Niedersachsen, Urt. v. 05.05.2015, Az.: 12 KN 174/124 = [openjur 2015, 3747](https://www.openjur.de/2015/3747/); zum Ganzen: Saller, Besonderheiten von Großraum- und Schwertransporten im öffentlichen Recht und im Zivilrecht, *TranspR* 2015, S. 67 ff; Rebler, Das System von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen nach der StVO und StVZO, dargestellt am Beispiel der Großraum- und Schwertransporte, *NZV* 2004, S. 450 ff = *SVR* 5/2016, S. 161 ff; Rebler/Borzym, Titanen auf Abwegen, *DPoBl.* 3/2008, S. 23 ff; Gawrisch, Die Zulassung von Schwerlast- und Großraumfahrzeugen zum Straßenverkehr, *VRR* 06/2013, S. 209 ff

24 vgl. Saller, *STM* 38/2011, S. 52 ff: Staatliche Abzocke oder der Garant für mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr? auch BTE Wägebroschüre: Rund um das Wiegen von Kraftfahrzeugen, *Ausg.* 2021, ISSN 2699-1195, S. 33 ff; ebs.: Abschlussbericht des AK Anweisung zur Feststellung von Gewichten mittels Radlastmesser, PD Niedersachsen, Hannover, 29.11.2019, Az.: 24.2-30056/1-5

25 Saller/Schulz, Schlichte Überladung oder Fahren ohne Zulassung? *Verkehrsdienst* 12/2005, S. 324 ff

26 vgl. *BAnz AT* 15.11.2021 B1 – Bekanntmachung 15.11.2021 – Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

27 Saller, *STM* Sonderdruck 102/22, S. 1 ff: Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe

28 Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 26.09.2013 – 16 U 37/13; BGH Urt. v. 10.4.2003, Az.: I ZR 228/00

29 Saller, Das Einziehungsverfahren nach § 29 a OWiG Teil 1, *Verkehrsdienst* 1/2020, S. 10 ff und Teil 2 *Verkehrsdienst* 2/2020, S. 45 ff