



Rechtsanwaltskanzlei
Dr. Rudolf Saller

Vortrag des Herrn Dr. Rudolf Saller
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

29.09.2022 Straßenbautag in Fulda

Thema:

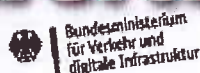
**„Neuerungen im Bereich
Großraum- und Schwertransporte in Deutschland“**



Inhaltsverzeichnis

- Fach 1: „Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe“, STM Sonderdruck 102/2021
- Fach 2: Einziehung statt Bußgeld droht
Abschöpfung illegal erworbener Vermögensvorteile, STM 104/2022
Staatliche Übelzufügung durch Enteignung „Crime doesn't pay“, STM 105/2022
- Fach 3: Allg. Auflage Nr. 2 „deutschsprachige Begleitperson nicht im anhörfreien Bereich“, KM 125/2019
- Fach 4: Autobahn GmbH des Bundes
Absicherung von GST auf Autobahnen (Stand 31.08.2022) Prügelknaben der Nation, KM 146/2022
- Fach 5: IHK Siegen – Schwertransporte im Spannungsfeld
- Fach 6: ERNA - Electronical Read and Navigation Assistant
„Erna kommt und wenn sie sagt sie kommt, kommt sie prompt“
Versuch seit 01.11.2021 in Bayern
- Fach 7: Abschöpfung und Bußgeld bei Überladung
Erkennbarkeit oder Vermeidbarkeit
OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.06.2022
Überladen, Unterladen, Abladen, STM 107/2022
- Fach 8: AGNES - Agile Geographic Navigation Electronical System; Projektlaufzeit bis 2023
legal-illegal-digital – Schwertransport 4.0, STM 77/2017
- Fach 9: StraßentransportbegleitVO
Referentenentwurf
Der lange Weg zum BF4-Begleitfahrzeug, STM 73/2017
- Fach 10: Die (künftige) Rolle von Großraum- und Schwertransporten, punktum-Betonbauteile 4/2022
VwV-Novelle § 29 Abs. 3 StVO, Banz AT 15.11.2021

„Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe.“



Schlussbericht der Arbeitsgruppe
„Verlagerung von Großraum-
und Schwerlasttransporten (GST)
von der Straße auf den Wasserweg
und Schiene“

Stand: 16.12.2020



SONDERDRUCK

STELLUNGNAHME VON DR. RUDOLF SALLER, FACHANWALT FÜR TRANSPORT- UND SPEDITIONSRECHT,
ZUM SCHLUSSBERICHT DER ARBEITSGRUPPE „VERLAGERUNG VON GROSSRAUM- UND SCHWERLAST-
TRANSPORTEN (GST) VON DER STRASSE AUF DEN WASSERWEG UND SCHIENE“.



Über den Autor Dr. Rudolf Saller

Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller ist gebürtiger Altöttinger und hat dort am König-Karlmann-Gymnasium (vormals Kommunales Kreisdgymnasium) im Jahre 1983 die Allgemeine Hochschulreife erlangt. In den Jahren 1983 bis 1989 studierte Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller Rechtswissenschaften an den Universitäten Regensburg und Passau. Am 03.02.1989 hat er das erste juristische Staatsexamen abgelegt. In dem Jahren 1989 bis 1991 folgte die Referendarausbildung mit verschiedenen Pflichtstationen an bayerischen Landgerichten und bei der Stadt Passau. Am 03.10.1990 reichte Herr Dr. Rudolf Saller seine Dissertation über die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in der Bundesrepublik Deutschland bei seinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Ferdinand Kopp, an der Universität Passau ein. Am 10.07.1991 erfolgte die Rigorumsprüfung. Seitdem ist es Herrn Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller erlaubt, den Titel Dr. iur. zu führen. In den Jahren 1991 und 1992 folgten die Wahlpflichtstationen in Steuer- und Wirtschaftsrecht sowie beim Finanzamt in Passau – Rechtsbehelfsstelle.

Noch im selben Jahr erhielt Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller seine Zulassung zum Fachanwalt für Steuerrecht. Es folgten verschiedene Tätigkeiten bei internationalen und deutschen Steuerberatungsgesellschaften in München und Altötting sowie die Tätigkeit als Wirtschaftsprüfungsassistent in Ostdeutschland. Im Jahre 1995 ließ sich Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller schließlich in einer Anwaltssozietät in Altötting nieder mit Schwerpunkt Transport- und Speditionsrecht. Im Jahre 2006 erhielt Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller aufgrund seiner besonderen Kenntnisse und Erfahrungen die Befugnis, die Bezeichnung Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht zu führen.

Bereits seit dem Jahre 1994 war Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller Mitglied im Rechts- und Versicherungsausschuss bei der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. in Frankfurt. Seit dem Jahre 2004 ist er ebenfalls Mitglied im Rechtsausschuss beim Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) e. V. in Frankfurt sowie seit dem Jahre 2017 Mitglied im Lenkungskreis Turmdrehkrane des Verbandes der Bauwirtschaft, Maschinen- und Umwelttechnik (VDBUM) e. V. in Stuhr. Außerdem ist Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller als Referent im Haus der Technik in Essen, bei der Bayerischen Bauakademie in Feuchtwangen sowie der DEKRA Akademie in Altensteig/Wart tätig.

Seit dem Jahre 2013 ist es Herrn Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller mit Zustimmung der Rechtsanwaltskammer München erlaubt, die Bezeichnung Spezialist für Kranleistungen sowie Großraum- und Schwertransporte zu führen.

Dies deswegen, weil Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller in seiner Karriere seit 1992 etwa 70 Fachaufsätze über Kran- und Schwerlastschäden veröffentlicht sowie nahezu 100 Vorträge über diese Themen in ganz Deutschland abgehalten hat. Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller ist darüber hinaus Sachkundiger zur Prüfung von Kranen und besitzt die Ausbildereignungsprüfung für Einsatzleiter und Kranführer sowie das Recht zur Abnahme von Prüfungen einschließlich Großkrane. Darüber hinaus ist Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller Ausbilder für Fahr- und Steuerpersonal des IAG-Instituts in Mainz, Ausbilder Nr. 554. Des Weiteren besitzt Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller schon seit 1982 die Sachkundeprüfung der Industrie- und Handelskammer in München für den Güternah- und -fernverkehr.

Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller ist überwiegend als Fachanwalt für Transport und Speditionsrecht tätig. Seine Aufgaben sind die Abwicklung von schweren Verkehrsunfällen, aber auch die Regressierung von Großschäden auf Baustellen einschließlich Baumaschinenschäden. Darüber hinaus ist Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller im internationalen Güterkraftverkehr (CMR) tätig und arbeitet dort mit einem Netz von internationalen Korrespondenzanwälten in Europa.

Auch betätigt sich Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller im Bereich der Unternehmenssanierung sowie Unternehmenskäufe und -verkäufe, im Allgemeinen Zivilrecht und im Verkehrs- bzw. Verkehrsunfallrecht.

Daneben ist Herr Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller Autor zahlreicher Fachbücher (Das große Handbuch der Fahrzeugkrane, KM Verlag, Darmstadt, 2002; Best of Dr. Crane, KM Verlag, Darmstadt, 2019 etc.).



Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller



Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe

von Dr. Rudolf Saller, Altötting

Der Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-StVO/TK) hat im April 2020 eine Novellierung der Verwaltungsvorschriften der StVO angeregt, darunter auch die Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO, die das Antragsverfahren für Großraum- und Schwertransporte im Rahmen der übermäßigen Straßenbenutzung als Behördeninnenrecht (ermessenslenkende Verwaltungsvorschrift) regelt. Der Entwurf dieser Novelle wurde sodann den Verbänden zur Beratung zugeleitet. Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten hat hierzu am 15.04.2021 ihre Stellungnahme abgegeben und zwar zur neuen Rd.-Nr. 95 mit folgendem Formulierungsvorschlag:

„Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich und bei Dauererlaubnissen gelten Unterschreitungen, der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen, außerhalb des anhörfreien Bereichs, gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des

Fahrzeuges oder Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.“

Die BSK hat angemerkt, dass hierzu in der Vergangenheit unterschiedliche Rechtsauffassungen bestanden haben und die BSK einschließlich BGL und VDMA daher diese Klarstellung begrüßen würden. Der Bundesrat hat am 25.06.2021 nach Anhörung der beratenden Ausschüsse dem Vorschlag der Bundesregierung mit geringfügigen Änderungen zugestimmt. Der Bundestag hat am 01.09.2021 die Aktualisierung der VwV-StVO, Az.: 410/21 beschlossen. Das Gewerbe wartet nun mit Entsetzen auf die Veröffentlichung im Bundesanzeiger. Einen Tag später erwächst die VwV-Novelle in Rechtskraft.

In Wahrheit handelt es sich nicht um eine Klarstellung, sondern um die Aufgabe des verwaltungsrechtlichen Grundsatzes „maius minus continet“. Dieser Grundsatz bedeutet, dass im Verwaltungsrecht das Größere jeweils das Kleinere miteinschließt. Bis zu dieser Einschränkung mit Rd.-Nr. 95 zur VwV-Novelle galt daher, dass Unterladungen oder Unterschreitungen von Abmessungen natürlich in

einer etwaigen Dauererlaubnis mitgenehmigt sind. Dies soll nunmehr nur noch im anhörfreien Bereich (Rd.-Nr. 105) bis 3 m Breite, 23 m Länge und 41,8 t Gewicht gelten. Dies versteht sich an sich von selbst, da im anhörfreien Bereich ja gerade keine besondere Auflagen zu vollziehen sind, weil im anhörfreien Bereich Abmessungen und Gewichte als generell unbedenklich gelten.

Über die Anhörfreigrenzen hinaus hat sich bei der Einfügung in Rd.-Nr. 95 jedoch die Polizei durchgesetzt, die seit Jahren bemängelt hat, dass bei Unterladungen oder Unterschreitungen der Abmessungen möglicherweise sog. „Auflagensprünge“ entstehen und polizeiliche Begleitmaßnahmen oder andere Auflagen ausgelöst werden würden, die bei exakter Einhaltung der Abmessungen und Gewichte nicht notwendig wären. Dadurch werde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach Angaben der Polizei unangemessen und unnötig beeinträchtigt. Aus diesen Gründen sei eine Unterladung bei Großraum- und Schwertransporten genauso zu verbieten, wie eine Überladung.

Diese Auffassung, die in der Vergangenheit von den Polizeien massiv vertreten und von den Verbänden offensichtlich geteilt wurde, übersieht jedoch in mehrerlei Hinsicht die geltende Rechtsprechung.

So waren bereits nach dem Fahrzeugtoleranzkatalog vom 19.04.1984 (VkB1. 1984, S. 182 ff.) gemäß Fußnote 4 bei der Gesamthöhe des Fahrzeugs und Ladung federungs- und reifenbedingte Einflüsse zu berücksichtigen mit ± 50 mm. Dies galt auch nach der Vorbemerkung zum Toleranzkatalog Fahrzeugprüfungen für die Unterwegskontrolle und polizeiliche Überwachung im Verkehr, denn unabhängig von § 32 Abs. 8 StVZO, wonach bei den Abmessungen nach § 32 Abs. 1 bis 4 StVZO keine Toleranzen zu gewähren sind, gilt dies nur für die Fahrzeugzulassung und Abmessung nach ISO 612-1978. Diese Norm setzt aber absolut waagrecht Boden voraus, der bei der Unterwegskontrolle für Großraum- und Schwertransporten insbesondere mit Fahrzeuglängen, die heute beim Windkrafttransport unschwer 100 m Gesamtlänge erreichen, in der Praxis vor Ort nicht anzutreffen ist. Es gibt keine Wiegeplätze für die Unterwegskontrolle mit einer absoluten waagrecht Ruhezone von 100 m Länge. Dies ist eine Illusion. Aus diesem Grunde sind schon für das stehende Fahrzeug reifen- und federungsbedingte Toleranzen bei der Unterwegskontrolle einzuräumen.

Hinzu kommt, dass das OLG Schleswig bereits mit Urteil vom 26.09.2013, Az.: 16 U 37/13, ausgeführt hat, dass für Wankungen und Schwankungen des Fahrzeugs während der Fahrt durch den Großraum- und Schwertransportunternehmer eine gewisse „Luft“ mit einzukalkulieren ist (vgl. Urteil Ziffer II. 2. g), weil das Risiko, dass bei Überschreitung der Höhe erhebliche Schäden eintreten, einfach zu groß ist.



Der Schwertransportunternehmer wird daher von der Höhe so planen müssen, dass „noch Luft ist“. Wie viel Luft sich das OLG Schleswig hier vorstellt, ist dem Urteil nicht zu entnehmen. Aufgrund der Tatsache, dass sich auch jedes Großraum- und Schwertransportfahrzeug bei jeder Spurrille, jedem Schlagloch oder jeder Quer- und Längsneigung bewegt, dürfte hier ebenfalls eine Toleranz von ± 5 cm Minimum angemessen sein.

Schließlich hat der BGH bereits mit Urteil vom 10.04.2003, Az.: I ZR 228/00, zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten ausgeführt, dass ein sorgfältiger Frachtführer nicht darauf vertrauen darf, dass die erteilte Genehmigung einen hinreichenden Sicherheitsabstand zur angegebenen Höhe des Transportgutes berücksichtige. Dabei sei auch zu beachten, dass die Durchfahrthöhe sich nach der Lebenserfahrung, etwa durch Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelages oder durch die Absenkung des zu unterfahrenen Brückenbauwerks, in gewissem Umfang verringern kann, ohne dass dies im Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt wer-

den kann (vgl. BGH, Urteil vom 10.03.2003, Az.: I ZR 228/00, Entscheidungsgründe II. 1. b).

Aus alledem ergibt sich, dass mindestens drei verschiedene Toleranzbereiche bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten so oder so erforderlich und zu beachten sind, nämlich einmal die Toleranz von ± 5 cm für reifen- und federungsbedingte Toleranzen des Fahrzeugs im Stand, weitere Toleranzen, mindestens ± 5 cm für Wankungen und Schwankungen des Fahrzeugs während der Fahrt und schließlich eine weitere Toleranz dafür, dass gewisse Setzungen oder andere Veränderungen der Durchfahrtsprofile von Brücken von der Straßenverkehrsbehörde nicht in den Bescheid mit aufgenommen werden und sich der Fahrzeugführer gerade nicht darauf verlassen kann, dass hier eine exakte Überprüfung der Durchfahrtsprofile und anderer Kriterien der Streckenführung durch die Eingangsbehörde, die die Transporterlaubnis erteilt, erfolgt sei.

Dies wird auch bestätigt durch die Auflage Nr. 1, wonach der Bescheidinhaber unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen hat, ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe eingehalten sind und ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transports tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straße und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich im Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.

1. Jeder Erlaubnisbescheid im VEMAGS-Verfahren gem. Dokument-Nr.: B3420, Verkehrsblattverlag, enthält auf S. 3 des Erlaubnisbescheides die allg. Auflage Nr. 1, wonach der Bescheidinhaber unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen hat:





Bild: EKH-Pictures / stock.adobe.com

ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe eingehalten werden und

Eigentlich müsste es hier heißen: ob die vorgeschriebenen Abmessungen und Gewichte nicht überschritten werden, um den minus-minus-content zu gewährleisten. Dem widerspricht die Polizeimeinung, die in gewissen Bereichen Auflagensprünge befürchtet, die zu eigentlich nicht erforderlichen Polizeibegleitmaßnahmen führen können.

ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transports tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straße und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.

Diese Auflage spricht zum einen von einer Prüfung der Maße und Gewichte und zum anderen von der tatsächlichen Geeignetheit des Transportwegs für die Durchführung des Transports. Wie letztere Fahrwegprüfung durchzuführen ist, lässt die Regelung leider offen.

2. Verwaltungsrechtliche Meinung:

Nach einer Auffassung bei Rebler/Borzym/Magori, Großraum- und Schwertransporte und selbstfahrende Arbeitsmaschinen,

2. Auflage, Boorberg-Verlag, 2016, S. 92 handelt es sich hierbei in Wahrheit nicht um eine Auflage im rechtlichen Sinne, da die Behörde keine Garantie dafür übernimmt, dass die Strecke auch geeignet ist und es daher im eigenen Interesse des Unternehmers liegt, vor Beginn des Transports zu prüfen, ob die Strecke für ihn auch befahrbar ist. Diese „Auflage“ ist nach Meinung der Autoren erforderlich, weil seit der Antragstellung kurzfristige (z.B. Baustellen) oder langfristige (dauerhafte Querschnittsveränderungen der Fahrbahn, Sperrungen von Brücken ab einer bestimmten Tonnage) Hindernisse auftreten können, die die Durchführung des Transports (temporär) unmöglich machen oder eine Streckenänderung erforderlich werden lassen. Die Erlaubnisbehörde übernimmt daher auch keine Gewährleistung dafür, dass eine einmal festgesetzte Strecke für den Bedarf des Unternehmers auch geeignet ist.

Aus einer Erlaubnis oder einer Genehmigung kann der Unternehmer daher auch keine Ansprüche darauf ableiten, dass die Strecke für seine Zwecke auch geeignet ist. Es ist nicht Zweck der Erlaubnis, für den Unternehmer eine Strecke auszuwählen, die er dann bedenkenlos benutzen kann. Er hat vielmehr die Obliegenheit, die Strecke selbst zu prüfen. Die Straßenbaubehörde ist ebenfalls nicht verpflichtet, auf allen Straßen auch für den Großraum- und/oder Schwertransport einen hinreichend sicheren Straßenzustand herzustellen. Damit wird dem Bescheidinhaber seine Verantwortung ausdrücklich vor Augen geführt. Verstärkt wird dies weiterhin dadurch, dass der Antragsteller zu erklären hat, dass er darauf verzichtet, Ansprüche daraus herzuleiten, dass die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transports entsprochen hat.

3. Vermeidung von Amtshaftungstatbeständen:

Beide Regelungen dienen natürlich zuvorderst dazu, Staatshaftungsansprüche auszuschließen. Grundsätzlich besteht daher keine Amtspflicht der Behörden bezüglich der Unversehrtheit des Transportgutes (vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 29.08.2011, Az.: 12 U 1473/09) oder hinsichtlich des Transportfahrzeugs. Grundsätzlich hat zwar die Straßenbaubehörde einen hinreichend sicheren Zustand der Straßen herbeizuführen und zu unterhalten und in geeignet objektiv zumutbarer Weise diejenigen Gefahren auszuräumen oder erforderlichenfalls vor ihnen zu warnen, die für den sorgfältigen Benutzer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Diese allgemeine Verkehrssicherungspflicht besteht jedoch nicht ohne Weiteres gegenüber Großraum- und Schwertransportfahrzeugen. Für diese gelten besondere gesetzliche Vorschriften, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht der Straßenbaubehörde haben müssen (vgl. OLG Frankfurt, Urteil vom 05.06.1997, Az.: 1 U 139/95). Da die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO für übermäßige Straßenbenutzung nur im Interesse der Allgemeinheit erteilt wird, nicht aber im Interesse der Speditionsfirma, scheiden daher Ansprüche aus § 839 BGB aus, wenn der vorgeschriebene Transportweg für den Transport nicht geeignet war (vgl. OLG München, Urteil vom 29.06.1995, Az.: 1 U 6856/94 = OLGR München, 1996, S. 63).

Eine Amtspflicht, den Bescheidinhaber vor solchen Gefahren zu schützen, die aus dem Zustand der Transportstrecke folgen, existiert nicht (vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 01.07.2009, Az.: I-18 U 235/08, dort S. 6). Auch wird der Fahrzeugführer eines überbreiten Schwertransports nicht von der Verantwortlichkeit für den sicheren Transport auf einer Landstraße entbunden, selbst wenn er von einer Polizei eskortiert wird (vgl. BGH, Urteil vom 07.11.1989, Az.: VI ZR 267/88 = NJW 1990, S. 632 ff.).

Die allgemeine Auflage Nr. 1 im Erlaubnisbescheid nach § 29 Abs. 3 StVO/§ 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO hat daher primär den Zweck, Staatshaftungsansprüche wegen der Ungeeignetheit der Strecke auszuschließen. Umgekehrt soll aber dem Bescheidinhaber damit seine eigene Verantwortung ausdrücklich vor Augen geführt werden. Er hat die Obliegenheit, die Strecke vielmehr

selbst zu prüfen und zwar auf tatsächliche Geeignetheit (vgl. Rebler/Borzym/Magori, Großraum- und Schwertransporte und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, 2. Auflage, a.a.O., S. 92). Diese Prüfpflicht des Unternehmers endet erst dann, wenn ihm der erforderliche Sachverstand oder die notwendigen Informationen fehlen. Dies sei dann der Fall, wenn z.B. die Tragkraft einer Brücke im Hinblick auf die durch den Transport zu erwartende Belastung geprüft werden muss. Diese Informationen liegen nur der Genehmigungsbehörde vor; in einem solchen Fall dient die behördliche Prüfpflicht auch dem Schutz des Transporteurs. Üblicherweise wird hier eine statische Brückenberechnung vorgeschrieben. Soweit aber die Auflage Nr. 1 im Erlaubnisbescheid betroffen ist, handelt es sich um Linienführung, also Schleppkurven, Zustand und Breite der Straße und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen. Diese Merkmale sind äußerlich erkennbar. Hinsichtlich der Überhöhe und der Prüfung in Bezug auf Lichtraumprofil und Freileitungen wären ggf. hier die tatsächlichen Durchfahrtshöhen zu messen, soweit kein Betretungsverbot besteht, z.B. auf Bundesautobahnen.

4. Verkehrsverhalten nach StVO:

Wie diese tatsächliche Überprüfung der Geeignetheit des Fahrtwegs erfolgen soll,

ist nicht vorgeschrieben. Dies ist Sache des Unternehmers, der für seinen Transport und das Transportgut verkehrssicherungspflichtig ist. Schon aus § 22 Abs. 2, S. 1 i.V.m. § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO ergibt sich die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung bei Höhenüberschreitung von mehr als 4 m über alles, ggf. in Kombination mit einer Transporterlaubnis für die übermäßige Straßenbenutzung nach § 29 Abs. 3 StVO, wenn das verwendete (Sonder-)fahrzeug bauartbedingt die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32, 34 StVZO nicht einhalten kann.

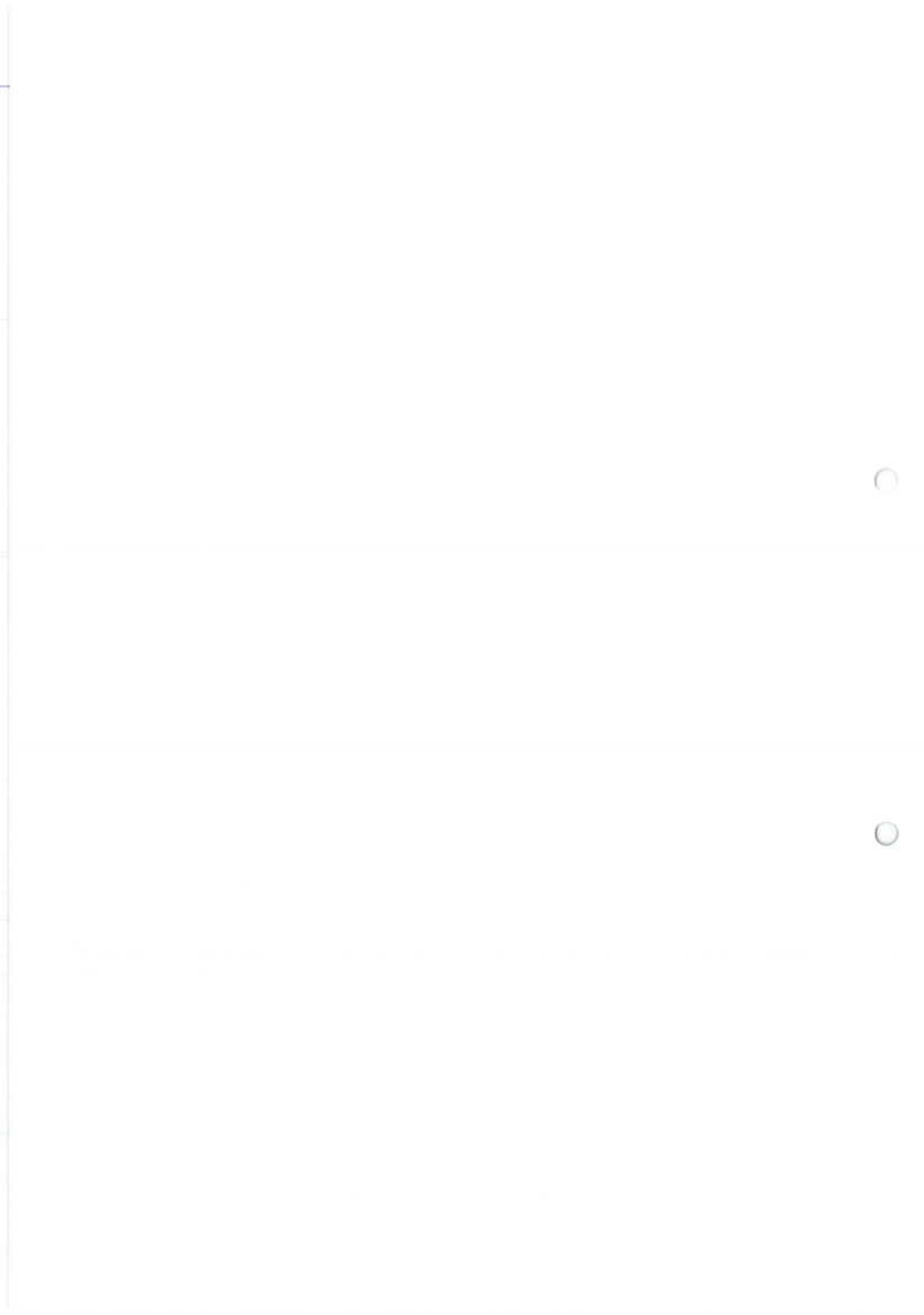
5. Vertragliche Verkehrssicherungspflicht und Betriebssicherheit des Fahrzeugs:

Nach § 412 Abs. 1, S. 2 HGB hat der Frachtführer für die betriebssichere Verladung zu sorgen. Es ist daher grundsätzlich Sache des Frachtführers, dafür zu sorgen, dass das Transportmittel nicht überladen wird und die Ladung nicht die zulässigen Ausmaße überschreitet (vgl. OLG Schleswig, Urteil vom 26.09.2013, TranspR 2014, S. 70 [72], ebenso: OLG Hamm, Urteil vom 27.06.2016, TranspR 2016, S. 442 [445]). Es ist lediglich Sache des Absenders, von sich aus das Gewicht und die außergewöhnlichen, nicht ohne Weiteres ersichtlichen Ausmaße seines Ladegutes offen zu legen. Von einem Absender kann dagegen nicht ohne Weiteres erwartet werden, dass er das zulässige Gesamtgewicht des Transport-

mittels oder dessen zulässige Gesamthöhe und -breite auf der in Betracht kommenden Transportstrecke kennt. Die Prüfung der Abmessungen und Gewichte über alles sowie der Transportstrecke ist daher Sache des Frachtführers (so auch Cour d'Appel de Paris, BullT 2005, S. 505). Es ist daher auch Sache des Frachtführers, dafür zu sorgen, dass das Beförderungsmittel nach der Verladung während des gesamten Transports jeder Verkehrslage gewachsen ist, mit der auf der in Aussicht genommenen Reise zu rechnen ist. Die Anforderungen an den Frachtführer sind dabei umso höher, je spezialisiertere Kenntnisse für die Wahrung der Betriebssicherheit erforderlich sind. Der Frachtführer hat sich daher nach dem Gewicht und dem Schwerpunkt des Gutes zu erkundigen, falls ihm kein Frachtbrief mit Gewichtsangaben vorliegt. Außerdem ist es seine Aufgabe, zu kontrollieren, ob die zulässige Gesamthöhe des Transportmittels überschritten wird (vgl. Koller, TranspR-Kommentar, 10. Auflage, 2020, § 412 HGB, Rd.-Nr. 5).

Das LG Offenburg hat hier mit Urteil vom 27.05.2011, Az.: 5 O 34/09 KfH, bei der Unterfahung von Brückenbauwerken ein zuverlässiges Ineinandergreifen von verlässlich funktionierenden Sicherheitsvorkehrungen für notwendig gehalten, also eine geschlossene Sicherheitsplanung hinsichtlich der Geeignetheit und Befahrbarkeit des Transportweges. Wie diese Sicher-





heitsplanung vorzunehmen ist, ist nicht geregelt. Sie obliegt dem Transportunternehmer im Rahmen seiner allgemeinen Verkehrssicherungspflicht für Fahrzeug und Ladung. Denkbar sind hier natürlich ein Abfahren des vorgesehenen Transportwegs und manuelle Messung, Ultraschallmessungen oder 3D-Route-Scanning. Ggf. kann auch auf elektronisches Kartenwerk für Schwertransporte (AGNES) zurückgegriffen werden oder auf bekannte Transportwege aus vorangegangenen gleich oder ähnlich dimensionierten Großraum- und Schwertransporten (sog. Trampelpfade).

Unter Umständen kann hier ein Mitverschulden des Verladers oder sogar ein Haftungsbefreiungstatbestand vorliegen, wenn die mangelhafte Ladung oder Stauung des Transportgutes bei der Beladung durch den Absender verursacht wurde und dabei die genehmigte Transporthöhe überschritten wurde (vgl. BGH, Urteil vom 19.03.2015, Az.: I ZR 190/13; Österreichischer OHG Wien, TranspR 2013, S. 344 ff. u. 351 ff.). Selbst wenn der Fahrer Anlass zu Zweifeln an der Einhaltung der genehmigten Transporthöhe haben muss und die Ladehöhe hätte überprüfen müssen, kann ebenfalls eine Schadensteilung nach Art. 17 Abs. 5 CMR in Betracht kommen, z.B. wenn eine unzureichende Ladungssicherung zum Verrutschen der Ladung bei einer Vollbremsung führen musste (vgl. BGH, Urteil vom 19.03.2015, Az.: I ZR 190/13). Sind dagegen Verlade- und Staufehler des Absenders auszuschließen, die bei einer Notbremsung zur Höherstauung der Ladung führen konnten, kommt es darauf an, ob der Fahrer Anlass zu Zweifeln an der Einhaltung der genehmigten Transporthöhe hätte haben und die Ladehöhe hätte überprüfen müssen (vgl. BGH, Urteil vom 19.03.2015, Az.: I ZR 190/13, Rd.-Nr. 28). Denn zur betriebssicheren Verladung gehört, dass von dem beladenen Fahrzeug keine Verkehrsgefahren ausgehen. Damit berücksichtigt auch das Frachtrecht, dass schon öffentlich-rechtlich, so etwa nach § 22 Abs. 2 StVO vorgeschrieben ist, die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs für die ganze Beförderungsstrecke zu gewährleisten (vgl. BGH, Urteil vom 12.11.1992, NJW-RR 1993, S. 606 ff.; OLG Stuttgart, Urteil vom 22.01.2003, TranspR 2003, S. 104).

Daraus ergibt sich, dass der Frachtführer im Rahmen der betriebssicheren Verladung verpflichtet ist, die Abmessungen von Fahrzeug und Ladung nach § 22 Abs. 2 StVO,



ggf. nach der Transporterlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO für übermäßige Straßenbenutzung und § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für Lademaßüberschreitungen einzuhalten. Dies gilt umso mehr, als qualifizierte Großraum- und Schwertransportunternehmer natürlich hinreichend Sachkunde, Erfahrung und Routine haben, eine geeignete Fahrstrecke auszuwählen und zu erkunden, sowie die tatsächliche Geeignetheit unmittelbar vor Fahrtantritt zu überprüfen.

Dieselbe Verpflichtung ergibt sich schon aus der Einhaltung der allg. Verkehrssicherungspflicht für einen solchen Frachtführer. Auch im Rahmen der vertraglichen Verkehrssicherungspflicht gilt, dass derjenige, der eine gesteigerte Gefahrenlage schafft, bei der es erfahrungsgemäß zu Fehlleistungen anderer kommen kann, den durch das Fehlverhalten Dritter entstehenden Schaden in der Regel zurechenbar mitverschuldet hat. Dies gilt im Straßenverkehr insbesondere für das Auffahren auf ein Hindernis, auch wenn dieses zunächst verdeckt war (vgl. BGH, NJW-RR 1989, S. 670).

6. Deliktsrechtliche Verkehrssicherungspflicht:

Grundsätzlich ist derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welche Art – schafft oder andauern lässt, dazu verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrun-

gen zu treffen, um die Schädigung anderer möglichst zu verhindern (BGH VersR 2008, S. 803 ff; NJW 2006, S. 2326 ff m.w.N.) Insbesondere hat ein Bauunternehmer nicht nur vertragsrechtlich seinen Auftraggeber vor etwaigen Schäden zu bewahren; er ist zur Verkehrssicherung auch deliktsrechtlich auch gegenüber Dritten verpflichtet, die vorhersehbar mit den Gefahren der Baumaßnahme in Berührung kommen und dadurch Schaden erleiden können (BGH NJW 1997, S. 582 f; NJW 1997, S. 1647 f).

Dass die Verkehrssicherungspflicht auf einen Dritten übertragen werden kann, ist einhellige Auffassung in der Rspr. (BGH NJW-RR 1989, S. 394 f; BayObLG NJW-RR 2005, S. 100; OLG Frankfurt/Main NIW-RR 1999, S. 532 f) und in der Literatur (MüKo-BGB/Wagner, § 823, Rd.-Nr. 287; Bamberger/Roth/Spindler, § 823, Rd.-Nr. 262; Palandt/Sprau § 823 Rd.-Nr. 50). Wer sie übernimmt wird einerseits deliktisch verantwortlich, während sich die Verkehrssicherungspflicht des ursprünglich allein Verantwortlichen auf eine Kontroll- und Überwachungspflicht verengt (BGH NJW 1996, S. 2646; OLG Karlsruhe VersR 2006, S. 96). Zur wirksamen Delegation der Verkehrssicherungspflicht bedarf es keines ausdrücklichen Übernahmevertrags (Bamberger/Roth/Spindler, § 823 Rd.-Nr. 269). Entscheidend ist vielmehr, dass der in die Verkehrssicherungspflicht Eintretende fak-



tisch die Aufgabe der Verkehrssicherung in dem betreffenden Gefahrenbereich übernimmt und im Hinblick hierauf Schutzvorkehrungen durch den primär Verkehrssicherungspflichtigen unterblieben, weil sich dieser auf das Tätigwerden des beauftragten Fachunternehmers verlässt. Aufgrund dieser von ihm mitveranlassten neuen Zuständigkeitsverteilung ist der Beauftragte für den Gefahrenbereich nach allgemeinen Deliktgrundsätzen verantwortlich. Insofern ist seine Verkehrssicherungspflicht nicht abgeleiteter Natur. Vielmehr erfährt sie mit der Übernahme durch den Beauftragten in seine Zuständigkeit eine rechtlicher Verselbstständigung (OLG Frankfurt/Main, Urt. v. 19.02.2008, Az.: 18 U 58/07). Er ist es fortan, dem unmittelbar die Gefahrenabwehr obliegt und der dafür zu sorgen hat, dass niemand zu Schaden kommt (BGH NJW-RR 1989, 394 f). Das ist vorliegend der Schwertransportunternehmer als Fachunternehmer, der die Obhut an dem überdimensionierten Ladegut übernimmt, zur Kenntlichmachung, z.B. der Überbreite verpflichtet ist und dafür sorgen muss, dass das Ladegut auf der gesamten Transportstrecke keinen vorhersehbaren Risiken ausgesetzt wird.

7. Baustelleninformationssystem (BIS) des Bundes:

Nicht ausreichend ist jedoch nur das elektronische Überprüfen des Baustelleninformationssystems (BIS) des Bundes. Dieses enthält nur geplante Baustellen auf Bun-

desfernstraßen und keinerlei Baustellen im nachgeordneten Streckennetz. Darüber hinaus auch keine spontan auftretenden Straßenbaustellen z.B. nach einem Verkehrsunfall, Hochwasser, etc. Das Baustelleninformationssystem gibt auch keine Hinweise auf das Lichtraumprofil zum Unterfahren von Brücken. Außerdem ergeben sich aus den Informationen des BIS nur Baustellenverengungen und -verschwenkungen und keine weiteren Informationen zum Zustand von Brücken, Bahnübergängen, Frei- und Oberleitungen oder Durchfahrtshöhen und Lichtraumprofile.

Bundesfernstraßen, aber auch das nachgeordnete Streckennetz, sind nur im Rahmen der Widmung und der verkehrsüblichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch), vgl. § 7 Abs. 1 FStrG. Die Benutzung von Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung und bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde (vgl. § 8 Abs. 1, S. 1 u. S. 2 FStrG). Ist jedoch nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts eine Erlaubnis für die übermäßige Straßenbenutzung (§ 29 Abs. 3 StVO) oder eine Ausnahmege-
von
nehmigung (§ 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO) erforderlich, so bedarf es keiner Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 FStrG (vgl. § 8 Abs. 6 FStrG). Allerdings sind dem Bescheidinhaber die geforderten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren in der Erlaubnis oder Ausnahmege-
von
nehmigung aufzuerlegen. Dies betrifft insbesondere auch die allg.

Auflagen im Erlaubnisbescheid nach § 29 Abs. 3 StVO/§ 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO. Selbst wenn es sich nach der Meinung von Rebler/Borzym/Magori hier nicht um eine Auflage im rechtlichen Sinne handelt, dann zumindest um eine Nebenbestimmung i.S.v. § 36 Abs. 1 VwVfG. Diese soll sicherstellen, dass der Bescheidinhaber eines Großraum- und Schwertransports seiner Obliegenheit und seiner Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf die Überprüfung der Geeignetheit des Fahrtweges auch tatsächlich nachkommt.

8. Schutz fremder Rechtsgüter:

Die Auflage bzw. Nebenbestimmung hinsichtlich der Überprüfung der tatsächlichen Geeignetheit des Fahrtweges konkretisiert damit die allg. Verkehrssicherungspflicht im Rahmen des Vertrages und des Deliktsrechts gem. § 823 Abs. 1 BGB. Ein Großraum- und Schwertransportfahrzeug ist schon aufgrund seiner übermäßigen Abmessungen und Gewichte eine Gefahrenlage. Derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich **eine** Gefahrenlage, gleich welcher Art, für Dritte schafft oder andauern lässt, z.B. durch Eröffnung eines Verkehrs, eben eines Großraum- und Schwertransports, Errichtung einer Anlage oder Übernahme einer Tätigkeit, die mit Gefahren für Rechtsgüter Dritter verbunden ist, hat Rücksicht auf diese Gefährdung zu nehmen und deshalb die allgemeine Rechtspflicht, diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die erforderlich und ihm zumut-

bar sind, um die Schädigung Dritter oder fremder Rechtsgüter möglichst zu verhindern (vgl. BGH, NJW 2007, S. 762 u. S. 1684; BGH, NJW 2013, S. 48, Textziffer 6).

Haftungsbegründend wird eine Gefahrenquelle erst, sobald sich aus der zu verantwortenden Situation vorausschauend für einen sachkundig Urteilenden die naheliegende Gefahr ergibt, dass Rechtsgüter Dritter verletzt werden können (vgl. BGH, NJW 2004, S. 1449), was sich bei überdimensionierten Ladegütern und Brückenunterquerungen geradezu aufdrängt.

Die Verkehrssicherheit kann dabei über das durch öffentlich-rechtliche Vorschriften, Maßnahmen und Genehmigungen, zur Gefahrenabwehr Geforderte hinausgehen und geht auch nicht auf die Behörde über (vgl. BGH, NJW 1998, S. 2905 ff.).

9. Tatsächliche Überprüfung des Fahrtwegs:

Nach alledem ist der Transportunternehmer eines Großraum- und Schwertransports schon aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehalten, die Geeignetheit des Fahrtwegs für den vorgesehenen Transport unmittelbar vor Fahrtantritt tatsächlich zu prüfen, wie auch immer diese tatsächliche (körperliche) Prüfung erfolgt. Ob durch Peilstäbe (Teleskopstäbe hinter der Fahrerkabine, Ultraschall oder Radar bzw. Video oder aber 3D-Route-Scanning, ist nicht zwingend vorgeschrieben. Der Schwertransportunternehmer kann sich jedenfalls nicht darauf zurückziehen, er hätte virtuell über das Baustelleninformationssystem des Bundes die Geeignetheit des Fahrtweges **tatsächlich** überprüft. Eine Abfrage des Baustelleninformationssystems des Bundes ist keine geeignete Fahrwegeprüfung, sondern lediglich eine Information über mögliche Straßenbaustellen auf dem Transportweg. Dies mag ein Teil der

tatsächlichen Fahrwegeprüfung hinsichtlich etwaiger Baustellen und Fahrbahnverengungen sein, jedenfalls aber nicht die komplette Eignungsprüfung in Bezug auf Linienführung, Zustand und Breite der Straße und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen einschließlich Lichtraumprofil und Freileitungen bei Überhöhe.

10. Handhabung in der Praxis:

Die Praxis hat jedoch allzu oft bewiesen, dass die Fahrwege vorher vom Großraum- und Schwertransportunternehmer nicht abgefahren wurden und dann der Fahrzeuglenker häufig sehr große Schwierigkeiten hat, den Fahrweg zu bewältigen (vgl. Andres/Leg, Großraum- und Schwertransporte, Grundlage für die polizeiliche Praxis, 3. Auflage, 2012, S. 41). Tatsächlich wird in praxi das Problem der Geeignetheit des Fahrtwegs im Wesentlichen auf den Fahrzeuglenker verlagert (vgl. auch BGH, Urteil vom 10.04.2003, Az.: I ZR 228/00). Dies entspricht aber nicht der Nebenbestimmung im Erlaubnisbescheid, **unmittelbar vor Transportbeginn** zu prüfen, ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transports **tatsächlich geeignet ist**.

Ganz im Gegenteil. Es stellt sich dann während der Durchführung des Großraum- und Schwertransports mitunter heraus, dass die gebundene Fahrstrecke trotz behördlicher Erlaubnis eben gerade nicht geeignet ist, weil eben gerade die Durchfahrtshöhe nach der Lebenserfahrung, etwa durch die Aufbringung eines neuen Fahrbahnbelages oder durch die Absenkung des überfahrenen Brückenbauwerks in gewissem Umfang verringert ist, ohne dass dies im Bescheid der Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt sein konnte, so der BGH in der vorstehend genannten Entscheidung.

Der Großraum- und Schwertransportunternehmer kann sich daher gerade nicht auf den gebundenen Fahrtweg seiner Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO verlassen. Er hat unmittelbar vor Fahrtantritt die Geeignetheit des Fahrtwegs tatsächlich zu überprüfen. Dies ist Obliegenheit in eigener Sache und Verkehrssicherungspflicht gegenüber Dritten.

Aus alledem ergibt sich, dass der Frachtführer trotz einer entsprechenden Erlaubnis für die übermäßige Straßenbenutzung nach § 29 Abs. 3 StVO, die wiederum ein Anhörverfahren hinsichtlich der Straßenmöblierung beim jeweiligen Straßenbaulastträger beinhaltet, dennoch für die Geeignetheit der Strecke und die Durchführung eines Transports verantwortlich ist und die Eignung der Transportwege tatsächlich überprüfen müssen.

Wie eine solche tatsächliche Überprüfung jemals stattfinden soll, darüber schweigen sich die Verwaltungsrichtlinien aus.

In praxi findet eine solche tatsächliche Überprüfung von Linienführung, Zustand und Breite der Straße, Brücken, Bahnübergänge, Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen sowie Lichtlichtprofil nicht statt, weil dies unmöglich ist. Schon allein deswegen, weil auf Bundesautobahnen Betretungsverbot herrscht, ist hier eine tatsächliche Überprüfung, beispielsweise eines Lichtraumprofils oder der Durchfahrtshöhe einer Brücke schlicht nicht möglich. Schon allein deswegen, weil auch weiterhin die oben genannten Toleranzen zu berücksichtigen sind.

Abhilfe schaffen kann hier nur eine entsprechende virtuelle Überprüfung der Transportstrecke mit Echtzeiten, beispielsweise aus 3D-Route-Scanning.

Am 29. Mai 2017 wurden die lange erwarteten Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten veröffentlicht, nachdem bereits am 26. Mai 2014 die neuen Empfehlun-





gen (früher Richtlinien) zu § 70 Abs. 1 StVZO die zulassungsrechtliche Ausnahmegenehmigung dieser Sonderfahrzeuge herausgegeben wurden.

Die neuen Verwaltungsvorschriften bringen viel Neues, halten aber auch an altbewährten Regelungen fest. Nach der neuen Formulierung in Ziff. V Nr. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Rd.-Nr. 101) vom 29.05.2017 ist der Antragsteller verpflichtet, im Antragsformular unter Ziff. I Nr. 3 den beabsichtigten Fahrtweg, den er mit dem Großraum- und Schwertransport bei Leer- und Lastfahrt benutzen will, anzugeben. Die Formulierung stellt nunmehr klar, dass der Antragsteller den beabsichtigten Fahrtweg selbst aussuchen und angeben muss. Das setzt eine sogenannte Fahrtwegeerkundung voraus.

Die Erlaubnisbehörde ist sodann gehalten, den beabsichtigten Fahrtweg gegebenenfalls Anhörverfahren zu prüfen und als gebundenen Fahrtweg im Erlaubnisbescheid festzulegen, sofern dieser für den beabsichtigten Transport straßenverkehrlich und straßenbaulich geeignet ist.

I. Ziff. VI. Nr. 1. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Fahrtstreckenfestlegung):

„Der Fahrtweg ist in allen den Fällen festzulegen, wenn nach Nr. V.4 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Rd.-Nr. 104 ff.) ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muss vermieden werden. Auch sollte der Fahrtweg so festgelegt werden, dass eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.“

1. Durch diese Fahrtstreckenfestlegung soll ein weiteres allgemeines Ziel der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO gefördert werden, nämlich die Großraum- und Schwerverkehre, soweit sie nicht auf Bahn oder Binnenschiff verlagert werden können, möglichst vom übrigen Straßenverkehr in jedem Fall aber zu den Hauptverkehrszeiten fernzuhalten.

1.1. Bei der Fahrtstreckenauswahl ist daher unter Einbeziehung aller Möglichkeiten des Straßennetzes, bei Vorliegen mehrerer geeigneter Fahrtrouten, diejenige Strecke, die die geringste Verkehrsdichte aufweist,

1.2. Andererseits sollen aber unnötige Umwege vermieden werden. Da es, ausgenommen bei Flächenerlaubnissen, ausschließlich Sache des Antragstellers ist, den beabsichtigten Fahrtweg anzugeben, sollten diese Grundsätze bereits bei der Auswahl des gewünschten Fahrtweges beachtet werden, da es sonst zu Änderungen durch die Erlaubnisbehörde und einer entsprechenden Verzögerung des Erlaubnisverfahrens kommen kann.

1.3. Selbstverständlich kann die Erlaubnisbehörde aber auch von sich aus vom Antrag abweichende Ausweichstrecken anbieten, bzw. festlegen, wenn sich nach erster oder näherer Prüfung ergibt, dass der Transport auf der beantragten Strecke oder auf Teilstrecken davon nicht durchgeführt werden kann. Im Regelfall wird dann das Antragsformular in Ziff. I Nr. 3 mit dem Stempel „Fahrtweg geändert!“ versehen.

1.4. Auch können von der Erlaubnisbehörde, selbst wenn Ziff. VI. Nr. 1. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO wörtlich nur von „der Fahrtweg“ spricht, mehrere gleich geeignete Fahrstrecken alternativ zur Verfügung gestellt werden.

2. Weiterhin steht es im Ermessen der Erlaubnisbehörde dem Erlaubnisbescheid neben einem Positivkatalog für die geeigneten Fahrtwege auch einen Negativkatalog für die nicht oder nur unter besonderen Voraussetzungen befahrbaren Strecken beizufügen, was sich insbesondere bei den Flächenerlaubnissen empfiehlt.

2.1. Für den Antragsteller, dem die Fahrtwegeerkundungsfunktion und Fahrtstreckenauswahl im Antrag primär zufällt, ist es daher für die Fahrtstreckenfestlegung und die Identifizierung der Strecken im Negativ- und Positivkatalog, wie bereits ausgeführt, unverzichtbar über detailliertes Kartenmaterial und amtliche Straßenbauamtskarten zu verfügen, um eine Erstprüfung des möglicherweise in Betracht kommenden Fahrtweges durchführen zu können.

2.2. Bei den Kranverkehren, die aufgrund ihrer technischen Einsatzmöglichkeiten und dem inzwischen äußerst dichten Anbieternetz, zumindest in der unteren Tragkraftklasse, ein räumlich eng begrenztes Einsatzgebiet haben bereitet die Wegeerkundung und Festlegung auch mit weniger umfangreichen Kartenmaterial i.d.R. keine allzu großen Schwierigkeiten, da dem Antragsteller die geeigneten Fahrtwege wenigstens mit steigender Zahl der Anträge ohnedies geläufig sind bzw. werden und die Streckenfestlegung in diesem Bereich daher in kurzer Zeit zur Routine wird.

2.3. Anders verhält es sich dagegen bei den Großraum- und Schwerverkehren, die sich häufig quer durch das Fernstraßennetz der Republik und im internationalen Straßengüterverkehr weit darüber hinaus erstrecken.

2.3.1. Hier entstehen durch die ständig wechselnden Ausgangs- und Zielorte, ggf. im ganzen Bundesgebiet und im benachbarten Ausland verteilt, aber auch durch die ständigen Veränderungen an der Straßenbausubstanz, der Ein-

richtung von Baustellen und deren ggf. weiträumige Umfahrung erhebliche Schwierigkeiten, die nunmehr mit stets aktuellen und guten Informationen über das nutzbare Straßennetz beherrscht werden können.

2.3.2. Dabei sind Abmessungen und die Tragfähigkeit der einzelnen Straßen oder Straßenabschnitte und der Kunstbauwerke, topografische Beschaffenheit (Steigungen, Gefälle), Randbebauung, Durchfahrtsprofile, Fahrbahnbreiten und Kurvenradien ebenso zu beachten wie die zeitweise Sperrung einzelner Teilstrecken etwa durch Bauarbeiten und so weiter ... In grauer Vorzeit erfolgte diese Aufgabe durch Abfahren der Strecke und manuelle Vermessung, etwa der Fahrbahnbreiten mit dem Zollstock und Richtscheit, der Kurvenradien mit dem Maßband und der Brückendurchfahrthöhen durch stationäre Theodoliten Vermessung. Bei Betretungsverbot auf der Autobahn eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Außerdem ließ die Messgenauigkeit zu wünschen übrig und provozierte häufige Brückenkollisionen beim Heranfahren im Zentimeterbereich. Bei der heutigen Verkehrsdichte ist diese Methode auch überholt und mutet fast mittelalterlich an. Etwas moderner sind Streckenprotokolle mittels Handy Videos, die aus dem fahrenden Fahrzeug heraus geschossen und dann in einem sog. Roadbook niedergelegt werden. Allerdings lässt auch hier die Messgenauigkeit zu wünschen übrig und ist auch die sehr aufwendige und komplizierte Aufgabe der Fahrtwegeerkundung und Streckenprüfung bei modernen Großraum- und Schwertransporten nicht mehr verlässlich zu bewältigen ist.

Abhilfe schaffen hier moderne dreidimensionale Lasermessfahrzeuge, die in der Lage

sind, mit hochauflösenden Laserscannern auf dem Dach während der Fahrt, die Umgebungswirklichkeit detailgetreu zu vermessen und zu protokollieren sowie auszuwerten. Damit ist es nicht nur möglich, Brückendurchfahrthöhen und Kurvenradien im Zweifel zentimetergenau zu vermessen, sondern auch Leitplanken, Verkehrszeichen und andere Hindernisse, die ggf. zu beseitigen sind (wie z.B. Straßenbeleuchtungskörper, Bäume, Brückengeländer, Hochspannungsleitungen, Telefondrähte usw.) in Echtdaten abzubilden. Die Fahrzeuge sind ferner mit einem Pendel ausgerüstet, so dass auch Steigungen und Neigungen sowie Kuppen und Senken aufgezeichnet werden können, um ein Aufsetzen des Schwertransportfahrzeugs oder das Andrücken gegen den Brückentrog bei Steigungen oder Neigungen zu vermeiden.

Sind die Daten erst einmal aufgenommen und gespeichert, ist es nach Auswertung der Datenwolke unschwer möglich, den gesamten Schwertransport mit seinen Abmessungen und Ladungsdaten in einer Simulationssoftware wie PC truck maker, Goldhofer easy track oder Scheuerle Salsa plus virtuell durch die

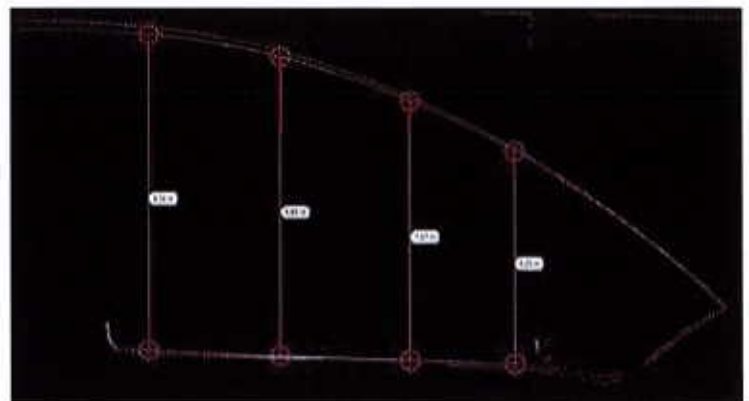
echten Umgebungsdaten und nicht nur wirklichkeitsnahe Nachbildungen fahren zu lassen. Der Schwertransport fährt daher mit wirklichkeitsechten Daten virtuell durch die realitätsechte Umgebungswirklichkeit und kann so auf den Quadratzentimeter genau simuliert werden, da die Messdaten beliebig kompatibel sind.

3D-Route-Scanning wird das Schwertransportgewerbe daher in kürzester Zeit revolutionieren, weil damit eine wirklichkeitsechte Abbildung der Fahrtstrecke möglich wird und Unfälle wie Brückenstreifkollisionen, Festfahrer und andere Hindernisse rechtzeitig detektiert und eine geeignete Umfahrung erkundet werden kann, bevor der Schwertransport auf die Strecke geht bzw. der Erlaubnisantrag überhaupt erst gestellt wird.

Es wäre unschwer möglich, diese Scannerdaten aus dem 3D-Route-Scanning beispielsweise in eine elektronische Straßendatenbank von Here Technologies einzupflegen. Diese Straßendatenbank ist weltweit von Here Technologies erstellt worden und wird längst von der Automobilindustrie für die Vorbereitung des autonomen Fahrens genutzt. Es ist schlicht



Bild: STM-Archiv



Bilder: STM-Archiv



unverständlich, warum in Deutschland nicht längst ein automatisiertes Erlaubnisverfahren möglich ist, wie beispielsweise in den Niederlanden. Dort ist innerhalb von zwei Tagen eine elektronische Transporterlaubnis für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten erhältlich. Es wäre schließlich ge-

iso unschwer möglich, die Erfahrungen aus dem 3D-Route-Scanning sowie die Daten der internationalen Straßendatenbank, z.B. von Here Technologies miteinander zu verbinden und mit dem VEMAGS-Antragsverfahren zu kombinieren. Es würde dadurch eine selbstlernende Karte entstehen, die mit Durchführung eines jeden VEMAGS-Antragsverfahrens hinsichtlich Eignung der Strecke, damit verbundene Auflagen und mögliche Abmessungen und Gesamtgewichte hinzulernt. Es würde ein selbstlernendes Kartenwerk entstehen, das elektronisch in der Lage wäre, einen virtuellen Schwertransport einzupflegen und sofort zu überprüfen, ob die Fahrstrecke für diesen Transport tatsächlich auch geeignet ist.

Fehlansätze, die derzeit inflationär entstehen, weil es immer wieder zu Streckensperren und geänderten Fahrtwegen kommt, ren damit ausgeschlossen. Auch die ständigen Beschwerden der Verbände über angeblich minderqualifizierte Beamte und Mitarbeiter in den Eingangsbehörden wären obsolet. Die Bearbeitungsdauer würde sich auf ein absolutes Minimum verkürzen. Die Auflagen bei bestimmten Transportabmessungen auf bestimmten Transportstrecken wären im Voraus bekannt und auch kalkulierbar. Insgesamt würde ein solches automatisiertes und elektronisches Antrags- und Erlaubnisverfahren viele Probleme beheben.

Die Fa. Sommer in Hörstel bietet seit Jahren das elektronische Kartenwerk AGNES (Agile Navigation Electronical Solution) an, das diese Vorteile bereits beinhaltet. Flächendeckend wird ein solches elektronisches Antragsverfahren mit elektronischen Echtdateien in der Straßendatenbank jedoch nicht genutzt, leider!

Stattdessen hat die Arbeitsgruppe Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und die Schiene am 16.12.2020 seinen Schlussbericht veröffentlicht. Dieser gipfelt darin, dass aus Gründen des Klimaschutzes, aber auch aus Gründen der schlechten Straßenbausubstanz und der erheblichen Zunahme von Großraum- und Schwertransporten 50 % dieser Transporte auf die alternative Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff verlagert werden sollen. Diese Maßnahmen würden sich positiv auf die CO₂-Bilanz auswirken sowie die Straßeninfrastruktur und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs schonen. So soll der Anteil des Binnenschiffs am Modalsplit bis 2030 von 9 % auf 12 %, mithin um 1/3 erhöht werden.

Allein diese Annahme ignoriert, dass derzeit die Binnenwasserstraßen für Großraum- und Schwertransporte nur bedingt geeignet sind. Der Weser-Datteln-Kanal z.B. ist kaum nutzbar. Von 66 Schleusen sind 25 defekt. Darüber hinaus sind die Binnenwasserstraßen im Regelfall mit Brücken überbaut, sodass bei Überhöhe und Hochwasserstand erhebliche Schwierigkeiten der Unterquerung entstehen. Letztlich ignoriert auch die CO₂-Bilanz, dass das Durchschnittsalter der Binnenschiffe in Deutschland 47 Jahre beträgt und jedes Binnenschiff ganz weit entfernt ist von einem Dieselmotor der Euro-6-Klasse. Erschreckend ist aber, dass die CO₂-Bilanz der Binnenschiffe tendenziell falsch dargestellt wird. Die Binnenschiffe in Deutschland sind im Durchschnitt 47 Jahre alt und verfeuern durchwegs Heizöl. Euro-Norm 5 oder 6 mit AddBlue ist bei der veralteten Antriebstechnik ein Fremdwort.

Hinzu kommt, dass die wenigsten Binnenhäfen über einen Schwergut-Umschlagsplatz verfügen. Und selbst wenn dieser vorhanden wäre, allein schon durch den An- und Abtransport der schweren Umschlagskrane, die hier für den Umschlag von der Straße ins Binnenschiff und zurück erforderlich wären, ganz erhebliche weitere Großraum- und Schwertransporte für die Kranverbringung entstehen,

meist begleitet von weiteren Zubehörrtransporten von Ballast und Ausrüstung, die der Umschlagskran benötigt.

Leider werden im Schlussbericht auch einige Umschlaghäfen vergessen, so die RoRo-Rampe der BEHALA am Charlottenburger Verbindungskanal und der Hafen Neukölln am Teltowkanal. Der Westhafen liegt dagegen nicht direkt an der Spree, sondern ist über den Westhafenkanal mit der Spree verbunden. Der am Nord-Ostsee-Kanal gelegene Schwerlasthafen Rendsburg Port in Osterrönnfeld wurde genauso vergessen. Der Hansahafen in Magdeburg heißt dagegen richtigerweise Hansehafen, weil Magdeburg schon vor dem 30-jährigen Krieg den Getreidehandel aus Friedland auf der Elbe beherrscht und folglich Hansestadt war.

Aus diesem Grunde sind schon die Berechnungen zur CO₂-Bilanz des Schlussberichts der Arbeitsgruppe Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten fehlerhaft.

Hinzu kommt, dass in der Regel die Umschlaghäfen nur mit schweren Mobilkränen überhaupt zum Schwergutumschlag ertüchtigt werden können, so z.B. der Elbhafen Frohse oder Industriehafen der Magdeburger Hafen GmbH. Der Krantransport erzeugt aber selbst einen Großraum- und Schwerverkehr und bedingt mehrere Zubehörrtransporte für Ballast und Kranzubehör, i.d.R. selbst nochmals 2-3 Großraum- und Schwertransporte, je nach Krangröße auch mehr. Diese Verkehre, die durch den Kranumschlag bisweilen zwei Mal nötig sind, nämlich in das Schiff und aus dem Schiff heraus, wurden in der Ökobilanz des Anschlussberichts völlig ignoriert. Herr Prof. Dr. Ing. Jürgen Michael Poelke von der FH Potsdam hat sich nach der Internationalen Schwerlasttagung 2021 in Hohenroda die Mühe gemacht, die CO₂-Bilanz im Abschlussbericht der ARGE Verlagerung GST nachzuberechnen und zeigt dringenden Korrekturbedarf auf. Insbesondere ist unter den gegebenen Umständen das Kriterium einer Negativbescheinigung schon bei 250 km äußerst frag-

lich. Beachtet man ferner das Kosten- und Haftungsrisiko, das mit jedem Schwergutumschlag verbunden ist, wird der alternative Verkehrsträger nicht nur ökologisch uninteressant, sondern auch ökonomisch. Das ist mit der Sicherung des Industriestandorts Deutschland nicht in Einklang zu bringen.

Bei der gewünschten Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf die Schiene fällt auf, dass die Beschränkungen der Infrastruktur durch Kurvenradien, Tunnel-

durchmesser, Nachbargleise, Bahnsteige und bei elektrifizierten Strecken zusätzlich die Beschränkung in der Höhe durch die Sicherheitsabstände von stromführenden Leitungen dazu führen, dass die Eisenbahnbeförderung in 95 % der Fälle ausscheidet. Es muss doch jedem Laien einleuchten, dass ein Windradflügel in Zukunft mit einer Gesamtlänge von 90 m auf der Eisenbahnstrecke nicht befördert werden kann, ohne dass er in der ersten Kurve abbricht.

Im Übrigen sei angemerkt, dass die Be- und Entladeorte bei Großraum- und Schwertransporten im Regelfall weit entfernt sind von einem Binnenhafen oder einem Bahnhof. Windkraftanlagen werden nun einmal im Außenbereich an exponierter Lage gebaut. Dort führt kein Eisenbahngleis hin und erst recht kein Binnenwasserkanal. Die Energiewende ist daher ohne Großraum- und Schwertransporte nicht zu schaffen. Dabei ist weiterhin anzumerken, dass im Durchschnitt jeder Windkraft-

Die Vereinbarkeit der Vorschläge im BMVI-Abschlussbericht¹ zur Transportverlagerung von GST auf Wasser und Schiene mit den Zielen auf dem Weg zur Klimaneutralität²

Der grundsätzlichen politischen Absicht, die Straße durch Transportverlagerung auf Wasser und Schiene zu entlasten, wird widerspruchslos zugestimmt. Gleichwohl lässt sich das nicht mit der „Brechtstange“ erreichen. Stattdessen bedarf es dazu einer konzertierten Aktion, an der sich alle von diesem Prozess Betroffenen³ aktiv einbringen, nicht nur sollen, sondern müssen. Die Vorschläge im Abschlussbericht beweisen, dass das bei dessen Erarbeitung gerade nicht der Fall war. Das Ergebnis ist deshalb zum Teil nicht aktuell⁴ und in sich widersprüchlich⁵, unvollständig und unausgewogen. Die konsequente Umsetzung in der vorgeschlagenen Form leistet der Industrieflücht - und damit einhergehend der Arbeitsplatzvernichtung - unmittelbaren Vorschub.

Am Beispiel der Streichung der Zumutbarkeitsklausel wird nachfolgend die standortbezogene Unausgewogenheit dieses Vorschlags demonstriert, und das in vielerlei Hinsicht. Im Vordergrund soll dabei die Klimabilanz auf der Grundlage der im Bericht zitierten verursacherabhängigen CO₂-Belastungen⁶ stehen. Transportnutzer, also die Leistungsbesteller, sollten im Hinterkopf durchaus auch die sonstigen Konsequenzen (Kosten, Transportdauer und notwendige Vorlaufzeiten) beachten.

Beispiel 1:

Untersucht wird der Transport einer Anlagenkomponente von Leipzig nach Augsburg.

Gewicht: ≈ 75 t, L/B/H (m) ≈ 16,2 / 4,6 / 3,0

Gesamtzuggewicht: ≈ 135 t (≈ 15 t Zugmaschine + 25 t teleskopierbarer Semiteflader + Nutzlast)

Da die Entfernung (≈ 403 km Straße über A9 und B2) mehr als 250 km beträgt, ist der gebrochene Verkehr durchzuführen!

Die Nutzung der Schiene ist wegen der Objektbreite nicht möglich!

Nr.	Transportmittel	Transportweg	Start	Ziel	km	kg CO ₂ pro tkm	Ges.-t	Σ kgCO ₂	Bemerkung
	1	2	3	4	5	6	7	8=5·6·7	9
1	SKW	Straße	Leipzig	Augsburg	403	0,164	135	8.923	
2	Begleitfahrzeug	Straße	Leipzig	Augsburg	403	0,164	3	198	Realer Wert in Sp. 6 geringer
3								9.121	← Total (100 %)
4	SKW+Begleitfzg.	Straße	Leipzig	Aken	79	0,164	138	1.788	Vorlauf
5	Binnenschiff	Wasser	Aken	Kelheim	1.302	0,0334	445	19.352	
6	SKW+Begleitfzg.	Straße	Kelheim	Augsburg	116	0,164	138	2.625	Nachlauf
								23.765	← Total (260 %)

Beispiel 2: Drei baugleiche Anlagenkomponenten, sonst wie Beispiel 1

Nr.	Transportmittel	Transportweg	Start	Ziel	km	kgCO ₂ pro tkm	Ges.-t	Σ kgCO ₂	Bemerkung
	1	2	3	4	5	6	7	8=5·6·7	9
7	SKW+Begleitfzg.	Straße	Leipzig	Augsburg	403	0,164	3x138	27.363	← Total (100 %)
8	SKW+Begleitfzg.	Straße	Leipzig	Aken	79	0,164	3x138	5.364	Vorlauf
9	Binnenschiff	Wasser	Aken	Kelheim	1.302	0,0334	595	25.875	
10	SKW+Begleitfzg.	Straße	Kelheim	Augsburg	116	0,164	3x138	7.876	Nachlauf
								39.115	← Total (143 %)

Quelle: Prof. Dr. Ing. Jürgen Michael Poelke, FH Potsdam

¹ Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“

² Siehe Schlussbericht S.7

³ Hierzu zählen Verwaltung (Bau, Wasser, Schiene), Industrieverbände (=Transportnutzer), Verbände und Vertretungen der Dienstleister (Straße, Wasser, Schiene)

⁴ Siehe Schlussbericht S.58: Schwerlasthafen Rendsburg Port fehlt

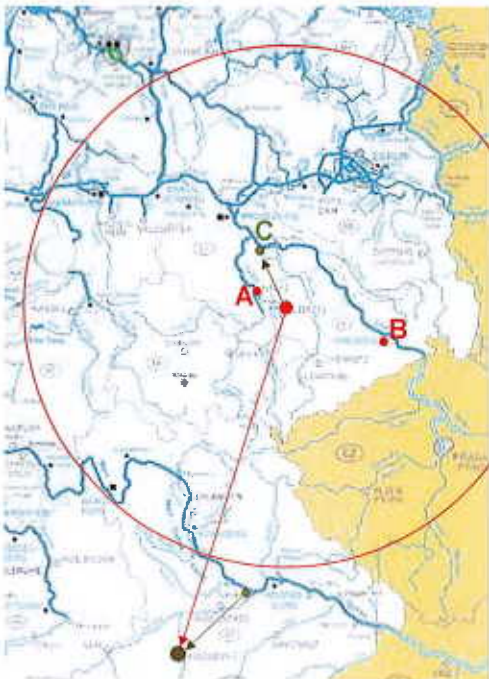
⁵ Siehe Schlussbericht: S.22 > BeHaLa bietet RoRo-Verladungen, dann auf S. 63 doch wieder nicht; S. 52 > BeHaLa bietet Trimodalität, dann auf S. 63 doch wieder nicht.

⁶ Auf der Basis des CO₂-Ausstoßes in Gramm pro Tonnenkilometer; Quelle www.wsv.de, Abruf Juli 2021

turm etwa 40 Großraum- und Schwertransporte generiert, allein schon für den An- und Abtransport der Rodungsmaschinen, schwerer Baumaschinen und der notwendigen Montagekrane samt Zubehör und Ausrüstung.

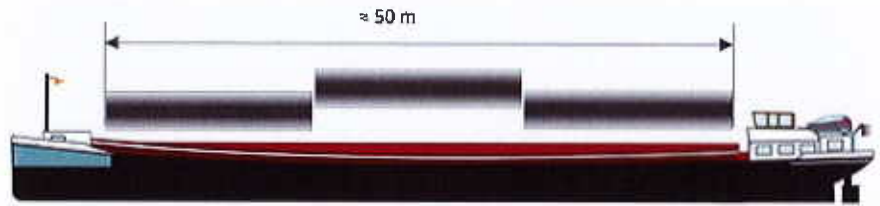
Es ist daher für die interessierten Kreise, die sich ernsthaft mit Großraum- und Schwertransporten befassen, nicht nachvollziehbar, wie der Schlussbericht der Arbeitsgruppe Verlagerung GST des BMVI vom 16.12.2020 jemals realiter umgesetzt werden können soll. Dies ist aufgrund der Randbedingungen und Parameter nicht möglich.

Generell ist daher festzustellen, dass alle politischen Maßnahmen der jüngsten Vergangenheit, die die Großraum- und Schwertransporte betroffen haben, wie die Änderung der Zuständigkeit in § 47 Abs. 1 StVO auf den transportdurchführenden Unternehmer, die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die zur Verteuerung der Transporterlaubnisse in einem Umfang von bis zu 1000 % geführt hat, die nunmehrige VwV-Novelle und die Tatsache, dass seit 5 Jahren die Straßentransport-Begleit-Verordnung fehlt, nur darauf abzielen, Großraum- und Schwertransporte auf der Straße dergestalt zu verteuern und unmöglich zu machen, dass diese Transporte von selbst vom Straßenweg vertrieben werden. Das ist offensichtlich das politische Kalkül, das hinter diesen Aktionen steckt, anders sind diese gewerbefeindlichen



Zur Wahl des Wasserweges (siehe Beispiele von Seite 1): Hafen Halle (A) und Hafen Dresden (B) scheiden aufgrund fehlender Voraussetzungen aus. Der rote Kreis markiert die 250 km-Zone ab Leipzig.

Erläuterungen und weitere Anmerkungen zu den Beispielen:



Für den Wassertransport wurde das typisierte Dortmund-Emskanalschiff mit den Daten L/B = 67,0 m x 8,20 m und 1.000 t Nutzlast bei einem Tiefgang von 2,50 m zugrunde gelegt. Aus der Wasserverdrängung lässt sich das Eigengewicht des Schiffes mit ca. 370 t ermitteln. Der Laderaum erlaubt das Verstauen der drei Anlagekomponenten.

Als nächster schwerguttauglicher Hafen in Leipziger Nähe wurde Aken gewählt, obwohl im Abschlussbericht auf S. 19 für das dortige Beispiel Magdeburg als entfernterer Umschlaghafen genutzt wurde. In Aken wird mit einer Kranumschlagkapazität von 270 t Stückgewicht ohne Angabe einer zugehörigen Ausladung geworben. Es wird davon ausgegangen, dass für die im Beispiel angegebenen 75 t Objektgewicht die Kapazität ausreicht.

Anders sieht es in Kelheim aus. Dort können mit den hafeneigenen Hubkapazitäten⁷ nur Stückgewichte bis 45 t umgeschlagen werden. Benötigt würden z. B. zwei mit 54 t zusätzlich ballastierte Mobilkrane der 160 t-Klasse. Dabei würden für die CO₂-Bilanz zusätzliche Tonnagen vom nächstmöglichen Kranvermieter zwischen dessen Standort und dem Hafen hin und zurück bewegt werden müssen.

Fazit: Obwohl obige Betrachtungen mit vertretbaren Vereinfachungen durchgeführt wurden, zeigen sie eindeutig den zwingend notwendigen Korrekturbedarf an den Ideen und Vorschlägen des Abschlussberichts. Übrigens fällt das Ergebnis für den Binnenschifftransport noch ungünstiger aus, wenn man die 2011 vom DSLV und dem Umweltbundesamt veröffentlichten Emissionswerte zugrunde legt.

Ergänzend ist anzumerken, dass die überwiegende Mehrzahl unserer Binnenhäfen über nur sehr begrenzte oder gar keine eigenen Hubkapazitäten für den Schwerlastumschlag verfügen. Das hat zur Folge, dass hierzu Mobil- oder Raupenkrane angefordert werden müssen. Um eine Vorstellung der dabei auftretenden zusätzlichen CO₂-Belastungen zu vermitteln, findet man in nachfolgender Tabelle in Abhängigkeit des Gewichts der umzuschlagenden Fracht eine Abschätzung der vom Kranvermieter bis zum Hafen und zurück zu bewegendes Tonnagen, die in Teilen dann selbst wieder in der Kategorie Schwertransporte einzuordnen sind. Die dabei anfallenden CO₂-Belastungen werden in ein Streckenäquivalent umgerechnet, die der Transport bei Entfall des jeweiligen Frachtumschlags im Hafen bei dann identischer CO₂-Belastung weiterfahren könnte.

Man erkennt, dass die An- und Abfahrtwege der Krane eine entscheidende Rolle spielen. Diese Betrachtung wird mit steigender Objektlast immer bedeutender. Da die Verfügbarkeit von Großkränen in unmittelbarer Hafennähe nicht zwingend gegeben ist, sind bei höheren Objektlasten längere Anfahrtswege sehr wahrscheinlich.

Quelle: Prof. Dr. Ing. Jürgen Michael Poelke, FH Potsdam

politischen Entscheidungen nicht mehr nachvollziehbar.

Die VwV-Novelle 2021 ist in Bezug auf § 29 Abs. 3 StVO mit den Negativtoleranz nicht mehr handhabbar. Dies ist der Tod einer jeden Dauererlaubnis und wird zur Explosion von Einzelanträgen führen, wenn die Toleranzen unterschritten sind. Die Probleme im Antragsverfahren und die Überlastung der Eingangsbehörden wird sich daher in der 4. Potenz auswirken, was zum Zusammenbruch des Genehmigungs- und Erlaubnisverfahrens von Großraum- und Schwertransporten führen wird.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die beteiligten Verbände eine solche Änderung in der VwV-Novelle in Rd.-Nr. 95 zu § 29 Abs. 3 StVO mit der Begründung begrüßt haben, dies sei eine Klarstellung der bisher divergierenden Meinungen, ohne die Auswirkungen auf das Gewerbe zu berücksichtigen?

„Quidquid agis prudenter agas et respice finem“ übersetzt: „Was immer du tust, tu es klug und bedenke das Ende“ (Exempelsammlung Gesta Romanorum = Taten der Römer) in diesem Fall Taten der deutschen Verkehrspolitik.

⁷ Siehe Absatz 1.2 auf S.2 der „Bedingungen und Entgeltregelungen für den Schwer- und Sperrgutumschlag im Hafen Kelheim/Saal“

⁸ „Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik“; April 2011 - Herausgeber DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. in Abstimmung mit dem Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ermittlung der Straßengesamtbelastung bei unterschiedlichen Nutzlasten

Einfache Fahrstrecke der Hebezeuge für den Lastumschlag im Hafen

Vorlauf: 13 km

Nachlauf: 12 km

Hin/Zurück: 50 km

CO₂-Belastung lt. WSV

0,164 kg/tkm

Basis: Tragfähigkeit der Krane bei 13 m Ausladung

Objekt- gewicht	Kran- klasse	Anz. Krane	Kran- gewicht	Ballast	Fahr- zeuge	Haken- flasche	Abstütz- platten	"Kran"Ges.- Tonnage
t	t		t	t	t	t	t	t
1	2	3	4	5	6	7	8	9 = Σ 4 bis 8
65	300	1	72	94	78	1,2	4	249
90	200	2	60	70	72	1,0	4	414
95	400	1	84	140	117	2,3	5	348
120	500	1	96	165	134	2,7	8	405
130	300	2	72	94	78	1,2	4	498
190	400	2	84	140	117	2,3	5	696
240	500	2	96	165	134	2,7	8	810

Anz. Achsen	Straßen-Zug- Kombination	Zus. CO ₂ - Belastung	Strecken- äquivalent
	t	kg	km
10	11	12	13
8	137	2041	90
11	173	3394	119
12	181	2853	96
15	217	3321	93
16	230	4083	108
23	315	5707	110
29	386	6642	104
Ø km			102

Annahmen für die Eigengewichte der "Straßen"-Zugkombination inkl. zweier Begleitfahrzeuge:

Zugmaschine 38,0 t

Trailer 3,5 t/Achse Eigengew. ► 8,5 t/Achse Nutzlast

2 Begleitfahrzeuge 6,0 t

Aus Transport- und Trailerachs-Nutzlast lässt sich näherungsweise die notwendige Achslinienanzahl bestimmen...

Beispiel: Transportlast: 240 t

erf. Achsen: 29

... und damit dann das Trailereigengewicht und die Gesamtstraßenbelastung

Eigengewicht Trailer: 101,5 t

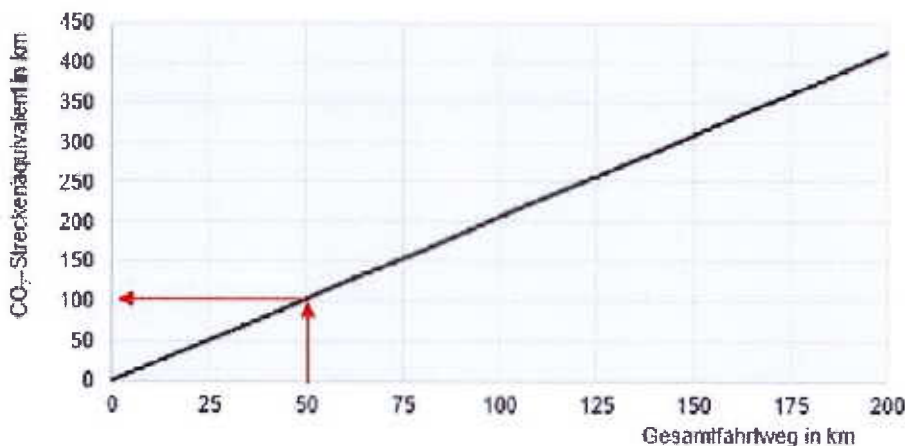
ZGM + Trailer + Begleitfahrzeuge: 385,5 t Gesamtgewicht

Vergleiche Spalte 11

Während die linke Tabelle oben die über die Straße zu bewegend Tonnage für die Hebezeuge zum Lastumschlag zeigt, ist in Spalte 11 der rechten Tabelle die Objekt-Transporttonnage angegeben.

Die Auswertung für verschiedene Fahrwege der Hebezeuge ergibt nachstehende Grafik.

CO₂-Streckenäquivalent in Abhängigkeit des Gesamtfahrtweges der für den Lastumschlag erforderlichen Gerätschaften



Verstöße gegen die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO:

Einziehung statt Bußgeld droht. Gerechte Vorteilsabschöpfung oder Behördenwillkür?



Anfang 2017 wurde eine bundesweite Projektgruppe „Vermögensabschöpfung“ im Ordnungswidrigkeitenrecht eingesetzt, mit dem Ergebnis, dass am 01.07.2017 der § 29 a OWiG geändert wurde um die Sachbearbeitung, die Berechnung und Verhältnismäßigkeit zu vereinheitlichen. Bei der Vermögensabschöpfung geht es darum, den rechtswidrig erlangten Vermögensvorteil zu Gunsten des Staates einzuziehen.

Von Dr. Rudolf Saller, Altötting, Fachanwalt für Steuerrecht sowie für Transport- und Speditionsrecht.

Das neue Einziehungsverfahren seit 01.07.2017: Der Gesetzgeber hat mit dem Gesetz vom 13.4.2017 die straf- und bußgeldrechtliche Vermögensabschöpfung neu geregelt. Zentral wurden die Vorschriften im allgemeinen Teil des StGB (§§ 73 bis 76a) reformiert und damit einhergehend auch die Parallelvorschrift zum ehemaligen Verfall im OWiG in § 29a.

Da ab dem 1.7.2017 sog. „Einziehung“ (früher Verfall) im Bußgeldverfahren gem. § 29a OWiG angeordnet werden kann, die bislang

nur aus den Vorschriften der §§ 22–29 OWiG bekannt war, ergaben sich umfassende Neuerungen. Der Gesetzgeber sah zwingenden Handlungsbedarf nach einer grundlegenden Neufassung des bisherigen Abschöpfungsmodells bei Erlangung eines illegalen Vermögensvorteils. Das bisherige Regelungswerk war sehr komplex und unübersichtlich. Gerichtliche Entscheidungen auf dem Gebiet der Vermögensabschöpfung waren mit zahlreichen rechtlichen Zweifelsfragen belastet.

Aus der Begründung zum Gesetzesentwurf geht auch hervor, dass das in der Rechtsprechung vorhandene und durchaus unterschiedliche Verständnis zum „Bruttoprinzip“ Anlass für eine Neuregelung gegeben hat. Zudem sollte die neue Gesetzesfassung erhebliche Abschöpfungslücken schließen. Außerdem sollte die Änderung die Richtlinie 2014/42/EU über die Sicherstellung und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten in der EU in innerstaatliches deutsches Recht umzusetzen.



gegenständlich zu bestimmenden Erlangen sich allein nach den Wertungen des Bereicherungsrechts richtet“.

Insoweit entspricht die Neuregelung den Vorgaben der Richtlinie 2014/42/EU, wonach nicht nur „direkt“, sondern auch „indirekt“ durch eine Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit erlangte wirtschaftliche Vorteile einzuziehen sind. Getreu dem Motto: „Verbrechen (Vergehen) und auch Ordnungswidrigkeiten dürfen sich nicht lohnen!“

Bei Großraum- und Schwertransporten wird dagegen das Einziehungsverfahren von Seiten der Verwaltungsbehörden häufig als besonders unheimlich angesehen. Das beginnt schon damit, das häufig die Kostensätze Güterverkehr Straße (KGS) abgedroht werden.

Die Kostensätze Güterverkehr Straße

Für die Kalkulation von Transportkosten, speziell für LKW-Transporte, werden seit über zwei Jahrzehnten unverbindliche Richtwerte der Unternehmen des Straßengüterverkehrs herangezogen. Zunächst waren es die „KURT-Kostenorientierte unverbindliche Richtpreistabellen Transport“. Seit ca. 2005 wurden speziell unverbindliche Kostensätze für den Güterverkehr auf der Straße mit den „KGS – Kostensätze Gütertransport Straße“ vorgelegt.

Insbesondere die Klein- und Mittelbetriebe des Verkehrsgewerbes verlangten nach diesen Orientierungshilfen für eine kostenorientierte

Preisbildung für Verkehrsleistungen. Zugrunde gelegt werden durchschnittliche Selbstkosten je Transportvorgang. Es handelt sich damit um einen Kalkulationsgrundlage für den paarigen Hin- und Rückladungsverkehr mit einem herkömmlichen 40 t Europazug. Sie enthält Unternehmerlohn, Unternehmerwagnis und Gemeinkostenzuschläge für Verwaltungsgemeinkosten nach den Erfahrungen aus der Betriebsanalyse der BZG Bundeszentralgenossenschaft für das Straßenwesen.

Die KGS werden im Verkehrs-Verlag Fischer in Düsseldorf verlegt. Seit Erscheinen der KGS werden die Kostensätze nach Tabelle I – IV für die Vergütung für Transporte mit eigenen Fahrzeugen von der Bundeszentralgenossenschaft Straßenwesen (BZG) in Frankfurt empfohlen.

Die möglichen Bereiche für die Anwendung werden verschiedenartig in Tabellenform dargestellt, so in

- Tabelle I - Kostensätze pro Tag und Kilometer
- Tabelle II - Kostensätze pro Einsatzstunde
- Tabelle III - Kostensätze pro Tonne und Sendung
- Tabelle IV - Kostensätze für Schüttgüter pro Tonne

Die Werte in den Tabellen gelten nicht als verbindliche Angebotspreise, sondern stellen lediglich Anhaltspunkte für die durchschnittlichen Kosten dar. Sie können regional und einsatzbedingt unterschiedlich sein. Ausgegangen wird jeweils von Fahrzeugen mit einer Mindestausstattung und von den reinen Transportleistungen. Zu den Tabellen werden weiterhin Anwendungsempfehlungen gegeben und Beispiele für Frachtberechnungen erteilt.

Diese Kostensätze dürfen jedoch nicht rein schematisch angewandt werden. Bei den Kostensätzen Güterverkehr Straße (KGS) handelt es sich um tabellarisch aufgeführte durchschnittliche Kostenansätze für den Gütertransport auf der Straße auf einer allgemeinen Basis, bei der keinerlei Berücksichtigung spezifischer regionaler, teilmarktbedingter oder einsatzbedingter Situationen stattfindet und insbesondere auftragsabhängige Kosten und besondere Kosten, die z.B. im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr entstehen können, nicht berücksichtigt sind.

Die Tabelle III weist dabei Kostenkorrekturen und -verläufe auf, bei denen der Frachtführer die Durchführung des Transports ganz wesentlich steuern und beeinflussen kann (wie vor: Ziel und Grundlagen der unverbindlichen Kostensätze Güterverkehr Straße S. 3). Es handelt sich daher bei den KGS um allgemeine Branchendurchschnittssätze für herkömmliche Transportfälle. Sie dienen lediglich kalkulatorischen Zwecken.

Es handelt sich daher um betriebswirtschaftliche Kennzahlen der Fahrzeugkostenrechnung zu vollen Kosten und nicht um Marktpreise. Sie geben wieder, was der Frachtführer unter betriebswirtschaftlicher Sicht im Hin- und Rückladungsverkehr kalkulieren müsste, um zu vollen Kosten gewinnorientiert zu arbeiten. Die Preisbildung am Markt erfolgt aber gerade im Hin- und Rückladungsverkehr unter Deckungsbeitragsgesichtspunkten, weil der Frachtführer sonst nach Ablieferung der Quellfracht leer nach Hause fahren und die Kosten der Rückfahrt selbst bezahlen müsste. Die Preisbildung für die Rückladungsverkehre erfolgt daher nie nach vollen Kosten, sondern unter reinen Deckungsbeitragsgesichtspunkten. Hinzu kommt, dass die Vergabe der Rückladungsverkehre fallbezogen auf dem Spotmarkt (z.B. Timocom oder ship4You; cargoform usw.) erfolgt.

Daher bestehen bei der schematischen Anwendung der KGS schon deshalb erhebliche Zweifel, weil vor einer Schätzung alle Beweismittel, die ohne unverhältnismäßige Schwierigkeiten zu erlangen sind, genutzt werden müssen/ (Schmidt in Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl., Rdnr. 3 zu § 73 b), eine verfrühte Schätzung also unzulässig ist (Mitsch, in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 3. Aufl., Rdnr. 47 zu § 29 a OWiG). In der Rspr. ist daher aus einer Vielzahl anderer Verfahren bekannt, dass die Frachtrechnungen durch eine Anfrage bei der Auftraggeberin unschwer beschafft werden können (vgl. OLG Braunschweig, Beschl. v. 06.08.2013, Az.: 1 Ss (OWi) 107/123). Notfalls muss sie beim Frachtführer selbst angefordert werden.





Seit es Nutzfahrzeuge gibt, spielt deren Überladung eine große Rolle bei den Kontrollbehörden. Selbst eine Pferdelaast (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

Summum ius – summa iniuria.¹ 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.² 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.³

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

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

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

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

und Art der Ladung.⁴ Diese sog. „Überladungsindikatoren“ sollten in der Vergangenheit für die Fahrlassigkeitsfeststellung in der Regel ausreichen und Hinweise auf Fahrlassigkeit des Fahrzeugführers bieten.⁵ 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,⁶ 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.⁷

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.⁸ Etwas anders gilt allenfalls bei massiven Überladungstatbeständen, etwa der Verladung von frisch geschlagenem und durchfeuchtetem Holz.⁹ 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 Anzugsmögen u.ä.) aufgrund der technischen Entwicklung und der Herstellerseits vorgenommenen Verbesserungen moderner Transportfahrzeuge für brauchbare Rückschlüsse auf eine bestehende Überladung nicht mehr geeignet¹⁰ und bedürfen daher einer Anpassung und Fortentwicklung.¹¹ Denn moderne Lkw bzw. Sattel- oder Lastzüge heutiger Bauart dürfen im europäischen Ausland mit deutlich höheren Gesamtgewichten als in Deutschland bewegt werden (vgl. VkbI 1976, 205 ff.), so dass diese Hersteller seitens auf weit höhere als die in Deutschland zulässigen Achslasten und Ge-



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 Überladungsanzeichen in der Praxis kaum noch geahndet werden, so das OLG Frankfurt/M.

Im Hinblick auf den Fahrlassigkeitsvorwurf 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 Fahrlassigkeitsmaßstab, 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.¹²

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** 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.**¹³

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.¹⁴ 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.¹⁵ 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, sehen- den Auges eine Vielzahl von „kaufmännisch naheliegenden“ Überladungen mit dem Ziel der Gewinnmaximierung durch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu tolerieren.¹⁶

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 StVZO¹⁷ 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 näherungsweisen Lastmessung dienen können. (Alternativ: Bei pneumatischen, hydraulischen oder kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuterte Umrechnungstabellen der Hersteller¹⁸.) 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.¹⁹ Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik hat daher auch in seinem Positionspapier zu den bordeigenen Wiegesystemen vom 25.03.2019²⁰ 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

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

14 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

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

16 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).

17 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 = VBl. 2014, S. 503 ff

18 vgl. z.B. Goldhofer easy load oder Scheuerle Salsa plus

19 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

20 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 12.07.2019²¹ 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

1. entwässert sein muss, 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 Elektrosmog 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 Verzwängungen der Räder z.B. bei hydr. zwangsgelenkten Hinterachsen von Spezialaufliegern mit misst, was andere, elektronische Systeme mit Messdosen²² gerade nicht tun. Die Wiegeergebnisse von mobilen Haenni-Radlastwaagen bei Unterwegskontrollen sind daher regelmäßig faktisch 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 Überla-

dung 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 StVZO²³ 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 verbunden Probleme sattsam bekannt sind.²⁴ Das führt nicht nur zu einer ordnungswidrigen Überladung, sondern bei Großraum- und Schwertransporten zum Fahren ohne Zulassung.²⁵ 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 Gewichten und Achslasten minus 5 % erlaubt ist.²⁶ Der Autor hat hiergegen mit Protestbrief vom Nov. 2021 mit guten Gründen massiv oponentiert.²⁷ 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 mitge-

nehmigt gelten. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen 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 angehörten 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)²⁸. 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 zitiert den Götz von Berlichingen auf der Burg zu Jagsthausen²⁹ und 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 verlautbart 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.³⁰

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 65/53/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 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; 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, Aug. 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. BAz 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 Goethe, Der Götz von Berlichingen mit der eisernen Hand, 1773, „Vor Ihro Kayserlichen Majestät, hab ich, wie immer schuldigen Respect. Er aber, sag's ihm, er kann mich im Arsch lecken!“

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

**Fortsetzung aus STM 104 – Verstöße gegen die
Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO**

Die Einziehung: staatliche Übelszufügung durch Enteignung



Bild: studio v-zwoelf/AdobeStock

Die Werteinziehung von Taterträgen nach § 29a OWiG dient der Abschöpfung von wirtschaftlichen Vorteilen, die der Täter oder ein anderer aus der Ordnungswidrigkeit gezogen hat. Diese Abschöpfung erfolgt zwar im Regelfall bereits mit der Zumessung der Geldbuße über § 17 Abs. 4 OWiG, der neben den allgemeinen Richtlinien in § 17 Abs. 3 OWiG als weitere Zumessungsrichtlinie angewendet werden kann.

Von Dr. Rudolf Saller, Altötting, Fachanwalt für Steuerrecht sowie für Transport- und Speditionsrecht.

Die Einziehung des Wertes von Taterträgen ist ergänzend für solche Fälle vorgesehen, in denen ausnahmsweise gegen den Täter keine Geldbuße nach § 17 Abs. 3 OWiG bzw. gegen eine juristische Person oder Personenvereinigung nach § 30 OWiG festgesetzt werden kann. Die Geldbuße ist also die Regel und die Einziehung die Ausnahme. Bereits dieser Ausnahmecharakter wird regelmäßig bei Großraum- und Schwertransporten verletzt. Es handelt sich also um eine Art „isolierte Vorteilsabschöpfung“, die durch § 17 Abs. 4 OWiG selbst nicht möglich ist, weil dieser nur zur Zumessung der Geldbuße dient.

Die Einziehung des Wertes von Taterträgen besitzt damit keinen ahndenden Charakter wie die Geldbuße, der Gesetzgeber bezweckt vielmehr, dem Täter nicht das aus der Ordnungswidrigkeit Erlangte zu belassen; dies könnte geradezu als Anreiz zu Begehung weiterer entgelt- und gewinnbringender Zuwiderhandlungen bewirken. Die Einziehung des Wertes von Taterträgen lehnt sich in Wortlaut und Gesetzessystematik an die privatrechtlichen Bestimmungen der ungerechtfertigten Bereicherung in §§ 812 ff. BGB an und weist mit dieser Risikozuweisung kondiktionsähnlichen Charakter auf. Der Sinn und Zweck der §§ 812ff. BGB besteht

darin, einen nicht gerechtfertigten Zuwachs an Vermögenswerten rückgängig zu machen. Es geht also um eine gerechte Verteilung von Vermögenswerten. Während es im Schadensersatzrecht darum geht, einen Vermögensverlust auszugleichen, geht es im Bereicherungsrecht darum, eine ungerechtfertigte Vermehrung des Vermögens des Schuldners rückgängig zu machen.

Das Bereicherungsrecht geht auf die römische Klageart der „condictio“ zurück, mit der der römische Bürger von einem anderen Bürger eine Bereicherung zurückfordern konnte, die dieser ungerechtfertigt erlangt hatte. Auch

der Rechtsgedanke des § 817 Satz 2 BGB, wonach das in ein verbotenes Geschäft Investierte unwiederbringlich verloren ist, findet bei der Werteinziehung von Taterträgen entsprechende Anwendung. „Crime doesn't pay! Oder: Verbrechen darf sich nicht lohnen.“ Das ist für das kriminelle Unrecht sicherlich zutreffend, obwohl auch hier die Übernahme des angloamerikanischen Instituts der „non-conviction-based confiscation/forfeiture“ als wirksames Mittel der Verbrechensbekämpfung (BT-Drucksache 18/9525 S. 58) nicht nachahmenswert, sondern geradezu drakonisch und rückständig ist, genauso wie die Todesstrafe.

Im Ordnungswidrigkeitenrecht ist aber jedenfalls zu differenzieren. Vorteile in der Vollzugspraxis gegenüber der Gewinnabschöpfung durch Geldbuße liegen im sog. Bruttoprinzip, das den Abzug von Aufwendungen nach dem Nettoprinzip nicht erforderlich macht, und in der Sicherungsmöglichkeit durch den Vermögensarrest (§ 46 Abs. 1 OWiG). Durch das Bruttoprinzip sollen gewinnorientierte Ordnungswidrigkeiten verhindert werden. Der früher neben der Geldbuße nahezu bedeutungslose ehemalige Verfall war daher insbesondere im Bereich der illegalen Beschäftigung für die Vollzugspraxis „entdeckt“ worden und hatte sie hier entgegen der gesetzgeberischen Systematik oft schon von der Ausnahme zur Regel werden lassen. Der ursprüngliche Sinn und Zweck der in der Tat eigentlich nur subsidiär gegenüber der Gewinnabschöpfung schon gewährleistenden Geldbuße geltenden früheren Verfallsanordnung war es, in Fällen, in denen der Täter nicht vorwerfbar gehandelt hatte und deshalb mangels ordnungswidrigem Handelns i.S.d. § 1 OWiG die Festsetzung einer Geldbuße mit der gemäß § 17 Abs. 4 OWiG einhergehenden Gewinnabschöpfung nicht möglich war und in



Bild: S. Engels/AdobeStock

den Fällen in denen nicht der Täter, sondern ein Dritter den Vorteil aus der Tat erlangt hatte (vgl. Laby, Analyse des Beschlusses des AG Alzey v. 19.01.2015, SVR 2015, S. 148). Auch im Einziehungsverfahren bei Großraum- und Schwertransporten wurde diese Ausnahme zur Regel gemacht. Dies galt insbesondere für die von den Hauptzollämtern verfolgten Ordnungswidrigkeiten nach § 20 MiLoG (vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 30.08.2013, Az. IV-1 WS 13/13 OWi.). Obwohl diese Einziehung eigentlich als Ausnahmevorschrift gedacht war, und zunächst nur bei Wirtschaftsordnungswidrigkeiten praktische Bedeutung hatte, findet sie inzwischen auch bei Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 24 StVG) Anwendung, etwa bei der Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils aus der Überladung eines Fahrzeugs (§ 31 Abs. 2,

§ 34 Abs. 6 Nr. 5 StVZO i. V. m. § 24 StVG) oder einem Verstoß gegen das Sonntagsfahrverbot (§ 30 Abs. 3 Satz 1, § 49 Abs. 1 Nr. 15 StVO i. V. m. § 24 StVG).

Bei einem unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführten internationalen Transport kann die Einziehung sogar in Höhe des gesamten Transportlohns einschl. des Auslandsanteils angeordnet werden. Auf eine Vorlage des OLG Oldenburg hin hat der BGH (Beschluss vom 10.04.2017 – 4 StR 299/16) die von diesem formulierte Frage jedoch dahingehend beantwortet, dass bereits eine geringe Fahrtstrecke in Deutschland (im Vergleich zu der zurückgelegten bzw. zurückzulegenden Strecke in anderen Staaten) ausreichend ist, die Einziehung in Höhe des gesamten Transportlohns anzuordnen, weil der Fuhrlohn mit sei-



Bild: Mr.Stock/AdobeStock



Bild: S. Engels/AdobeStock

ner Ablieferung entsteht, also dann, wenn der gesamte ausländische Anteil mit verfällt, wenn in Deutschland illegal abgeliefert wird (so noch anders OLG Braunschweig Beschl. v. 21.12.2015, Az.: 1 Ss OWi 165/15). Unbillige Ergebnisse, etwa im Falle mehrerer Einziehungsverfahren in unterschiedlichen Staaten, könnten ja notfalls

ch Ausübung des in § 29a OWiG vorgesehenen Ermessens vermieden werden, so der BGH.

Eine mit Geldbuße bedrohte Handlung liegt insoweit nach der Begriffsbestimmung des § 1 Abs. 2 OWiG vor, wenn die konkrete Handlung tatbestandsmäßig und rechtswidrig ist, vorwerfbar braucht sie nicht einmal zu sein (OLG Koblenz, Beschluss vom 28.09.2006 – 1 Ss 247/06, ZfS 2007, 108; BeckOK OWiG/Meyberg, 21. Ed. 01.01.2019, OWiG § 29a Rn. 18 ff.). Ist nur vorsätzliches Handeln mit Geldbuße bedroht, setzt die Tatbestandsverwirklichung zumindest voraus, dass der Täter zumindest mit natürlichem Vorsatz gehandelt hat. Ist auch fahrlässiges Handeln erfasst, muss der Täter zumindest objektiv pflichtwidrig gehandelt haben (OLG Koblenz aaO; BeckOK OWiG/Meyberg aaO). Insoweit trifft auch die Überlegung zu, dass, sowohl vorsätzliche als auch fahrlässige Pflichtverstöße der Fahrer gegen § 34 Abs 3 Satz 3 StVZO nach § 69a Abs. 3 Nr. 4 StVZO, § 24 StVG mit Bußgeld bedroht sind (für Taten des Fuhrunternehmers

gälte Entsprechendes, vgl. BeckOK O-WiG/Meyberg aaO OWiG § 29a Rn. 17), es bei der Einziehungsentscheidung nach § 29a OWiG dem Grunde nach genug, an das wegen der Überschreitung des zulässigen Höchstgewichts insoweit (objektiv) pflichtwidrige Handeln der Fahrer anzuknüpfen.

Da die Transportfahrten jeweils in Ausführung eines von der Einziehungsbeteiligten angenommenen Auftrages vorgenommen wurden, haben die zur Auftragserfüllung vom Einziehungsbeteiligten eingesetzten Fahrer fraglos auch für die Einziehungsbeteiligte im Sinne des § 29a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 a.E. OWiG gehandelt (zum Maßstab im Einzelnen BeckOK OWiG/Meyberg aaO OWiG § 29a Rn. 68 f.).

Die Gerichte dürfen zur Bestimmung des von der Einziehungsbeteiligten im Sinne von § 29a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 OWiG erlangten Etwas – unabhängig von der Frage, wie hoch die Überladung letztlich war – im Ausgangspunkt die für die durchgeführten Transporte insgesamt erhaltene Gegenleistung zugrunde legen (zu § 29a OWiG in der vor aufgrund Gesetzes zur Reform der strafrechtlichen Vermögensabschöpfung vom 13.04.2017 geltenden Fassung: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27.08.2015 – 2 Ss OWi 95/15 (60/15) –, juris Rn. 16; HansOLG Hamburg, Beschluss vom

02.01.2014 – 2 – 43/13 (RB), 3 Ss OWi 62/13, NZWiSt 2014, 146, 147; weitere Nachweise bei BeckOK OWiG/Meyberg aaO OWiG § 29a Rn. 42.2; vgl. auch OLG Karlsruhe, Beschluss vom 23.12.2014 – 2 (6) SsBs 601/14-AK 160/14 Rn. 6 ff.; zur insoweit unveränderten Bestimmung des erlangten Etwas nach Neugestaltung des § 29a Abs. 2 OWiG: Mitsch, NZWiSt 2017, 338, 343).

Soweit jedoch die Auffassung vertreten wird, dass das im diesem Sinne von der Einziehungsbeteiligten Erlangte „nach der Entscheidung des Gesetzgebers für das Bruttoprinzip ohne Abzug etwaiger Kosten vollständig abzuschöpfen“ sei, und es der Frage, ob die Einziehung des für die Überladungsfahrten erhaltenen Gesamtentgelts in voller Höhe gerechtfertigt (vgl. OLG Celle, Beschluss v. 15.05.2013, 322 SsBs 108/13) ist oder Abschlüsse vorzunehmen sind, nur im Rahmen der Ermessensausübung nachgeht, greifen diese Überlegungen indes zu kurz. Denn sie lassen die vom Gesetzgeber mit Einführung des Gesetzes zur Reform der strafrechtlichen Vermögensabschöpfung eingeführte Regelung des § 29a Abs. 3 OWiG n.F. außer Acht. Insbesondere lässt sich, anders als viele Amtsgerichte offenbar meinen, auf der Grundlage der bislang getroffenen Feststellungen gerade nicht begründen, dass etwaige im Zusammenhang mit den Überladungsfahrten angefallenen Aufwendungen der Einziehungsbeteiligten dem Abzugsverbot nach § 29a Abs. 3 Satz 2 OWiG unterliegen (vgl. zur Neuregelung eingehend BeckOK OWiG/Meyberg aaO OWiG § 29a Rn. 3a f, 35a, 43 ff.).

Aufgrund der Neugestaltung des § 29a OWiG ist nach der Vorstellung des Reformgesetzgebers das erlangte Etwas, dessen Wert nach § 29a OWiG n.F. der Einziehung unterliegen kann, nunmehr in zwei Schritten zu ermitteln, wobei in einem ersten Schritt das Erlangte im Sinne von § 29a Abs. 1, Abs. 2 OWiG rein gegenständlich und einem zweiten Schritt der Wert bzw. Umfang des Erlangten auf der Grundlage einer wertenden Betrachtungsweise zu bestimmen ist (Gesetzesentwurf Bundesregierung, BT-Drs. 18/9525, S. 105 unter Verweis auf S. 67, S. 62).

In Ausgestaltung dieser im zweiten Schritt anzustellenden wertenden Betrachtungsweise, die der Gesetzgeber als „Konkretisierung des Bruttoprinzips“ verstanden wissen will (vgl. BT-Drs. 18/9525, S. 62), ist in § 29a Abs. 3 OWiG im Einzelnen geregelt, inwieweit Gegenleistungen und sonstige Aufwendungen in Abzug zu bringen sind.

§ 29a Abs. 3 OWiG sieht hierzu grundsätzlich vor, dass bei der Bestimmung des Werts des Erlangten die Aufwendungen des Täters oder des „anderen“ (gemeint ist nach dem Regelungszusammenhang derjenige Dritte, der – wie hier – aufgrund des Handelns des Täters etwas erlangt hat) in Abzug gebracht werden müssen (§ 29a Abs. 3 Satz 1 OWiG). Etwas anderes



gilt nur, soweit die Aufwendungen „für“ die Vorbereitung oder Begehung der Tat selbst getätigt worden sind (ausnahmsweises Abzugsverbot nach § 29a Abs. 3 Satz 2 OWiG). Nach der Vorstellung des Gesetzgebers enthält das Tatbestandsmerkmal „für“ dabei eine subjektive Komponente. Er hatte dabei ausgehend von dem für das Abschöpfungsrecht von ihm fruchtbar gemachten Rechtsgedanken des § 817 Satz 2 BGB, wonach (nur) das in ein verbotenes Geschäft Investierte unwiederbringlich verloren sein müsse, bei der Ausgestaltung des Abzugsverbots Fallgestaltungen im Auge, bei denen der Täter oder Teilnehmer (zu den Auswirkungen des im Ordnungswidrigkeitenrecht geltenden Einheitstäterbegriffs auf die Neufassung des § 29a OWiG: Beschlussempfehlung und Bericht zum Gesetzesentwurf, BT-Drs. 18/11640 S. 91) Aufwendungen willentlich und bewusst für die Vorbereitung oder Begehung einer Tat aufwendet oder einsetzt (BT-Drs. 18/9525, S. 105, 55, 57 a.E., 68; BT-Drs. 18/11640, S. 78 f., 91; hierzu auch Köhler NSTZ 2017, 497 ff.; Fischer, StGB, 66. Aufl. 2019, § 73d Rn. 5).

Die Polizei sieht im Einziehungsverfahren dagegen die probate Möglichkeit einer weiteren Sanktionierung dergestalt, aus einem mit einem relativ geringen Unrechtsgehalt belasteten Bußgeldverfahren eine lukrative Einnahmequelle zu schaffen. Dabei wird in keiner Weise mehr differenziert. Es gibt, außer mit wenigen Ausnahmen, keinen Fuhrunternehmer, der schon daraus Gewinn ziehen kann, weil er bei gleicher Strecke, gleichem Ladungsumfang und gleicher Überladung durch sein Fehlverhalten Kosten ersparen würde. Jede Ladung, insbesondere bei Großraum- und Schwertransporten ist anders. Es kann also keine Rede davon sein, dass bei 10 % Überladung jeder 10. Transport eingespart wird. Dieser Ansatz ist nur theoretisch richtig



Bild: Wlodzimierz/AdobeStock

und setzt denselben Be- und Entladeort, denselben Auftraggeber und ein beliebig teilbares Ladegut voraus. Bedingungen, die in der Praxis kaum anzutreffen sind, außer vielleicht bei der Beförderung von Schüttgut aus der Kiesgrube. Es wird gerade auch nicht differenziert zwischen den Fällen, in denen die Ladung mit ihren Maßen und Gewichten vom Absender vorgegeben wird und denen, die der Frachtführer auflädt und selbst kontrollieren kann.

Ein weiteres Manko ist, dass häufig das Bußgeldverfahren gegen den Fahrer eingestellt werden muss, weil davon auszugehen ist, dass er z. B. die geringfügige Überladung eines Großraum- und Schwertransporten nicht erkennen konnte, weil bei modernen Lastkraftwagen aufgrund ihrer Bauart typische Anzeichen einer sich im unteren oder mittleren Bereich bewegenden Überschreitung des (in Deutschland) zulässi-

gen Gesamtgewichts für den Lkw-Fahrer nicht mehr wahrnehmbar sind (vgl. OLG Düsseldorf, 06.08.1984, Bd. 67, S. 384). D.h. der Fahrer kann mangels Vorwerfbarkeit gar nicht belangt werden, dafür wird sodann der Unternehmer herangezogen, wiederum in der vorgefassten Meinung, dass ein Bußgeldbescheid gegen ihn nicht ausreicht, insbesondere das Punktekonto beim KBA ihn nicht belastet und gegen den Unternehmer keine Eintragung im Gewerbezentralregister erfolgt. Dies ist, so pauschal gesehen, ebenfalls nicht richtig. Zudem wird keine Gewichtung vorgenommen. Es liegt ein Unterschied im vorwerfbaren Verhalten vor, ob z. B. eine geringe Gewichtsüberschreitung gegeben ist oder der Unternehmer im Schwerverkehr ohne Verladeplan und Transportprozessplanung nach VDI-Richtlinie 2700 Bl. 13 „Ladungssicherung im Großraum- und Schwerverkehr“ sowie



Bild: Wlodzimierz/AdobeStock

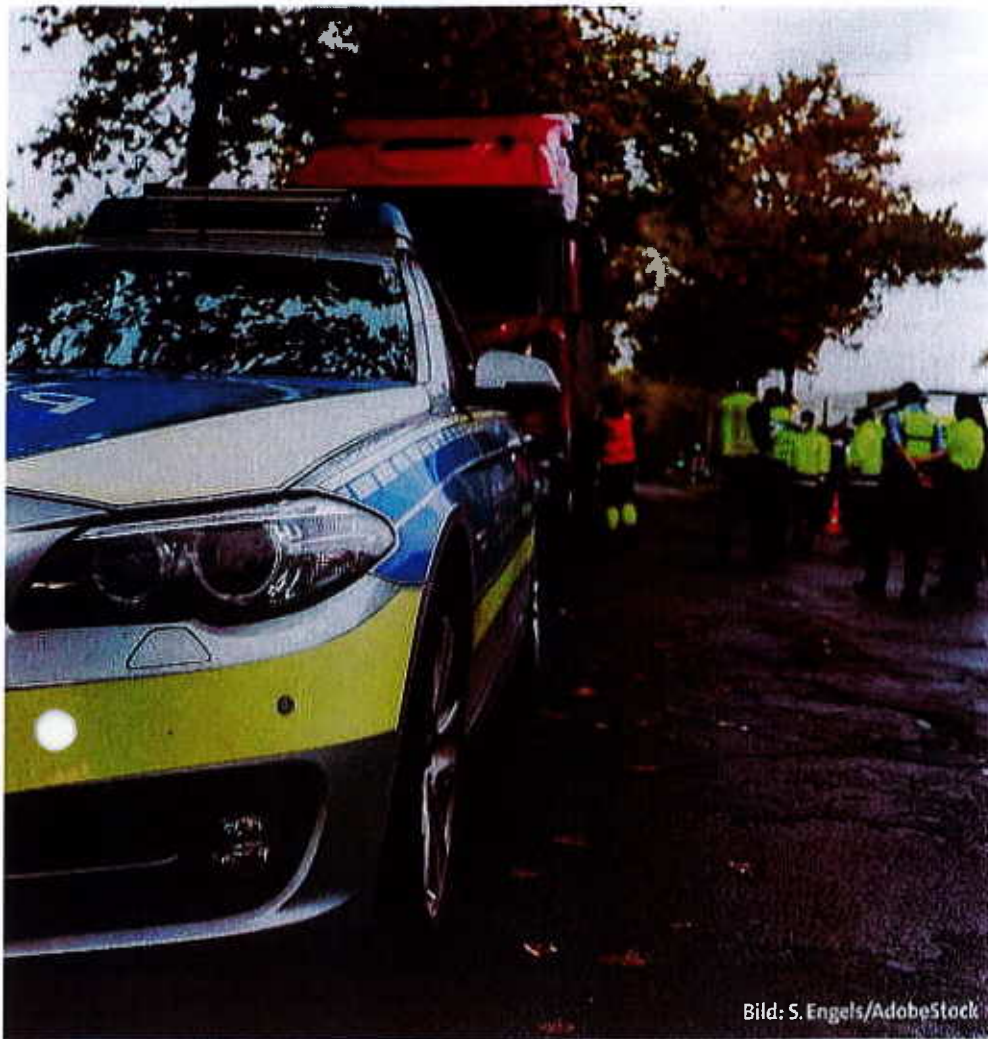


Bild: S. Engels/AdobeStock

ohne Überprüfung des eingesetzten Fahrzeuges den Fahrer losfahren lässt und damit einen Ordnungswidrigkeitentatbestand billigend in Kauf nimmt. Das hat das OLG Karlsruhe mit Beschluss v. 18.03.2019, Az.: 2 Rb 9 Ss 852/18 jetzt gottlob klargestellt. Nach dem Verständnis des Gesetzgebers sind insoweit nunmehr solche Aufwendungen bei der Bestimmung des Erlangten abzuziehen, die zwar für ein verbotenes Geschäft angefallen sind, bei denen der Täter (oder Teilnehmer) das Verbotene des Geschäfts jedoch lediglich fahrlässig verkannt hat, so dass die Aufwendungen nicht „bewusst (vorsätzlich)“ für eine Straftat getätigt wurden (vgl. zur neuen Rechtslage nach § 29a OWiG n.F. bereits OLG Karlsruhe, Beschluss vom 21.11.2017 – 2 Rb 4 Ss 699/17-, juris Rn. 26; BT-Drs. 18/9525, S. 67 ff., 69 oben [zur Neugestaltung des § 73d StGB, dem das Abzugsverbot nach § 29a Abs. 3 Satz 2 OWiG entlehnt ist]; BT-Drs. 18/11640, S. 78 f., 91; vgl. dazu Köhler NSTZ 2017, 497 ff.).

Wie in den meisten Fällen der Überladung von Großraum- und Schwertransporte geht es aber nur darum, dass entweder die Transporterlaubnis falsch beantragt wurde, weil der Absender ein zu geringes Gewicht angegeben hat oder aber übersehen wurde, dass bei der Transportprozessplanung z. B. die Achslasten nicht eingehalten werden können. Die Erlaub-

nisfähigkeit liegt hier in der Regel immer vor. Sie ist mehr oder minder Formsache und verursacht Kosten von ca. 120 bis 150 €. Es ist daher unter dem Blickwinkel des Ermessens, von dem oben gesprochen wurde, durchaus zu erwägen, ob das Bruttoprinzip sich nicht darin erschöpft, diese Kosten abzuverlangen, zumal, wenn die Verstöße geringfügig, teilweise nur formaler Natur sind und darüber hinaus keine Gefährdung, weder des Straßenkörpers noch der Verkehrssicherheit, darstellen, insbesondere wenn grundsätzlich Erlaubnisfähigkeit vorliegt (vgl. OLG Schleswig Beschl. v. 20.06.2016, Az. 2 SsOWi 52/16), wenn die Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung kurzfristig nachgereicht wird. So sieht das Übrigens auch die Literatur. Ist der Transport grundsätzlich erlaubnisfähig und ggf. ein Erlaubnisantrag auch gestellt, aber die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO (noch) nicht erteilt, liegt der Kostenvorteil für den Großraum- und Schwertransportunternehmer allenfalls in Höhe der ersparten Verwaltungsgebühren (so auch Heck/Probst, Vermögensabschöpfung im gewerblichen Güter- und Personenverkehr, Boorberg-Verlag, Stuttgart, 2012, S. 74).

Die Entscheidung des OLG Koblenz mit Beschluss v. 28.09.06, Az.: 1 Ss 247/06 (ZfS 2007, S. 108 ff.) ist somit richtig. Das Entgelt für eine ohne die erforderliche Erlaubnis oder Genehmi-

gung erbrachte und allein deswegen rechtswidrige Leistung wird deshalb nur dann vollständig von der Einziehung des Wertes von Taterträgen erfasst, wenn die Leistung nicht genehmigungsfähig und daher schlechterdings verboten war. Handelt es sich dagegen um eine Leistung, die unter den konkreten Umständen genehmigt werden konnte oder gar genehmigt werden musste, reduziert sich der Einziehungstatbestand auf die Aufwendungen, die für die Erwirkung der Genehmigung oder Erlaubnis notwendig gewesen wären (BGHSt 57, S. 79 <84>; OLG Celle, wistra 2013, S. 364 f.; OLG Koblenz, BeckRS 2006, Nr. 11965; LG Münster NSTZ 2012, S. 448 f.; LG Tübingen, NJW 2006, S. 3447 f, ebenso Wagner NZWiSt 2015, S. 282 ff und NSTZ 2012, S. 381 f.; Göhler, OWiG-Komm. § 29 a Rn 6).

Auch der häufig ins Feld geführte Wettbewerbschutz gebietet keine andere Betrachtung. Der erste Fehler besteht bereits darin, dass häufig eine Originalausfertigung des Erlaubnisbescheides nach § 29 Abs. 3 StVO für übermäßige Straßenbenutzung und/oder der Ausnahmegenehmigungen für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO gefordert wird. Dabei genügt mindestens für die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO gemäß § 46 Abs. 3, S. 4 StVO für diese Bescheide das Mitführen einer (Fern-)kopie, oder ein lesbar zu machendes elektronisches Dokument. Wird die Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für die Lademaßüberschreitungen des Großraum- und Schwertransports mit der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO miterteilt, reicht natürlich auch hier das Mitführen eines (fern-)kopierten oder elektronischen Bescheides. Lediglich die Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO ist gem. § 70 Abs. 3 a, S. 1 StVZO (derzeit noch) als Urkunde ist im Original oder in beglaubigter Abschrift mitzuführen. Fehlt die Originalurkunde oder eine begl. Abschrift der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO, bleibt die Genehmigung an sich aber gültig, es liegt ein bloße OWi vor (vgl. Hentschel, StVG-Komm., 37. Aufl., § 70 StVZO, Rdnr. 9, S. 1240). Selbst der Auflagenverstoß beseitigt die Gültigkeit der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO nicht (vgl. OLG Oldenburg, Beschl. v. 05.10.2004, Az.: Ss 310/04 (II215)). Etwas anders gilt nur bei einer blanken „Schwarzfahrt“ (vgl. OLG Celle, Beschl. v. 11.01.2011, Az.: 322 SsRs 390/10) ohne gültige Transporterlaubnis oder einem Verstoß gegen eine Befristung oder Bedingung, da nur die beiden letzteren die Gültigkeit des Haupt-Verwaltungsaktes beseitigt. Ein Auflagenverstoß lässt dagegen den Haupt-Verwaltungsakt ohnehin unberührt (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Komm., 11. Aufl., § 36 Rdnr. 15 ff; Rdnr. 29). Es ist daher sehr wohl zunächst zu unterscheiden, ob eine Auflagenverstoß vorliegt, der möglicherweise bußgeldbewehrt ist, aber den Bestand des Hauptverwaltungsaktes unberührt



lässt, oder aber ob der Hauptverwaltungsakt durch Ablauf der Befristung oder Nichteinhaltung einer Bedingung zerstört bzw. blank ohne (ggf. nachträglich) genehmigungsfähige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und damit auch ohne Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO befördert wurde, also eine echte „Schwarzfahrt“ vorliegt. Die Bedingung zerstört, die Auflage erhält dagegen den Haupt-Verwaltungsakt, oder die Bedingung suspendiert, die Auflage modifiziert.

Hiervon zu unterscheiden sind aber diejenigen Fälle, bei denen es sich um mehrere Teilstrecken handelt, die jeweils einer gesonderten Erlaubnis bedürfen. Dies kommt bei größeren Fahrtstrecken durchaus vor, so dass häufig Dauererlaubnisse für sog. „Trampelpfade“ mit Anschluss-erlaubnissen für die Reststrecke kombiniert werden und bei Transportbeginn oftmals die Anschluss-erlaubnis noch gar nicht vorliegt, weil entweder die Erlaubnis- und Anhörungsbehörden zu langsam gearbeitet haben oder die Zeit so drängte, dass der Frachtführer es in Kauf nehmen muss, will er nicht mit erheblichen Vertragsstrafen belastet werden, eine an sich erlaubnisfähige Teilstrecke zu fahren, durchaus in dem Bewusstsein, dass die Erlaubnis für die Reststrecke noch nicht vorliegt, er jedoch damit rechnen darf, dass die Transporterlaubnis bis zur Ankunft des Großraum- und Schwertransports an der Schnittstelle (notfalls über Telefax oder Handy in den Lkw) zugestellt werden kann. Hier geht es nicht an, die gesamte Beförderungsstrecke, für die größtenteils eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO vorlag, für die Berechnung der Einziehung in Ansatz zu bringen, weil die Fahrt auf der Teilstrecke erlaubt war, der andere Teil auf

der sog. „letzten Meile“ noch nicht verbeschieden gewesen ist, aber nachträglich die Erlaubnis erteilt wird. Damit liegt aber ein erlaubnisfähiger Beförderungsfall vor, der einen Einziehungsbescheid über die gesamte Strecke und auch über die nachträglich genehmigte Teilstrecke nicht rechtfertigt. Dies ist wieder eine Frage der Ermessensausübung. Wenn bekannt ist, dass die Strecke ohne weiteres mit den Maßen und Abmessungen erlaubt wird, dies auch beantragt ist und nur aus nicht nachvollziehbaren Gründen zum Tattag die Erlaubnis für diese Teilstrecke nicht vorlag, so gebietet es das Ermessen, für die Strecken, für die eine Erlaubnis vorlag, von einem Einziehung abzusehen und allenfalls für die Reststrecke etwa ersparte Verwaltungsgebühren ggf. einen Einziehungsbescheid zu lassen, mehr aber auch nicht.

Grds. gilt zwar ein Verbot der horizontalen Aufteilung in einen legalen und einen illegalen Teil der Ordnungswidrigkeit, weil sich sonst das Risiko des „Ertapptwerdens“ auf den bloßen Teil der Überladung beschränken und quasi ohne Risiko erfolgen würde. Das muss aber bei Großraum- und Schwertransporten horizontal betrachtet werden. Für den Teil der Strecke, der legal durchgeführt wurde, kann es schon keinen illegal erworbenen Vermögensvorteil geben, sondern eben nur auf der sog. „letzten Meile“, die tatsächlich illegal gefahren wurde.

Im Übrigen wird dabei vollends übersehen, dass regelmäßige Großraum- und Schwertransporte, bei den die Papierlage nicht in Ordnung ist, im Rahmen der Unterwegskontrolle nach der TechKontrollV mit einer Unterbindung der Weiterfahrt belegt werden, bis eine gültige Transporterlaubnis vorliegt. Wenn aber, wie der

BGH meint, der Fuhrlohn erst mit Ablieferung entsteht (vgl. Beschluss vom 10.04.2017 – 4 StR 299/16), kann es in diesem Fall gar nicht mehr zur illegalen Ablieferung kommen und damit auch keine Einziehung mehr ausgelöst werden. Dies erscheint auch richtig, denn bei der Unterbindung der Weiterfahrt explodieren für den Frachtführer die zeitabhängigen Kosten wie Fahrerlöhne, Finanzierung, Versicherung usw. Außerdem haftet der Frachtführer kraft Gesetzes für den Verspätungsschaden innerdeutsch auf die dreifache Fracht, bei grenzüberschreitenden CMR-Verkehren immer noch auf die einfache Fracht, so dass er bei einer Einziehung zum vierten Mal bestraft wird. Erst wird er angehalten und die Weiterfahrt unterbunden, dann muss er eine neue und gültige Transporterlaubnis beantragen, die Kosten laufen bis dahin davon und der Verspätungsschaden auf der Baustelle droht ganz empfindlich. Bis der Transport also ankommt, ist schon von dem theoretisch illegal erlangten Etwas, nämlich ein Vermögensvorteil längst nichts mehr vorhanden. Das muss zwingend bei der Ermessensausübung berücksichtigt werden. Das durch die Tat angeblich Erlangte wird durch die Kosten längst aufgefressen. Es bleibt daher gar kein Vermögensvorteil mehr übrig, den es abzuschöpfen gälte. Für den Schwergutfrachter ist eine solche Aktion hochgradig defizitär und verstößt im Übrigen gegen den Grundsatz „ne bis in idem“. Hier gleich „quadruplex in marsupium“, quasi. In der ersten Stufe ist aber der Wert des Erlangten festzustellen. „Redde Caesare, qua sunt Caesaris“, aber wo nichts mehr ist, hat der Kaiser bekanntlich sein Recht verloren. Wenn aber doch die Einziehung nach den Grundsätzen der zivilrechtli-



Foto: Otto Dürst/Adobestock



chen Bereicherung konzipiert ist, dann kann sie doch nach menschlichem Ermessen nicht mehr verhängt werden, wenn beim Täter zu vollen Kosten der Tat nichts mehr übrig geblieben ist, zumindest bei fahrlässiger Begehung. Wer durch eine Bereicherung einen Vermögenszuwachs erhält, ist dem durch die Bereicherung Benachteiligten zur Herausgabe verpflichtet (so z.B.: LAG Berlin-Brandenburg, Urt. v.10.07.2007, Az.: 3 Sa 765/07). Wenn also Grundlage der Einziehung die römisch-rechtliche Kondiktion ist, dann gibt es hier für die Polizei nichts mehr zu holen.

Schutzzweck des § 29a OWiG ist es, den Anreiz zu unterbinden, durch Überladungen

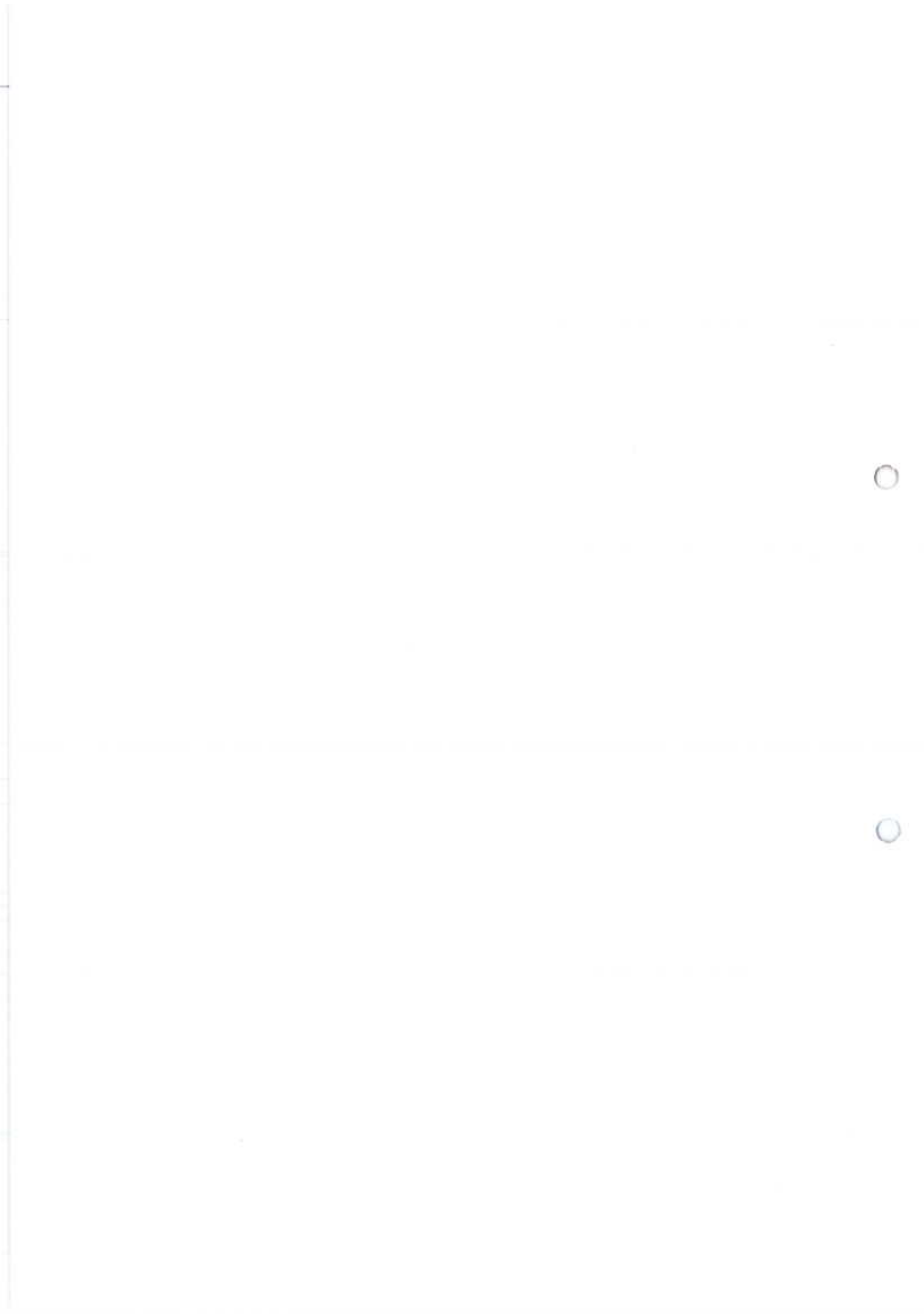
Kosten zu sparen, um im Wettbewerb, auf dem Rücken des Straßenverkehrsrechts, günstiger anbieten zu können und sich damit einen Konkurrenzvorteil zu verschaffen. Das ist soweit auch richtig. Gerade diese Prüfung, ob dem bei Großraum- und Schwertransporten tatsächlich auch so ist, wird in praxi jedoch nicht vorgenommen. Im Übrigen ist § 29a OWiG möglicherweise zwar das richtige Mittel, Verstöße gegen die Berufszugangsvoraussetzungen und das Marktordnungsrecht zu sanktionieren. Insofern ist es auch bestimmt richtig und angemessen, eine Fracht abzuschöpfen und einzuziehen, die unter Verstoß gegen die Erlaubnisvorschriften des § 3

Abs. 1 GüKG und damit wettbewerbswidrig erzielt wurde. Diese ist im Wege der Einziehung zwingend abzuschöpfen, weil der Fuhrunternehmer ohne gültige Gewerbeerlaubnis tätig wurde und so eine wettbewerbswidrige Marktstörung verursacht hat. Die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO ist dagegen keine Gewerbeerlaubnis, sondern eine kombinierte straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Erlaubnis auf übermäßige Straßenbenutzung bzw. die Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO eine Gestattung von Lademaßüberschreitungen nach § 22 Abs. 2 StVO.

Es handelt sich also um Verkehrsverhaltensrecht und nicht um die Störung der öffentlichen Marktordnung. Gestört wird hier bestenfalls die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, bei Unterladungen oder Unterschreitungen der Abmessungen, wie sie jetzt die neuen VwV (BANz. vom 15.11.2021) sanktionieren will, noch nicht einmal das. Dennoch liegen hierzu schon die ersten Einziehungsbescheide, teils in gravierender Höhe vor. Das wird hier völlig verkannt.

Im Übrigen steht für diese GüKG-Verstöße seit 2016 die sog. „Todsündenliste des Verkehrsbetriebsleiters“ zur Verfügung. Die als neue sog. „Todsündenliste“ bekannt gewordene Verordnung EU 403/2016 kann ganze Existenzen gefährden! Diese Verordnung regelt die Einstufung der Unternehmen in sog. Risikoklassen und bewertet bzgl. der Überprüfung der Zuverlässigkeit der Unternehmen und des Verkehrsleiters erstmals auch die Häufigkeit von Verstößen. Geht bei der Genehmigungsbehörde eine Mitteilung über Verstöße gegen die einschlägigen Vorschriften ein, so wird geprüft, ob diese Verstöße zur Aberkennung der Zuver-





lässigkeit des Unternehmers und Verkehrsleiters führen müssen. Dies wäre möglich, wenn es sich bei dem Verstoß / den Verstößen um sogenannte MSI (Most Serious Infringements), also „Schwerste Verstöße“ handelt. Dabei ist auch die Häufigkeit des Auftretens von Verstößen innerhalb eines Jahres zu berücksichtigen. Außerdem riskiert der Schwergutfrachter nach den geltenden Regeln der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO, dass ihm für eine absehbare Zeit keine Erlaubnisse mehr für übermäßige Straßenbenutzung erteilt werden. Das kommt einem Berufsverbot gleich. Eine weitere Disziplinierung des Fuhrunternehmers durch die Einziehung ist daher auch hier nicht notwendig.

Regelmäßig und schematisch wird jedoch der Einziehung nach dem Bruttoprinzip angeordnet, noch dazu, und dies ist wiederum in jüngster Zeit zu beobachten, mit der lapidaren Begründung, um sich den Anschein einer Ausübung des Ermessens zu geben, dass ein Bußgeldbescheid mit Punkten für den Firmeninhaber schwerer wiegen würde als der Einziehung, zumal mit der steigenden Punkteanzahl die gewerberechtliche Erlaubnis in Gefahr kommen könnte. Dies ist regelmäßig schon deswegen falsch, weil die Unternehmerpflichten nach § 9 Abs. 2, Nr. 2 OWiG auf den verantwortlichen Disponenten und Fuhrparkleiter delegiert werden können und daher die Punkte nach dem Mehrfachtäterprinzip selten den Unternehmer persönlich treffen. Außerdem muss man bei der Ermessensausübung weitaus früher ansetzen, nämlich bei der Frage, ob der Verstoß dazu diente, sich tatsächlich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen und/oder der Verstoß so schwerwiegend war, dass er die Sicherheit der Straßen-

bausubstanz oder des Verkehrs gefährdet hätte. Dazu muss aber erst einmal ein unrechtmäßiger Wettbewerbsvorteil und damit ein Verstoß gegen die Marktordnung oder das Gewererecht vorliegen, folglich ein erlaubnispflichtiger Güterkraftverkehr ohne die nach § 3 Abs. 1 GüKG erforderliche Erlaubnis durchgeführt worden sein. Genau dies ist in den wenigsten Fällen gegeben, zumindest bei Großraum- und Schwerverkehr.

Hier liegt regelmäßig nur ein Verstoß gegen § 29 Abs. 3 StVO bzw. § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO vor und häufig nicht einmal das, weil der Auflagenverstoß den Erlaubnisbescheid grds. unberührt lässt. Das wird von den Polizeibehörden in nahezu 100 % der Fälle ignoriert und führt zu serienweise unbegründeten und unrechtmäßigen Einziehungsbescheiden.

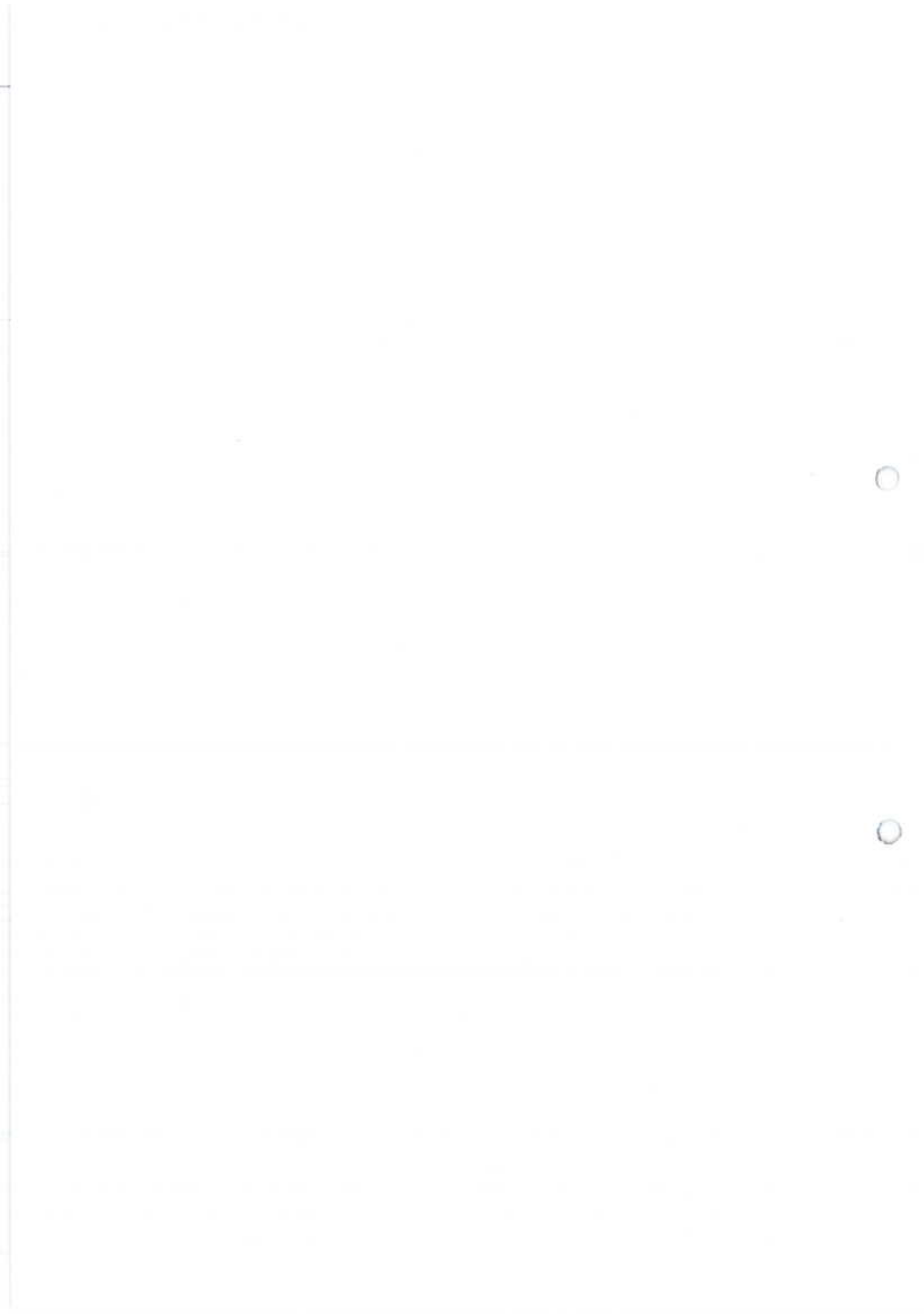
Das Bußgeldverfahren soll dazu dienen, Verstöße zu ahnden. § 29a OWiG ist nicht ein zweites Standbein neben dem Bußgeldverfahren, Gelder abzuschöpfen, um faktisch die Beschwerden und damit die Spürbarkeit für das Unternehmen zu erhöhen. Oder, um aus fiskalischen Erwägungen heraus abzuschöpfen, was irgendwie noch zu holen ist. Der Einziehung ist im Ordnungswidrigkeitenrecht, anders wie beim kriminellen Unrecht, immer noch die Ausnahme und für besonders krasse Fälle vorgesehen. Die strafrechtliche Einziehung von kriminell erlangten Vermögensvorteilen ist zwingend, im Ordnungswidrigkeitenrecht dagegen die große Ausnahme, die ermessensfehlerfrei anzuordnen ist, weil es sich um bloßes Verwaltungsunrecht handelt, nicht um kriminelles Unrecht. Mit der Aussage: „Dasselbe gilt für Ordnungswidrigkeiten. Wer sie begeht, darf daraus keinen Vor-

teil ziehen“, kriminalisiert ganze Bereiche der Gesellschaft und kehrt das Regel-Ausnahme-Verhältnis um, nur um die Voraussetzungen des § 29a Abs. 4 OWiG zu schaffen.

Eine solche Vorgehensweise widerspricht aber schon der gesetzlichen Konzeption und der zweistufigen Prüfung. Es ist eben im ersten Schritt das Erlangte im Sinne von § 29a Abs. 1, Abs. 2 OWiG rein gegenständlich zu ermitteln und in einem zweiten Schritt der Wert bzw. Umfang des Erlangten auf der Grundlage einer wertenden Betrachtungsweise ermessensfehlerfrei zu bestimmen (so der Gesetzesentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 18/9525, S. 105 unter Verweis auf S. 67, S. 62). Also ist erst der Fuhrlohn, der durch die Ordnungswidrigkeit erlangt wurde gegenständlich zu erforschen und danach in Ausübung des verwaltungsrechtlichen Ermessens der Wert des Erlangten nach der Tat zu quantifizieren, den der Täter bzw. ein Dritter erlangt hat. Wenn aber nach der Tat nichts mehr übrig ist, kann auch nichts mehr abgeschöpft werden, weil nichts erlangt wurde. Zumindest bei fahrlässiger Begehungsweise. Das ist ja gerade der Unterschied zwischen kriminellen Unrecht und Verwaltungsunrecht. Bei vorsätzlicher Begehung daher strenges Bruttoprinzip, bei Fahrlässigkeit eingeschränktes Bruttoprinzip. Das ist die gesetzliche Konzeption, die mit der Änderung des § 29a OWiG zum 01.07.2017 bewusst gewollt war.

(Fortsetzung folgt)





Antragsversion	: 20220059105_A_01	vom	: 28.02.2022
Behörde	: Landkreis Hildesheim		
Firma	: Autokrane-Schwerlast-Montagen-Service GmbH		

Anlage 1: Allgemeine Bedingungen und Auflagen

Allgemeine Bedingungen

Wird der Transport nicht durch den Antragsteller durchgeführt, hat der Antragsteller vor Durchführung des Transportes eine Bescheinigung der Erlaubnis-/Genehmigungsbehörde vorzulegen, in der die transportdurchführende Person/das transportdurchführende Unternehmen bestätigt, den Inhalt des Bescheides einschließlich der Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen zu haben.

Hinweis: Vor Erfüllung der Bedingungen darf mit der Durchführung des Transportes nicht begonnen werden.

Allgemeine Auflagen

1. Der Bescheidinhaber hat unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen,
 - ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Massen, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe eingehalten und
 - ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straße und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen).Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.
2. Um sicherzustellen, dass die Auflagen eingehalten werden können, muss während des gesamten Transportes eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist.
3. Bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis ist die Fahrt zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und in geeigneter Weise zu sichern.
4. Die Richtlinie für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge, Fahrzeugkombinationen sowie bestimmter hinausragender Ladungen vom 12.2.2019 (VkBl. 2019 S. 192, in der jeweils gültigen Fassung) sowie die anerkannten Regeln der Technik zur Ladungssicherung sind zu beachten.
5. Eine gültige Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung ist während des Transportes im Fahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Soweit ein privates Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage (WVZ-Anlage) vorgeschrieben ist, ist eine Kopie der für das rückwärtige Signalbild einschließlich der Wechselverkehrszeichen-Anlage erteilten Freigabebescheinigung nebst des dazugehörigen Prüfberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Begleitfahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen.
6. Ist ein privates Begleitfahrzeug mit WVZ-Anlage angeordnet, muss dieses entsprechend dem Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und/oder Schwerverkehren ausgerüstet sein.
Auf dem privaten Begleitfahrzeug mit WVZ-Anlage darf nur geschultes Fahrpersonal gem. Nr. 2, Merkblatt für die Ausrüstung der privaten, firmeneigenen Begleitfahrzeuge für Großraum- und/oder Schwerverkehren eingesetzt werden. Die Berechtigungsbescheinigung zum Führen des Fahrzeugs ist während der Fahrt mitzuführen und kontrollberechtigten Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Hinweis: Um einen reibungslosen Ablauf des Großraum- und/oder Schwerverkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung und/oder von der vorgesehenen Konvoifahrt abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.

„Deutsche Sprache“ als Voraussetzung bei Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte weggefallen – Probleme bleiben

Von Prof. Dr. jur. Dieter Müller und Siegfried Serrahn, Bad Dürrenberg/Osnabrück

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind besondere Ereignisse im Straßenverkehr und auf den Straßen. Dadurch, dass bei diesen Transportfahrten die „normalen“ Maße und Gewichte überschritten werden, bedarf es behördlicher Prüfungen und Erlaubnisse beziehungsweise Genehmigungen für die beantragten Fahrtstrecken. Der Grund dafür liegt in der Gefahrenabwehr begründet, weil nicht alle Streckenabschnitte für derartige übermäßige Straßennutzungen ausgelegt sind.



© Privat

3. Besondere Auflagen für anhörpflichtige Transporte

c) Fahrzeitbeschränkungen

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports **entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrer** sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden.

Der Ordnungsgeber begründete die Änderung der Verwaltungsvorschrift wie folgt⁴:

Zu Nummer (3)

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018 (Az.: 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutsch sprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, als eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist.

4. Bundesrats-Drucksache 410/21, S. 107.

VI. Inhalt der Erlaubnisbescheide

3. Besondere Auflagen für anhörpflichtige Transporte

c) Fahrzeitbeschränkungen

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports eine Person anwesend ist, die sich hinreichend in der deutschen Sprache verständigen kann, insbesondere mit begleitenden Polizeibeamten.

In der VwV-StVO 2021³ ist der folgende Wortlaut zu finden:

3. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15. November 2021 81).

Um eine besondere Auflage handelt es sich beim Erfordernis, der deutschen Sprache mächtig zu sein, um sich gegebenenfalls schnell und widerspruchsfrei mit den die GST oftmals begleitenden Polizeibeamten verständigen zu können.¹

In der VwV-StVO 2017² war die folgende Vorschrift zu finden:

VwV-StVO zu § 29 StVO Übermäßige Straßenbenutzung

Zu Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr

1. Warum als vermittelnde Sprache nicht das international gebräuchliche Englisch gewählt worden ist, bleibt das Geheimnis des Ordnungsgebers.

2. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BANz AT 29.05.2017 88).

Aktuell gibt es einen Streit über die Auflage, der deutschen Sprache mächtig zu sein. Wird gegen diese Auflage verstoßen, untersagen kontrollierende Polizeibeamte rigoros die Weiterfahrt, mit finanziellen Folgen für Transporteur und Eigentümer der transportierten Güter.

1. Alte und neue Regelungen in der VwV-StVO

Derartige Transporte dürfen auch nur von Fahrprofis durchgeführt werden, die ihre Züge von ihren fahrerischen Anforderungen perfekt beherrschen und auch die zahlreichen verkehrsrechtlichen Anforderungen, die in den erteilten Auflagen zum Ausdruck kommen, verstehen und bei ihren Fahrten berücksichtigen.

Bei anhörfreien Transporten kann hiervon abgewichen werden.

Der Verordnungsgeber ergänzte seine Begründung für die Änderung der Verwaltungsvorschrift in seinem nachfolgenden Beschluss wie folgt⁵:

Begründung:

Der VGH Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018 (Az.: 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutsch sprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, als eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Er-

laubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist.

Um den Beweggründen des VGH Baden-Württemberg Rechnung zu tragen, wird für nicht anhörpflichtige Transporte die Einfügung eines Passus (durch Satz 2 der oben genannten Änderung) für ausreichend betrachtet, der die Möglichkeit einer Auflage betreffend die Anwesenheit einer Person, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, im konkreten Einzelfall vorsieht.

Der bisherigen Fassung (siehe BR-Drucksache 410/21, Seite 15) folgend, würde hingegen ein umgekehrtes Regel-Ausnahme-Verhältnis gelten dahingehend, dass bei anhörfreien Transporten auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden kann, wenn

nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaubnis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern. Insbesondere mit Blick auf die Vereinbarkeit mit den Grundfreiheiten nach dem EU-Recht (zum Beispiel Dienstleistungsfreiheit, Arbeitnehmerfreizügigkeit) besteht die Gefahr, dass der Grundsatz, dass bei anhörfreien Transporten eine Sprachauflage angeordnet wird, zu weitgehend sein könnte. Im Blickfeld steht dabei auch die Richtlinie 96/53/EG des Rates, nach deren Artikel 4 Absatz 3 Sondergenehmigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Höchstabmessungen überschreiten, von den zuständigen Behörden ohne Diskriminierung auszustellen sind oder auf der Grundlage nicht diskriminierender Bedingungen, die

mit diesen Behörden von Fall zu Fall vereinbart werden.

Für den Bereich der nicht anhörungspflichtigen Großraum- und Schwertransporte galt die Auflage „der deutschen Sprache mächtig“ damals nicht, weil es an einer ausdrücklichen Regelung fehlte (juristischer Umkehrschluss aus der damals bestehenden Regelung).

Mit der Neuregelung der VwV-StVO 2021 ist eine neue Auslegung dergestalt eingeführt worden, dass für nicht anhörungspflichtige GST nunmehr ein Ermessen der Straßenverkehrsbehörde besteht, die Auflage der „deutschen Sprache“ anzuerkennen.

2. Das Praxisproblem

Problematisch ist jedoch, dass die Verwaltungspraxis der

⁵ Bundesrats-Drucksache 410/21 (Beschluss), S. 6.

MEHR WISSEN ALS ANDERE. BESTELLEN SIE JETZT.

Betriebsverfassungsgesetz – Handkommentar –

Der Inhalt im Überblick:

- Betriebsverfassungsgesetz
- Erste Verordnung zur Durchführung des Betriebsverfassungsgesetzes (Wahlordnung – WO)
- umfassendes Stichwortverzeichnis

Was Sie davon haben:

Das bewährte Arbeitsmittel für Betriebsräte wurde für die 4. Auflage weiterentwickelt und überarbeitet: Der Handkommentar enthält den kompletten Gesetzestext des Betriebsverfassungsgesetzes (Stand Dezember 2021) und die auf die Praxis zugeschnittene Erläuterung anhand von Begriffsbestimmungen, kurz gefassten Kommentierungen und Hinweisen auf die neueste Rechtsprechung, zusätzlich versehen mit Tipps für die Durchsetzung von Rechtsansprüchen.

Die klare Gliederung und ein umfangreiches Stichwortverzeichnis ermöglichen dem Leser die Beantwortung betriebsverfassungsrechtlicher Fragen ohne zeitaufwendiges Suchen. Ebenfalls enthalten ist die Wahlordnung zum Betriebsverfassungsgesetz (Erste Verordnung zur Durchführung des Betriebsverfassungsgesetzes (Wahlordnung – WO, Stand Oktober 2021) mit Kommentaren und Erläuterungen des Autors.

Informationen zum Autor:
Stefan Sommer, Rechtsanwalt/Fachanwalt für Arbeitsrecht, ist seit 2001 beim dbb beamtenbund und tarifunion beschäftigt, derzeit als Referent für Personalvertretungsrecht und Schriftleiter der Zeitschrift für Personalvertretungsrecht (ZfPR).

So bestellen Sie ganz einfach:
Sie können mit nebenstehendem Bestellcoupon per Post, Fax, E-Mail oder über unseren Onlineshop bestellen.

388 Seiten
4., überarbeitete Auflage 2021/2022
€ 34,90* je Exemplar
ISBN 978-3-87863-244-3

* inkl. MwSt, zzgl. Porto und Verpackung



INFORMATIONEN FÜR BEAMTE
UND ARBEITNEHMER

DBB Verlag GmbH
Friedrichstraße 165 · 10117 Berlin

Telefon: 030.726 19 17-23

Telefax: 030.726 19 17-49

E-Mail: vertrieb@dbbverlag.de

Internet: www.dbbverlag.de

Onlineshop: shop.dbbverlag.de

NEUERSCHEINUNG



BESTELLCOUPON

Zuschicken oder faxen

- ☐ Exemplar/e »Betriebsverfassungsgesetz – Handkommentar«
(€ 34,90 zzgl. Porto und Verpackung)
- ☐ Verlagsprogramm

Name

Anschrift

Telefon/E-Mail (freiwillig)

Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Frist beginnt mit Absendung dieser Bestellung. Zur Einhaltung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs an: DBB Verlag GmbH, Friedrichstr. 165, 10117 Berlin, Tel.: 030.726 19 17-23, Fax: 030.726 19 17-49, E-Mail: vertrieb@dbbverlag.de.

Werbeeinwilligung: ☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass mich die DBB Verlag GmbH über eigene Produkte (gedruckte und elektronische Medien) und Dienstleistungen über den Postweg oder per E-Mail informiert. Die von mir gemachten freiwilligen Angaben dürfen zu diesem Zweck gespeichert, verarbeitet und genutzt werden. Der werblichen Verwendung meiner Daten kann ich jederzeit widersprechen, entweder durch Mitteilung per Post an die DBB Verlag GmbH, Friedrichstr. 165, 10117 Berlin, per E-Mail an vertrieb@dbbverlag.de, per Fax an 030.726 19 17-49 oder telefonisch unter 030.726 19 17-23. Im Falle des Widerspruchs werden Ihre Angaben ausschließlich zur Vertragserfüllung und Abwicklung Ihrer Bestellung genutzt.

Datum/Unterschrift

Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO: Keine allgemeine Auflage Nr. 2 im anhörfreien Bereich

Text: Dr. Rudolf Saller

In diesem konkreten Fall geht es um eine Erlaubnis, die in den allgemeinen Auflagen unter Nr. 2 die Anordnung enthielt, einen sachkundigen deutschsprachigen Beifahrer mitzugeben.

1. Der betroffene Schwertransportunternehmer war mit gültiger Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO im Rahmen einer sogenannten Dauererlaubnis innerhalb der Unbedenklichkeitsgrenzen unterwegs. Dabei enthielt die Erlaubnis in den allgemeinen Auflagen unter Nr. 2 die Anordnung, einen sachkundigen deutschsprachigen Beifahrer mitzugeben, um sicherzustellen, dass die Auflagen des Erlaubnisbescheides eingehalten werden können. Der Betroffene, ein ausländischer Frachtführer, hat hiergegen verstoßen und wurde mit einem Einziehungsbescheid über € 5.000,00 nach KGS (Kostensätze Güterverkehr Straße) belegt.

Allerdings sind keine solchen vollziehbaren Auflagen im Auflagenkatalog enthalten, da es sich um eine Dauererlaubnis im Rahmen der Unbedenklichkeitsgrenzen nach Rn. 100 zu § 29 Abs. 3 StVO als allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO handelte (anhörungsfreier Bereich). Ein Beifahrer ist hierzu nicht notwendig, da die allgemeinen Auflagen im anhörfreien Bereich lediglich die Anwendung der Richtlinien über die Kenntlichmachung von überbreiten und überlangen Straßenfahrzeugen enthält sowie die Bestimmung, eine gültige Erlaubnis beziehungsweise Ausnahmegenehmigung während des Transports im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollpersonen auf Verlangen auszuhändigen. Auflage Nr. 6 läuft ins Leere. Es gibt für den gesamten anhörfreien Bereich keine Auflage ein privates Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrskennzeichenanlage mitzuführen. Hinsichtlich der Bahnübergänge besteht eine Einigung mit den Eisenbahnbetriebswerken und der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten, dass hier bis zu einer Länge von 25 m eine Beeinträchtigung des Bahnverkehrs oder des Verkehrsflusses



Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht mit Sitz in Altötting, befasst sich in seinem Aufsatz mit der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO für Großraum- und Schwerverkehr.

bei höhengleichen Eisenbahnkreuzungsbauwerken nicht notwendig ist. Auflage Nr. 3, nämlich bei Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen sowie bei Glatteis die Fahrt zu unterbrechen und das Fahrzeug außerhalb der Fahrbahn abzustellen, richtet sich einzig und allein an den Fahrzeuglenker und seinen Pflichten nach § 23 Abs. 1 StVO. Auflage Nr. 1 richtet sich an den Bescheidinhaber, nämlich den Betroffenen selbst. Selbstverständlich ist im anhörfreien Bereich natürlich auch gerade keine Überprüfung der Linienführung, Zustand und Breite der Brücken, Bahnübergänge sowie das Lichtraumprofil von Eisenbahnen oder anderen Überfüh-

rungsbauwerken erforderlich. Im vorliegenden Fall ist lediglich eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts in der Unbedenklichkeitsgrenze (früher zGG 38 t + 10 % = 41,8 t) sowie hinsichtlich der Breite (statt 2,55 m gemäß § 22 Abs. 2 StVO auf 3,0 m) und hinsichtlich der Gesamtlänge auf 22 m zu erkennen. Aufgrund der geringen Überschreitungen der Abmessungen ist keine Überprüfung des Fahrtweges notwendig. Gerade deswegen handelt es sich auch um eine flächendeckende Dauererlaubnis im gesamten Bundesgebiet im anhörfreien Bereich.

Hier die Auflage eines deutschsprachigen Beifahrers oder einer deutschsprachigen Be-



Bild: HSMS

gleitperson vorzusehen ist völlig unnötig, weil es sich gerade um eine Dauererlaubnis **im** Unbedenklichkeitsbereich beziehungsweise im anhörfungs-freien Bereich handelt. Die Überbreite und Überlänge des Fahrzeugs ist ausreichend über die Richtlinien über die nntlichmachung überbreiter und überlan-ger Straßenfahrzeuge mit sogenannten gelben Rundumkennleuchten nach § 38 Abs. 3, S. 3 StVO gewährleistet.

2. Im Übrigen handelt es sich um eine Auflage und nicht um eine Bedingung. Die Auflage zwingt, suspendiert aber nicht. Anders als ein Verstoß gegen eine Bedingung oder Befristung bleibt daher der Bestand des Hauptverwaltungsaktes bei einem Auflagenverstoß unberührt.

Im Zweifel ist eine Auflage anzunehmen. Aus diesem Grunde bleibt der Transporterlaubnisbescheid nach § 29 Abs. 3 StVO des Landratsamtes Rosenheim auch bei Verstoß gegen die Auflage Nr. 2 im allgemeinen Auf-lagenteil gültig.

Es liegt daher kein rechtswidrig erlangter Vorteil aus dem durchgeführten grenzüberschreitenden Transport vor, sondern ein blanker Auflagenverstoß, der nach § 49 Abs. 2, Nr. 7 StVO nur mit Bußgeld geahndet werden muss.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass nach der Entscheidung des LG Kassel mit Beschluss vom 23.10.15, Az. 8 Qs 28/15 das ausdrückliche Primat des Bußgeldverfahrens gilt. Die Einziehung ist „ultima ratio“ und subsidiär. Vorrangig dient die Verhängung eines Bußgeldes der Sanktionierung einer Ordnungswidrigkeit. Die Möglichkeit der Einziehungsanordnung wurde in das O-WiG nur eingeführt, weil Gewinne aus nicht vorwerf-baren rechtswidrigen Taten und Gewinne, die nicht der Täter, sondern ein Dritter erlangt hat, außerhalb der Reichweite einer Geldbuße liegen. Die Einziehungsanordnung wurde daher insbesondere als Instrument zur Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität eingeführt. Die

Einführung des § 29a OWiG hat die Gewinnabschöpfungsfunktion der Geldbuße indes nicht beseitigt. Die Einziehung ist keine Strafe oder strafähnliche Maßnahme. Das Rechtsinstitut der Einziehung ist gegenüber anderen Sanktionen, durch die eine Gewinnabschöpfung bewirkt werden kann, insbesondere gegenüber dem Bußgeld subsidiär. Vorrangig dient die Verhängung von Geldbußen diesem Zweck.

Die Möglichkeit der Einziehungsanordnung wurde in das OWiG eingeführt, weil Gewinne aus nicht vorwerf-baren rechtswidrigen Taten und Gewinne, die nicht der Täter, sondern ein Dritter erlangt hat, außerhalb der Reichweite einer Geldbuße liegen. Die Einziehungsanordnung wurde daher insbesondere als Instrument zur Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität eingeführt. Die Einführung des § 29 a OWiG hat die Gewinnabschöpfungsfunktion der Geldbuße als Mittel der Gewinnabschöpfung anwendbar ist, kommt der die Einziehung daher nicht zum Zuge. Geldbuße und Einziehung sind deshalb komplementäre Instrumente der Gewinnabschöpfung; die Einziehung ergänzt die Geldbuße in Bereichen, die jener verschlossen sind. Im Einklang mit dieser Zielsetzung ist im Rahmen des § 29a OWiG das Brutto-prinzip maßgeblich; umso deutlicher ist, dass die Einziehung nicht etwa gleichberechtigt neben der Verhängung einer Geldbuße steht, sondern lediglich ausnahmsweise verhängt werden kann, wenn der Verfahrensbeteiligte sich aufgrund ordnungswidrigen Verhaltens einen erheblichen Wettbewerbsvorteil verschafft und dadurch Vermögensvorteile erzielt, deren Abschöpfung durch die Rechtsordnung geboten ist und mit der Verhängung einer Geldbuße nicht hinreichend geahndet werden kann. Der Anwendungsbereich der Einziehung nach § 29 a OWiG liegt daher im Schwerpunkt bei Tatbeständen des Wirtschaftsrechts im weiteren Sinne, zum Beispiel bei Verstößen gegen das AWG, das MOG, Preisrecht, Lebensmittelrecht, GüKG oder gegen arbeitsrechtliche Vorschriften. Für die Masse der leichteren

Ordnungswidrigkeiten war diese Vorschrift ursprünglich nicht gedacht.

Ein Grund für die Annahme einer solchen Ausnahme ist auch vorliegend nicht gegeben. Es handelt sich um einen Ersttäter. Die Verhängung eines Bußgeldes wäre ausreichend und verhältnismäßig gewesen. Für die Verfallsanordnung beziehungsweise Einziehung besteht überhaupt kein Raum.

4. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich die Anwendung der Kostensätze Güterverkehr Straße für Großraum- und Schwertransporte verbietet. Bei den Kostensätzen Güterverkehr Straße (KGS) handelt es sich um eine reine Kalkulationsgrundlage.

Für die Kalkulation von Transportkosten, speziell für Lkw- Transporte, werden seit über zwei Jahrzehnten unverbindliche Richtwerte der Unternehmen des Straßengüterverkehrs herangezogen. Zunächst waren es die „KURT – Kostenorientierte unverbindliche Richtpreistabellen Transport“. Seit circa 2005 wurden speziell unverbindliche Kostensätze für den Güterverkehr auf der Straße mit den „KGS – Kostensätze Gütertransport Straße“ vorgelegt. Insbesondere die Klein- und Mittelbetriebe des Verkehrsgewerbes verlangten nach diesen Orientierungshilfen für eine kostenorientierte Preisbildung für Verkehrsleistungen. Zugrunde gelegt werden durchschnittliche Selbstkosten je Transportvorgang. Es handelt sich damit um einen Kalkulationsgrundlage für den paarigen Hin- und Rückladungsverkehr mit einem herkömmlichen 40 t Europazug. Sie enthält Unternehmerlohn, Unternehmerwagnis und Gemeinkostenzuschläge für Verwaltungsgemeinkosten nach den Erfahrungen aus der Betriebsanalyse der BZG, Frau Dipl. Kfm. Jutta Mayer.

Die KGS werden im Verkehrs-Verlag Fischer in Düsseldorf verlegt. Seit Erscheinen der KGS werden die Kostensätze nach Tabelle I – IV für die Vergütung für Transporte mit eigenen Fahrzeugen von der Bundeszentralgenossenschaft Straßenwesen (BZG) in Frankfurt empfohlen.



Bild: HSMS

Die möglichen Bereiche für die Anwendung werden verschiedenartig in Tabellenform dargestellt, so in

- Tabelle I – Kostensätze pro Tag und Kilometer
- Tabelle II – Kostensätze pro Einsatzstunde
- Tabelle III – Kostensätze pro Tonne und Sendung
- Tabelle IV – Kostensätze für Schüttgüter pro Tonne

Die Werte in den Tabellen gelten nicht als verbindliche Angebotspreise, sondern stellen lediglich Anhaltspunkte für die durchschnittlichen Kosten dar. Sie können regional und einsatzbedingt unterschiedlich sein. Ausgegangen wird jeweils von Fahrzeugen mit einer Mindestausstattung und von den reinen Transportleistungen. Zu den Tabellen werden weiterhin Anwendungsempfehlungen gegeben und Beispiele für Frachtberechnungen erteilt.

Diese Kostensätze dürfen jedoch nicht schematisch angewandt werden. Bei den Kostensätzen Güterverkehr Straße (KGS) handelt es sich um tabellarisch aufgeführte durchschnittliche Kostenansätze für den Gütertransport auf der Straße auf einer allgemeinen Basis, bei der keinerlei Berücksichtigung spezifischer regionaler, teilmaktdingter oder einsatzbedingter Situationen stattfindet und insbesondere auftragsabhängige Kosten und besondere Kosten, die zum Beispiel im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr entstehen können, nicht berücksichtigt sind. Die Tabelle III weist dabei Kostenkorrekturen und -verläufe auf, bei den der Frachtführer die Durchführung des Transports ganz wesentlich steuern und beeinflussen kann (wie vor: Ziel

und Grundlagen der unverbindlichen Kostensätze Güterverkehr Straße S. 3). Es handelt sich daher bei den KGS um allgemeine Branchendurchschnittssätze für herkömmliche Transportfälle und dienen lediglich kalkulatorischen Zwecken. Es handelt sich daher um betriebswirtschaftliche Kennzahlen der Fahrzeugkostenrechnung zu vollen Kosten und nicht um Marktpreise. Sie geben wieder, was der Frachtführer unter betriebswirtschaftlicher Sicht im Hin- und Rückladungsverkehr kalkulieren müsste, um zu vollen Kosten gewinnorientiert zu arbeiten. Die Preisbildung am Markt erfolgt aber gerade im Hin- und Rückladungsverkehr unter Deckungsbeitragsgesichtspunkten, weil der Frachtführer sonst nach Ablieferung der Quellfracht leer nach Hause fahren und die Kosten der Rückfahrt selbst bezahlen müsste. Die Preisbildung für die Rückladungsverkehre erfolgt daher nie nach vollen Kosten, sondern unter reinen Deckungsbeitragsgesichtspunkten. Hinzu kommt, dass die Vergabe der Rückladungsverkehre fallbezogen auf dem Spotmarkt (zum Beispiel ship4You, cargoforum) erfolgt.

Daher bestehen bei der schematischen Anwendung der KGS schon deshalb erhebliche Zweifel, weil vor einer Schätzung alle Beweismittel, die ohne unverhältnismäßige Schwierigkeiten zu erlangen sind, genutzt werden müssen. Dem Senat beim ILG Braunschweig war daher aus einer Vielzahl anderer Verfahren insoweit bekannt, dass die Frachtrechnungen durch eine Anfrage bei der Auftraggeberin unschwer beschafft werden können.

Hinzu kommt ferner, dass die KGS nicht einfach für die Durchführung von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen hochgerechnet werden können. Während die KGS für den her-

kömmlichen 40 t Europazug, der die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 ff StVZO einhält im paarigen Hin- und Rückladungsverkehr kalkuliert sind, ist dies bei Großraum- und Schwertransporten, die bauartbedingt die Bau- und Betriebsvorschriften nach §§ 32 ff StVZO nicht einhalten können und daher eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO zur ausnahmsweisen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr benötigen, schon deswegen ausgeschlossen, weil diese Fahrzeuge auf einer gebundenen Fahrtstrecke nach § 29 Abs. 3 StVO unterwegs sind und das Transportmittel den besonderen Eigenschaften der Ladung in Bezug auf Gewicht und Abmessungen angepasst wird. Es handelt sich daher ausnahmslos um Sonderfahrzeuge (Semi-Tieflader, Tiefbetten, ausziehbare Telesattelaufleger, Kesselbrücken usw.), sodass schon deswegen ein paariger Hin- und Rückladungsverkehr ausgeschlossen ist. Großraum- und Schwertransportfahrzeuge fahren ausschließlich beladen zum Zielort und leer zurück zum Betriebshof, sodass schon deswegen die KGS nicht angewandt werden können.

Im Übrigen kann auch nicht einfach nach den KGS auf das Ladungsgewicht des Großraum- und Schwerverkehrs hochgerechnet werden, da ganz andere fahrzeugbezogene und einsatzbezogene Kosten zum Beispiel einer Schwerlastzugmaschine und eines Spezialauflegers zu kalkulieren wären, was bei einem 5-achsigen Europazug mit 40 t zGG nicht der Fall ist.

Die schematische Anwendung der Kostensätze Güterverkehr Straße und eine gewichtsabhängige Hochrechnung auf Großraum- und Schwertransporte verbietet sich deswegen. § 29 a OWiG lässt zur Verfahrensvereinfachung die Möglichkeit zu, dass der Tatrichter den der Einziehung unterliegenden Betrag schätzen kann. Dabei ist unter Schätzung aber zu verstehen, dass der Richter unter Befreiung von den Anforderungen an den Strengbeweis nach § 244 StGB gegebenenfalls unter Hinzuziehung von Sachverständigen sich mit einer vermutlichen Wertannahme genügen kann. Das ist bei einer schematischen Anwendung der KGS auf Großraum- und Schwertransporte jedoch nicht sichergestellt. Auch bei der richterlichen Schätzung handelt es sich um eine ermessensfehlerfreie Entscheidung des Gerichts, die nachvollziehbare Anknüpfungstatsachen erfordert.

Der finanzielle Vorteil aus der Tat, der durch die Einziehungsanordnung abgeschöpft werden soll, muss dem Betroffenen tatsächlich auch zugeflossen sein. Das ist festzustellen soweit dies ohne Schwierigkeiten möglich ist. Nur dann, wenn der Betroffene überhaupt keine Angaben zum erlangten Vermögensvorteil macht, können allgemeine Überlegungen zur betriebswirtschaftlichen Kalkulation des (hypothetischen) Transportentgelts statthaft sein.

5. Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Einziehungsverfügung nach § 29 a OWiG um eine reine Ermessensentscheidung handelt. Auch die Geldbuße hat vermögensabschöpfenden Charakter und geht im Übrigen der Einziehung vor. Durch die Geldbuße soll der Gewinn abgeschöpft werden, so dass grundsätzlich bei der Festsetzung einer Geldbuße, so wie sie auch in § 49 Abs. 2 Nr. 7 StVO vorgesehen ist, das Bedürfnis für eine Abschöpfung entfällt und § 29 a OWiG nicht anzuwenden ist. Selbst wenn der Anwendungsbereich des § 29 a OWiG hier eröffnet wäre, steht die Einziehungsanordnung und damit die Höhe des Einziehungsbescheides im Ermessen der Verwaltungsbehörde. Hier gelten aber die Grundsätze des ermessensfehlerfreien Verwaltungshandelns. Das heißt, bei der Entscheidung sind diejenigen Gesichtspunkte zugrunde zu legen, die auch bei der Entscheidung über das Ob und die Höhe der Geldbuße von Relevanz wären. Dazu zählen im Beispiel die Höhe des Erlangten, also der Vermögensvorteil, die in der konkreten Tatbegehung zum Ausdruck kommende Einstellung des Täters zur Rechtsordnung, insbesondere bei beharrlichen Verstößen, die Wiederholungsgefahr, die Schädigungen Dritter (zum Beispiel durch einen Wettbewerbsvorteil) sowie die zur Sachverhaltsaufklärung erforderlichen Aufwendungen.

Schließlich und endlich ist zu berücksichtigen, ob es sich lediglich um Verstöße gegen Gebots- oder Verbotsnormen handelt, oder lediglich um Verstöße gegen Anzeigepflichten oder Formalverstöße hinsichtlich eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt, wie vorliegend bei der übermäßigen Straßenbenutzung und hier „nur“ um einen Auflagenverstoß.

6. Im vorliegenden Fall, bei dem es sich um ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt handelt und lediglich ein Auflagenverstoß vorliegt, ist ermessenfehlerfrei zu entscheiden, welchen Vorteil der Betroffene auf seiner angeblich rechtswidrigen Tat erlangt hätte, wobei vorliegend schon die Rechtswidrigkeit fehlt, weil der Transporterlaubnisbescheid nach § 29 Abs. 3 StVO bei einem Auflagenverstoß gerade gültig bleibt (siehe oben).

Wenn überhaupt, so wäre vorliegend der erlangte Vorteil in dem Betrag zu sehen, den sich der Betroffene dadurch erspart hat, dass er keinen Beifahrer als Begleitperson mitgegeben hat.

Interessanterweise fanden sich in der Akte auch handschriftliche Aufzeichnungen zum ersparten Aufwand hinsichtlich des fehlenden Beifahrers für die Fahrzeit vom Grenzübergang Kiefersfelden bis zum Kontrollort in Winkelhaid an der BAB A 3, Parkplatz Ludergraben Ost. Leider haben diese Erwägungen keinen Eingang in das Verwaltungsermessen gefunden. Hier wurde einfach ein Pauschalbetrag in

Höhe von € 5.000,00, noch dazu aufgrund unzulässiger Schätzung nach KGS verhängt, ohne den Unwert der Tat, nämlich hier den fehlenden Beifahrer, der in der konkreten Transportfahrt ohnehin völlig unsinnig war, zu bewerten.

Im Übrigen wurde übersehen, dass der Auflagenverstoß gerade nicht zur Nichtigkeit oder Unwirksamkeit der gültigen Transporterlaubnis führt, insofern auch das präventive Verbot in § 29 Abs. 3 StVO für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten mit Transporterlaubnis gerade nicht verstoßen wurde. Der gesamte Vorteil (Fuhrlohn) ist daher nicht einmal rechtswidrig erlangt. Es hätte an dieser Stelle maximal ein Bußgeld wegen des Auflagenverstoßes verhängt werden dürfen.

7. Die Einziehungsverfügung ist daher samt und sonders unwirksam und rechtswidrig. Sie entbehrt jeglicher Grundlage. Der Einziehungsbescheid ist daher ersatzlos aufzuheben. Er ist rechtswidrig.

a) Nach der neuen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO vom Mai 2017 ist im anhörfreien Bereich gerade keine deutschsprachige Begleitperson erforderlich, wie wir bereits ausgeführt haben. Dies ergibt sich aus Randnummer 145 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO.

b) Inzwischen ist durch Randnummer 145 Ziffer VI. 3. c), bb) klargestellt, dass eine Person, die sich hinreichend in der deutschen Sprache verständigen kann, nur im anhörpflichtigen Bereich während des gesamten Transports erforderlich sein kann. Vorliegend handelt es sich jedoch um einen Fall einer Dauererlaubnis im anhörfreien Bereich nach Randnummer 100 V. 2. b), bb) „Flächendeckende Dauererlaubnis“ zu VwV zu § 29 Abs. 3 StVO.



Aus diesem Grunde ist vorliegend die Auflage 2 zu streichen gewesen. Der Bescheid ist in diesem Punkt rechtswidrig. Es kann nicht sein, dass die Kontrollbehörden aufgrund einer rechtswidrigen Auflage dann auch noch eine Einziehungsverfügung erlassen.

c) Dies bestätigt auch die Entscheidung des VG Sigmaringen, Az. 6 K 3891/15 vom 14.07.2016. Danach ist nämlich im anhörfreien Bereich die Auflage, eine deutschsprachige Begleitperson mitzugeben, rechtswidrig. Auflagen, auch allgemeine Auflagen, dürfen nicht schematisch angewandt werden, nur weil sie im Erlaubnisbescheids-Formular so vorgesehen sind. Dies gilt auch für die allgemeine Auflage Nr. 2, die jedem Erlaubnis- und Genehmigungsbescheid beigelegt ist. Allerdings ist hier eine Einzelfallprüfung und die Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens notwendig. Dies erfolgte nicht. Die Standardauflagen werden ohne weitere Ermessenserwägungen und schematisch verhängt.

8. Die Auflage Nr. 2 in Anlage 1 zum Bescheid vom 30. September 2014, wonach beim Transport eine Person anwesend sein muss, die der deutschen Sprache mächtig ist, war daher rechtswidrig und verletzt die Klägerin in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Rechtsgrundlage für die Auflage ist § 46 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 3 Satz 1 i.V.m. §§ 18 Abs. 1, 22 Abs. 2 bis 4 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung genehmigen. Die Ausnahmegenehmigung kann mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden. Diese Entscheidung steht – wie die Entscheidung über die Genehmigung als solche – im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Das Gericht prüft Ermessensentscheidungen der Behörden grundsätzlich nur darauf, ob die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht ist (§ 114 Satz 1 VwGO). Ein Ermessensfehler im Sinne des § 114 Satz 1 VwGO liegt auch dann vor, wenn die Behörde verkannt hat, dass ihr ein Ermessen zusteht (Ermessensausfall). Dies vorangestellt war die streitgegenständliche Auflage im Genehmigungsbescheid der Beklagten bereits deshalb fehlerhaft, weil die Beklagte das ihr zustehende Ermessen nicht erkannt und folglich von ihrem Ermessen auch keinen Gebrauch gemacht hat. Im Ausgangsbescheid finden sich keinerlei Ermessenserwägungen.

Ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften sind zur Vereinheitlichung der Ermessens-



ausübung im Sinne einer bundeseinheitlichen, Gesetzeszweck orientierten Anwendung zulässig. Trotz der von Verwaltungsvorschriften ausgehenden Bindungswirkung dürfen diese aber nicht ohne eine vorhergehende Einzelfallprüfung und eine sachliche Abwägung aller einschlägigen Gesichtspunkte des konkreten Falles herangezogen werden. Die Verbindlichkeit von Ermessensrichtlinien beruht auf der Annahme, dass die gleiche Behandlung gleichliegender Fälle die Anwendung der Regel in Normalfällen verlangt; der Gleichbehandlungssatz verlangt jedoch auch die Berücksichtigung von anders liegenden Ausnahmen. Verwaltungsvorschriften beschränken sich immer nur auf einen Ausschnitt der möglichen Fälle und bilden typisierende Fallgruppen. Die gebotene Einzelfallprüfung kann sich bei typischen Fällen zwar in einer knappen Plausibilitätskontrolle erschöpfen, sie kann jedoch nicht gänzlich unterbleiben. Die Behörde muss sich nämlich, bevor sie die Ermessensrichtlinie anwendet, darüber klar werden, ob der vorliegende Einzelfall von den typisierend geregelten Fällen abweicht und somit andere Ermessenserwägungen verfangt. Dies setzt voraus, dass sich die Behörde selbst über den Sinn der die gesetzliche Ermächtigung ausfüllenden Verwaltungsvorschrift klar wird, um im Einzelfall die privaten Interessen des Antragstellers mit etwa widerstreitenden öffentlichen Interessen abwägen zu können.

9. Diese Maßgaben werden der Entscheidung der Beklagten und der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums nicht gerecht. In der RGST ist unter „3.1 – Allgemeine Auflagen“ vorgeschrieben, dass die allgemeinen Auflagen – und damit auch die streitgegenständliche Auflage Nr. 2 – jedem Erlaubnis- und Genehmigungsbescheid beizufügen sind. Die RGST ist in dieser Hinsicht strikt formuliert und enthält keine Möglichkeit zur Abweichung. Sind

Verwaltungsvorschriften strikt formuliert, so sind sie aber dennoch so zu verstehen, dass Ausnahmen für atypische Fälle möglich sein sollen. Sowohl im Ausgangs- als auch im Widerspruchsbescheid fehlen jedoch Ermessenserwägungen, die auf den konkreten Transport Bezug nehmen. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Beklagte und das Regierungspräsidium ihrer Pflicht zur Ermessensausübung bewusst waren. Im Widerspruchsbescheid heißt es wörtlich: „Die angefochtene Auflage ist (Anm.: Unterstreichung d. Verf.) von allen deutschen Verkehrsbehörden jeder Erlaubnis/Ausnahme genehmigung nach § 29 Abs. 3 und § 46 Abs. 1 Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) beizufügen.“ Eine Einzelfallprüfung, in der sich die Beklagte mit dem konkret geplanten Transport auseinandersetzt, fehlt. Die Beklagte und das Regierungspräsidium Tübingen haben nicht geprüft, ob möglicherweise ein atypischer Sonderfall vorliegt, der eine Abweichung von der Selbstbindung der Verwaltung erforderlich gemacht hätte. Es ist daher von einem Ermessensnichtgebrauch auszugehen. Auch eine Ergänzung der Ermessenserwägungen im gerichtlichen Verfahren nach § 114 Satz 2 VwGO war nicht möglich, denn diese Norm lässt nur die Ergänzung von Ermessenserwägungen, nicht jedoch deren vollständige Nachholung zu. Wenn es bisher an Ermessenserwägungen fehlte, weil das Ermessen nicht ausgeübt wurde, ist § 114 Satz 2 VwGO nicht anwendbar.

Danach war der Klage bereits aufgrund des Ermessensausfalls stattzugeben, so das VG Sigmaringen. Auch kommt im Rahmen einer Fortsetzungsfeststellungsklage eine Verpflichtung zur Neubescheidung nicht in Betracht. Das Gericht kann daher offen lassen, ob der Begriff „der deutschen Sprache mächtig“ in der streitigen Auflage in Anlehnung an § 185 Abs. 1 Satz 1 GVG zu bestimmen ist oder einer eigenständigen Auslegung bedarf und ob gegebenenfalls

das Fordern dieses Sprachniveaus in Ansehung des mit der Auflage verfolgten Zweckes unverhältnismäßig ist.

Die Klägerin ist durch die ermessensfehlerhafte Entscheidung auch in eigenen Rechten verletzt. Dies gilt ungeachtet der von der Rechtsprechung bislang nicht abschließend geklärten Frage, ob nur die Klägerin selbst antragsbefugt ist und die Geschäftsbesorgerin allenfalls als deren Vertreterin auftreten kann. Dies hätte zur Folge, dass die Beklagte für die Erteilung der Genehmigung gemäß § 47 Abs. 2 Nr. 4 StVO unzuständig gewesen wäre und auch die Haftungserklärung von der Klägerin beziehungsweise in deren Namen hätte abgegeben werden müssen. Soweit – wie es wohl das OVG Nordrhein-Westfalen ohne weitere Problematisierung der Konsequenzen für zulässig hält.

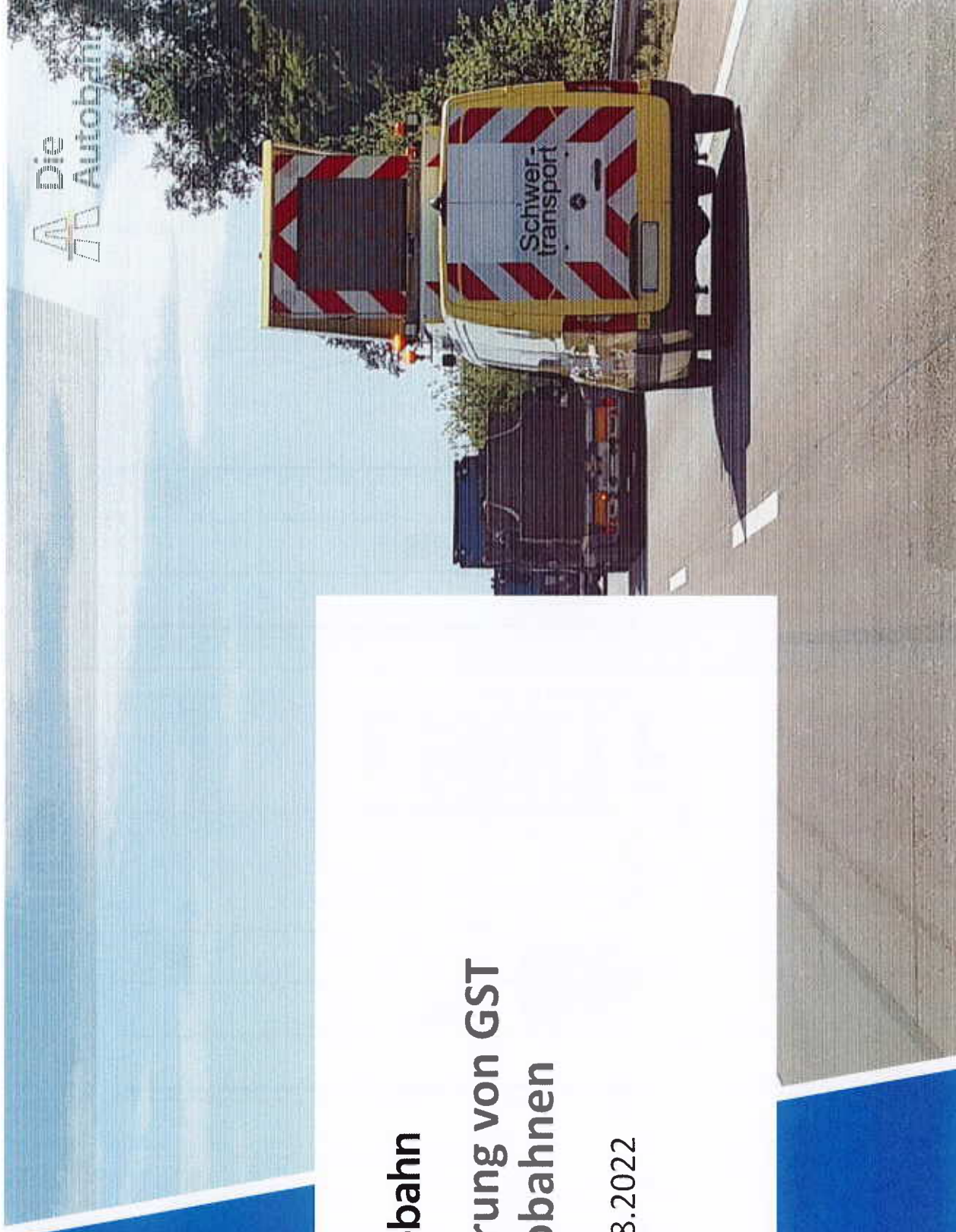
Dies konnte indessen hier dahinstehen, denn die Klägerin ist jedenfalls materiell durch die Auflage beschwert. Als transportdurchführende Person erlangt sie durch den Bescheid eigene Rechte und Pflichten, da sich zumindest die allgemeinen Auflagen des Bescheids ihrem Zweck nach an die Person richten, die den Transport tatsächlich durchführt. War der Verwaltungsakt damit rechtswidrig und hat die Klägerin in ihren Rechten verletzt, ist der Fortsetzungsfeststellungsklage entsprechend § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO stattzugeben, so das VG Sigmaringen mit Urteil vom 14.06.2016. Inzwischen hat der VGH Mannheim mit Urteil vom 15.05.2018 25 die Entscheidung des VG Sigmaringen vom 14.06.2016 kassiert mit der Begründung, dass zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des übrigen Verkehrs es auch bei Dauererlaubnissen über das gesamte deutsche Straßennetz es immer wieder zu unvorhergesehenen Situationen und unter Umständen zu Kommunikationsbedarf z.B. mit der Polizei kommen könne. Dies ist aber inzwischen geklärt.

In der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO, Rn. 145 ist daher nunmehr klargestellt, dass die Allgemeine Auflage Nr. 2 (deutschsprachige Begleitperson) im anhörfreien Bereich (vgl. Rn. 100) nicht mehr zur Anwendung kommt.

10. Schließlich und endlich ist zu bedenken, dass die Auflage, einen deutschsprachigen Beifahrer mitzuführen gegen Art. 12 (ex Art. 6) des EWG-Vertrages: „Diskriminierungsverbot“ verstößt. Gerade das war Anlass für die Firma Sommer in Hörstel-Dreierwalde auf die Einführung eines GPS-gestützten elektronischen Beifahrers hinzuwirken, der unter der Bezeichnung ERNA (Efficient Road Navigation Assistant) ab April 2019 eingeführt wird und dem Fahrzeuglenker die Auflagen nach RGST 1992 während der Fahrt in Landessprache vorliest. Die Auflage Nr. 2 wird sich daher in der Zukunft von selbst erledigen.

Absicherung von GST auf Autobahnen

Stand: 31.08.2022



Geometrische Auflagen – Absicherung von GST bei Höhenauflagen



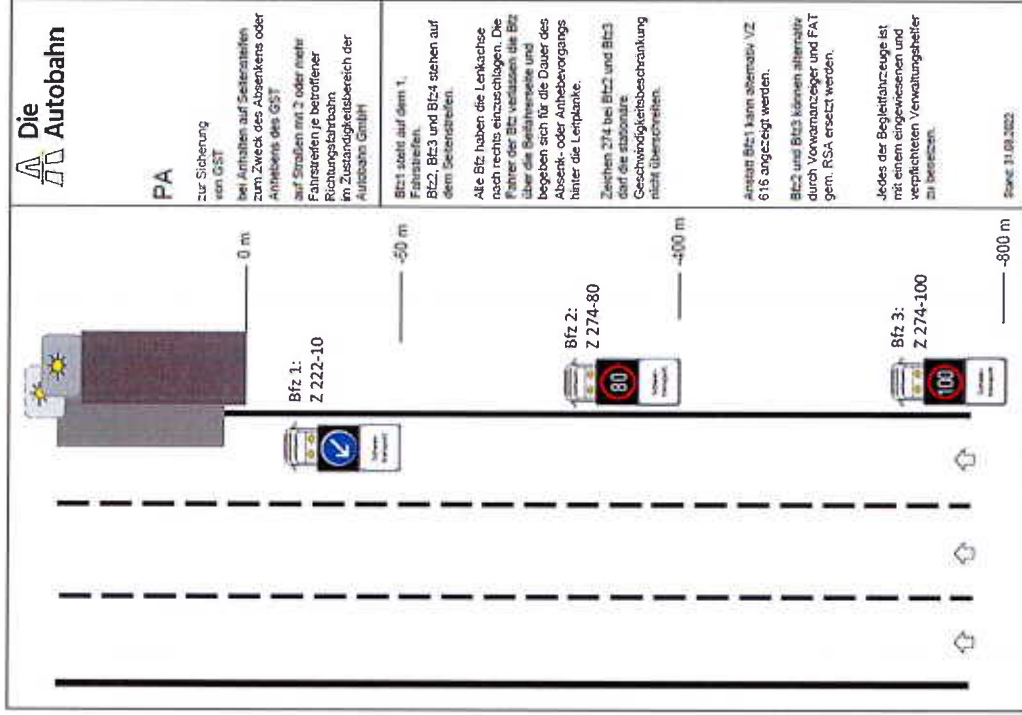
Breite < 1 FS		Breite > 1 FS	
2-streifig	3-streifig	2-streifig	3-streifig

Statische Auflagen – Absicherung von GST bei statischen Auflagen

Alleinfahrt auf Brückenbauwerk

	2-streifig	3-streifig
Normalgeschwindigkeit		
Schrittgeschwindigkeit		

Absicherung von GST bei Halten auf Seitenstreifen zum Zweck des Absenkens



S4

zur Sicherung
von GST mit/ohne Überbreite
bei Auflage

BA/BE Br H LS, Stw	Position des GST FS, Stw	Ge- schw. [km/h]	Ab- stand [km/h]
Br	1. FS 2. FS 2./3. FS 3. FS	5	gem. Anl. 3

auf Straßen mit 3 oder mehr
Fahrstreifen je betroffener
Richtungsfahrbahn
im Zuständigkeitsbereich der
Autobahn GmbH

Bei mehr als 3 Fahrstreifen
Anwendung für die äußeren
linken Fahrstreifen analog zum
3. Fahrstreifen.

* Wenn Spalte „Abstand“ der
Anlage 3 einen anderen Wert
enthält, dann gilt dieser anstelle
der 50m

Bfz2, Bfz3 und Bfz4 fahren bei
Vorhandensein auf
Seitenstreifen. Wenn kein
Seitenstreifen vorhanden ist
oder bei Hindernissen auf dem
Seitenstreifen, weichen Bfz3,
Bfz4 und Bfz5 auf rechten FS
aus. Hinter dem Hindernis ist
auf den Seitenstreifen
zurückzukehren.

Zeichen 274 bei Bfz3 und Bfz4
darf die stationäre
Geschwindigkeitsbeschränkung
nicht überschreiten.
Bei vorhandener stationärer
Geschwindigkeitsbeschränkung
zeigt Bfz 5 Zeichen 101 an.

Position des GST je
nach Fahrauflage gem.
Anlage 3

Bfz 1:
Z 276

Bfz 2:
Z 101

Bfz 3:
Z 274-60

Bfz 4:
Z 274-80

Bfz 5:
Z 274-120

0 m

-50 m*

150 m

Pos. Bfz2

200 m

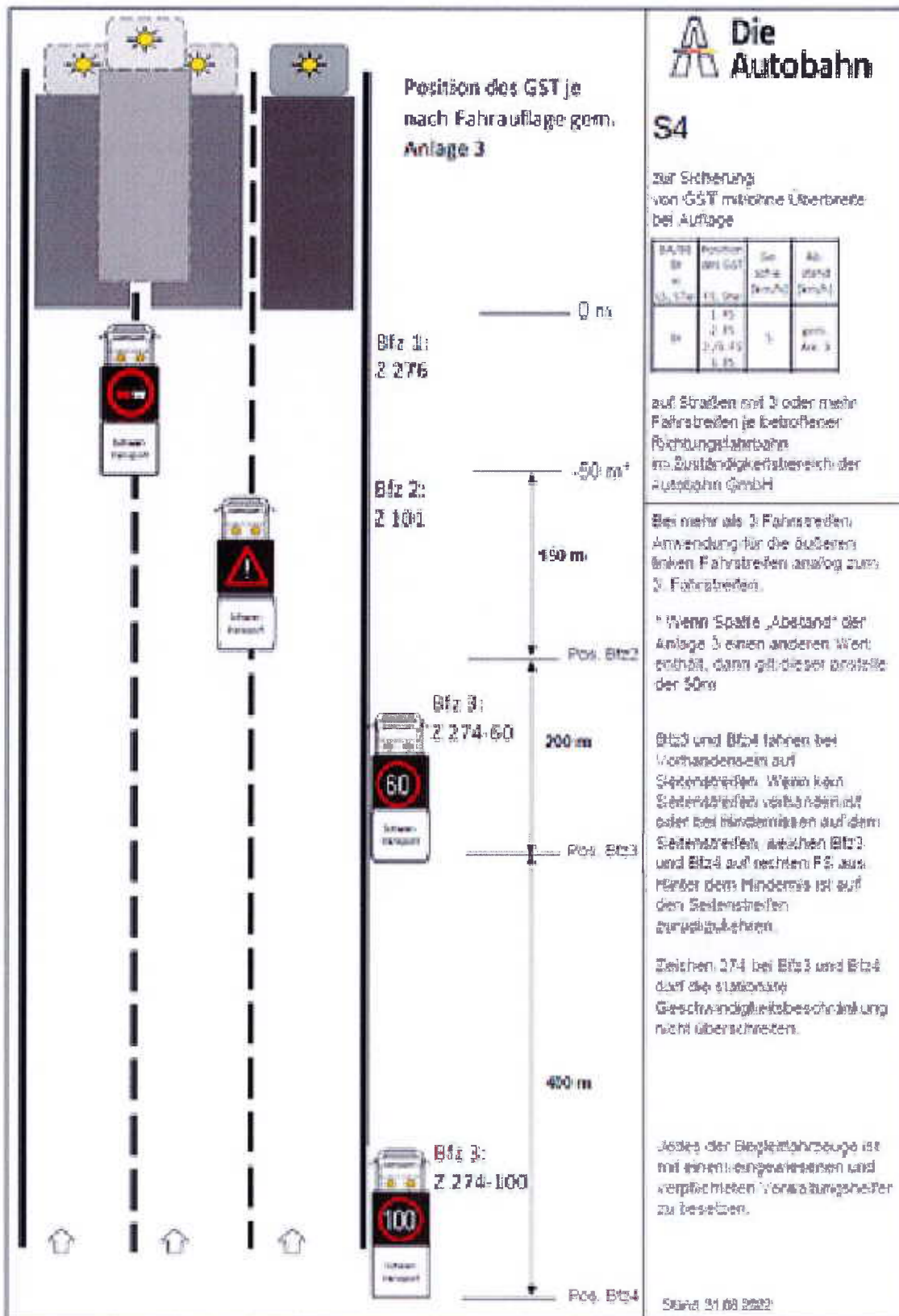
Pos. Bfz3

400 m

Pos. Bfz4

400 m

Pos. Bfz5





Einführung der BEM-ING, Teil 3 in Bayern

Warum?

- Die Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten – Teil 3 „Berechnung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte“ (BEM-ING, Teil 3) wurden vom Bund 2016 eingeführt.
- Die BEM-ING, Teil 3 sind die Grundlage für die Nutzung des VEMAGS Statik-Moduls. Die einheitlichen Regeln der BEM-ING, Teil 3 verbessern die Nachvollziehbarkeit, Transparenz und Gleichbehandlung bei der Großraum- und Schwertransportbearbeitung.

Wann?

- Bekanntmachung am 20.07.2021, Inkrafttreten am 15.11.2021
- Schrittweise Softwareumstellung an den Staatlichen Bauämtern im 4. Quartal 2021

Was ändert sich?

- Die Berechnungssystematik für die statische Fahrtwegprüfung nach Berechnungsstufe I, die bei den Staatlichen Bauämtern durchgeführt wird, ändert sich. Dadurch ändern sich teilweise auch die Auflagen. Sie können für die Antragstellenden sowohl günstiger als auch ungünstiger werden.
- Für Schwertransporte mit einer maximalen Einzelachslast größer 12 t ist künftig für alle Bauwerke des Fahrtwegs ein statischer Einzelnachweis nach Berechnungsstufe II oder III erforderlich.
- Statische Einzelnachweise haben nach den Regeln für die Berechnungsstufe II oder III zu erfolgen. Die Einsatzgrenzen für die Anwendbarkeit der Berechnungsstufe II werden über die maximalen Einzelachslasten definiert und sind von verschiedenen Faktoren, u. a. vom Achsabstand und der Brückenklasse des überfahrenen Bauwerks, abhängig.
- Vorgaben für die Berechnungsstufe III führen dazu, dass gegebenenfalls Nachweise – insbesondere Dekompressionsnachweise – schwerer zu erbringen sind.
- Die Anforderungen an die Anwendbarkeit statischer Einzelnachweise für identische Transporte werden konkretisiert. Jede weitere Verwendung eines statischen Einzelnachweises erfordert eine Bestätigung durch den Aufsteller und den Prüfenieur.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten

BEM-ING

Teil 3

Berechnung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte

Abschnitt 1

Richtlinie für die Bearbeitung von Schwertransporten im Bereich des konstruktiven Ingenieurbauwes (RIBS-ING)

Inhalt.....	Seite
1 Allgemeines	3
2 Grundlagen	4
3 Zusätzliche Angaben zur Bearbeitung von Anträgen auf Dauererlaubnis	4
3.1 Allgemeines	4
3.2 Streckengebundene Dauererlaubnis.....	4
3.3 Flächendeckende Dauererlaubnis	4

1 Allgemeines

(1) Nach § 29 Absatz 3 StVO bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren Achslasten und / oder Gesamtmasse die nach § 34 StVZO zugelassenen Werte überschreiten, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde. Vor Erteilung der Erlaubnis ist die Straßenbaubehörde ab bestimmten Grenzen anzuhören.

Ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, dessen oder deren Achslasten und / oder Gesamtmasse die nach § 34 StVZO zugelassenen Werte überschreitet, wird nachfolgend als Schwertransport bezeichnet.

Der Verkehr, der aus Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen besteht, deren Achslasten und / oder Gesamtmasse die nach § 34 StVZO zugelassenen Werte nicht überschreiten, wird nachfolgend als erlaubnisfreier Verkehr im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet.

(2) Ziel dieser Richtlinie ist es, ein bundesweit einheitliches Vorgehen im Rahmen der Anhörung bei der Bearbeitung von Anträgen zur Erteilung von Erlaubnissen für Schwertransporte im Bereich des konstruktiven Ingenieurbauwes festzulegen sowie Transparenz der Stellungnahme der Straßenbauverwaltungen und Gleichbehandlung der Transportunternehmen sicherzustellen.

(3) Im Rahmen der Anhörung kommt der Überprüfung der Beanspruchung von Ingenieurbauwerken eine besondere Bedeutung zu, da den Straßenbaubehörden für den jeweiligen Baulastträger die Verantwortung für die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit sowie die Dauerhaftigkeit der Ingenieurbauwerke obliegt.

Dabei ist zu beachten, dass

- die Beanspruchung der Ingenieurbauwerke durch die Schwertransporte i.d.R. nicht durch die Bemessungsbelastung der Bauwerke abgedeckt ist und besondere Fahrauflagen erforderlich werden können, damit die zulässigen Beanspruchungen nicht überschritten werden,
- die Beurteilung der Standsicherheit der Ingenieurbauwerke nicht nur von der Gesamtmasse der Schwertransporte, sondern auch von deren Achskonfigurationen und Achslasten abhängt und somit unterschiedliche Schwertransporte mit gleicher Gesamtmasse zu unterschiedlichen Fahrauflagen führen können,
- bei der statischen Beurteilung von Ingenieurbauwerken auch stets deren Bauwerkszustand berücksichtigt werden muss,
- die dynamische Beanspruchung der Ingenieurbauwerke stets zu berücksichtigen ist; dieses gilt auch bei Fahrzeugen oder Fahr-

zeugkombinationen mit fahrbahnschonender Bauweise.

(4) Schwertransporte können zu zusätzlichen Beanspruchungen führen, welche die Dauerhaftigkeit der Ingenieurbauwerke beeinträchtigen und damit deren Nutzungsdauer herabsetzen. Insbesondere sind vorgeschädigte Bauwerke stärker betroffen als solche, die keine Schäden aufweisen.

(5) Die Auswirkungen eines Schwertransportes auf die betroffenen Ingenieurbauwerke sind gemäß BEM-ING, Teil 3, Abschnitt 2 statisch zu beurteilen. Dabei wird davon ausgegangen, dass

- sich Schwertransporte auf Brücken mit einteiligen Überbauten, die im Gegenverkehr befahren werden, nicht auf dem Bauwerk begegnen und
- sich kein zweiter Schwertransport auf der Brücke befindet.

Dies ist durch entsprechende Fahrauflagen sicherzustellen.

(6) Bei der Straßenbauverwaltung wird für Brücken ein vereinfachtes Nachrechnungsverfahren mittels Schnittgrößenvergleich (Berechnungsstufe I) durchgeführt.

(7) Sofern sich mit einer Berechnung aus Berechnungsstufe I ergibt, dass die Befahrbarkeit eines Bauwerkes nicht nachgewiesen werden kann, bleibt es dem Antragsteller überlassen, die Befahrbarkeit der Brücke im Benehmen mit der Straßenbauverwaltung durch einen genauen statischen Einzelnachweis (Berechnungsstufe II bzw. Berechnungsstufe III) nachzuweisen.

(8) Sofern die maximale Einzelachslast des Schwertransportes 12 t überschreitet, ist stets ein Einzelnachweis nach Berechnungsstufe II bzw. Berechnungsstufe III erforderlich.

(9) Der Einzelnachweis nach Berechnungsstufe II bzw. Berechnungsstufe III ist durch einen fachkundigen Ingenieur aufzustellen. Für Aufbau und Umfang der vorzulegenden Berechnungsunterlagen gilt ZTV-ING, Teil 1, Abschnitt 2.

(10) Jeder Einzelnachweis nach Berechnungsstufe II bzw. Berechnungsstufe III ist durch einen zugelassenen Prüfsachverständigen für Standsicherheit zu prüfen. Die Straßenbauverwaltungen haben dafür Sorge zu tragen, dass ein geeigneter Prüfsachverständiger durch den Antragsteller beauftragt wird. Die geprüften Unterlagen sind auf dem Wege der Beauftragung im Original von den Straßenbauverwaltungen vom Antragsteller anzufordern, ggf. auch in digitaler Form.

(11) Die Kosten für den Einzelnachweis nach Berechnungsstufe II bzw. Berechnungsstufe III (Aufsteller und Prüfsachverständiger) sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Kosten trägt nicht die Straßenbauverwaltung.

(12) Kann die Befahrbarkeit einer Brücke durch Berechnungen in der Berechnungsstufe I, II oder III nicht nachgewiesen werden, ist eine ablehnende Stellungnahme abzugeben.

(13) Die abschließende zustimmende oder ablehnende Stellungnahme für die Überfahrt der Brücke erfolgt durch die Straßenbauverwaltung unter Berücksichtigung der Berechnungsergebnisse und des aktuellen Bauwerkszustandes.

(14) Erteilte Stellungnahmen sind gegenüber der zuständigen Erlaubnis- / Genehmigungsbehörde zu widerrufen, wenn sich Randbedingungen und Berechnungsannahmen (z. B. Baustellen, veränderter Bauwerkszustand, Gewichtsbeschränkung) ändern, welche die Beanspruchungen oder Beanspruchbarkeiten der Brücken beeinflussen.

(15) Bei Schwertransporten ab 100 t Gesamtgewicht

- ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und das Gewicht der Ladung dem Antrag beizufügen,
- sind die Einzelachslasten und Achsabstände in beladenem Zustand vor Fahrtantritt von einem amtlichen anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfsingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation zu überprüfen und die Übereinstimmung mit den beantragten Einzelachslasten und Achsabständen zu bestätigen.

Die dadurch entstehenden Kosten trägt nicht die Straßenbauverwaltung.

(16) Wird als Fahrauflage eine spezielle Fahrspur auf der Fahrbahn festgelegt, ist diese ggf. vor der Überfahrt auf der Fahrbahn durch den Antragssteller zu markieren.

2 Grundlagen

(1) Es wird insbesondere auf die folgenden gesetzlichen Regelungen und Normen hingewiesen:

- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und zugehörige Ausnahmeverordnungen,
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und zugehörige Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO),
- Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST),
- DIN 1072 „Straßen- und Wegbrücken, Lastannahmen“,
- DIN-Fachbericht 101 „Einwirkungen auf Brücken“,
- DIN EN 1991-2

„Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke – Teil 2: Verkehrslasten auf Brücken“,

- DIN EN 1991-2 / NA
„Nationaler Anhang – National festgelegte Parameter – Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke – Teil 2: Verkehrslasten auf Brücken“.

3 Zusätzliche Angaben zur Bearbeitung von Anträgen auf Dauererlaubnis

3.1 Allgemeines

(1) Verfahrensregelungen zur Erteilung von Dauererlaubnissen sind in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 „Übermäßige Straßenbenutzung“ der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufgeführt.

(2) Gemäß VwV zu § 29 StVO Absatz 3 kann der Geltungsbereich einer Dauererlaubnis

- einen oder mehrere bestimmte Fahrtwege umfassen (Streckengebundene Dauererlaubnis) oder
- für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Straßenverkehrsbehörden erteilt werden (Flächendeckende Dauererlaubnis).

Die Dauererlaubnis darf nach VwV zu § 29 StVO auf höchstens drei Jahre befristet sein.

(3) Ergibt sich aus der statischen Beurteilung der Bauwerke im Fahrtweg eine Auflage gemäß den Lastbildern 3 oder 4 nach BEM-ING, Teil 3, Abschnitt 2, Bild 3.2.2, darf für diesen Fahrtweg im Rahmen des Antrags auf eine Dauererlaubnis keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden.

3.2 Streckengebundene Dauererlaubnis

(1) Die streckengebundene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken.

(2) Aus Gründen der Überschaubarkeit und Handhabbarkeit bei der Bearbeitung sollte ein Antrag maximal fünf einzelne Fahrtwege enthalten. Hierauf sind die Verkehrsbehörden hinzuweisen.

3.3 Flächendeckende Dauererlaubnis

(1) Zur Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke kann für Anträge auf flächendeckende Dauererlaubnis

- für Kranfahrzeuge über 48 t und

- für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen über 60 t

keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden.

(2) Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) aufzuführen.

(3) Die Negativliste muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen.

(4) Trotz Negativliste müssen im Netz noch ausreichende Strecken zur Verfügung stehen, welche die Erteilung einer flächendeckenden Dauererlaubnis rechtfertigen.

Großraum- und Schwertransportunternehmen: Prügelknaben der Nation

SCHWERTRANSPORT

Das Großraum- und Schwertransportgewerbe existiert seit mehr als 100 Jahren, teilweise sind Betriebe bekannt, wie Baumann, Bonn, die sich seit mehr als 125 in dieser Beförderungsart betätigen. Das war zu keiner Zeit einfach, aber seit 2 Jahren herrscht hier der Grundsatz „no merci“, der es fast unmöglich macht, dieses Gewerbe noch rechtmäßig und legal auszuüben.



Dr. Rudolf Saller

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

Großraum- und Schwertransporte spielten schon Jahrhunderte lang eine besondere Rolle im Transportgewerbe, zunächst militärisch, nach dem 2. Weltkrieg auch zunehmend in der zivilen Nutzung. So hat bspw. der Reichsgraf Johann T'Serclaes von Tilly, Generalleutnant der Katholischen Liga im Dreißigjährigen Krieg 70 Pfänder Kartaunen (mauerbrechende Kanonen) vom Landeszeughaus in München zur Belagerung von Heidelberg mit 40 Pferden über die Schwäbische Alb transportieren lassen.¹ König Ludwig II. von Bayern hat mit einer Dampfmaschine die Kreuzigungsgruppe mit 18 t Stückgewicht nach Oberammergau befördern lassen.² Am 25. September 1871 fand zu Eh-

ren König Ludwigs II. eine Sonderaufführung der Oberammergauer Passionsspiele statt. Der König war derart gerührt und erschüttert zugleich, dass er den Oberammergauer Passionspielern zur bleibenden Erinnerung die monumentale Kreuzigungsgruppe stiftete. Der König bestimmte selbst das Material, den Künstler und den Standort für das Denkmal. Über zwei Jahre arbeitete der Bildhauer Professor Halbig aus München an dem Denkmal, ehe am 2. August 1875 mit dem schwierigen Transport nach Oberammergau begonnen wurde. Die Kreuzigungsgruppe traf am 15. August 1875 in Oberammergau ein und wurde am 15. Oktober 1875 auf dem Osterbühl eingeweiht. Im 2. Weltkrieg dienten Großraum- und Schwertransporte

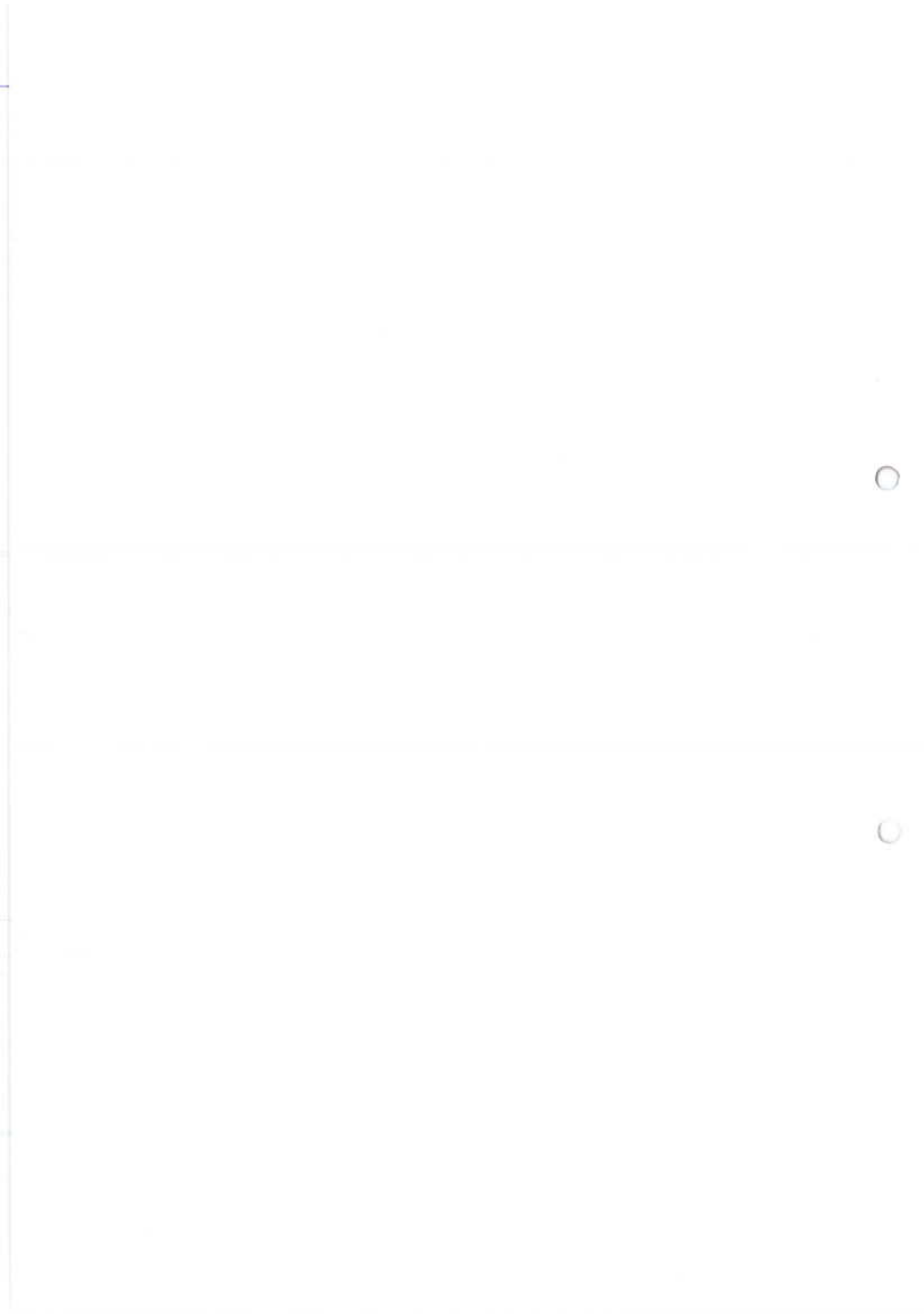
überwiegend zum Panzer- und Rüstungstransport. Bereits im Jahre 1930 hatte Reichsbahn-Oberbaurat Johann Culemeyer für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) entwickelt. Diese Art der Güterbeförderung gehörte in der Logistik zum kombinierten Ladungsverkehr Schiene-Straße, indem ganze Eisenbahnwagons auf den Straßenroller verschoben und mit Lkw im Haus-zu-Haus-Verkehr zugestellt werden konnten.³

Nach dem 2. Weltkrieg leistete das Großraum- und Schwertransportgewerbe wertvolle Dienste zum Wiederaufbau Deutschlands. Moderner Maschinen- und Anlagenbau wäre ohne diesen Gewerbebezweig genauso wenig denkbar gewesen wie modernen Stahl-, Holz- und

1 Saller, Chronik über Leben und Laufbahn des Reichsgrafen Johan T'Serclaes von Tilly, Altötting, 2007, ISBN-Nr.: 978-3-87245-035-7

2 Saller, 100 Jahre Großraum- und Schwerverkehr in Deutschland. STM Recht, Nr. 13/2007, S. 44 ff

3 <https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenroller>



Stahlbetonbau mit vorgefertigten Fertigteilen. Deutschland wäre als Export- und Industrienation mit der viertgrößten Volkswirtschaft der Erde nicht denkbar ohne diese Beförderungsleistungen. Seit Ende der 80./Anfang 90. Jahre steht dieser Gewerbezweig aber unter ständigem Beschuss, der immer stärker zugenommen hat. Welche enorme Bedeutung diese Sondertransporte für die regionale Wirtschaft haben, ist häufig nicht bekannt.⁴

Seit etwa 2 Jahren nimmt die Gängelung dieses Gewerbes aber derart zu, das man an gezielte Existenzvernichtung denken möchte. Das begann mit der Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) mit Änderungen zum 01.02.2021. Diese umfasst nunmehr mit Anhang (zu Gebühren-Nummer 263.1.1) auch die Gebührenberechnung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten nach § 29 Absatz 3 oder § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVO.⁵ Hintergrund war die Absicht, eine bundeseinheitliche und aufwandsbezogene Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und/oder Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO und damit Gleichbehandlung zu schaffen. Ein Ansatz, der aufgrund des unterschiedlichen Gebühren-Wirrwarrs in Deutschland sicher richtig war. Aber des Gegenteil von gut gemeint ist bekanntlich: schlecht gemacht. Der Anhang (zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Groß-

raum- und Schwertransporte enthält eine Vielzahl von Multiplikatoren, die sich in der Formel ausdrücken: Die Gesamtgebühr berechnet sich wie folgt: Berechnung des Gesamtfaktors: Der Gesamtfaktor für die Berechnung des Erhöhungsbetrages wird durch die Addition der unter Nummer 2 Buchstabe a bis g ermittelten Faktoren der einzelnen Kriterien ermittelt: $f = fZ + fM + fB + fStr + fF + fMÜ + fA$ und vermutlich nur für studierte Mathematiker nachvollziehbar ist, jedenfalls haben sich die Gebühren für die Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen im Großraum- und Scherverkehr seit dem 01.01.2021 mehr als verzehnfacht und der Gebührenschwungel ist noch dichter und undurchdringlicher geworden als zuvor, weil jeder Beamte die Multiplikatoren und Berechnungsformel für sich gewichtet und anwendet.

Gleichzeitig wurde die Zuständigkeit in § 47 Abs. 1, S. 2 und Abs. 2, Nr. 4 StVO für die Erteilung der Transporterlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen geändert. Zuständig war nun nicht mehr die Verkehrsbehörde am Sitz des Antragstellers (ggf. Geschäftsbesorger), sondern am Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens mit der Begründung, man wolle einen sog. „Behörden-tourismus“ vermeiden. Hintergrund war die Konzentration von Anträgen auf Großraum- und Schwertransporterlaubnisse- und Genehmigungen am jeweiligen Firmensitz des Antragstellers, weil hier zunehmend

sog. „Geschäftsbesorger“ (Serviceunternehmen für die Beschaffung solcher Erlaubnisse und Genehmigungen) als Antragsteller „zur Verfügung von“ aufgetreten sind, was natürlich zu einer Anballung von Anträgen bei der jeweiligen Verkehrsbehörde geführt hat. Die Änderung der Zuständigkeit ab 01.01.2021 hat allerdings nur dazu geführt, dass die Antragskonzentration auf die Verkehrsbehörden am Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens verlagert wurden und dort durch die Flut der schlagartig anrollenden Anträge die Behörden zusammengebrochen sind, weil dort kein qualifiziertes Personal vorhanden war. Ein Schuss in den Ofen, der vorhersehbar war.⁶

Doch damit nicht genug. Am 16.12.2020 veröffentlichte die Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ den das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 23.06.2021 als Schlussbericht „Mehr Großraum- und Schwerlasttransporte auf Wasser und Schiene“ abgesegnet hat. Begründung: Gut für die Umwelt, gut für die Branche. Züge und Schiffe zählen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern. Der Umstieg auf Schiene und Wasserstraße für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) sei ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Das Klimaschutz-Sofortprogramm 2022, das vom Bundeskabinett verabschiedet wurde, stellt daher 10 Millionen Euro für die



4 IHK Siegen, Prof. Dr. Jürgen Steinbrecher, Schwertransporte im Spannungsfeld zwischen Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten, 2012, https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/Infrastruktur_Planung_und_Verkehr/Schwertransporte_Kurzfassung.pdf

5 Fundstelle: BGBl. I 2020, 822 - 824

6 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Zur Ausnahmegenehmigung für Großraum- und Schervertransporte nach StVO, 2020, WD 5 3000-116/20, <https://www.bundestag.de/resource/blob/808686/522cf973c64d5c30b788e4eada0c3151/WD-5-116-20-pdf-data.pdf>



Verlagerung von GST von der Straße auf das Wasser bereit. Wie groß das Potenzial der Verkehrsverlagerung ist, beleuchtet der zeitgleich veröffentlichte Schlussbericht „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ der gleichnamigen Arbeitsgruppe, die durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ins Leben gerufen wurde. In Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt hat die Arbeitsgruppe analysiert, welche Faktoren entscheidend sind, damit Wasserstraße und Schiene noch mehr für den GST genutzt werden – und welche Hemmnisse es hierbei aktuell noch gibt.

Leider hat die Arbeitsgruppe dabei nicht nur ignoriert, dass die Eisenbahn durch die infrastrukturellen Vorgaben wie durch gebundene Radien durch die Gleistrassen, Tunnel, Bahnsteige, Elektrifizierung und Signalanlagen schon für die meisten Großraumtransporte ausscheidet, sondern auch, dass das Binnenschiff vom Umschlag abhängig ist. Bei der Berechnung der Klimabilanz wurde dabei glatt vergessen, dass die meisten Binnenhäfen keine stationären Großkrane für den Umschlag von Schwergut vorhalten und daher für jeden Umschlag große Schwerlastkrane mit zahlreichen Zubehörfahrzeugen anrücken müssen und schon ob ihres eigenen Gewichts jede Menge Dieselmotorkraftstoff verbrauchen und Feinstaub verursachen. Prof. Jürgen Poelke hat daher die Öko-Bilanz nachgerechnet und der Autor sich im STM Sonderdruck 102/21 hierzu Luft verschafft.⁷

Unabhängig davon, dass Deutschlands Wasserstraßen marode sind und die Schleusen zerbröckeln, warnten schon 2019 die Binnenschiffer vor dem Totalausfall einzelner Kanäle, die Industrie ist alarmiert. Die Probleme sind lange bekannt.⁸ Unabhängig davon hat uns spätestens der Sommer 2022 gelehrt, dass die Binnenschifffahrt in Deutschland im Winter Eiswasser, im Frühjahr Hochwasser und im Sommer gar

kein Wasser mehr hat. Die Binnenschifffahrt auf der Ems und Weser wurde im August 2022 ganz eingestellt, auf dem Rhein war sie nur noch mit halber Ladung wegen des Tiefgangs möglich usw.. Dieser Verkehrsträger ist daher zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit im Transportwesen genauso gut geeignet, wie Wind- und Sonnenenergie für die kontinuierliche Stromversorgung. Aber Hauptsache die Ökobilanz stimmt und wir erreichen unsere Klimaziele.

Wie weltfremd diese Betrachtung ist zeigt die Tatsache, dass kein einziger Zug und kein einziges Binnenschiff je die Windkraftstandorte erreicht und mit den notwendigen Materialien und Maschinen versorgen kann. Das schafft eben nur das Großraum- und Schwertransportgewerbe auf der Straße mit ihren leistungsfähigen Großkränen, abenteuerlichen SPMT Modulen zum Aufrichten der Rotorblätter mitten im Wald und mehrfach ausziehbare Teleskop-Spezialaufliegern zum Transport der inzwischen bis zu 70 m langen Rotorblätter etc.. Wer etwas anderes behauptet, der träumt und ignoriert auch die Tatsache, dass jeder Umschlag vom und in das Schiff oder auf und von der Eisenbahn ein sehr hohes Schadensrisiko birgt, was zu Doppel- und Mehrfachtransporten für die Reparaturen und Ersatzteiltransporte führt, was die Öko-Bilanz für diese Kombiverkehre sofort als Wunschtraum entlarvt.

Doch auch damit längst nicht genug. Die Stadt München hat es z.B. rechtzeitig vor der Baumaschinenmesse im Okt. 2022 geschafft, die eine kommunale Sondernutzungsgebührenordnung neu zu verabschieden. Die Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS –) wurde mit Stadtratsbeschluss geändert und am 03.06.2022 Münchner Amtsblatt veröffentlicht.⁹ Sie umfasst jetzt auch Sondernutzungsgebühren

für Großraum- und Schwertransporte bei der Benutzung von Kommunalstraßen der Stadt München mit der Begründung, diese Transporte würden die Straßen in München, so z.B. die Ludwigsfelder Straße in Allach schwer in Mitleidenschaft ziehen. Die Stadt Lüdenschied ist im Juli 2021 mit derselben Kommunalsetzung voran gegangen mit der Begründung, das tue dem Stadtsäckel gut. Die Stadt Lüdenschied erhebt seit einem Jahr Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte auf innerstädtischen Straßen. Das sollte 2022 rund 150.000 Euro für die Stadtkasse einbringen.¹⁰ Der neue Running-Gag heißt „City-Maut für Großraum- und Schwertransporte“.

Dass das den zu über 50 % notleidenden Kommunalhaushalten in Deutschland gut tut ist nicht zu bezweifeln, wohl aber, ob das rechtmäßig ist. Allein die Vorstellung, was passiert, wenn alle tangierten Kommunen diesem üblen Scherz folgen, lässt den Autor erschauern. Großraum- und Schwertransporte sind in Deutschland dann nicht mehr durchführbar, weil nicht mehr bezahlbar. Das bedeutet das Aus für den Industriestandort Deutschland, aber Hauptsache die Stadtkasse stimmt. Abgesehen davon liegt z.B. an der Ludwigsfelder Str. in München-Allach der Rüstungshersteller Krauss-Maffai und zahllosen Quell- und Zielverkehren. Die Straßen werden nachweislich durch die hohe Anzahl an Achslastüberrollungen beschädigt, die eben vom intensiven Lkw-Verkehr insgesamt und der hohen Verkehrsdichte ausgelöst werden und nicht von einzelnen Großraum- und Schwerverkehren. Deren Verträglichkeit für die Straßeninfrastruktur und der Straßenmöblierung wird durch das Anhörungsverfahren beim jeweiligen Straßenbaulastträger auf Herz und Nieren geprüft und mit zahllosen Auflagen zur Straßenschonung versehen.

Die Spezialtransportfahrzeuge sind mit einer an das Ladegut angepassten Anzahl von Achsen

⁷ Saller, Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe, STM Sonderdruck 102/21, https://www.kranmagazin.de/STM102_Sonderdruck.pdf

⁸ Jans Beenen, SOS, die Schleusen bröckeln, 13.05.2019, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/infrastruktur-sos-die-schleusen-broeckeln-1.4444057>

⁹ Münchner Amtsblatt 2022, S. 330

¹⁰ Neuerung erweist sich als gut für die Stadtkasse ... - Come On <https://www.come-on.de> Lüdenschied 09.08.2022 — Großraum- und Schwertransporte werden auf innerstädtischen Straßen in Lüdenschied seit Juli 2021 mit einer Sondernutzungsgebühr belegt

und mit Mehrfachbereifung ausgestattet. Die Reifenauflandflächen sind bei diesen Transporten regelmäßig größer als bei einem herkömmlichen 40 t Europazug. Deswegen ist die Straßenbelastung pro Quadratzentimeter in aller Regel niedriger als bei den allgemein zulässigen Lkws. deren Vielzahl an Achslastüberrollungen mit hoher Geschwindigkeit schädigen die Straßenbaubsubstanz, nicht der Großraum- und Schwerverkehr, der regelmäßig Brücken im Alleingang, Schritttempo und Fahrbahnmitte und (bislang) mit Polizeieskorte befährt. Es sind die überladenen Europazüge, die mit 90 km/h auf der Autobahn ohne ausreichenden Sicherheitsabstand dahin donnern und die Brückenbauwerke zu Schanden fahren, wie unschwer zu beobachten ist an den vielfältigen Zusatzschildern auf bundesdeutschen Autobahnen: „60 km/h Brückenschäden Mindestabstand einhalten.“ Es ist eine Mär, das Großraum- und Schwervertransporte für diese und andere Schäden an den Straßen verantwortlich wären. Deren Verantwortlichkeit für die Straßenbaubsubstanz wird bei jedem einzelnen Antrag auf Durchführung eines solchen Transports umfangreich überprüft.

Die Erhebung von besonderen Sondernutzungsgebühren für diese Transporte mit dieser Begründung ist daher unverhältnismäßig und nicht begründbar, aber Hauptsache im Stadtsäckel klingelt's. Der Münchner Antonius im Himmel schreit auf: „Manna so i, manna!“ Er meint wohl: Auf diesem Planeten regieren die Moneten. Wahrscheinlich hat Krauss-Maffai auch deswegen die Konzernzentrale komplett von Allach nach Parsdorf verlegt.

All dem zu Hohn und Spott hat im III. Quartal 2022 die BEM ING 3 dem Gewerbe jetzt den Rest gegeben. Die einheitliche und effiziente Verwaltung der Autobahnen in eigener Ver-

antwortung des Bundes ist ein wichtiges Ziel der Bundesfernstraßenreform, so die Autobahn GmbH des Bundes. Dies betrifft auch Großraum-/Schwertransporte: Die Autobahn GmbH verfolgt dabei das Ziel einer Vereinheitlichung und Automatisierung des Prüfprozesses für GST-Anträge. Zukünftig sollen Transporte auf allen Autobahnen bei gleichen Voraussetzungen gleiche Auflagen erhalten. Seit Mitte 2022 führt die Autobahn GmbH sukzessive das neue Verfahren und einheitliche Regelungen für die Prüfung von GST-Anträgen ein. Dabei werden geltende Rechtsvorschriften und Regelwerke beachtet und durch den Bund eingeführte statische Berechnungsverfahren konsequent angewandt, das ist insbesondere die BEM-ING 3 für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING) „Verkehrslasten auf Brücken“. Teil 3 dient dabei der Berechnung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte.¹¹ Dies führt in einigen Fällen zu einer Verschärfung, in anderen zu einer Abmilderung von Auflagen.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben (ARS) 21/2016 hat der Bund die Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING) – Teil 3 „Bemessung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte“ eingeführt. Die Autobahn GmbH ist gehalten, die Regelungen der BEM-ING einzuhalten. Hauptverantwortlich für die hieraus resultierenden, in der Regel strengeren Auflagen ist das neue Berechnungsverfahren, das die heutige Verkehrszusammensetzung berücksichtigt, bei der die Anzahl schwerer Fahrzeuge überdurchschnittlich stark zugenommen hat. Zudem wurden bei Bestandsbauwerken in den letzten Jahren vermehrt Unzulänglichkeiten bei den damaligen Bemessungsvorschriften

erkannt, die die Reserven der Bauwerke weiter reduzieren und strengere Auflagen für Schwertransporte einfordern. Die Auflagen „Alleinfahrt“ und bei einteiligen Überbauten „Gegenverkehr sperren“ sind in der Regel hierauf zurückzuführen. Sie stellen sicher, dass Schäden an Bauwerken und damit einhergehende Brücken-Sperrungen wie z.B. auf der A45-Talbrücke Rahme, künftig vermieden werden.

Nach der VwV-StVO sind zur Absicherung von GST in allen planbaren und regelbaren Situationen Verwaltungshelfer einzusetzen.¹² Die Begleitung durch die Polizei ist im Regelfall nicht mehr vorgesehen. Die Absicherung eines GST durch Begleitfahrzeuge muss nach Maßgabe der Herstellung größtmöglicher Verkehrssicherheit sowie entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erfolgen. Dem tragen die Auflagen der Autobahn GmbH des Bundes angeblich Rechnung.

Dem Autor liegt hierzu eine aktuelle Transporterlaubnis des Landkreises Groß-Gerau vom 24.08.2022 für einen 70 t Kran mit vier Achsen a 12 t also zGM 48 t vor mit der Auflage S. 4 (Stand 22.06.2022) nach Anhang drei, das bedeutet z.B. bei Brückensperrung Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo insgesamt 5, jedoch fünf BF 3 bzw. BF 3plus Begleitfahrzeuge hinter dem großraum- und Schwervertransport bzw. Kranverkehr, bestehend aus einem Geschwindigkeitstrichter 120 km/h, 80 km/h und 60 km/h, einem weiteren BF 3 Fahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 unmittelbar hinter dem Großraum- und Schwervertransport Fahrzeug und ein BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277 neben dem Großraum- und Schwervertransport, wohlgermerkt auf der Autobahn. Die Autobahn GmbH des Bundes hat diesen Begleitungs-Wahn wohl selbst erkannt und



11 BAST BEM-ING 3, https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Ingenieurbau/Entwurf/BEM-ING-Teil-3-Abs-1-Entwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=2

12 Saller, Der lange Weg zum BF 4-Begleitfahrzeug, STM 73/2017, S. 66 ff



mit dem Merkblatt: Absicherung von GST auf Autobahnen (Stand 31.08.2022)¹³ diese Praxis selbst um ein BF 3 plus Begleitfahrzeug mit der Anordnung 100 km/h entschärft.

Seit 01.09.2022 sind es bei Brückensperrung Alleingang/Schritttempo/Fahrbahnmitte auf Autobahnen nach Anlage 3, S 4 nur noch vier Begleitfahrzeuge hinter bzw. neben dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug, nämlich zwei BF 3 plus oder BF 4 Fahrzeuge mit Geschwindigkeitstrichter 80 km/h und 60 km/h, dann BF 3 Begleitfahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 und neben das BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277. Der Geschwindigkeitstrichter ist bei Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Bundesautobahnen unschwer nachvollziehbar, ebenso das Überholverbot mit Vz. 276/277 bei Brückensperrungen. Was sich dem unbefangenen Betrachter nicht erschließt ist die Frage, was das fahrenden Aus-

zeichen nach Vz. 101 hinter dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug selbst bezwecken soll? Großraum- und Schwertransportfahrzeug sind selbst nach den sogenannten Kennzeichnungsrichtlinien¹⁴ ab einer Fahrzeugbreite von mehr als 3 m ist das Fahrzeug zusätzlich den unter 2.1.a) genannten Warneinrichtungen (LTE) mit einer – oder wenn die geometrische Sichtbarkeit¹⁵ es erfordert mehreren – Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumleuchten) ausgerüstet sein. Im Regelfall sind diese Fahrzeuge mit drei gelben Rundumleuchten (gelbes Blinklicht) nach vorne und hinten ausgerüstet, Gem. § 38 Abs. 3 StVO warnt gelbes Blinklicht vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

Was also ein fahrendes Ausrufezeichen hinter einem dergestalt bereits selbst abgesicherten Großraum- und Schwertransportfahrzeug an zusätzlichen Erkenntnisgewinn und Regelungsinhalt für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer bringen soll, ist kaum nachvollziehbar. Es wird aufgrund des Inhalts: „Achtung, allg. Gefahr!“ allenfalls zum kognitiven Chaos des nachfolgenden Fahrzeuglenkers führen, der sich fragen muss, was ihm an dieser Stelle das vor-

ausfahrende Ausrufezeichen in diesem Moment konkret sagen soll??? Es warnen doch schon die beiden BF 3 plus Fahrzeuge mit dem Geschwindigkeitstrichter auffällig mit zwei gelben und nach hinten wirkenden Rundumleuchten und der Aufschrift „Schwertransport“ vor dem vorausfahrenden Verkehrsungetüm, welches selbst noch einmal mit Warneinrichtungen (LTE) und mindestens einem Rundumleucht nach hinten vor sich selbst warnt und geometrisch sichtbar sein muss. Was soll da unmittelbar danach noch ein fahrendes Ausrufezeichen, ohne selbstständigen Regelungs- und Informationsgehalt.

In Anbetracht der Kosten für dieses zusätzliche BF 3 Begleitfahrzeug für Kraftstoffe, Reifen, Fahrerlöhne etc. und der zusätzlichen Umweltbelastung erscheint dieses Begleitfahrzeug ohne irgendeinen Mehrwert als dringend verzichtbar, da überflüssig und damit unangemessen und unverhältnismäßig im verwaltungsrechtlichen Sinne. Dieses Fahrzeug ist ökonomischer und ökologischer Unsinn, weil es keine zusätzliche Warnwirkung und keine zusätzliche Sicher-

park, die betroffen sein können von der Auflage Anlage 3, S 4 der Autobahn GmbH des Bundes. Macht also rein rechnerisch 60 Begleitfahrzeuge nötig, oder aber die Schwerlastkrane rücken zeitlich versetzt aus, quasi jede Stunde einer, dann sind nach jetzigem Stand nur vier Begleitfahrzeuge notwendig, aber es dauert eben dann nach den Arbeitszeiten im ArbZG mindestens 1 ½ Tage, bis alle Krane auf den Baustellen sind und genauso lange, bis sie wieder zurück kommen. Allein das Rhein-Main-Neckar-Gebiet hat mehrere hundert Krane und ebenso viele Schwertransportfahrzeuge dort stationiert. Das macht hunderte, wenn nicht tausende Begleitfahrzeuge und qualifizierte Fahrer notwendig. Wo die herkommen sollen, ist völlig unklar, aber schön, dass es die Anlage 3 S. 4 schon einmal gibt.

Keine Sorge liebe Politik, liebe Autobahn GmbH des Bundes und liebe Polizeibehörden. Sie werden Ihr Ziel erreichen größtmöglicher Verkehrssicherheit und den besten Schutz der Straßenbausubstanz mit größter anzunehmender Wahrscheinlichkeit erreichen. In Kürze werden keine Großraum- und Schwertransporte auf der Straße mehr fahren, weil sie nicht mehr kalkulierbar und nicht mehr bezahlbar sein werden. Der Autor nimmt diese Entwicklung zur Kennt-

nis und zum Anlass nach 30 Jahren sein Tätigkeit als Rechtsvertreter der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. auf der Jahreshauptversammlung 2022 zu beenden.

Die Gängelung des Gewerbes durch Politik, Verwaltung und Vollzug, die immer wieder neuen Ideen, Großraum- und Schwertransporte von der Straße zu vertrieben und das Gewerbe so lange zu triezen und zu misshandeln, bis es entnervt aufgibt, sind für den Autor unerträglich geworden, obwohl er seit 1992 mit Herz und Verstand, sowie zahllosen Veröffentlichungen und vielen Fachbüchern versucht hat, dem Gewerbe immer wieder zu helfen. Das ist leider gründlich misslungen. „Requiescat in pace!“ liebes Großraum- und Schwertransportgewerbe.

Gute Nacht, Deutschland!



heit mehr bringt. Wenn man hier schon etwas tun will, erscheint es nach Auffassung des Autors wesentlich sinnvoller, das Großraum- und Schwertransportfahrzeug nach hinten mit einem retroreflektierenden Warnschild „Vorsicht! Schwertransport“ auszurüsten, wie man es von ausländischen Fahrzeugen mit der Aufschrift „convoi exceptionnel“ kennt. Hierzu müssten allenfalls die Kennzeichnungsrichtlinien unter Nr. 2.1.a) genannten LTE angepasst werden. Das wäre wirkungsvoller und sinnvoller als jedes Ausrufezeichen. Wobei hinter die Anzahl der Begleitfahrzeuge eigentlich getrost ein Fragezeichen zu setzen wäre. Es ist bis dato unklar, wo diese Begleitfahrzeuge und Begleitfahrer herkommen und wie ihre Ausbildung organisiert werden soll. Die Straßentransportbegleitverordnung steckt seit 2018 in den Kinderschuhen und ist noch nicht da.¹⁶ Fahrer und Fahrzeuge ebenso wenig. Es darf also hinterfragt werden, wie die Sicherung von GST auf bundesdeutschen Autobahnen in naher Zukunft durchgeführt werden soll.

Der in Groß-Gerau betroffene Schwerlastunternehmer hat 15 Fahrzeugkrane im Fuhr-

¹³ https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/UEbersicht_Absicherung_GST_auf_BAB_2022-08-31.pdf

¹⁴ Richtlinie für die Kennzeichnung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge, Fahrzeugkombinationen sowie bestimmter hinausragender Ladungen Vom 12. Februar 2019 (VkB I S. 192) [Amtl. Anm.:] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. I. 241 vom 17.09. 2015, S. 1)

¹⁵ Neuerlass der Anforderungen an die geometrische Sichtbarkeit zu § 52 Absatz 3 und 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): Warnleuchten für blaues und für gelbes Blinklicht – „horizontale und vertikale (geometrische) Sichtbarkeit“

¹⁶ Referentenentwurf 19.08.2018 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?__blob=publicationFile

FAQ

Warum kommt es gegenwärtig zu Änderungen bei der GST-Antragsbearbeitung?

Die einheitliche und effiziente Verwaltung der Autobahnen in eigener Verantwortung des Bundes ist ein wichtiges Ziel der Bundesfernstraßenreform. Dies betrifft auch Großraum-/Schwertransporte: Die Autobahn GmbH verfolgt das Ziel einer Vereinheitlichung und Automatisierung des Prüfprozesses für GST-Anträge. Zukünftig sollen Transporte auf allen Autobahnen bei gleichen Voraussetzungen gleiche Auflagen erhalten. Seit Mitte 2022 führt die Autobahn GmbH sukzessive das neue Verfahren ein.

Warum bekomme ich neuerdings andere Auflagen als in der Vergangenheit?

Die Autobahn GmbH führt bundesweit einheitliche Regelungen für die Prüfung von GST-Anträgen ein. Dabei werden geltende Rechtsvorschriften und Regelwerke beachtet und durch den Bund eingeführte statische Berechnungsverfahren konsequent angewandt. Dies führt in einigen Fällen zu einer Verschärfung, in anderen zu einer Abmilderung von Auflagen.

Wie lange dauert die GST-Antragsbearbeitung bei der Autobahn GmbH?

Mit der geplanten Automatisierung sorgt die Autobahn GmbH für eine Effizienzsteigerung bei der Prüfung der GST-Anträge. Schon heute können Anträge auf Seiten der Autobahn GmbH innerhalb von 3 Tagen bearbeitet werden. Die Gesamtdauer der Antragsbearbeitung ist allerdings abhängig von den Beiträgen vieler beteiligter Stellen. Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass im Hinblick auf veränderliche Rahmenbedingungen (Baustellen) eine Antragstellung erst 3 bis 5 Wochen vor dem gewünschten Gültigkeitsbeginn der Genehmigung sinnvoll ist.

Warum bekommen Transporte häufiger die Auflage Alleinfahrt oder Gegenverkehr sperren?

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben (ARS) 21/2016 hat der Bund die Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING) – Teil 3 „Bemessung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte“ eingeführt. Die Autobahn GmbH ist gehalten, die Regelungen der BEM-ING einzuhalten. Hauptverantwortlich für die hieraus resultierenden, in der Regel strengeren Auflagen ist das neue Berechnungsverfahren, das die heutige Verkehrszusammensetzung berücksichtigt, bei der die Anzahl schwerer Fahrzeuge überdurchschnittlich stark zugenommen hat. Zudem wurden bei Bestandsbauwerken in den letzten Jahren vermehrt Unzulänglichkeiten bei den damaligen Bemessungsvorschriften erkannt, die die Reserven der Bauwerke weiter reduzieren und strengere Auflagen für Schwertransporte einfordern.

Die Auflagen „Alleinfahrt“ und bei einteiligen Überbauten „Gegenverkehr sperren“ sind in der Regel hierauf zurückzuführen. Sie stellen sicher, dass Schäden an Bauwerken und damit einhergehende Sperrungen künftig vermieden werden.

Woraus ergibt sich die Anzahl der notwendigen Begleitfahrzeuge für einen GST-Transport?

Nach der VwV-StVO sind zur Absicherung von GST in allen planbaren und regelbaren Situationen Verwaltungshelfer einzusetzen. Die Begleitung durch die Polizei ist im Regelfall nicht mehr

vorgesehen. Die Absicherung eines GST durch Begleitfahrzeuge muss nach Maßgabe der Herstellung größtmöglicher Verkehrssicherheit sowie entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erfolgen. Dem tragen die Auflagen Rechnung.

Welche Fahrzeuge benötige ich für die Absicherung von GST auf Autobahnen?

Für die Absicherung von GST auf Autobahnen ist der Einsatz von Fahrzeugen erforderlich, die laut „Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten“ (BMDV, 2015) ausgestattet sind. In erster Linie werden die dort beschriebenen BF 3- und BF 3plus-Fahrzeuge benötigt. Die Fahrer dieser Fahrzeuge sind Verwaltungshelfer der Autobahn GmbH und müssen zu diesem Zweck eingewiesen und verpflichtet werden.

Weitergehende Informationen hierzu werden in Kürze auf der Homepage der Autobahn GmbH veröffentlicht.

Warum sind einige Auflagen in der Stellungnahme der Autobahn GmbH doppelt?

Dies ist dem Umstellungsprozess geschuldet. Im bisherigen Verfahren wird die Autobahn GmbH für einen Antrag von mehreren Bundesländern angehört und gibt ihre Stellungnahme zu dem Antrag an jedes Bundesland ab. Die Bundesländer leiten diese Stellungnahmen an die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) weiter. Wenn die EGB die Stellungnahmen nicht auf das Notwendige einkürzt, tauchen im Bescheid identische Auflagen mehrfach auf. Nach Einrichtung eines zentralen Zugangspunkts der Autobahn GmbH ab November 2022 wird es keine Mehrfachanhörungen mehr geben, so dass für denselben Streckenabschnitt jeweils nur noch eine Stellungnahme abgegeben wird.

Warum bekomme ich für meinen Transport keine Dauererlaubnis?

Wenn Ihrem Antrag auf Dauererlaubnis von der Autobahn GmbH nicht zugestimmt wird, kann dies verschiedene Ursachen haben:

- die Grenzwerte in Bezug auf Gesamtmasse, Achslast, Breite oder Höhe für Dauererlaubnisse werden überschritten,
- bei streckenbezogenen Dauererlaubnissen ist an einem Bauwerk eine Auflage notwendig, die gem. Rn 98 zu § 29 VwV-StVO nicht mit Dauererlaubnissen kompatibel ist
- bei flächendeckenden Dauererlaubnissen steht aufgrund der Menge an nicht befahrbaren Bauwerken kein ausreichendes Netz mehr zur Verfügung.

Welche Grenzwerte gelten für Dauererlaubnisse in Bezug auf Masse, Achslast, Höhe und Breite des Transports?

In der Vergangenheit hatte jedes Bundesland eigene Grenzwerte für Dauererlaubnisse, die zunächst von den Niederlassungen übernommen wurden. Im Zuge der gebotenen Vereinheitlichung wurden autobahnweit geltende Grenzwerte festgelegt, die folgendermaßen begründet sind:

Dauererlaubnissen kann nur bis zu einer Transporthöhe von 4,35 m zugestimmt werden. Dies leitet sich aus der allgemeingültigen lichten Höhe der Bauwerke von 4,50 m, sowie einem minimalen Sicherheitsraum von 0,15 m ab. Bauwerke mit einer lichten Höhe von weniger als 4,50 m sind nach

StVO besonders beschildert; diese Bauwerke dürfen mit einer Transporthöhe von mehr als 4,00 m nur mit einer Ausnahmegenehmigung nach §46 StVO unterfahren werden.

Dauererlaubnissen kann nur bis zu einer Transportbreite von 3,25 m zugestimmt werden. Dieser Grenzwert ist wie folgt begründet: Die Fahrstreifen auf Autobahnen, die überwiegend vom Schwerverkehr genutzt werden, haben i.d.R. eine Breite von 3,75 m. Abzüglich einem seitlichen Bewegungs-/Sicherheitsraum von 25 cm auf beiden Seiten (welcher bei voller Geschwindigkeit notwendig ist) ergibt sich eine mögliche Fahrzeugbreite von 3,25 m.

Für die Länge wurde der Grenzwert von 27 m gewählt. Dies entspricht der bundesweiten Empfehlung zu § 70 StVZO Verkehrsblatt 2014, S. 503.

Dauererlaubnisse für Transporte mit einem Gesamtgewicht von mehr als 68 t bzw. einer Achslast von mehr als 12 t können aufgrund der besonderen Anforderungen zum Schutz der Bauwerke keine Zustimmung erhalten. Bei kurzfristig erforderlicher Ablastung eines Bauwerks sind die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden nicht in der Lage, die Dauergenehmigung zu widerrufen, so dass das Risiko verbleiben würde, dass sehr hohe Belastungen in ein geschädigtes Bauwerk eingetragen werden.

Welche Auflagen sind mit Dauererlaubnissen nicht kompatibel?

Auflagen, die mit Dauererlaubnissen nicht kompatibel sind, sind z.B. polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder -regelung, Absicherung mit Verwaltungshelfer, Alleinfahrt, Schrittgeschwindigkeit, Nachtfahrt oder Gegenverkehr sperren.

Warum bin ich selbst in der Verantwortung, mich vor Fahrtantritt zu informieren, ob meine Fahrt möglich ist?

Es kann immer zu kurzfristigen Einschränkungen insbesondere durch Baustellen kommen, die zum Zeitpunkt der Antragsbearbeitung noch nicht bekannt waren. Außerdem ist das Kurvenlaufverhalten der Fahrzeuge nicht durch die Autobahn GmbH prüfbar, weshalb insbesondere die Breitenprüfung in Anschlussstellen in der Verantwortung der Transporteure liegt. Daher schreibt auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vor, dass unmittelbar vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen ist, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist.

Schwertransporte

im Spannungsfeld zwischen
Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und
wirtschaftlichen Notwendigkeiten



**Jürgen Steinbrecher
Torsten Schubert**

Siegen, Oktober 2012

Impressum

Autoren: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher
Dipl.-Ing. Torsten Schubert

Auftraggeber: **Industrie- und Handelskammer Siegen**
Koblenzer Straße 121
57072 Siegen

Auftragnehmer: Universität Siegen
Department Bauingenieurwesen
Lehrstuhl für Stadt- und Verkehrsplanung
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher
Paul-Bonatz-Straße 9-11
57076 Siegen

Tel.: 0271 / 740-2211 oder -2105
Fax: 0271 / 740-2259
e-mail: juergen.steinbrecher@uni-siegen.de

ISBN: 978-3-9815608-0-0

Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	IV
TABELLENVERZEICHNIS	V
1 EINFÜHRUNG UND AUFGABENSTELLUNG	1
2 ZUSTANDSANALYSE	4
2.1 HÄUFIGKEIT UND BEDEUTUNG VON SCHWERTRANSPORTEN	4
2.2 GENEHMIGUNGSVERFAHREN	7
2.2.1 <i>Straßenverkehr</i>	7
2.2.1.1 Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO	11
2.2.1.2 Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO	14
2.2.1.3 Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten	15
2.2.1.4 Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte	17
2.2.1.5 Systeme zur automatisierten Fahrtwegeprüfung	21
2.2.1.6 Polizeibegleitung von Transporten	23
2.2.2 <i>Eisenbahnverkehr</i>	25
2.2.3 <i>Binnenschiff</i>	27
2.3 VERKEHRSINFRASTRUKTUR	28
2.3.1 <i>Straßennetz</i>	28
2.3.2 <i>Schienennetz</i>	35
2.3.3 <i>Binnenwasserstraßen</i>	36
2.4 ZUSAMMENFASSUNG	37
3 REGIONALE SITUATION	40
3.1 TRANSPORTERFORDERNISSE, TYPISCHE KONSTELLATIONEN UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR	40
3.2 QUELLEN UND ZIELE FÜR GROßRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE	42
3.3 ROUTENANALYSE	43
3.4 ENTWICKLUNG DER SITUATION IM KREIS SIEGEN-WITTGENSTEIN	46
4 VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE	48
4.1 ORGANISATION UND VERFAHREN	48
4.2 INTEGRIERTES BAUSTELLEN „FRÜHWARNSYSTEM“	52
4.3 VERKEHRSINFRASTRUKTUR	54
5 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN	60
LITERATURVERZEICHNIS	VI

ANHANG	IX
FIRMENPORTRAIT DER SMS SIEMAG AG	X
FIRMENPORTRAIT DER DANGO & DIENENTHAL MASCHINENBAU GMBH	XVIII
FIRMENPORTRAIT DER ERNDTEBRÜCKER EISENWERKE GMBH	XXII
FIRMENPORTRAIT DER JUNG GROSSMECHANIK GMBH & CO.KG	XXVI

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 2-1: ANHÖRUNGEN NACH §29 StVO NACH GESAMTGEWICHT IN NRW [QUELLE: NAUMANN (2011)]	6
ABBILDUNG 2-2: ABLEITUNG ERFORDERLICHER GENEHMIGUNGEN	11
ABBILDUNG 2-3: VEMAGS-NUTZER IN DEUTSCHLAND; STAND JANUAR 2012 [QUELLE: VEMAGS NRW (o.J.)]	17
ABBILDUNG 2-4: VEMAGS-NUTZER IN NORDRHEIN-WESTFALEN; STAND MAI 2012 [QUELLE: VEMAGS NRW (o.J.)]	18
ABBILDUNG 2-5: VEMAGS-ABLAUF IN NRW [QUELLE: VEMAGS NRW (o.J.)]	20
ABBILDUNG 2-6: LICHTRAUMPROFIL DER EBO ANLAGE 1	26
ABBILDUNG 2-7: ALTERSSTRUKTUR DER BRÜCKEN DER BUNDESFERNSTRAßEN [QUELLE: LIPPOLD (2011)]..	30
ABBILDUNG 2-8: ZEITLICHE ENTWICKLUNG DES BRÜCKENZUSTANDS 1998 BIS 2010 IN DEUTSCHLAND	30
ABBILDUNG 3-1: ROUTENFÜHRUNG HILCHENBACH – NATO-RAMPE NEUWIED (KARTENGRUNDLAGE: WWW.MAPS.GOOGLE.DE)	45
ABBILDUNG 4-1: ZEITPLAN FÜR DEN BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2015 [QUELLE: BMVBS (HRSG.) (2012)]	58

Tabellenverzeichnis

TABELLE 2-1: VEMAGS-STATISTIKEN DEUTSCHLAND [QUELLE: BÖHM (2012)].....	5
TABELLE 2-2: VEMAGS-STATISTIKEN NRW [QUELLE: BÖHM (2012)]	5
TABELLE 2-3: ZULÄSSIGE ABMESSUNGEN UND GEWICHTE NACH STVZO (AUSZUG)	10
TABELLE 2-4: NETZLÄNGEN DES KLASSIFIZIERTEN STRAßENNETZES (STICHTAG 01.01.2012)	28

1 Einführung und Aufgabenstellung

Das Dreiländereck Südwestfalen/Rheinland-Pfalz/Hessen ist durch eine mittelständische Industriestruktur geprägt, als Leitbranchen sind die Metallverarbeitung und der Maschinenbau zu nennen. Diese Industriestruktur erzeugt nicht nur ein vergleichsweise hohes Transportaufkommen, sie ist auch in erheblichem Maße auf die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten angewiesen. Nach Angaben der Kreispolizeibehörde Siegen-Wittgenstein führt diese allein in ihrem Zuständigkeitsbereich die Begleitung von über 1.500 Großraum- und Schwertransporten pro Jahr durch.

Sobald bestimmte Maße und Gewichte nach den Bestimmungen der Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung (StVZO) [**StVZO (2012)**] oder der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [**StVO (2010)**] überschritten werden, sind Genehmigungen nach § 46 StVO und/oder § 29 StVO, sowie ggf. nach § 70 der StVZO für die Durchführung eines Transportes erforderlich. Für die geplante Route ist dann die Realisierbarkeit des Transportes zu prüfen, hierbei spielen die Abmessungen der Verkehrsräume und die Belastbarkeiten von Brückenbauwerken eine entscheidende Rolle. Es ist ein Anhörungsverfahren unter Einbeziehung aller relevanten Behörden entlang des Fahrtweges durchzuführen. Im Rahmen der Beurteilung müssen teilweise statische Berechnungen für Brückenbauwerke durchgeführt werden. Das Genehmigungsverfahren ist insgesamt sehr aufwändig und wird in der Regel als Einzelgenehmigungsverfahren durchgeführt. Die Genehmigung muss vor der Polizei Bestand haben, da diese bei Nichteinhaltung von Bestimmungen und Auflagen berechtigt ist, den Transport stillzulegen. Ein Ergebnis des Genehmigungsverfahrens kann auch sein, dass eine Begleitung des Transportes durch Polizeifahrzeuge erforderlich wird.

Vor dem Hintergrund des beschriebenen Aufwandes sind sowohl die beteiligten Behörden als auch die produzierenden Unternehmen sowie die Spediteure an einer Vereinfachung des Verfahrens interessiert.

Grundsätzlich kommen für Großraum- und Schwertransporte die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in Frage. Die Straße spielt eine herausragende Rolle, da sie der einzige Verkehrsträger ist, an den alle potenziellen Quellen und Ziele eines Transports angebunden sind. Im Vergleich dazu ist die Zahl der direkten Anschlüsse an die Schiene schon geringer, Häfen und andere Schiffsanleger als Übergangspunkte an die Wasserstraßen sind noch seltener. Ein Transport als kombinierter Verkehr unter Nutzung verschiedener Ver-

Digitaler Beifahrer bei Großraum- und Schwertransporten

Erhält ein durchzuführender Großraum- oder Schwertransport in der Regel nicht weniger als vier Fahrauflagen, wird ein Beifahrer angeordnet, der sich um die Einhaltung der genehmigten Fahrtstrecke sowie die Einhaltung der Auflagen zu kümmern und damit den Fahrer zu entlasten hat (sogenannte RGST Fahrauflage 21). Allerdings stellen der Personalmangel, praktische Hürden, die Kosten sowie derzeit die gesundheitliche Risiken aufgrund der Covid-19-Pandemie ein Problem für die Unternehmen dar, sofern Transporte mit Beifahrer durchzuführen sind. Aufgrund der aktuellen Gesundheitsrisiken ist in fünf Bundesländern – abhängig von individuellen Voraussetzungen – ein Verzicht auf den menschlichen Beifahrer möglich, unter der Voraussetzung, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird. Als Unterstützung für den Fahrer des Großraum- oder Schwertransports wird durch die Behörden ein Assistenzsystem ins Spiel gebracht. Meist in Form einer App, zeigt es die genehmigte Route an, verhindert Abweichungen vom Weg und gibt Fahrauflagen auditiv und visuell wieder. Dargestellt wird, welche wichtige Funktionalitäten und Eigenschaften solche Assistenzsysteme haben sollten und als fortschrittliches Beispiel wird kurz ERNA (Efficient Road Navigation Assistant) vorgestellt.

Verkehrssicherheit: Politik muss Weg für den Einsatz digitaler Fahrtassistenzsysteme freimachen

[BVMW](#)14.07.2022 – 12:09

[Berlin](#) (ots)

Die Logistikbranche leidet unter akutem Personalnotstand. Digitale Fahrtassistenzsysteme könnten gerade bei Großraum- und Schwertransporten (GST) schnell und wirksam Abhilfe beim Personalmangel schaffen. Allerdings dürfen sie in den meisten Bundesländern nicht als Alternative zum menschlichen Beifahrer eingesetzt werden. Der Mittelstand fordert deshalb die Schaffung einer bundeseinheitlichen Regelung für den Einsatz solcher Systeme.

"Deutsche und europäische Transportunternehmer warten dringend darauf, dass die Politik den Einsatz digitaler Fahrtassistenzsysteme im GST-Bereich endlich zulässt, um eine wirksame Personalentlastung zu gewährleisten", erklärt Markus Jerger, Vorsitzender des Bundesverbandes Der Mittelstand. BVMW. Die Systeme seien ausgereift, getestet und könnten die Befolgung der behördlichen Auflagen zuverlässiger sicherstellen als ein menschlicher Beifahrer. "Der Verkehrsminister muss dieses Thema zur Chefsache machen und eine Anpassung der entsprechenden Vorschriften auf Bundesebene in die Wege leiten. Nur so kann die bestehende Blockade gelöst werden", fordert Jerger.

Jeder Großraum- und Schwertransport benötigt eine Ausnahmegenehmigung, in der Fahrtstrecke und Auflagen für die Transportdurchführung genannt werden. Die Genehmigungsbescheide sind oft mehr als 100 DIN A4 Seiten lang. Deshalb sehen die bestehenden Anforderungen unter bestimmten Voraussetzungen die Anordnung eines menschlichen Beifahrers vor, der dem Fahrzeugführer Fahrtstrecke und weitere Auflagen vorgibt. Jerger: "Neueste Forschungsergebnisse belegen, dass die Anforderung eines menschlichen Beifahrers mangels Personals und aus Kostengründen oftmals nicht umgesetzt wird. Die behördliche Verweigerung der Digitalisierung des Straßenverkehrs geht so direkt zulasten der Verkehrssicherheit und des Erhalts der Straßeninfrastruktur in Deutschland."

Auch die technische Umrüstung der Fuhrparks stellt aus Sicht des Mittelstandes kein Hindernis dar: "Die Installation eines handelsüblichen Tablets in der Fahrerkabine reicht völlig aus. Auf diese Weise können auch internationale Fahrer dem behördlich genehmigten Fahrtverlauf zu 100 Prozent entsprechen, denn die zugehörigen Softwaresysteme sind in diversen Sprachen verfügbar", so Jerger abschließend.

Pressekontakt:

BVMW Pressesprecher

Nicholas Neu

Tel.: 030 533206302

Mail: presse@bvmw.de

Original-Content von: BVMW, übermittelt durch news aktuell

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
80524 München

Per E-Mail
An die
Regierungen

*Nachrichtlich an
Präsidien der Bayerischen Polizei*

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen C4-3612-16-42	Bearbeiter Herr Möller/Herr Oettl	München 29.10.2021
	Telefon / - Fax 089 2192-2988 / -12272	Zimmer 419	E-Mail stmi.polizeiverkehr@polizei.bayern.de

Großraum- und Schwertransporte; Erprobung digitaler Fahrerassistenzsysteme („e-Beifahrer“) in Bayern

Anlagen:

- Anlage 1: Musterauflagen
- Anlage 2: Systemanforderungen e-Beifahrer
- Anlage 3: Funktionsbescheinigung e-Beifahrer
- Anlage 4: Erwägungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Unterstützung der Fahrzeugführenden bei erlaubnis- oder genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransporten wird für das Gebiet des Freistaats Bayern im Zuge einer Erprobung die Option eingeführt, dass Unternehmen an-
stelle eines Menschen als Beifahrer, ein digitales Fahrerassistenzsystem („e-Beifahrer“) einsetzen können. Dieses muss die in Anlage 2 beschriebenen Mindestanforderungen erfüllen.

Die Erprobung stützt sich auf die in Anlage 4 wiedergegebenen Erwägungen, wurde dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angezeigt und wird wie folgend beschrieben durchgeführt:

Erprobungszeitraum:

Die Erprobung findet im Zeitraum vom 01.11.2021 bis einschl. 31.10.2022 statt.

Umsetzung im Erlaubnis-/Genehmigungsverfahren:

Zur Umsetzung im Erlaubnis-/Genehmigungsverfahren nach § 29 Abs. 3 bzw. § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO wird eine erweiterte RGST 2013 Auflage 21 („e-Beifahrer“) (vgl. Anlage 1) bekanntgegeben, die den bayerischen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) im oben genannten Zeitraum anstelle der (Standard-) Auflage RGST 21 zur Verwendung empfohlen wird. Hierbei ist der Abschnitt „Einbezogene Antragskonstellationen“ unten zu beachten.

Soweit von einer EGB diese Auflage gesetzt wird, ist als Grundlage für die begleitend stattfindende Evaluierung des Projekts ergänzend zwingend auch eine Auflage 36 („e-Beifahrer“) entsprechend der Anlage 1 aufzunehmen.

Hinweis:

Wichtig ist, dass die Erprobung von e-Beifahrer-Systemen keine Auswirkungen auf die von der EGB vorzunehmende Beurteilung nimmt, ob im Einzelfall die Anordnung eines Beifahrers, mit Setzen der RGST Auflage 21, erforderlich ist.

Wirkung der erweiterten Auflage 21 („e-Beifahrer“):

Soweit die EGB einen Beifahrer mit der erweiterten RGST 2013 Auflage 21 („e-Beifahrer“) anordnet, eröffnet dies für den Transportdurchführenden die Option, statt eines Menschen, ein e-Beifahrer-System einzusetzen. Eine Pflicht hierzu besteht nicht.

Trifft dieser die Entscheidung zum Einsatz eines e-Beifahrer-Systems, hat er insbesondere eine vollständig ausgefüllte Funktionsbescheinigung (vgl. Anlage 3) beim Transport mitzuführen und kontrollberechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen. Weiterhin ist eine digitale Übermittlung an ein hierzu eingerichtetes Funktionspostfach erforderlich.

Einbezogene Antragskonstellationen:

Innerhalb des Erprobungszeitraums ist eine stufenweise Erweiterung der zulässigen Anwendungsfälle vorgesehen.

Zum Start der Erprobung besteht für die EGB vom 01.11.2021 bis 31.01.2022 die Möglichkeit, die erweiterte Auflage 21 („e-Beifahrer“) bei Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen und -genehmigungen mit Start- und Zielort innerhalb Bayerns zu setzen.

In einer späteren Stufe sollen Dauererlaubnisse hinzukommen, auch solche mit Start- oder Zielort in anderen Bundesländern. Über die Ausweitung der Anwendungsfälle und den Zeitplan wird durch das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration im Lichte der Erkenntnisse aus der projektbegleitenden Evaluierung entschieden.

Berichtspflicht:

Das Projekt dient der Erprobung des Einsatzes sog. „e-Beifahrer-Systeme“. Als ein Baustein der projektbegleitenden Evaluierung sind u.a. Berichte der EGB erforderlich.

Die Regierungen werden gebeten, **spätestens zum 14.01.2022** über die von den EGB im eigenen Zuständigkeitsbereich bis dorthin gesammelten Erfahrungen zu berichten. Dabei soll insb. auch dargestellt werden, ob und ggf. in welchem Umfang von der Möglichkeit der Verwendung der erweiterten Auflage 21 (e-Beifahrer) (vgl. Anlage 1) durch die EGB tatsächlich Gebrauch gemacht wurde.

Rückfragen und weiterführende Informationen:

Für Rückfragen und weiterführende Informationen steht der Landesbeauftragte VEMAGS®, Herr Hartmut Sauer (hartmut.sauer@reg-mfr.bayern.de), zur Verfügung.

Informationsveranstaltung:

Unter Federführung des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. findet für Vertreter von Behörden, Polizei und Unternehmen am 10.11.2021 im Altmühlseeinformationszentrum in 91735, Muhr am See (nahe Gunzenhausen), Schloßstraße 4 eine Informationsveranstaltung zur Thematik „e-Beifahrer“ statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung ist u.a. auch eine Präsentation entsprechender Systeme im Echtbetrieb vorgesehen. Falls aus den Reihen der EGB oder der Regierung Interesse an einer Teilnahme besteht, wenden Sie sich bitte

unter folgenden Kontaktdaten an den LBT: nicole.benz@lbt.de oder Fax: 089-12662925.

Die Regierungen werden gebeten, die betroffenen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden in ihrem Bereich zeitnah und in geeigneter Form zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kralik
Ministerialrat

Die App ERNA bietet – ähnlich wie ein Navi – eine visuelle Darstellung und auditive Ansage der genehmigten Fahrtroute sowie der Fahraufgaben und Hinweise.



Zwei Damen revolutionieren den Schwertransport

Hans Weidenhaupt, seit 24 Jahren Begleitfahrer der Firma Sommer sagt: „Die Wette gehe ich ein: Wer unsere ERNA und AGNES einmal kennengelernt hat, will nie wieder ohne sie sein“.

ERNA ist keine Kollegin von Hans Weidenhaupt, sondern seine digitale Assistentin, genau gesagt eine App, die ihn bei seinen Schwertransportbegleitungen unterstützt. ERNA steht dabei für „Efficient Road Navigation Assistant“. Sie soll sowohl dem Lkw-Fahrer als auch dem Begleitfahrer das Einhalten der genehmigten Route und der damit verbundenen Auflagen erleichtern. So bietet ERNA – ähnlich wie ein Navi – eine visuelle Darstellung und auditive Ansage der genehmigten Fahrtroute sowie der Fahraufgaben und Hinweise.

Hans Weidenhaupt sieht den größten Vorteil von ERNA im erhöhten Sicherheitsstandard, der dadurch erreicht wird, dass er sich nun mit voller Aufmerksamkeit auf das Fahr-

Die Sommer-Gruppe treibt die Digitalisierung in der Schwertransportbranche entscheidend voran. Neue digitale Lösungen erleichtern die Schwertransportplanung und -durchführung enorm.

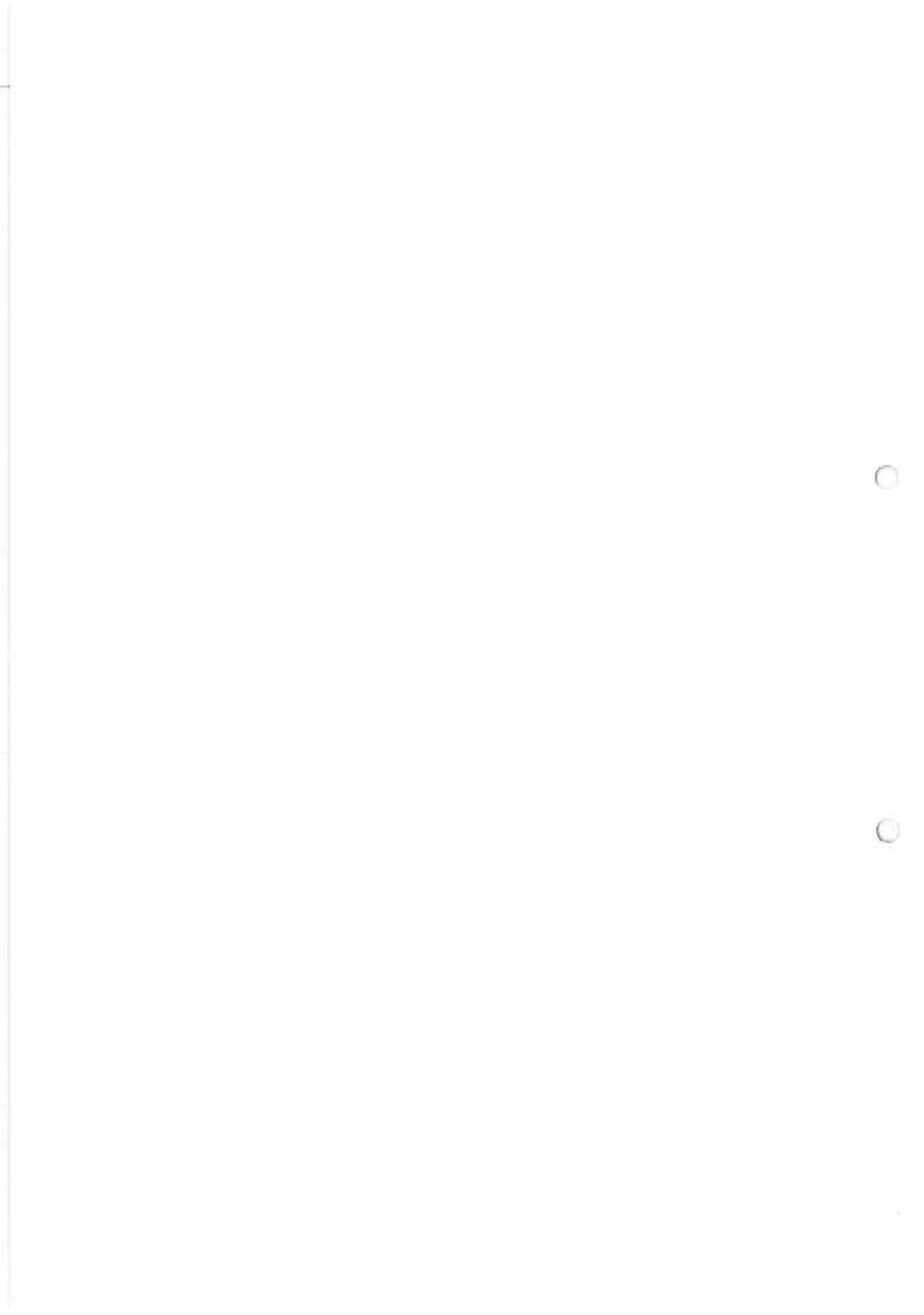
zeug und den Verkehr konzentrieren kann. „Endlich kein Blättern mehr nach Auflagen und kein Suchen nach Kilometrierungen, während wir doch in erster Linie auf den Verkehr achten sollen“, sagt er.

ERNA bietet noch mehr als ein Navi. Um sich auf die Tour vorzubereiten, gelangt der Fahrer nach dem Login als Erstes zu einer Übersicht der wichtigsten Unterlagen des Transports. Erst nachdem alle Dokumente geöffnet wurden und ihre Kenntnisnahme bestätigt ist, startet die Tour-Simulation. Mit ihr

kann sich der Fahrer mit seiner Route und den Auflagen vorab vertraut machen.

Bei der eigentlichen Tour berechnet ERNA, im Gegensatz zu einem herkömmlichen Navi, keine alternative Route, wenn der Transport von der genehmigten Strecke abweichen sollte. Stattdessen ertönt ein Warnhinweis, denn auch eine Ausweichroute bedarf vorab einer behördlichen Zustimmung.

Zudem kann die App wertvolle Statistiken zu allen Strecken, die mit ERNA zurückgelegt werden, bieten. So kann man beispielsweise die





Nach dem Login bei ERNA gelangt Hans Weidenhaupt als Erstes zu einer Übersicht der wichtigsten Unterlagen des Transports. Erst nachdem alle Dokumente geöffnet wurden und ihre Kenntnisnahme bestätigt ist, startet die Tour-Simulation.

tatsächliche Belastung einer Brücke auswerten hinsichtlich der Anzahl und des Gesamtgewichts der Transporte sowie der Achslasten.

„ERNA gibt es in 12 Sprachen“, sagt Hans Weidenhaupt. „Die App kann sowohl den Beifahrer als auch den Dolmetscher unter den erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen er-

unterschiedlichen Behörden und Stellen mühselig zusammentragen, so bündelt AGNES zukünftig alle diese Informationen in einer intelligenten digitalen Karte; die gesamte Kilometrierung des deutschen Autobahnnetzes sowie Daten zu Brückenbauwerken, Tunneln, Straßen, Baustellen und Veranstaltungen. Ak-

„Die App kann sowohl den Beifahrer als auch den Dolmetscher unter den erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen ersetzen, die bei vielen Fahrten von der Behörde als Auflage genannt werden.“

setzen, die bei vielen Fahrten von der Behörde Auflage genannt werden“, so Weidenhaupt. Damit bietet ERNA zusätzlich ein hohes Kostensenkungspotenzial.

Die App ist ab April 2019 im Google Play Store für Android Geräte mit mindestens acht Zoll verfügbar. Die individuelle Tour kann dann digital im Webshop der Firma Sommer bestellt werden. Voraussetzung ist der fertige Genehmigungsbescheid.

Während ERNA die Fahrer bei der Durchführung von Schwertransporten unterstützt, zielt AGNES auf die Transportplanung ab. AGNES steht für „Agile Navigation Electronic Solution“ und wird bereits von der Genehmigungsabteilung der Firma Sommer ausgiebig getestet. Ab August 2019 soll die Webanwendung auch anderen Antragstellern und der Behörde sowie Transportunternehmen und Herstellern zur besseren Planung ihrer Schwertransporte zur Verfügung stehen.

Musste man früher vor der Antragsstellung alle Informationen für die Routenplanung von

tuelle Informationen werden mehrmals täglich automatisiert bei den Behörden abgefragt und in AGNES eingepflegt. Eine Besonderheit ist, dass die Karte auch die Daten der 3D-Route-Scan-Fahrzeuge der Firma Sommer enthält. Hierfür wird jeder einzelne Autobahnkilometer inklusive aller Anschlussstellen und Rastanlagen abgefahren, gescannt, ausgewertet und in AGNES eingepflegt.

Neben der Routenplanung vereinfacht AGNES in Zukunft auch die Antragsstellung bei der Behörde zur Genehmigung der geplanten Route. Die Fahrtstrecke muss nicht mehr aufwendig in den Online-Antrag der Behörde eingepflegt werden. Dies geschieht automatisch dank AGNES X, der Schnittstelle zum

Antragstool VEMAGS. Die Behörde profitiert ebenfalls von der neuen Webanwendung und wird entlastet, da die Strecken bereits durch AGNES vorgeprüft und alle bekannten Hindernisse bedacht werden. Die Folge ist eine schnellere Antragsbearbeitung.

„Wir sind stolz, dass wir mit unseren digitalen Lösungen als erste Firma das umsetzen konnten, was sich unsere Branche schon lange wünscht: Eine verbesserte Verkehrssicherheit, den Erhalt der Infrastruktur, Transparenz, ein hohes Kostensenkungspotenzial, eine verkürzte Antragsbearbeitung und eine bessere Planungssicherheit“, sagt Helga Sommer, Geschäftsführerin der Sommer GmbH & Co. KG. Zusammen mit ihrer Tochter Helena, die die Niederlassung Süd leitet, steht sie hinter der Entwicklung der neuen Apps.

Hans Weidenhaupt ist einer von 170 Mitarbeitern der Firma Sommer, die führend in den Bereichen Genehmigungsservice und Transportbegleitung ist. Als Full-Service-Dienstleister für die Abwicklung von Schwertransporten umfasst ihr Leistungsspektrum auch einen mobilen Achslast-Verwiegenservice, die Beschaffung von TÜV-Gutachten, Schulungen über die gesetzlichen Regelungen für Großraum- und Schwertransporte sowie die Organisation und Durchführung polizeieretzender Maßnahmen.

Fast seit der Firmengründung 1991 ist Hans Weidenhaupt dabei. Sein Fazit zu den neuen digitalen Lösungen der Firma Sommer fällt eindeutig aus: „Ich würde schon von einer Revolution des Schwertransports durch unsere zwei Damen sprechen.“ Ob er damit ERNA und AGNES oder Helga und Helena Sommer meint, bleibt offen.



Helga Sommer, Geschäftsführerin der Sommer-Gruppe, hebt die zahlreichen Vorteile hervor, die mit den digitalen Lösungen ihres Unternehmens erreicht werden.

Bußgelder aufgrund Überladung trotz Einhaltung der Gewichtsobergrenze? Eindeutiger Beschluss des OLG Düsseldorf

Auch wenn das zulässige Gesamtgewicht eines Sattelzuges nicht überschritten wird, kann dem Fahrer ein Bußgeld wegen Überladung drohen, so das Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf. Die gegen den Beschluss eingelegte Rechtsbeschwerde wurde als unbegründet zurückgewiesen.

15.09.2022



Quelle: Pixinio.com/CC0 public domain

Bei der Beladung von Fahrzeugen sollten sowohl das zulässige Gesamtgewicht als auch die zulässigen Achslasten beachtet werden.

„Letztere werden in der Praxis häufig außer Acht gelassen, solange das zulässige Gesamtgewicht stimmt. Ein fataler Fehler. Schließlich beeinträchtigt die Überschreitung der zulässigen Beladung nicht nur die Fahrstabilität, sondern führt auch zu einer Verlängerung des Bremswegs“, erklärt die Anwaltskanzlei Voigt, die den Fall eines Lkw-Fahrers

beschreibt, der während einer Verkehrskontrolle aufgrund der überlasteten Antriebsachse bestraft wurde.

Der betroffene Lkw-Fahrer war mit seinem Sattelzug, den er kurz zuvor vorgeladen übernommen hatte, in eine Verkehrskontrolle geraten. Diese war zunächst auch ohne Auffälligkeiten verlaufen. Auch die Papiere stimmten. Die Beamten beschlossen jedoch, das Gewicht des Fahrzeugs zu überprüfen. Obwohl das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen eingehalten wurde, musste die Fahrt unterbrochen werden. Bei der Verwiegung mit einer entsprechenden Waage stellte sich heraus, dass die Antriebsachse mit einem Gewicht von fast 13 statt der zulässigen 11,5 Tonnen belastet war.

Der Lkw-Fahrer wurde vom Amtsgericht wegen Fahrlässigkeit beim Lenken eines Lastzuges trotz Überschreitung der zulässigen Achslast zu einer Geldstrafe von 121 Euro verurteilt. Obwohl der Mann eine Rechtsbeschwerde gegen den Beschluss eingelegt hatte, wurde diese als unbegründet zurückgewiesen (Beschluss des OLG Düsseldorf vom 27.06.2022, Az. IV-2 RBs 85/22). Für das Gericht war es nicht entscheidend, ob der Fahrzeugführer die Überladung „erkennen“ konnte, sondern die Tatsache, ob er sie hätte vermeiden können.

Die nicht zur Verfügung stehende Achslastwaage ist keine Rechtfertigung

“Aufgrund seiner aktiven Prüfungspflicht (hätte der Fahrer) vielmehr dafür Sorge tragen müssen, dass die Achslasten am Standort des Sattelzuges mit einer mobilen Achslastwaage festgestellt wurden, oder aber, falls eine solche Achslastwaage nicht zur Verfügung stand, dass die Ladung so weit verringert wurde, bis auch die Einhaltung der zulässigen Achslasten „auf der sicheren Seite“ gewährleistet war“, heißt es in dem Urteil.

“Sollten zuverlässige Berechnungen nicht möglich sein, weil z.B. eine Fahrzeug- oder eben auch eine Achswaage nicht vorhanden sind und der Fahrzeugführer hinsichtlich der Einhaltung der Gewichtsobergrenzen im Unklaren ist, hat er die Ladung soweit zu verringern hat, bis er sich hinsichtlich der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts auf der sicheren Seite befindet. Er muss dabei in Kauf nehmen, dass bei den Fahrten das maximal zulässige Frachtvolumen seines Fahrzeugs möglicherweise nicht voll ausgeschöpft wird. Im Zweifelsfall ist die Ausrüstung, z.B. eine mobile Achswaage, zu beschaffen“, berät die Anwaltskanzlei.

“Wer eine Über- oder Unterladung vermeiden möchte, muss im Zweifel in technische Hilfsmittel – auch zur Bestimmung der Achslasten – investieren. Dies verhindert nicht nur Geldbußen oder Einnahmeausfälle, sondern erleichtert dem Fahrer auch die Wahrnehmung seiner aktiven Prüfungspflichten“, fügt die Kanzlei Voigt in ihrer Pressemitteilung hinzu.

Fundstelle
openJur 2022, 13389

- Rkr:
- AmtlSlg:

Tenor

Der Antrag wird auf Kosten des Betroffenen als unbegründet verworfen.

Gründe

I.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens einer Fahrzeugkombination, obwohl die zulässige Achslast um 12,39 % überschritten war, zu einer Geldbuße von 121 Euro verurteilt. Hiergegen richtet sich dessen Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde.

II.

Der Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde ist unbegründet.

Bei Verhängung einer Geldbuße von nicht mehr als 250 Euro ohne Nebenfolge ist die Rechtsbeschwerde nur zuzulassen, wenn es geboten ist, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zu ermöglichen oder das Urteil wegen Versagung des rechtlichen Gehörs aufzuheben (§ 80 Abs. 1 OWiG). Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor.

1. Die Sachrüge bietet keinen Anlass, die Nachprüfung des Urteils zur Fortbildung des Rechts zu ermöglichen. Der Fall wirft sachlichrechtlich keine entscheidungserhebliche, klärungsbedürftige und abstraktionsfähige Rechtsfrage von praktischer Bedeutung auf.

In der Rechtsprechung ist hinreichend geklärt, dass es für den Fahrlässigkeitsvorwurf nicht darauf ankommt, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können (vgl. OLG Koblenz NZV 1997, 194; OLG Frankfurt am Main NStZ-RR 2019, 323). Hierauf hat das Amtsgericht zutreffend abgestellt.

Der Betroffene hat den fünfachsigen Sattelzug, der am 10. September 2021 im Werk der Fa. T. in B. mit Steinpaletten (Gewicht: 23,751 t) beladen worden war, am 13. September 2021 übernommen. Das Leergewicht des Sattelzugs beträgt ausweislich der beiden Zulassungsbescheinigungen 15,713 t (8,573 t Sattelzugmaschine + 7,140 t Auflieger). Nach der Beladung reichte damit das Gesamtgewicht von 39,464 t nahe an das zulässige Gesamtgewicht von 40,00 t heran.

Bei dieser annähernden Ausschöpfung des zulässigen Gesamtgewichts bestand keine Gewähr dafür, dass auch die zulässigen Achslasten, hier insbesondere die für die Antriebsachse zulässige Achslast von 11,50 t (§ 34 Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 Nr. 1 lit. b StVZO), eingehalten waren. Über ein bordeigenes Wiegesystem verfügte der Sattelzug nicht.

Der Betroffene hätte sich daher bei der Übernahme des Sattelzuges nicht mit der Information begnügen dürfen, dass das zulässige Gesamtgewicht von 40,00 t nicht überschritten war. Er hätte aufgrund seiner aktiven Prüfungspflicht vielmehr dafür Sorge tragen müssen, dass die Achslasten am Standort des Sattelzuges mit einer mobilen Achslastwaage festgestellt wurden, oder aber, falls eine solche Achslastwaage nicht zur Verfügung stand, dass die Ladung so weit verringert wurde, bis auch die Einhaltung der zulässigen Achslasten "auf der sicheren Seite" gewährleistet war.

Das Vorbringen des Betroffenen, die für eine Teilentladung und Umladung erforderliche Ausrüstung sei am Standort des Sattelzuges nicht vorhanden gewesen, vermag ihn nicht zu entlasten. Der Sattelzug hätte mit der Überschreitung der für die Antriebsachse zulässigen Achslast (hier nach Toleranzabzug 12,925 t statt zulässiger 11,50 t) das Werksgelände der Fa. T. schon nicht verlassen dürfen. Geschah dies dennoch, waren die Beteiligten gehalten, an der Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustands mitzuwirken. Die hierfür erforderliche Ausrüstung (ggf. Gabelstapler, zweiter Lkw) war für die Teilentladung und Umladung an den Standort des Sattelzuges zu verbringen. Dort war nach der Teilentladung eine neue Ladungssicherung vorzunehmen. In dem vorhandenen Überladungszustand durfte der Sattelzug ohne Ausnahmegenehmigung nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden.

Es trifft entgegen der Antragsbegründung auch nicht zu, dass Wiegesysteme für eine achsweise Verwiegung ausschließlich Kontrollbehörden zur Verfügung stehen. So kann etwa die eichfähige mobile Achslastwaage des Typs Haenni WL 104, die vorliegend geeicht von der Polizei Duisburg verwendet wurde, auch von Industrie- oder Transportunternehmen erworben und eingesetzt werden (vgl. dazu www.haenniscales.com: "allinone-Waage" für jeden Anwendungsfall).

War eine mobile Achslastwaage in dem Transportunternehmen, für das der Betroffene tätig war, nicht vorhanden, bedurfte es der Reduzierung der Ladung bis zum Erreichen der "sicheren Seite". Eine Unterladung war hierbei in Kauf zu nehmen (vgl. OLG Frankfurt am Main NStZ-RR 2019, 323). Mit einer mobilen Achslastwaage wäre die Überschreitung der zulässigen Achslast an der Antriebsachse konkret feststellbar und eine genauere Anpassung der Ladung möglich gewesen. Will das Transportunternehmen eine Unterladung vermeiden, bedarf es der Investition in technische Hilfsmittel zur Bestimmung der Achslasten. Bei deren Bereitstellung und Verwendung kann im Übrigen eine Überladung von vornherein vermieden und dem Fahrzeugführer die Wahrnehmung seiner aktiven Prüfungspflicht erleichtert werden.

2. Soweit der Betroffene die Versagung des rechtlichen Gehörs rügt, weil das Amtsgericht einen Beweisantrag zu Unrecht abgelehnt habe, ist die Verfahrensrüge schon nicht in zulässiger Weise erhoben worden, da die den geltend gemachten Mangel enthaltenden Tatsachen nicht vollständig angegeben worden sind (§ 80 Abs. 3 Satz 3 OWiG, § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO).

In der Begründungsschrift wird der Inhalt des Beschlusses, durch den der Beweisantrag in der Hauptverhandlung abgelehnt worden ist, nicht dargelegt. Die inhaltlich vollständige Mitteilung dieser Verfahrenstatsache gehört indes zum notwendigen Vorbringen, wenn die fehlerhafte Ablehnung eines Beweisantrags gerügt werden soll (vgl. BGH NStZ 1986, 519; NStZ 1987, 36; OLG Hamm NZV 1999, 437; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 65. Aufl., § 244 Rdn. 106 m.w.N.).

Der Umstand, dass das schriftliche Urteil Ausführungen zu dem Beweisantrag enthält, legt nahe, dass dessen Ablehnung in der Hauptverhandlung auf die Kurzbegründung des § 77 Abs.

2 Nr. 1 OWiG gestützt worden ist. In diesem Falle wäre nach den Maßstäben einer Aufklärungsrüge auch darzulegen gewesen, welche Umstände den Tatrichter zur weiteren Beweisaufnahme hätten drängen müssen (vgl. Senat BeckRS 2022, 10553; OLG Köln NStZ-RR 2021, 25; Senge in: Karlsruher Kommentar, OWiG, 5. Aufl. 2018, § 77 Rdn. 52; Hettenbach in: BeckOK OWiG, 33. Edition 2022, § 77 Rdn. 12 u. 33). Daran fehlt es hier.

Die Beweisbehauptung, dass "eine achsweise Verwiegung bei allen öffentlich zugänglichen Schwerlastwaagen ausdrücklich nicht zulässig" sei, lässt im Übrigen schon keine Relevanz erkennen. Denn in dem vorhandenen Überladungszustand hätte eine öffentliche Fahrzeugwaage nicht angefahren werden dürfen. Wenn am Standort des Sattelzugs keine mobile Achslastwaage verfügbar war, musste die Achslast vorsorglich an Ort und Stelle durch eine Teilentladung reduziert werden.

3. Auch der Zulassungsgrund der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung besteht nicht. Schwer erträgliche Unterschiede in der Rechtsprechung entstehen durch die angefochtene Entscheidung nicht.

Dass das Amtsgericht die Regelbuße von 110 Euro (Nr. 198.1.3 BKat) wegen einer Voreintragung auf 121 Euro erhöht hat, ist nicht zu beanstanden.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 46 Abs. 1 OWiG, § 473 Abs. 1 Satz 1 StPO.

Überladen – Unterladen – Abladen



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

Summum ius – summa iniuria.¹ 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.² 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.³

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, verlangsames Anzugs- und Steigungsvermögen des Zuges, geminderte Bremsverzögerung, geringe Wendigkeit sowie auch Höhe, Umfang

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

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

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

und Art der Ladung.⁴ Diese sog. „Überladungsindikatoren“ sollten in der Vergangenheit für die Fahrlassigkeitsfeststellung in der Regel ausreichen und Hinweise auf Fahrlassigkeit des Fahrzeugführers bieten.⁵ 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,⁶ 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.⁷

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 bewegenden Überschreitung des in Deutschland zulässigen Gesamtgewichts nicht mehr wahrnehmbar sind.⁸ Etwas anders gilt allenfalls bei massiven Überladungstatbeständen, etwa der Verladung von frisch geschlagenem und durchfeuchtetem Holz.⁹ 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 geeignet¹⁰ und bedürfen daher einer Anpassung und Fortentwicklung.¹¹ Denn moderne Lkw bzw. Sattel- oder Lastzüge heutiger Bauart dürfen im europäischen Ausland mit deutlich höheren Gesamtgewichten als in Deutschland bewegt werden (vgl. VkB1 1976, 205 ff.), so dass diese Hersteller stets auf weit höhere als die in Deutschland zulässigen Achslasten und Ge-



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 Überladungsanzeichen in der Praxis kaum noch geahndet werden, so das OLG Frankfurt/M.

Im Hinblick auf den Fahrlassigkeitsvorwurf 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 Fahrlassigkeitsmaßstab, 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.¹²

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 Gewichtsbegrenzungen 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.**¹³

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..¹⁴ 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.¹⁵ 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, sehen- den Auges eine Vielzahl von „kaufmännisch naheliegenden“ Überladungen mit dem Ziel der Gewinnmaximierung durch die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu tolerieren.¹⁶

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 StVZO¹⁷ 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 näherungsweisen Lastmessung dienen können. (Alternativ: Bei pneumatischen, hydraulischen oder kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuterte Umrechnungstabellen der Hersteller¹⁸.) 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.¹⁹ Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik hat daher auch in seinem Positionspapier zu den bordeigenen Wiegesystemen vom 25.03.2019²⁰ 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

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

14 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

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

16 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.

17 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 = VkB1. 2014, S. 503 ff

18 vgl. z.B. Goldhofer easy load oder Scheuerle Salsa plus

19 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

20 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 12.07.2019²¹ 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 muss, 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 Elektrosmog 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 Messdosen²² 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 Überla-

dung 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 StVZO²³ 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 verbunden Probleme sattsam bekannt sind.²⁴ Das führt nicht nur zu einer ordnungswidrigen Überladung, sondern bei Großraum- und Schwertransporten zum Fahren ohne Zulassung.²⁵ 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.²⁶ Der Autor hat hiergegen mit Protestbrief vom Nov. 2021 mit guten Gründen massiv opponiert.²⁷ 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 mitge-

nehmigt gelten. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen 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 angehörten 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)²⁸. Wenn man also an dieser Unterschreitungsbeschränkung 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 zitiert den Götz von Berlichingen auf der Burg zu Jagsthausen²⁹ und 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 verlautbart 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.³⁰

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 Wiegen 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 = verkehrlexikon.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; zum Ganzen: Saller, Besonderheiten von Großraum- und Schwertransporten im öffentlichen Recht und im Zivilrecht, TransP 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, DPolBl. 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, Aug. 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.: 242-30056/1-5

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 Goethe, Der Götz von Berlichingen mit der eisernen Hand, 1773, „Vor Ihre Kayserlichen Majestät, hab ich, wie immer schuldigen Respect. Er aber, sag's ihm, er kann mich im Arsch lecken!“

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

LÖSUNG

HOLISTISCHE PLATTFORM

TEILNEHMER

Hersteller, Transport-/
Serviceunternehmen sowie
Behörden/EGB

DATENAGGREGATION

Genehmigte / abgelehnte Anträge
sowie tatsächlich durchgeführten
Schwertransporte und weitere Primär-
sowie Sekundärquellen

FAHRTSTRECKEN

Planung und Prüfung auf erhobener
Datenbasis sowie Analyse



AGNES

STRECKENHINDERNISSE

- Darstellung GST-relevanter Streckenhindernisse chronologisch geordnet in einer bundeseinheitlichen GST Karte.
- Aktuelle temporäre Daten wie Baustellen-situation und lastbeschränkte Brückenbauwerke
- Laufend aktualisierte Infrastruktur-kenngrößen wie Durchfahrtshöhen und -breiten
- Automatisierte Fahrtstreckenplanung und -prüfung unter Berücksichtigung GST-relevanter Streckenhindernisse



Digital optimierte Planung, Genehmigung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten – GST 4.0



Quelle: Sommer GmbH & Co. KG

Problemstellung

Einen Großraum- und Schwertransport (GST) durchzuführen, kann bis zu mehreren Monaten Vorbereitungszeit in Anspruch nehmen. Dabei ist der zeitliche Aufwand im Genehmigungsverfahren am größten. Wichtige wirtschaftliche Transporte sind oft nur verzögert oder mit Mehrkosten und höherem Aufwand realisierbar.

Projektziel

Ziel des Vorhabens ist eine innovative und praxisgerechte Nutzung neuer Technologien im Prozess der Planung, Genehmigung und Durchführung von GSTs. So sollen 3D-Route-Scans, sowie eine intelligente Karte, bei der digitale Beifahrer und Schnittstellen abzulesen sind, genutzt werden, um jeden Prozessschritt zu

optimieren und so zu verknüpfen, dass alle Beteiligten entlastet werden und so der Transport schneller, sicherer und wirtschaftlicher durchgeführt wird.

Durchführung

Vorhandene Techniken wie Laser-Scan-Systeme, Datenbanken, digitale Karten und Navigationshilfen werden miteinander verknüpft, um daraus weitere, optimierte Hilfen für Fahrer und Schnittstellen zu Behörden zu realisieren. Dies betrifft 3D-Schleppkurven für die Planung, digitale VEMAGS- Schnittstellen (VerfahrensMANagement für Großraum- und Schwertransporte der 16 Bundesländer und des Bundes), wie auch neue Technologien für die Fahrer und Begleiter eines Großraum- und Schwertransportes.

Verbundkoordinator	Technische Hochschule Köln, Köln • FKZ: 19F2117A
Projektvolumen	2.014.860 Euro (davon 74 % Förderung durch BMDV)
Projektlaufzeit	07/2020 – 06/2022
Projektpartner	Sommer Digital Transport Solutions GmbH & Co. KG, Hörstel • FKZ: 19F2117B
Ansprechpartner	Sommer GmbH & Co. KG Helga Sommer Tel.: +49 5978 9995-0 E-Mail: hsommer@sommer-europe.com

„Legal – illegal – digital: Schwertransport 4.0 goes virtual“

Fahrtwegeprüfung durch Simulation in echten Umgebungsdaten mit 3 D Route Scanning.

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

Am 29. Mai 2017 wurden die lange erwarteten Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten veröffentlicht¹⁾, nachdem bereits am 26. Mai 2014 die neuen Empfehlungen (früher Richtlinien) zu § 29 Abs. 1 StVO für die zulassungsrechtliche Ausnahme genehmigung dieser Sonderfahrzeuge herausgegeben wurden²⁾.

Die neuen Verwaltungsvorschriften bringen viel Neues, halten aber auch an altbewährten Regelungen fest. Nach der neuen Formulierung in Ziff. V. Nr. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Rdnr. 101) vom 29.05.2017 ist der Antragsteller verpflichtet, im Antragsformular unter Ziff. I Nr. 3 den beabsichtigten Fahrtweg, den er mit dem Großraum- und Schwertransport bei Leer- und Lastfahrt benutzen will, anzugeben. Die Formulierung stellt nunmehr klar, dass der Antragsteller den beabsichtigten Fahrtweg selbst aussuchen und angeben muss. Das setzt eine sogenannte Fahrtwegerkundung voraus.

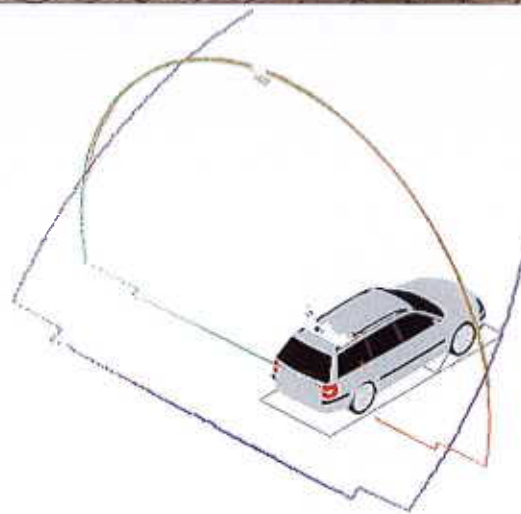
Die Erlaubnisbehörde ist sodann gehalten, den beabsichtigten Fahrtweg gegebenenfalls im Anhörverfahren zu prüfen und als gebundenen Fahrtweg im Erlaubnisbescheid festzulegen, sofern dieser für den beabsichtigten Transport straßenverkehrslich und straßenbaulich geeignet ist.



I. Ziff. VI. Nr. 1. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Fahrtstreckenfestlegung):

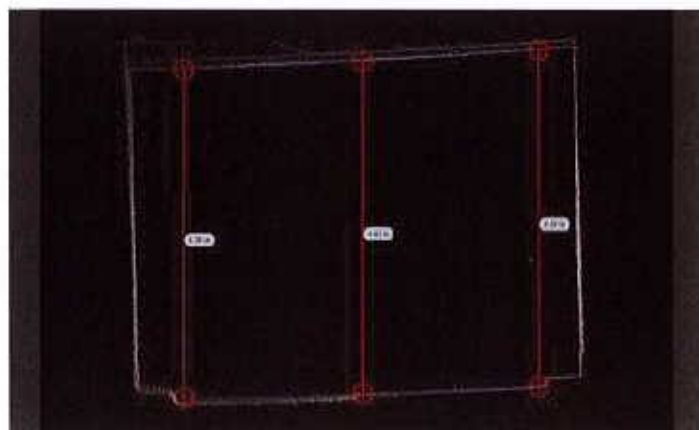
„Der Fahrtweg ist in allen den Fällen festzulegen, wenn nach Nr. V.4 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO (Rdnr. 104 ff.) ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muss vermieden werden. Auch sollte der Fahrtweg so festgelegt werden, dass eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.“

1. Durch diese Fahrtstreckenfestlegung soll ein weiteres allgemeines Ziel der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO gefördert werden, nämlich die Großraum- und Schwerverkehre, soweit sie nicht auf Bahn



oder Binnenschiff verlagert werden können, möglichst vom übrigen Straßenverkehr in jedem Fall aber zu den Hauptverkehrszeiten fernzuhalten.

1.1. Bei der Fahrtstreckenauswahl ist daher unter Einbeziehung aller Möglichkeiten des Straßennetzes, bei Vorliegen mehrerer, geeigneter Fahrtrouten, diejenige Strecke



festzulegen, die die geringste Verkehrsichte aufweist.

was sich insbesondere bei den Flächenerlaubnissen empfiehlt.

1.2. Andererseits sollen aber unnötige Umwege vermieden werden.

Da es, ausgenommen bei Flächenerlaubnissen, ausschließlich Sache des Antragstellers ist, den beabsichtigten Fahrtweg anzugeben, sollten diese Grundsätze bereits bei der Auswahl des gewünschten Fahrtweges beachtet werden, da es sonst zu Änderungen durch die Erlaubnisbehörde und einer entsprechenden Verzögerung des Erlaubnisverfahrens kommen kann.

1.3. Selbstverständlich kann die Erlaubnisbehörde aber auch von sich aus vom Antrag abweichende Ausweichstrecken anbieten, bzw. festlegen, wenn sich nach erster oder näherer Prüfung ergibt, dass der Transport auf der beantragten Strecke oder auf Teilstrecken davon nicht durchgeführt werden kann. Im Regelfall wird dann das Antragformular in Ziff. I Nr. 3 mit dem Stempel „Fahrtweg geändert!“ versehen.

1.4. Auch können von der Erlaubnisbehörde, selbst wenn Ziff. VI. Nr. 1. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO wörtlich nur von "der Fahrtweg" spricht, mehrere gleich geeignete Fahrstrecken alternativ zur Verfügung gestellt werden.

Weiterhin steht es im Ermessen der Erlaubnisbehörde dem Erlaubnisbescheid neben einem Positivkatalog für die geeigneten Fahrtwege auch einen Negativkatalog für die nicht oder nur unter besonderen Voraussetzungen befahrbaren Strecken beizufügen,

2.1. Für den Antragsteller, dem die Fahrwegeerkundungsfunktion und Fahrstreckenauswahl im Antrag primär zufällt, ist es daher für die Fahrstreckenfestlegung und die Identifizierung der Strecken im Negativ- und Positivkatalog, wie bereits ausgeführt, unverzichtbar über detailliertes Kartenmaterial und amtliche Straßenbauamtskarten zu verfügen, um eine Erstprüfung des möglicherweise in Betracht kommenden Fahrtweges durchführen zu können.

2.2. Bei den Kranverkehren, die aufgrund ihrer technischen Einsatzmöglichkeiten und dem inzwischen äußerst dichten Anbieternetz, zumindest in der unteren Tragkraftklasse, ein räumlich eng begrenztes Einsatzgebiet haben bereitet die Wegeerkundung und Festlegung auch mit weniger umfangreichen Kartenmaterial i.d.R. keine allzu großen Schwierigkeiten, da dem Antragsteller die geeigneten Fahrtwege wenigstens mit steigender Zahl der Anträge ohnedies geläufig sind bzw. werden und die Streckenfestlegung in diesem Bereich daher in kurzer Zeit zur Routine wird.

2.3. Anders verhält es sich dagegen bei den Großraum- und Schwerverkehren, die sich häufig quer durch das Fernstraßennetz der Republik und im internationalen Straßengüterverkehr weit darüber hinaus erstrecken.

2.3.1. Hier entstehen durch die ständig wechselnden Ausgangs- und Zielorte, ggf. im ganzen Bun-

Erfahrungsbericht der ersten Messfahrt vom 06./07.09.2017 auf der BAB A 6:

Das neue 3D-Scannerfahrzeug bietet enorme Vorteile für Streckenprüfungen von Großraum- und Schwertransporten.

Bei bisher üblichen Streckenprüfungen war es immer sehr gefährlich beziehungsweise unmöglich, an stark befahrenen Strecken die Durchfahrbreiten und Durchfahrhöhen zu messen. Zudem war es oft nicht möglich das Fahrzeug zu parken und für die Messung auszusteigen. Vor allem nicht auf Autobahnen.

Mit dem 3D-Scannerfahrzeug ist das kein Problem mehr. Die Laserscanner auf dem Dach des Messfahrzeugs zeichnen während der Fahrt alles dynamisch auf. Die Vermessung aller Engstellen kann dann durch Auslesen der Messdaten am PC problemlos später vorgenommen werden. Der Beifahrer kann aber auch schon während der Fahrt am Laptop grob erkennen, ob die Durchfahrhöhe einer Brücke oder die Durchfahrbreite einer Baustelle für den vorgesehenen Transport ausreicht oder nicht.

Kurvenradien und -diagonalen bei Abbiegungen oder Kreisverkehren konnten bislang oft nur über Google Earth grob ermittelt werden. Die Auswertungen waren wegen schlechter Bildqualität zum Teil sehr ungenau. Mit dem 3D-Scannerfahrzeug kann dagegen jede Engstelle in einer 3D-Grafik erstellt und eine exakte Messung der Radien und Diagonalen durchgeführt werden.

Das Fotografieren von Engstellen ist auch nicht mehr erforderlich, da vier Leica-Videokameras in allen Richtungen angebracht sind und während der Fahrt alles aufzeichnen. Bei der Auswertung am PC können dann alle Kamera-Aufnahmen zeitgleich mit dem GPS-Standort abgespielt und verifiziert werden.

Alles in allem ein großer Fortschritt für die Streckenprüfung von Großraum- und Schwertransporten und ein großer Vorteil sowohl für die Kunden als auch für die Entscheider in den Behörden. Endlich können aussagefähige und millimetergenaue Messprotokolle der Straßenbaubsubstanz und der Straßenmöblierung in wirklichkeitstgetreuen Echtdaten zur Streckenprüfung aufgezeichnet und vorgelegt werden. Ein echter Gewinn für die Verkehrs- und Transportsicherheit.

Tim Evers

Road & Site Assessment Manager

Sommer Digital Transport Solutions GmbH & Co. KG

Das Unternehmen Sommer mit der Geschäftsführerin Helga Sommer ist eines der führenden, national und international arbeitenden Unternehmen für Dienstleistungen rund um den Schwertransport mit Firmensitz in Hörstel-Dreierwalde (nahe Osnabrück, A30) und einer Niederlassung in Sulzemoos (zwischen Augsburg und München an der A8). Mit der neu gegründeten Sommer Digital Transport Solutions GmbH & Co. KG unter Leitung von Geschäftsführer Marcus Wübbelmann bietet die Firma 3D-Laser-Vermessung und detaillierte Dokumentation von Transportstrecken an.

Hegmann Transit
Int. Spedition + Schwertransporte

**Unsere Erfahrung
- Ihr Vorteil**

www.hegmann-transit.com

- Schwertransporte bis 500to
- Weltweite Projektabwicklung
- Multimodale und individuelle Transportlösungen



Schwergutlager auf 20.000 m²
Umschlag bis 160to
Direkter Rhein-Anschluss
Montage
Verpackung

Logistik aus Leidenschaft

www.schwerlast-terminal.com

Schwerlast Terminal
Schwergutlager + Umschlag



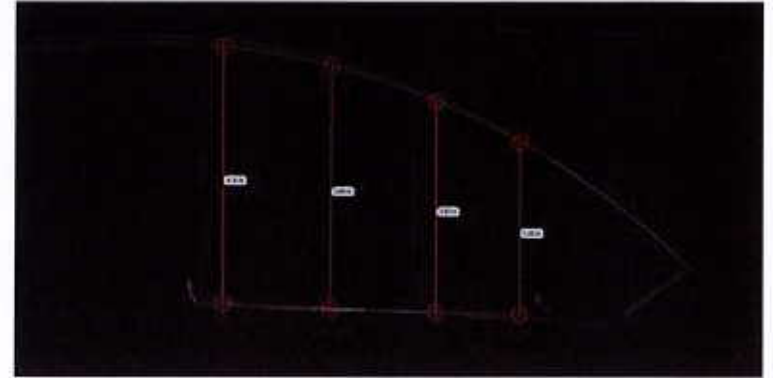
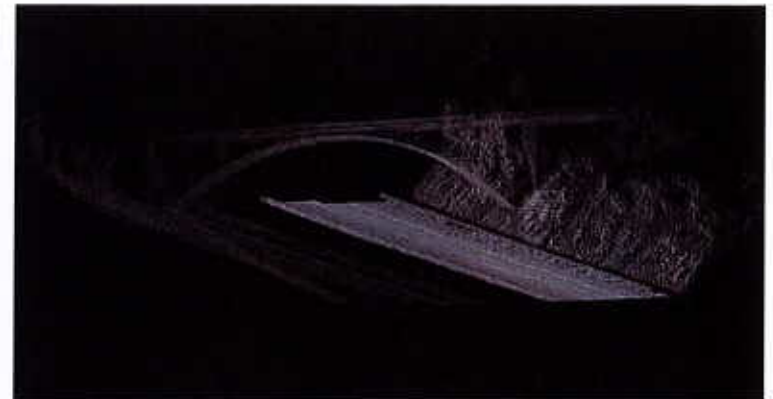
desgebiet und im benachbarten Ausland verteilt, aber auch durch die ständigen Veränderungen an der Straßenbausubstanz, der Einrichtung von Baustellen und deren ggf. weiträumige Umfahrung erhebliche Schwierigkeiten, die nurmehr mit stets aktuellen und guten Informationen über das nutzbare Straßennetz beherrscht werden können.

2.3.2. Dabei sind Abmessungen und die Tragfähigkeit der einzelnen Straßen oder Straßenabschnitte und der Kunstwerke, topografische Beschaffenheit (Steigungen, Gefälle), Randbebauung, Durchfahrtsprofile, Fahrbahnbreiten und Kurvenradien ebenso zu beachten wie die zeitweise Sperrung einzelner Teilstrecken etwa durch Bauarbeiten und so weiter ... In grauer Vorzeit erfolgte diese Aufgabe durch Abfahren der Strecke und manuelle Vermessung, etwa der Fahrbahnbreiten mit dem Zollstock und Richtscheit, der Kurvenradien mit dem Maßband und der Brückendurchfahrtshöhen durch stationäre Theodolitenvermessung. Bei Betretungsverbot auf der Autobahn eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Außerdem ließ die Messgenauigkeit zu wünschen übrig und provozierte häufige Brückenkollisionen beim Heranfahren im Zentimeterbe-

reich. Bei der heutigen Verkehrsdichte ist diese Methode auch überholt und mutet fast mittelalterlich an. Etwas moderner sind Streckenprotokolle mittels Handy-Videos, die aus dem fahrenden Fahrzeug heraus geschossen und dann in einem sog. Roadbook niedergelegt werden. Allerdings lässt auch hier die Messgenauigkeit zu wünschen übrig und ist auch die sehr aufwändige und komplizierte Aufgabe der Fahrwegeerkundung und Streckenprüfung bei modernen Großraum- und Schwertransporten nicht mehr verlässlich zu bewältigen ist.

Abhilfe schaffen hier moderne dreidimensionale Lasermessfahrzeuge, die in der Lage sind, mit hochauflösenden Sick-Laserscannern auf dem Dach während der Fahrt, die Umgebungswirklichkeit detailgetreu zu vermessen und zu protokollieren sowie auszuwerten.

Damit ist es nicht nur möglich, Brückendurchfahrtshöhen und Kurvenradien im Zweifel zentimetergenau zu vermessen, sondern auch Leitplanken, Verkehrszeichen und andere Hindernisse, die ggf. zu beseitigen sind (wie z.B. Straßenbeleuchtungskörper, Bäume, Brückengeländer, Hochspannungsleitungen, Telefondrähte usw.) in Echtdaten abzubilden. Die Fahrzeuge sind



ferner mit einem Pendel ausgerüstet, so dass auch Steigungen und Neigungen sowie Kuppen und Senken aufgezeichnet werden können, um ein Aufsetzen des Schwertransportfahrzeugs oder das Andrücken gegen den Brückentrog bei Steigungen oder Neigungen zu vermeiden.

Sind die Daten erst einmal aufgenommen und gespeichert, ist es nach Auswertung der Datenwolke unschwer möglich, den gesamten Schwertransport mit seinen Abmessungen und Ladungsdaten in einer Simulationssoftware wie PC truck maker, Goldhofer easy track oder Scheuerle Salsa plus virtuell durch die echten Umgebungsdaten und nicht nur wirklichkeitsnahe Nachbildungen fahren zu lassen.

Der Schwertransport fährt daher mit wirklichkeitsechten Daten virtuell durch die realitätsnahe Umgebungswirklichkeit und kann so auf den Quadratzentimeter genau simuliert werden, da die Messdaten beliebig kompatibel sind.

3 D Route-Scanning wird das Schwertransportgewerbe daher in kürzester Zeit revolutionieren, weil damit eine wirklichkeitsechte Abbildung der Fahrtstrecke möglich wird und Unfälle wie Brückenstreifkollisionen, Festfahrer und andere Hindernisse rechtzeitig detektiert und eine

geeignete Umfahrung erkundet werden kann, bevor der Schwertransport auf die Strecke geht bzw. der Erlaubnisantrag überhaupt erst gestellt wird.

Schon heute können die Schwertransportunternehmen, die dieses System einsetzen, damit rechnen, dass die Verkehrshaftungsprämie für ihre Fahrzeug sinkt, weil die Fahrwegeprüfung in Echtdaten und auf den Zentimeter genau erfolgt. Güterschäden und Verspätungsschäden in Folge eines ungeeigneten Fahrtwegs gehören dann der Vergangenheit an. Die Versicherungswirtschaft und die Assekuradeure wird es freuen und die Empfänger auch. Der Schwertransportunternehmen, der seine Fahrwegeprüfung virtuell erstellen lässt, outet sich bei seinen Kunden außerdem als Vollprofi und erspart sich eine Menge Kosten wegen unnötiger Fahraufgaben, verkehrslenkender Maßnahmen usw. Außerdem kann der Fahrzeugeinsatz auf das absolut notwendige Maß reduziert und die Fahrtkosten daher optimiert werden.

Schwertransport 4.0 kann kommen und weitere digital Lösungen!

STM

¹⁾ Bundesanzeiger AT vom 29.05.2017 B8)

²⁾ Verkehrsblatt 2014, S. 503 ff

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Satzteil vor Buchstabe c und Absatz 7 Satz 1 und 4 in Verbindung mit Satz 3 und des § 26a Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 Nummer 3 Satzteil vor Buchstabe c und § 26a Absatz 1 Nummer 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 und 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden sind und § 6 Absatz 7 Satz 1, 3 und 4 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)

§ 1

Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann auf Antrag durch Beleihung einem Unternehmen im Einzelfall oder allgemein die Befugnis übertragen, zum Zweck der Begleitung von Transporten, die nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung der Erlaubnis oder nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der Genehmigung bedürfen (Sondertransporte), Anordnungen nach § 3 zur Regelung des Verkehrs zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung der Sondertransporte zu erlassen (Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis).
- (2) Ein beliehenes Unternehmen nach Satz 1 kann die Anordnungsbefugnis nur dann ausüben, wenn der Inhaber der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung oder der Genehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung der nach Landesrecht zuständigen Behörde mindestens 24 Werktagsstunden vor Fahrtantritt mitteilt, dass das Unternehmen den Sondertransport begleitet. Auf diese Voraussetzung ist im Beleihungsakt hinzuweisen.
- (3) Wird die Anordnungsbefugnis im Einzelfall übertragen, so ist der betroffene Sondertransport im Beleihungsakt zu bezeichnen. Wird die Anordnungsbefugnis allgemein übertragen, so ist die Übertragung entsprechend dem in § 5 genannten Zeitraum zu befristen. Die Übertragung hat mit den Nebenbestimmungen zu erfolgen, die erforderlich sind, eine ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben durch das Unternehmen zu gewährleisten; Auflagen können auch nachträglich erteilt werden.

§ 2

Anforderungen an die Übertragung

- (1) Die Übertragung nach § 1 Absatz 1 darf nur erfolgen, wenn das Unternehmen, dem die Anordnungsbefugnis übertragen werden soll,
1. zur Transportbegleitung jederzeit und stets über Personen verfügt, die
 - a) fachlich geeignet und
 - b) zuverlässigsind (Begleitpersonen),
 2. finanziell leistungsfähig ist,
 3. unabhängig von den Interessen sonstiger an Sondertransporten beteiligter Personen ist,
 4. über eine hinreichende Zahl geeigneter Begleitfahrzeuge und die erforderliche Ausstattung für die Begleitpersonen verfügt,
 5. eine Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe entstandenen Schäden nach Maßgabe des Absatzes 6 nachweist und
 6. die Freistellung der für die Übertragung und Aufsicht nach Landesrecht zuständigen Behörden von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, welche durch das Unternehmen verursacht werden, nachweist.
- (2) Die fachliche Eignung im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe a setzt für jede Begleitperson voraus:
1. eine theoretische Schulung im Umfang von mindestens 100 Stunden bei einer nach Landesrecht bestimmten Ausbildungsstätte, die durch eine schriftliche und mündliche Prüfung erfolgreich abgeschlossen wurde,
 2. die Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Sondertransporten durch die Polizei im Umfang von mindestens 70 Stunden,
 3. ein Praktikum bei einer nach Landesrecht zuständigen Behörde von mindestens 30 Stunden,
 4. die Vollendung des 21. Lebensjahres,
 5. eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse B und
 6. umfassende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift.
- (3) Die theoretische Schulung nach Absatz 2 Nummer 1 hat sich auf folgende Inhalte zu erstrecken:
1. umfassende Kenntnisse über das Straßenverkehrsrecht, insbesondere zu zulässigen Verkehrsregelungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung,
 2. Fahrzeugtechnik,
 3. Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln von Wissenschaft und Technik,
 4. Straßen- und Brückenbautechnik,
 5. Baustatik,
 6. Grundzüge des Allgemeinen Verwaltungsrechts, des Polizei- und Ordnungsrechts der Länder, des Verkehrsstrafrechts, des Rechts der Ordnungswidrigkeiten,
 7. Verkehrstechnik,
 8. Verkehrstopographie,
 9. Verkehrspsychologie und
 10. Schadensersatzrecht, insbesondere Amtshaftung.
- (4) Die Zuverlässigkeit im Sinne des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b liegt insbesondere dann nicht vor, wenn eine Begleitperson

1. rechtskräftig
 - a) wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist oder
 - b) wegen sonstiger Gewalt- oder Verkehrsdelikte zu einer Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder einer Geldstrafe von mindestens 180 Tagessätzen verurteilt worden ist, wenn seit Eintritt der Rechtskraft fünf Jahre noch nicht verstrichen sind oder
2. nicht die Gewähr dafür bietet, dass sie jederzeit für die freiheitlich-demokratische Grundordnung im Sinne des Grundgesetzes eintritt.

Das Unternehmen darf zur Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis eine Begleitperson erstmals nur einsetzen, wenn der zuständigen Behörde spätestens 14 Tage vor dem ersten Einsatz für diese Person ein Führungszeugnis im Sinne des § 30a Absatz 1 Nummer 1 des Bundeszentralregistergesetzes nach Maßgabe des § 30 Absatz 5 des Bundeszentralregistergesetzes vorgelegen hat, das nicht älter als drei Monate sein darf.

- (5) Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Unternehmens im Sinne des Absatzes 1 Nummer 2 ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet ist.
- (6) Für den Nachweis nach Absatz 1 Nummer 5 ist eine Versicherung mit einer Versicherungssumme für Personen-, Sach- und Vermögensschäden in Höhe von mindestens 20 Millionen Euro für die Dauer der Beleihung vorzulegen.
- (7) Die Landesregierungen regeln durch Rechtsverordnungen die näheren Einzelheiten zur Ausgestaltung
 1. der theoretischen Schulung einschließlich der Prüfung,
 2. der Teilnahme an einer praktischen Transportbegleitung von Sondertransporten durch die Polizei und
 3. des Praktikums bei einer zuständigen Behörde des Landes.

§ 3

Anordnungsbefugnisse

- (1) Unternehmen nach § 1 Absatz 1 haben zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Sondertransports die Befugnis, den Verkehr durch die eingesetzten Begleitpersonen
 1. durch Verkehrszeichen an Stelle der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach Maßgabe des § 45 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 und 9 Satz 1 bis 3 der Straßenverkehrs-Ordnung und
 2. durch Zeichen, Weisungen oder Betätigung von Lichtzeichenanlagen nach Maßgabe des § 36a und des § 44 Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung zu regeln.
- (2) Verkehrszeichen werden durch am Begleitfahrzeug angebrachte lichttechnische Wechselverkehrszeichengeber bekannt gegeben. Solche Verkehrszeichen gehen ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.
- (3) Der Vorrang der Zeichen und Weisungen der Polizei nach § 36a Satz 3 in Verbindung mit § 36 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt unberührt.

§ 4 Begleitfahrzeug und Bekleidung

- (1) Begleitfahrzeuge müssen entsprechend dem Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten vom 29. Mai 2015 (VkB. 2015 S. 404) ausgestattet sein.
- (2) Die zur Begleitung eines Sondertransportes eingesetzten Personen müssen auffällige Warnkleidung in fluoreszierendem Gelb, die den an Warnkleidung für Personen nach § 35 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung gestellten Anforderungen entspricht, tragen. Die Warnkleidung muss zudem mit der Aufschrift „Eskorte mit Weisungsrecht“ sowie einem Wappen des Landes, in dem die Übertragung stattgefunden hat, versehen sein.

§ 5 Dauer der Übertragung

Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1, mit der die Anordnungsbefugnis allgemein übertragen worden ist, gilt längstens für einen Zeitraum von fünf Jahren. Sie kann auf Antrag jeweils um längstens fünf Jahre verlängert werden, wenn die Anforderungen des § 2 weiterhin erfüllt sind.

§ 6 Verwaltungshilfe

Die nach Landesrecht zuständige Behörde oder das Unternehmen nach § 1 Absatz 1 kann sich zur Sichtbarmachung verkehrsrechtlicher Anordnungen zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs eines Sondertransportes einer natürlichen oder juristischen Person des Privatrechts bedienen (Verwaltungshilfe). Diese Person verfügt über keine Anordnungsbefugnis.

§ 7 Verfahren

- (1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können vor einer Übertragung nach § 1 Absatz 1 bei den zuständigen Behörden der übrigen Ländern Informationen im Hinblick auf das Erfüllen der Anforderungen des § 2, insbesondere zur Frage der Zuverlässigkeit, einholen, wenn tatsächlich Anhaltspunkte dafür bestehen, dass in einem anderen Bundesland einschlägige Erkenntnisse vorliegen, die Zweifel an dem Erfüllen der Anforderungen des § 2 aufkommen lassen.
- (2) Eine nach Landesrecht zuständige Behörde, die eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 ausspricht, hat die zuständigen Behörden der übrigen Länder unverzüglich über die Übertragung zu unterrichten.

§ 8

Überwachung

- (1) Die nach Landesrecht zuständige Behörde überwacht die Unternehmen nach § 1 Absatz 1 und Verwaltungshelfer nach § 6 sowie die jeweils eingesetzten Begleitpersonen. Sie kann sich dabei geeigneter Personen und Stellen nach Landesrecht bedienen.
- (2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde **hat in** regelmäßigen Abständen insbesondere zu prüfen, ob
 1. die Begleitfahrzeuge dem aktuellen technischen Standard entsprechen,
 2. die Begleitpersonen ausreichend aus- und fortgebildet sind und
 3. die sonstigen Pflichten aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes und der auf ihm im Zusammenhang mit Sondertransporten beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt werden.Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung die näheren Einzelheiten zu der Überwachung nach Satz 1 bestimmen.
- (3) Kontrollen der zuständigen Polizeibehörden bleiben unberührt.

§ 9

Rücknahme und Widerruf einer Übertragung

- (1) Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 ist durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zurückzunehmen, wenn der Antragsteller die Übertragung
 1. durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung oder
 2. durch eine falsche oder irreführende Angabe in Bezug auf die Anforderungen nach § 2, auf Grund derer die Übertragung erteilt wurde,erwirkt hat. Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über die Rücknahme von Verwaltungsakten unberührt.
- (2) Eine Übertragung nach § 1 Absatz 1 soll widerrufen werden, wenn das Unternehmen wiederholt Verpflichtungen nach dieser Verordnung oder der Straßenverkehrs-Ordnung nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt. Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über den Widerruf von Verwaltungsakten unberührt.

§ 10

Zusammenwirken der zuständigen Behörden bei der Überwachung

Die nach Landesrecht zuständigen Polizeibehörden sowie die für die Übertragung oder für die Überwachung der Transportbegleitung nach Landesrecht zuständigen Behörden haben Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der fachlichen Eignung und Zuverlässigkeit einer Begleitperson schließen lassen, den jeweils nach Landesrecht zuständigen Behörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Übertragung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist. Gleiches gilt bei gravierenden Mängeln eines Begleitfahrzeuges. Soweit die mitgeteilten Informationen für die Beurteilung der Übertragung nicht mehr erforderlich sind, sind die Unterlagen unverzüglich zu vernichten.

§ 11
Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluiert bis zum 31. Dezember 2028 diese Verordnung.

Artikel 2
Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 36 wird folgender § 36a eingefügt:

„§ 36a
Zeichen und Weisungen bei Transportbegleitung
mit Anordnungsbefugnis

Den Zeichen und Weisungen nach § 3 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung von Begleitpersonen eines Sondertransportes, die diese zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung des Sondertransportes in entsprechender Anwendung des § 36 Absatz 1 bis 4 geben, ist in gleicher Weise wie den Zeichen und Weisungen der Polizei Folge zu leisten. Zeichen und Weisungen der Polizei gehen den Zeichen und Weisungen von Personen nach Satz 1 vor.“

2. Nach § 44 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Unternehmen nach § 1 Absatz 1 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung dürfen hoheitliche Befugnisse nach Maßgabe des § 3 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung ausüben.“

3. Nach § 49 Absatz 3 Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. entgegen § 36a Satz 1 einem Zeichen oder einer Weisung einer Begleitperson eines Sondertransportes nicht Folge leistet,“.

Artikel 3
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Abschnitt I der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549; 2018 I S. 53) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach der laufenden Nummer 128 wird die folgende laufende Nummer 128.1 eingefügt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
-------------	------------	------------------------------------	---

Der lange Weg zum BF 4-Begleitfahrzeug

Die Schwertransportbranche in Deutschland steht vor großen Veränderungen. Zukünftig soll die bis heute noch übliche polizeiliche Begleitung von Schwertransporten privatisiert werden, so wie es in Österreich schon seit zehn Jahren der Fall ist. RA Dr. Rudolf Saller beschreibt in seinem Artikel den langen Weg, der bis dahin zurückgelegt wurde und immer noch beschritten wird.

Ein statistischer Überblick aus der Zeit vor über 90 Jahren ergibt, dass im damaligen Solinger Kreis, zu dem auch das Gebiet des sogenannten Unteren Rhein-Wupper-Kreises mit den Gemeinden Leverkusen, Leichlingen und Burscheid zählt, im Jahr 1924 exakt 416 Personenautos, 320 Motorräder und 291 Lastkraftwagen gelassen sind. 30 Jahre später vermeldet der Kölner Stadt-Anzeiger in seiner Ausgabe vom 23. Januar 1954 stolz, dass heute im Kreis rund 11.000 Motorräder, 5.800 Personenautos und 3.300 Lastwagen (laufen), ohne die anderen Kraftfahrzeuge. Auffallend ist dabei die Zahl der Motorräder, die seinerzeit fast doppelt so hoch wie die der Pkw liegt.

Rückblende

In dem Bericht werden weiterhin die (verkehrsmäßig) geruhenden Zeiten nach dem Ersten Weltkrieg beschworen, und es wird hierzu ein Bericht aus den 20er Jahren zitiert, dass an einem Tag im ehemaligen Wiesdorf eine beträchtliche Zahl von Fahrzeugen gezählt worden sei, die den amtlichen Stellen einigen Kummer wegen der Abnutzung der Straßen gemacht hätte. Wörtlich heißt es dazu in einem Verwaltungsbericht des Kreises Solingen aus dem Jahr 1924:

„Bei diesem gewaltigen Verkehr hat sich eine große Zahl von Missständen herausgestellt, die teils auf den Zustand der Stra-

ßen, teils auf das Verschulden der Kraftwagenführer zurückzuführen sind. Dies führte seinerzeit dazu, dass die Behörden regelnd in den Automobilverkehr eingriffen.

Es wurden an verschiedenen Stellen Kontrollen durchgeführt, ob die Kraftwagenführer auch im Besitz der erforderlichen Papiere waren; weiterhin wurden Schnelligkeitskontrollen verordnet, Gefahrenpunkte durch große Schilder kenntlich gemacht und an Kreuzungspunkten in Wiesdorf, Opladen und Langenfeld Polizeimannschaften als Winkerposten zur Regelung des Verkehrs eingesetzt.“ (Kölner Stadtanzeiger 31.01.2004)

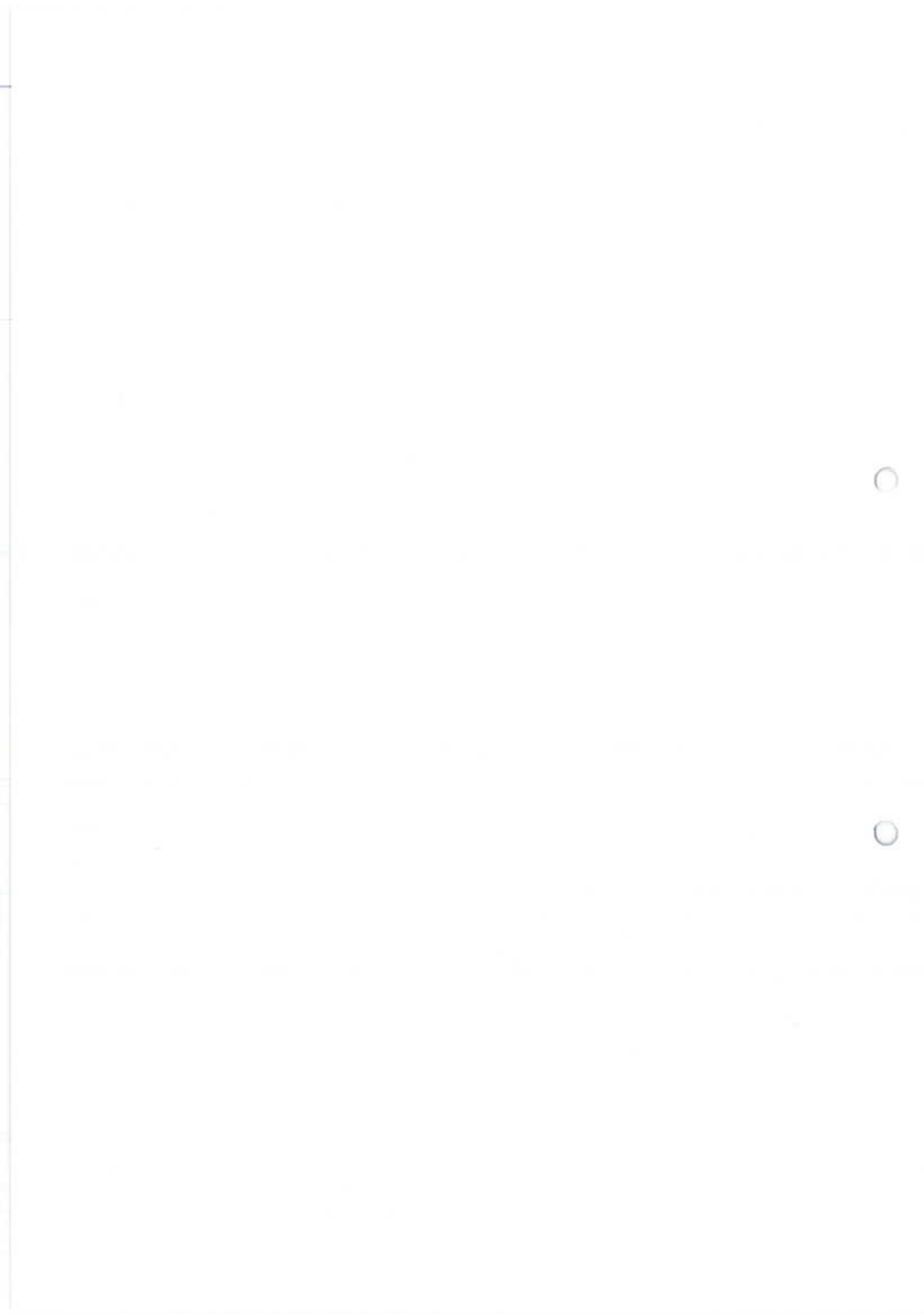
Bei Großraum- und Schwertransporten ist das noch

heute so: Die Polizei wird als Winkerposten missbraucht.

Auszug aus der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO (Großraum- und Schwerverkehr)

„Es kann geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal oder Begleitfahrzeuge vorzuschreiben. Polizeiliche Begleitung darf nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Beförderungsgut).





In diesem Fall ist dem Erlaubnisnehmer aufzugeben, die Polizeidienststellen frühzeitig, in der Regel mindestens aber 48 Stunden vor Beginn des Transports, zu unterrichten.

Eine polizeiliche Begleitung erfolgt grundsätzlich nicht:

- a. auf Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, bis zu einer Höhe über alles von 4,3 m, einer Breite über alles von 4,0 m und einer Länge über alles von 35,0 m
- b. auf anderen Straßen bis zu einer Höhe über alles von 4,0 m, einer Breite über alles von 3,0 m und einer Länge über alles von 25,0 m des Fahrzeugs oder Zuges.

ausnahmen sind von der Straßenverkehrsbehörde zu begründen.“

Diese Regelung betrifft die Transportsicherung und geht über die Vorschriften der Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter oder überlanger Straßenfahrzeuge und bestimmter hinausragender Ladungen hinaus.

Die zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen reichen dabei von der Auferlegung eines Beifah-

rers beziehungsweise weiteren Begleitpersonals über die Transportsicherung durch firmeneigene Begleitfahrzeuge bis hin zur polizeilichen Transportsicherung.

Beifahrer

1. Einen Beifahrer schreibt das Gesetz selbst für schwere Lastzüge nicht ausdrücklich vor.

1.1. Allerdings ist die Pflicht sich eines Warnpostens oder Einweisers zu bedienen für besondere Verkehrslagen, so zum Beispiel beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Einfahren in die Fahrbahn aus einem Grundstück, beim Rückwärtsfahren und beim Wenden, in § 9 Abs. 5, 2. HS. und § 10 S. 1, 2. HS. StVO gesetzlich vorgesehen.

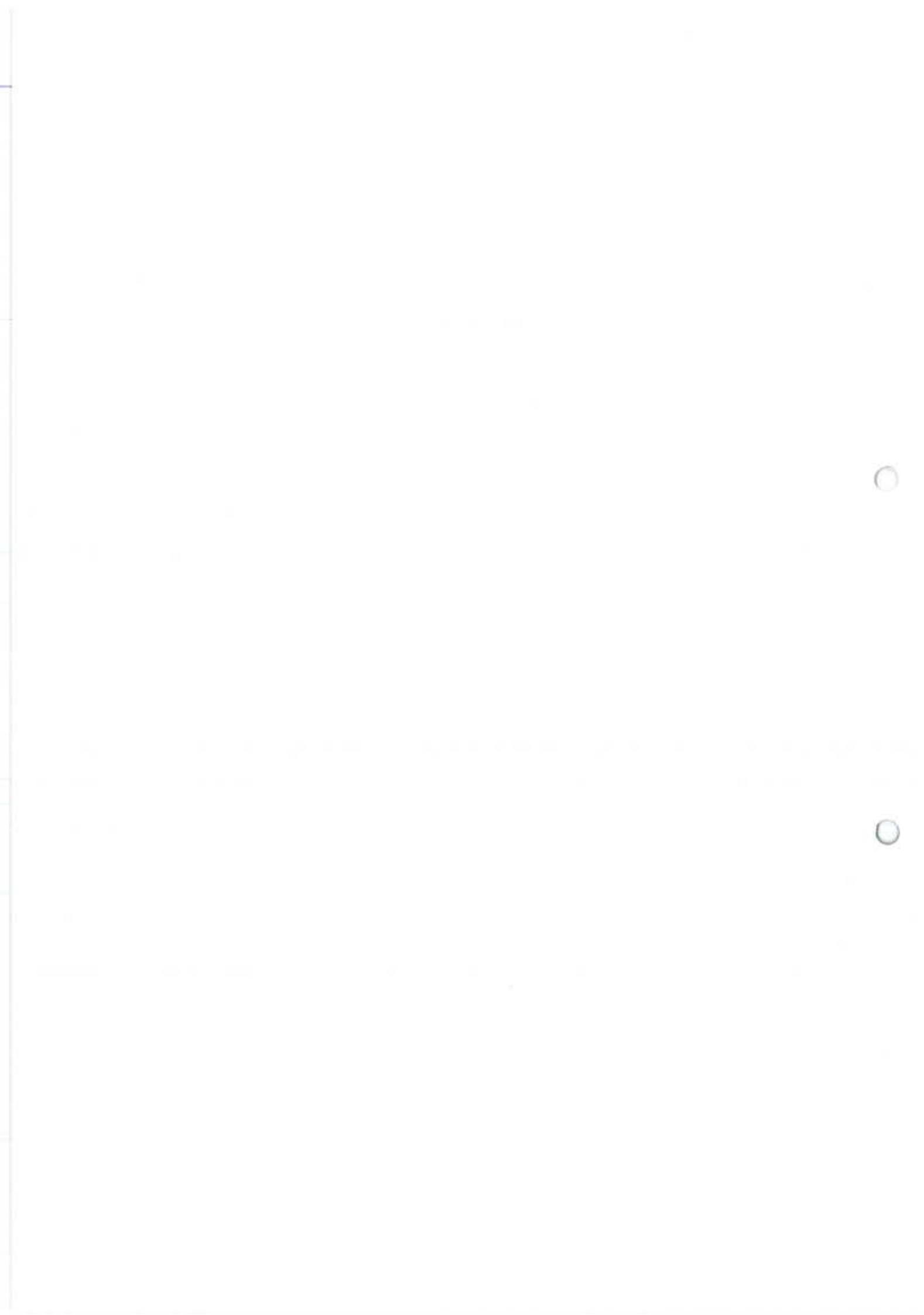
1.2. Aber auch in anderen als den in der StVO ausdrücklich geregelt-

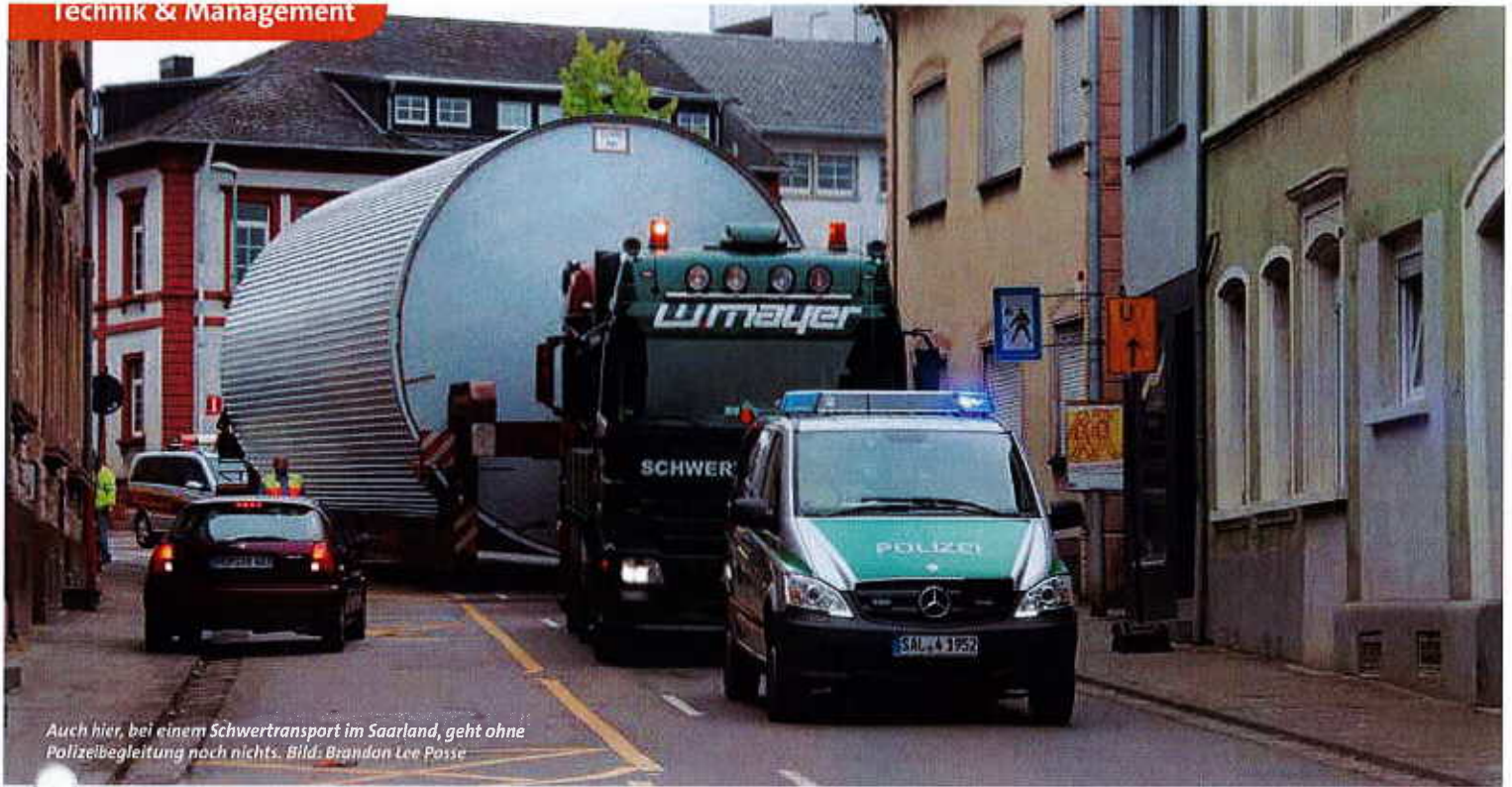
ten Fällen kann sich die Notwendigkeit eines Warnpostens oder Einweisers aus der Verkehrssituation ergeben. In diesen Fällen ergibt sich die Pflicht zur Verwendung einer Hilfsperson allein aus § 1 StVO.

1.3. Auf diese Notwendigkeit nehmen bereits die Richtlinien zu § 70 StVZO Rücksicht und beinhalten besonders in den Fällen, in denen das Sichtfeld aus einem Fahrzeug bauartbedingt mehr als



So sieht es heute noch aus: Polizeibegleitung für Schwertransporte.
Bild: Hermann Schulte





Auch hier, bei einem Schwertransport im Saarland, geht ohne Polizeibegleitung noch nichts. Bild: Brandon Lee Posse

nur geringfügig eingeschränkt ist sowie in Fällen, in denen das Kurvenlaufverhalten, insbesondere das Ausschermaß eines Fahrzeugs, gewisse Toleranzwerte überschreitet, die Auflage, einen Beifahrer mitzuführen.

1.3.1. So enthält zum Beispiel die Richtlinie Nr. 2 zu § 70 StVZO für die selbstfahrenden Krane unter lfd. Nr. 7., betreffend die Ausnahmen von § 35 b Abs. 2 StVZO (Sichtfeld), die Auflage: „Wenn das Sichtfeld beeinträchtigt ist, muss mindestens eine Begleitperson besonders an Kreuzungen und Straßeneinmündungen dem Fahrer des Fahrzeugs die für das sichere Führen erforderlichen Hinweise geben.“

1.3.2. Ebenso enthält zum Beispiel die Richtlinie Nr. 8 zu § 70 StVZO für die Züge für Großraum- und Schwertransporte unter lfd. Nr. 3., betreffend die Ausnahmen von § 32 Abs. 2 StVZO (Kurvenlaufverhalten), die Auflage: „Beträgt das Ausschermaß mehr als 1,1m, so ist mindestens ein Beifahrer vorzuschreiben.“

1.3.3. Ähnliche Auflagen finden sich in den Richtlinien zu § 70 StVZO auch für alle anderen Großraum- und Schwerverkehrsfahrzeuge und sonstige Spezialfahrzeuge, wenn deren Bauart oder Fahreigenschaften Anlass zu der Befürchtung geben, dass

gefährliche, vom Fahrzeugführer allein nicht mehr kontrollierbare Verkehrssituationen entstehen können.

1.4. Diese Richtlinien zu § 70 StVZO stützen sich, soweit sie einen Beifahrer vorschreiben, auf den Grundsatz des § 1 Abs. 2 StVO, wonach sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

1.4.1. Aus diesem Grundsatz ergibt sich auch außerhalb der Fälle der §§ 9 Abs. 5, 2. HS. und 10 S. 1, 2. HS. StVO die allgemeine Sorgfaltsregel, dass eine Straße nur so weit befahren werden darf, als sie vom Führersitz aus eingesehen werden kann oder von einer Hilfsperson beobachtet wird.

1.4.2. Diese Sorgfaltsregel gilt sowohl für das Vorwärts- als auch für das Rückwärtsfahren und ganz besonders bei Fahrzeugen, deren Sichtverhältnisse bauartbedingt eingeschränkt sind.

1.4.3. Der Beifahrer fungiert dabei, je nach Verkehrssituation und Fahrmanöver als Blickhilfe, zum Beispiel beim Rechtsabbiegen, als Einweiser, zum Beispiel beim Einfahren, Anfahren oder Rückwärtsfahren, oder gegebenenfalls als Warnposten, wenn bei gefähr-

lichen Fahrmanövern unter Umständen andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnten.

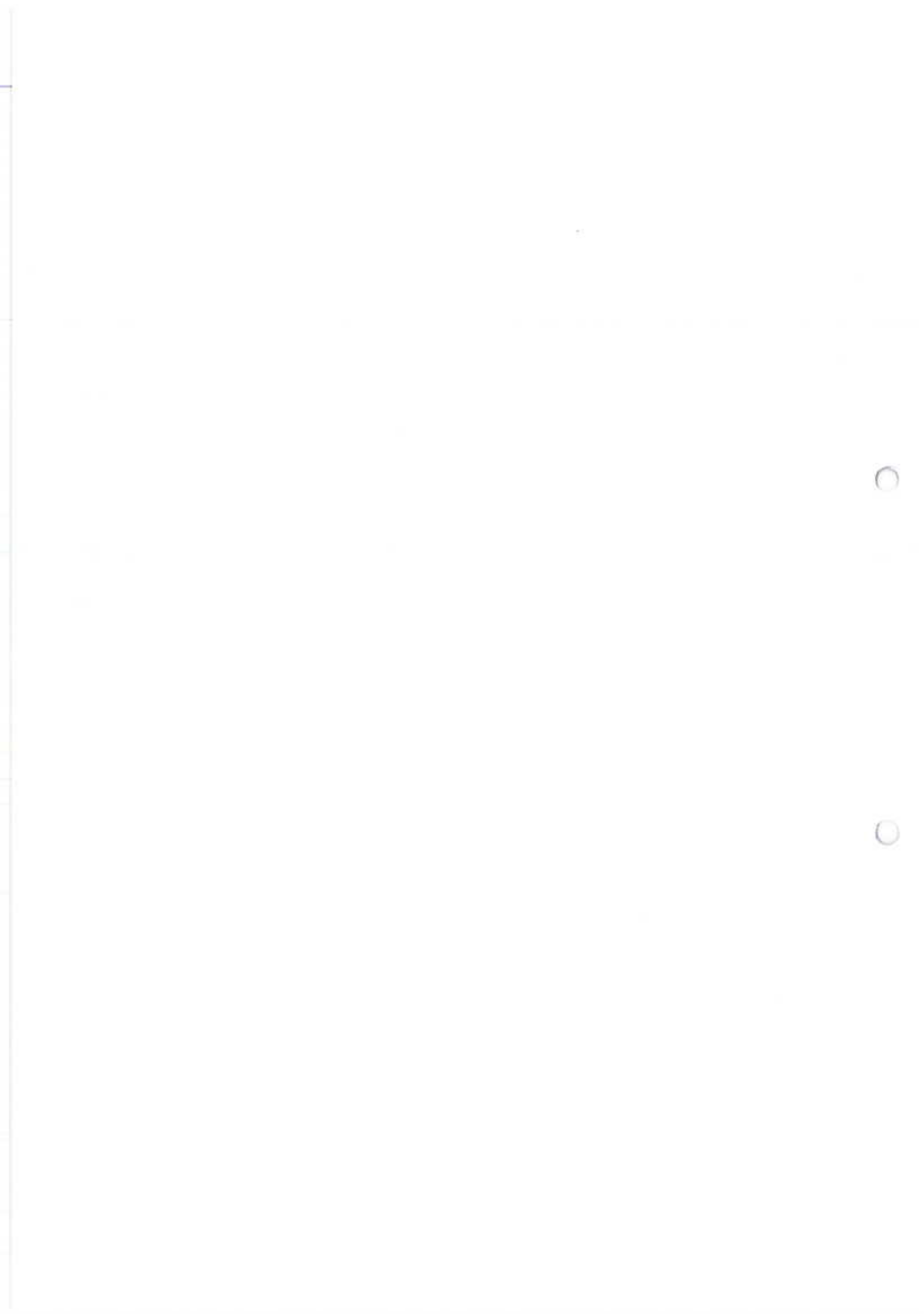
1.4.3.1. Der Beifahrer hat in solchen Situationen den übrigen Verkehr zu beobachten und muss dem Fahrzeugführer die notwendigen Hinweise geben, damit niemand behindert, gefährdet oder gar geschädigt wird.

1.4.3.2. Gegebenenfalls muss der Beifahrer aussteigen, um den Fahrer durch Zeichen oder Rufe einzuweisen, aber auch, um eventuell gefährdete andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Dabei darf sich der Fahrzeugführer auf seinen Beifahrer aber nur dann verlassen, wenn dieser nach seinen persönlichen Fähigkeiten auch geeignet ist, die ihm übertragene Aufgabe, nämlich die Beobachtung des übrigen Verkehrs, voll zu erfüllen, mithin genügend Verkehrserfahrung hat, um gefährliche Situationen richtig einzuschätzen und entsprechend zu handeln. Daneben obliegt dem Fahrzeugführer, den allein die Verantwortung für die sichere Führung des Fahrzeugs trifft, ungeachtet seiner sonstigen Verpflichtungen aber immer noch eine gewisse Überwachungspflicht insoweit als er sich davon überzeugen muss, ob der Beifahrer seinen Auftrag auch ordnungsgemäß wahrnimmt.

1.5. Gelten diese Sorgfaltspflichten für die Führer von Kraftfahrzeugen allgemein, so gelten sie erst recht für die Führer von Großraum- und Schwertransporten, da diese aufgrund der besonderen Gefahrenlage dieser Verkehrsart auch eine erhöhte Sorgfaltspflicht trifft.

Weiteres Begleitpersonal „Der dritte Mann (Harry Lime)“

2. Neben der Auferlegung eines Beifahrers gemäß den Richtlinien zu § 70 StVZO kann die Erlaubnisbehörde entsprechend Ziff. VI. Nr. 7. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO aber auch weiteres Begleitpersonal oder, soweit die Auferlegung eines Beifahrers nicht bereits in den Richtlinien zu § 70 StVZO vorgesehen ist, auch einen solchen vorschreiben, wenn wegen der besonderen Verkehrslage (unübersichtliche oder enge Straßenstellen) oder aufgrund eines besonders gefährlichen Fahrmanövers (Zurücksetzen, Rangieren, Ausholen beim Rechtsabbiegen) die Zuziehung eines Beifahrers oder weiteren Begleitpersonals die einzig richtige Maßnahme ist, um die Sicherheit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs zu gewährleisten. Das zusätzliche Begleitpersonal hat dabei diesel-



ben Aufgaben zu erfüllen, die in weniger gefährlichen Situationen vom Beifahrer wahrgenommen werden.

3. Darüber hinaus kann ein firmeneigenes, besonders gekennzeichnetes Begleitfahrzeug vorgeschrieben werden, insbesondere, wenn wegen der außergewöhnlichen Abmessungen oder vor einem besonders langsam fahrenden Transport rechtzeitig gewarnt werden muss.

3.1. Ein separates Begleitfahrzeug empfiehlt sich daher besonders dann, wenn der Transport einerseits zwar die Unbedenklichkeitsgrenzen der Ziff. V. Nr. 4. a. und b. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO in seinen Abmessungen überschreitet, polizeiliche Transportsicherung aber wegen der Einhaltung der Abmessungsgrenzen in Ziff. VI. Nr. 7. a. und b. VwV zu § 29 Abs. 3 StVO nicht vorgeschrieben werden darf oder aber, wenn der Transport aufgrund seines hohen Gewichts, zum Beispiel auf Brückenbauwerken, zur Minimierung der Stoßfaktoren besonders langsam fahren muss und die Straßenverhältnisse gleichzeitig sehr unübersichtlich sind, sodass der Transport in seinen außergewöhnlichen Abmessungen oder seiner Schwerfälligkeit von heranahenden Kraftfahrzeugen sonst nicht rechtzeitig oder nur schwer wahrgenommen werden könnte.

3.2. Die so eingesetzten Begleitfahrzeuge sind besonders kenntlich zu machen, damit sie die ihnen zukommende Warnfunktion auch sinnvoll erfüllen können.

3.2.1. Verstärkt werden daher im Rahmen des Erlaubnisverfahrens nach § 29 Abs. 3 StVO Begleitfahrzeuge mit gelbem Blinklicht (Rundumlicht) vorgeschrieben.

3.2.2. Teilweise wird zusätzlich auch ein beleuchtetes oder retroreflektierendes Zusatzschild mit der Aufschrift: „Achtung! Schwertransport“ oder dergleichen gefordert.

3.2.3. Eine solche Kenntlichmachung der Begleitfahrzeuge für Großraum- und Schwerverkehre

ist aufgrund deren besonderer Warn- und Sicherungsaufgabe zweckmäßig und sinnvoll. Solche besonderen Begleitfahrzeuge zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten wurden erstmals mit dem RGST 1992 in die Verkehrsöffentlichkeit eingeführt.

BF3-Begleitung

Unter dem Druck der in der Bundesfachgruppe Schwertransporte- und Kranarbeiten (BSK) im BGL e.V., Frankfurt, zusammengeschlossenen Großraum- und Schwertransportunternehmen einerseits, der hoffnungslosen Überlastung der Polizei mit vollzugsfremden Aufgaben andererseits, zeichnete sich damals auch die verkehrspolitische Möglichkeit ab, neben dem herkömmlichen, besonders gekennzeichneten firmeneigenen Begleitfahrzeug und der polizeilichen Transportsicherung ein weiteres Begleitfahrzeug, das so genannte Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage (BF 3) zu platzieren. Durch die Ausstattung mit erweiterten Warn- und Hinweismöglichkeiten sollte dieses spezielle Begleitfahrzeug eine Entlastung der Polizei von Begleitaufgaben und gleichzeitig eine Transportver-

einfachung für die betroffenen Großraum- und Schwertransportunternehmer ermöglichen. Auf diesem Hintergrund hat der Rechtsausschuss des Bayerischen Landtags am 13. Februar 1990 einen Antrag der CSU-Fraktion mit Zustimmung der Bayer. SPD angenommen, dessen Zielsetzung es war, die personell und materiell mit Aufgaben, die nicht unbedingt Kern der Gefahrenabwehr und inneren Sicherheit waren (zum Beispiel Kunst-, Wert- und Schwertransporte), überlastete Polizei für ihre wahren Aufgaben freizustellen und verstärkt auf firmeneigene Begleitung zur Sicherung von Großraum- und Schwertransporten zurückzugreifen. Fast zeitgleich hat der Bund-Länder-Fachausschuss StVO (BLFA-StVO) auf seiner Sitzung vom 21./22. Februar 1990 unter Top 1.3 aufgrund der positiven Erfahrungen mit der firmeneigenen Begleitung von Großraum- und Schwertransporten beschlossen, die Regeln der Straßenverkehrsordnung und der VwV-StVO entsprechend anzupassen. Dieser Beschluss ging auf die in Feldversuchen in den Ländern Rheinland-Pfalz und auch in Bayern mit dem von der Bundesfachgruppe Schwertransporte- und Kranarbeiten in Zusammenarbeit mit dem Land Rheinland-Pfalz und der Dammbach-Werke GmbH, Gaggenau,

entwickelten, sogenannte Schwertransportbegleitfahrzeug der 1. und 2. Prototyp-Generation gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse zurück. Der Änderungsvorschlag des BMV zur Umsetzung dieses Beschlusses des BLFA-StVO sah vor, § 39 Abs. 1 StVO durch folgenden Satz zu ändern: „Verkehrszeichen können für sich stets verändernde Standorte/Strecken angeordnet und zu diesem Zweck auf einem Fahrzeug angebracht werden“. Mit der Änderung vom 19. März 1992 wurde der Vorschlag des BLFA-StVO umgesetzt und ein § 39 Abs. 1 a StVO eingefügt mit dem Wortlaut:

„Verkehrszeichen können auf einem Fahrzeug angebracht werden. Sie gelten auch, während das Fahrzeug sich bewegt. Sie gehen den Anordnungen der ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.“

„Eine Idee setzt sich durch!“

Die Idee eines fahrbaren Verkehrszeichens war insofern nicht revolutionär, als zu diesem Zeitpunkt bereits fahrbare Verkehrseinrichtungen gemäß § 43 Abs. 3, Nr. 2 StVO (Zeichen Nr. 615 und 616) zur Absicherung sogenannter Wanderbau-

In absehbarer Zeit werden private Begleitfahrzeuge Schwertransporte auch im Seitenspiegel haben, weil sie vorne wegfahren.
Bild: Hermann Schulte





Die niedersächsische Variante der Privatisierung erfolgte in einem Pilotprojekt mittels Hilfspolizisten.

stellen bekannt waren. Neu allerdings war die Idee, mit einem als Dachaufsatz für die Schwertransportbegleitfahrzeuge konstruierten und daher mobilen Wechselverkehrszeichen die Möglichkeit zu schaffen, je nach straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Anforderungen unterschiedliche Verkehrszeichen vom Begleitfahrzeug aus nach hinten abzustrahlen. Dieser Neuerung entsprechend enthielt der Beschluss des BLFA-StVO daher einen weiteren Änderungsvorschlag betreffend die VwV Ziffer VI. Nr. 7 zu § 29 Abs. 3 StVO, die zukünftig folgenden Wortlaut erhalten sollte:

„Es kann geboten sein, einen Fahrführer, weiteres Begleitpersonal und Begleitfahrzeuge mit oder ohne Wechselverkehrszeichen-Anlage vorzuschreiben. Begleitfahrzeuge mit Wechselverkehrszeichen-Anlage sind gem. "Merkblatt über die Ausrüstung eines privaten Begleitfahrzeuges" auszurüsten. (...)“

Mit Inkrafttreten der geänderten StVO zum 01.07.1992 und der damit einhergehenden Umsetzung der Beschlüsse des BLFA-StVO zur firmeneigenen Begleitung von Großraum- und Schwertransporten ergeben sich daher differenziertere Lösungen für die Sicherung dieser Verkehre als dies bisher möglich war. Da die verschiedenen Möglichkeiten der Transportsicherung von Großraum- und Schwerverkehren nunmehr auch in die

ermessensfehlerfreie Ausübung des Entschließungsermessens des jeweiligen Beamten der Straßenverkehrsbehörde eingehen müssen, sollen nachfolgend die unterschiedlichen Möglichkeiten der Großraum- und Schwertransportsicherung nach der geänderten StVO und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien dargestellt werden.

Begleitfahrzeug der 4. Generation und sein Verwaltungshelfer

Mehr private Begleiter und weniger Polizei bei Schwertransporten ist kein neues Thema. Bereits vor knapp neun Jahren forderten die deutschen Innenminister eine Entlastung ihrer Beamten. Die Innenministerkonferenz stellte am 21. November 2008 fest, dass man „dringenden Handlungsbedarf zur Entlastung der Polizei bei der Durchführung technischer Abfahrtskontrollen und erforderlicher Begleitmaßnahmen, insbesondere auch, da es sich hierbei um keine originären polizeilichen Aufgaben handelt“, sieht.

Unter dem Druck der Flüchtlingsproblematik und der verschärften Sicherheitslage hat sich nunmehr die Chance der raschen Realisierung zur Verlagerung von vollzugsfremden Aufgaben weg von der Polizei zurück auf den

sogenannten Zweckveranlasser ergeben, wobei die Umsetzung schwierig ist.

Denn gem. § 44 Abs. 2 StVO ist ausschließlich die Polizei befugt, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen (§ 36 StVO) und durch die Bedienung von Lichtzeichenanlagen zu regeln. Bei Gefahr in Verzug darf nur die Polizei (und niemand sonst) zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs anstelle der an sich zuständigen (Straßenverkehrs-)behörden tätig werden und vorläufige Maßnahmen treffen.

Eingriffskompetenz in den fließenden Verkehr hat daher bis dato nur die Polizei nach geltender Rechtslage.

Damit schien ein zum Beispiel in Österreich als dort so genannter „vereidigter Schwertransportbegleiter“ seit nunmehr zwölf Jahren bewährtes Instrument zur Schwertransportbegleitung und -absicherung in Deutschland unmöglich.

Es dauerte dann schließlich bis in das Jahr 2013, bis sich der zuständige Bund-Länder-Fachausschuss „StVO und OWiG“ dahingehend einigen konnte, eine entsprechende Länderarbeitsgruppe einzurichten. Diese Arbeitsgruppe bekam den Auftrag, Regelpläne für die Absicherung von Großraum- und Schwertransporten auf und abseits von Autobahnen zu entwickeln. Dies geschah vor dem Hintergrund des zwischenzeitlich

ergangenen Beschlusses, die Aufgaben der polizeilichen Absicherung sogenannten „Verwaltungshelfern“ zu übertragen.

Durch den Beschluss der Innenministerkonferenz aus dem Jahre 2008 und der Bitte an die Verkehrsministerkonferenz, die rechtlichen Grundlagen zur Privatisierung der Schwertransportbegleitung zu schaffen, wurde aber nunmehr die 6. Änderung des § 6 StVG möglich und mit BR-Drucksache 18/9084 am 07.07.16 als Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht.

Darin heißt es wie folgt: „Seit Jahren nimmt die Zahl der Großraum- und Schwertransporte im deutschen Straßennetz massiv zu. Grund dafür ist unter anderem die Gewährleistung der Energiewende (Transport von Windflügeln etc.). In vielen Fällen wird bei entsprechenden Erlaubnissen und Genehmigungen als Auflage die Begleitung durch Polizeikräfte angeordnet. Dabei muss künftig gewährleistet bleiben, dass die Verkehrsteilnehmer bei der Durchführung der Großraum- und Schwertransporte nicht unnötig behindert oder gefährdet werden. Zudem soll die Polizei durch den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten entlastet werden.“

Zudem wird eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für den

Bund geschaffen, zur Entlastung der Polizei den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen. Für diese Aufgabe sollen besonders verpflichtete Personen eingesetzt werden können, die in ähnlicher Weise wie Polizeibeamte verkehrsrechtliche Anordnungen als eigenständige Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde treffen können.“

Allerdings ist dieser Königsweg zur Änderung des § 44 Abs. 2 StVO und der Einführung des beliehenen Verwaltungshelfers lang und steinig. Aus diesem Grunde wurde vorgezogen und vorübergehend der (nicht beliehene) Verwaltungshelfer als technisches Vollzugsorgan der Straßenverkehrsbehörden eingehört, bis der „Beliehene“ startklar ist.

Dieser Verwaltungshelfer darf nur auf Basis einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung tätig werden, die sich dann in den vorerwähnten Regelplänen widerspiegelt. Allerdings bedient sich die Straßenverkehrsbehörde eines Verwaltungshelfers zur Umsetzung der Begleitung, sodass dieser als verlängerter Arm der Straßenverkehrsbehörde anzusehen ist. Dies bedeutet gleichzeitig, dass diese Person nach dem „Gesetz zur Verpflichtung nichtbeamteter Personen“ zu verpflichten ist und damit auch die „Staatshaftung“ einzug hält. Und dies bedeutet, dass diese Person zwingend eine Berufshaftpflichtversicherung eindecken muss, um bei einem möglichen Regress durch den Staat abgesichert zu sein.

Aufgrund der zeitlichen Verzögerungen bei der Entwicklung der Rechtsgrundlagen sind einige Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen dazu übergegangen, Pilotstrecken entweder mit speziellen Vorausfahrzeugen oder einer Lichtzeichen-Anlage (LZA) und entsprechender Auflagenerteilung anstelle der Polizei auszuweisen.

Grundlage für diese Auflagen sind entsprechende Entscheidungen durch das jeweils zuständige Landesverkehrsministerium. Eine bundesweite Rechtsgrundlage, in diesem Fall die einschlägigen Verwaltungsvorschriften, wurde

noch nicht durch den Bundesrat verabschiedet. Parallel zur Entwicklung der Regelpläne hat in Hessen eine Arbeitsgruppe ab Dezember 2014 die neue Generation der Begleitfahrzeuge, die für die Umsetzung der Regelpläne erforderlich sind, entwickelt und im Frühjahr 2015 dann den Bundesländern vorgeschlagen.

Ende Mai 2015 wurde das neue Merkblatt über die Fahrzeugtechnik und die hieraus resultierenden Ausstattungsvarianten im Verkehrsblatt veröffentlicht, diese ist seit dem 1. Juli 2015 für neu in den Betrieb kommende Begleitfahrzeuge bindend. Das seit Anfang der 1990er Jahre bekannte BF 3 mit nach hinten abstrahlender Wechselverkehrszeichen-Anlage ist dabei weiterhin fester Bestandteil der zivilen Absicherung von Großraum- und Schwertransporten.

Neu hinzugekommen ist das BF3 plus – plus, da acht weitere Verkehrszeichen abgestrahlt werden können – mit nach hinten abstrahlender WVZ-Anlage zur Absicherung von Transporten auf der Autobahn im Geschwindigkeitsbereich zwischen 0 und 5 km/h. Neu ist auch das BF 4, welches eine Wechselverkehrszeichen-Anlage zum Einsatz bringt, die nach vorn sowie jeweils zur Seite abstrahlen kann und die gleichen Verkehrszeichen beinhaltet wie das BF 3 plus.

Im Oktober 2015 folgte dann die Veröffentlichung der Regel-

pläne im Verkehrsblatt, wobei damit auch der Verwaltungshelfer förmlich eingeführt worden ist. Nunmehr fehlen noch die neuen Verwaltungsvorschriften zu den Paragraphen 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO sowie die „Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte – RGST 20XX“, welche das Verwaltungshandeln und die anzuordnenden Auflagen beinhalten. Insofern hat die Privatisierung polizeilicher Angelegenheiten durchaus Fahrt aufgenommen.

Dies drückt sich durch die Ausweitung der Pilotstrecken, bei denen inzwischen auch schon BF-4-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, aus, die in Bayern, Brandenburg und Rheinland-Pfalz und vermehrt auch in NRW ausgewiesen werden. In Mecklenburg-Vorpommern wie in Bayern sind hierfür extra entsprechende Erlasse durch die jeweils zuständigen Ministerien herausgegeben worden.

Natürlich beinhaltet der Einsatz von Verwaltungshelfern ein Mehr an Arbeit und Verantwortung bei den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Sie müssen für jede Strecke sogenannte Road-Books, also eine Aneinanderreihung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen, entwickeln, die sie verantworten müssen. Des Weiteren müssen die Verwaltungshelfer für die Strecke und die Umsetzung der Auflagen eingewiesen werden, ohne eine

solche Einweisung ist das Begleiten nicht möglich.

Unter anderem deswegen geht Niedersachsen einen anderen Weg. Hier gibt Paragraph 95 Nds. SOG die Grundlage zum Einsatz sogenannter „Hilfspolizisten“, die wie die Polizei bei der Begleitung reagieren dürfen. Dieser Schritt ist auch deswegen gegangen worden, weil inzwischen die Bundesländer sich dahin gehend geeinigt haben, das Begleitpersonal zu beliehen, die Umsetzung sich allerdings parlamentsgesetzlich erfahrungsgemäß hinzieht, weil nunmehr die Beschlussempfehlung vom 06.07.16 erst einmal in die Beratung geht. Das dauert. Um hier rasche Abhilfe zu schaffen, geht Niedersachsen einen länderspezifischen Sonderweg, der allerdings nicht in allen Bundesländern möglich ist, weil nicht alle Landessicherheits- und Ordnungsgesetze einen sogenannten „Hilfspolizisten“ vorsehen und außerdem an der jeweiligen Landesgrenze eines Bundeslandes auch wieder Schluss mit lustig ist. Der Hilfspolizist ist nur in Ländergrenzen denkbar und auch nicht überall. Es handelt sich hier um eine „Hilfskrücke“, bis der „beliehene Schwertransportbegleiter“ Realität wird.

Der Original-Artikel, inkl. umfangreichem Material unter anderem zu den Regelwerken, steht im Internet unter www.kmverlag.de für Sie bereit. STM



Zukunftssicherer Güterverkehr

Die Rolle von Großraum- und Schwertransporten

Die Bauwirtschaft ist seit jeher ein zentraler Konjunkturträger der heimischen Wirtschaft. Kostenexplosionen und Rohstoff-Versorgungsausfälle belasten diese zunehmend und das bei weiterhin hohem Baubedarf. Zu einem der zentralen Themen hat sich mittlerweile der Transport von großen Baumaschinen und Bauteilen entwickelt. Die jüngsten politischen und gesetzgebenden Maßnahmen vermitteln den Eindruck, dass die Großraum- und Schwertransporte auf der Straße derart verteuert und unmöglich gemacht werden, um sie letztendlich von dort zu vertreiben. Sowohl für mittelständische Unternehmen als auch für Konzerne ist die Organisation solcher Transporte zu einer nahezu unkalkulierbaren Leistung geworden.

Wirtschaftliche Entwicklung setzt Güterverkehr voraus

Der „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland – Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“ vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) wurde unter anderem im Auftrag von Pro Mobilität und dem Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden erstellt. Er zeigt die Schwachstellen der deutschen Infrastruktur auf. Laut der Studie bleibt die Straße auch zukünftig der dominierende Verkehrsträger im Güterverkehr. Schiene und Wasserstraßen sind aus vielen verschiedenen Gründen in naher Zukunft nur eingeschränkt als Alternativen geeignet. Vielmehr sollte das Ziel sein, dass sich die verschiedenen Transportmöglichkeiten ergänzen.

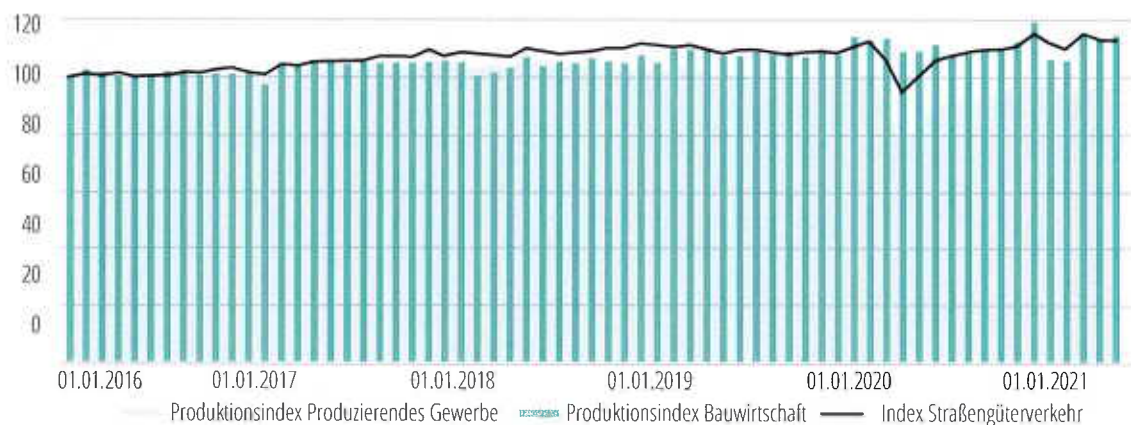
Um unseren Wohlstand auch in einer klimaneutralen Zukunft zu erhalten, ist es erforderlich, den Güterverkehr zukunftssicher zu gestalten.

Die maßgeblichen Aufgaben sind nach Auffassung des IW Köln:

- Förderung von klimaneutralen Technologien im Straßenverkehr: Die Herstellung und Verteilung von erneuerbarem Strom müssen ausgebaut und gesichert werden.
- Förderung für strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) und grünen Wasserstoff.
- Die Infrastruktur muss saniert und ausgebaut werden: Investitionen in die Straße und die Schiene müssen gleichermaßen stetig erhöht und dauerhaft für alle Verkehrsträger gesichert werden.
- Die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsarten in Form des kombinierten Verkehrs muss gefördert werden, so dass es möglich ist, die Stärken unterschiedlicher Systeme zu vereinen.
- Die Europäische Verkehrspolitik muss vorangetrieben werden, wie zum Beispiel der Ausbau von Güterkorridoren und einer europäischen Hafenpolitik.

Produzierendes Gewerbe, Baugewerbe und Straßenverkehr

1. Januar 2016 = 100



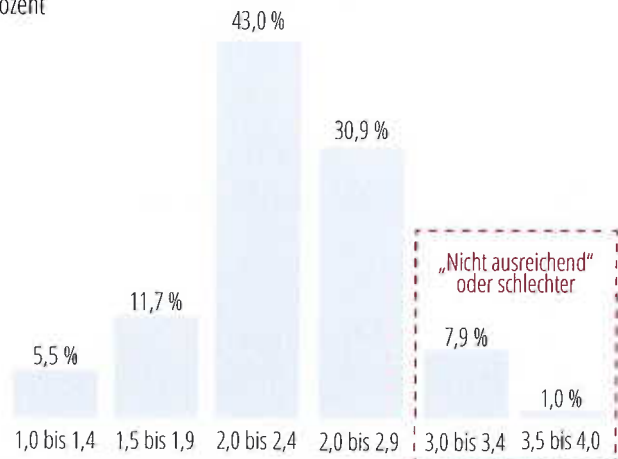
Quelle: Statistisches Bundesamt, 2021b, Produktionsindex; Statistisches Bundesamt, 2021c, Transportindex; Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, 2022, S. 5

Der Lkw-Verkehr in Deutschland wird durch neue Konsummuster und gerade auch durch die Bautätigkeit geprägt.

Die Zukunft erfordert weiterhin **konstante Bautätigkeit** bei privaten und öffentlichen Auftraggebern. Denn nach wie vor ist bezahlbarer Wohnraum knapp und die für Menschen und Wirtschaft nötige Infrastruktur muss saniert beziehungsweise ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang ist der Güterverkehr und damit auch der Großraum- und Schwertransport für die Bauwirtschaft von **entscheidender Bedeutung**.

Der Lkw-Verkehr in Deutschland wird durch neue Konsummuster und gerade auch durch die Bautätigkeit geprägt. Demgegenüber verschlechtert sich der Zustand der Straßen zusehends und behindert damit bereits heute viele Unternehmen in ihrem Wirtschaften. So sind erhebliche Teile des Bundesfernstraßennetzes sanierungsbedürftig. Mehr als 17 % der Autobahnen und über 30 % der Bundesfernstraßen benötigen besondere Aufmerksamkeit. Auch beim Zustand der Brücken ergibt sich leider kein besseres Bild: Bis zu 3.000 Brücken bekommen die Zustandsnote „nicht ausreichend“ oder sogar schlechter.

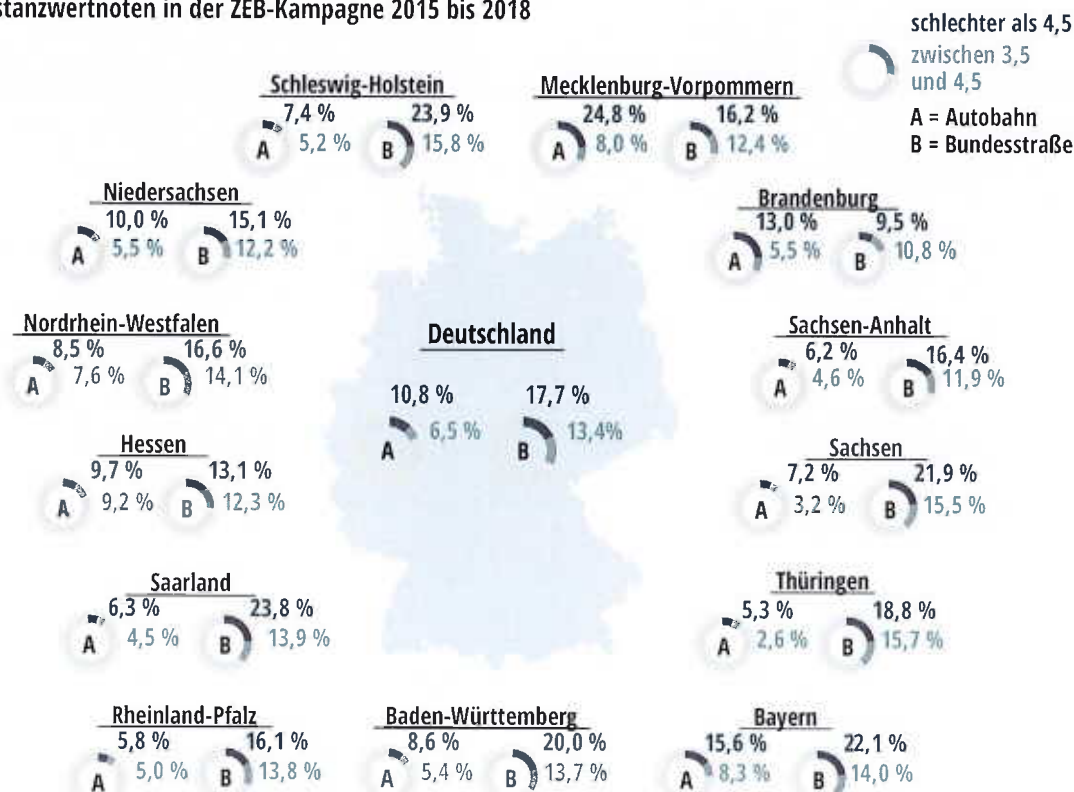
Zustandsnoten nach Brückenfläche
in Prozent



Quelle: BASt, 2021, Brückenstatistik 09/20;
Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, 2022, S. 13

Bis zu 3.000 Brücken bekommen die Zustandsnote „nicht ausreichend“ oder schlechter.

Substanzwertnoten in der ZEB-Kampagne 2015 bis 2018



Quelle: Deutscher Bundestag, 2019, Drucksache 19/8800; Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, 2022, S. 13

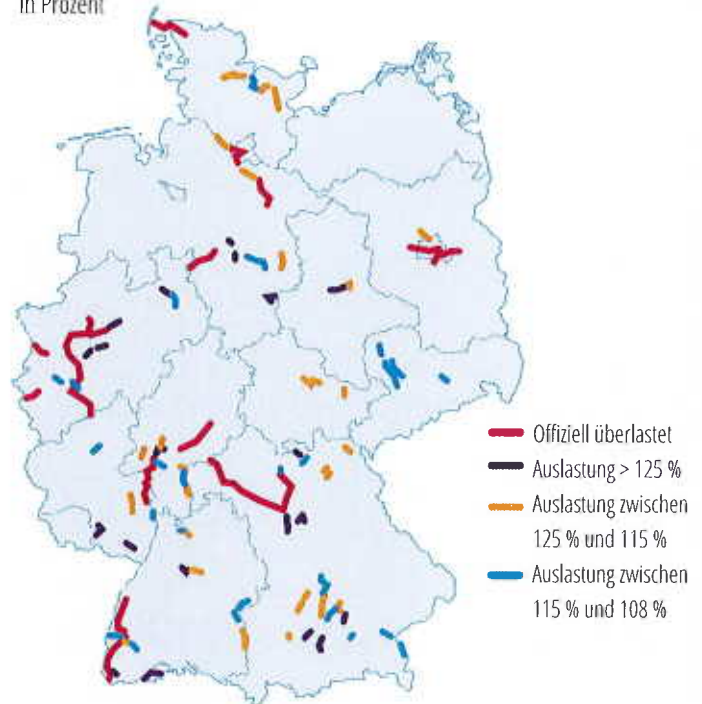
Bundesweit benötigen mehr als 17 % der Autobahnen und über 30 % der Bundesstraßen besondere Aufmerksamkeit.

Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf alternative Verkehrsmittel?

Sowohl der schlechte Zustand der Straßeninfrastruktur als auch der zunehmende Güterverkehr auf den Straßen Deutschlands sind offensichtlich. Die Arbeitsgruppe Großraum- und Schwertransport (GST) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat einen Bericht erstellt, in dem die Verlagerung von Großraum- und Schwertransport auf alternative Verkehrsträger wie Schiene oder Wasserstraßen untersucht wurde. Dieser Bericht sieht vor, dass bis 2030 ein Anteil von 50 % der Großraum- und Schwertransporte auf eben diese alternativen Verkehrsträger verlagert werden sollen. Gerade im Baubereich müssen unter anderem Bauteile mit sehr großen Abmessungen transportiert werden, aber auch große und schwere Baumaschinen. Beim Transport per Schiff und insbesondere im Schienenverkehr müssen hierbei Einschränkungen einkalkuliert werden. So sind Binnenwasserstraßen, zum Beispiel aufgrund defekter Schleusen, Brückenüberbauungen und der teilweise überalterten Binnenschiffe, nur bedingt für Großraum- und Schwertransporte geeignet. Beim Schienenverkehr bestehen Beschränkungen zum Beispiel durch Kurvenradien, Tunneldurchmesser, Nachbargleise und Höhenbeschränkungen durch stromführende Leitungen, die in vielen Fällen zum Ausschluss dieses Verkehrsmittels führen. Darüber hinaus ist das Schienennetz bereits heute auf wichtigen Güterverkehrsachsen überlastet und der Neubau von Schienenwegen stockt auf Grund langer

Planungsverfahren. Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller nimmt im Sonderdruck des Schwertransportmagazins 102 vom Dezember 2021 ausführlich zu dieser Problematik Stellung.

Auslastung des Schienennetzes in Deutschland in Prozent

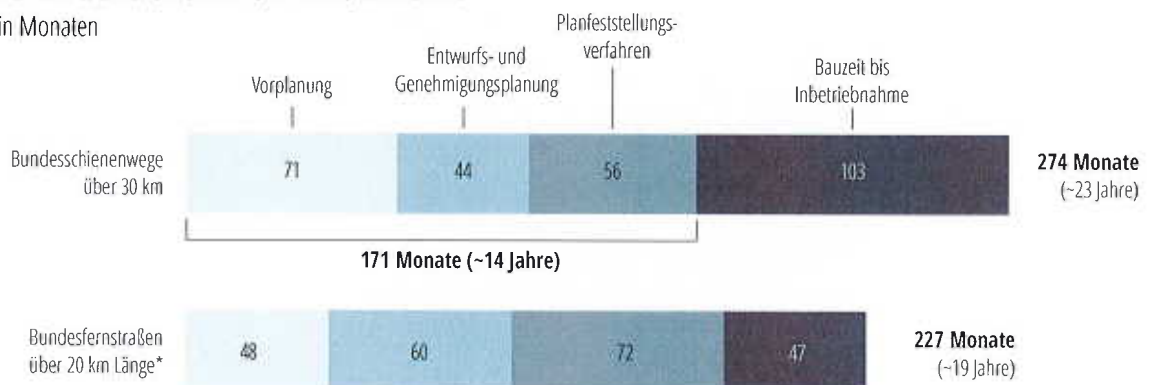


Quelle: Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, 2022, S. 31

Das Schienennetz ist bereits heute auf wichtigen Güterverkehrsachsen überlastet.

Durchschnittliche Dauer bis Inbetriebnahme

in Monaten



* Nur ein abgeschlossenes Projekt gemeldet, dabei bestand die Bauzeit aus 2 Bauabschnitten à 3,5 Jahren, bei Schienenwegen wurde ein Mittelwert angegeben.

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27459; Faktencheck Güterverkehr in Deutschland, 2022, S. 31

Der Neubau von Schienenwegen stockt wegen langer Planungsverfahren.

Politische Vorgaben und gesetzliche Rahmenbedingungen praktikabel und praxisnah gestalten

Nicht nur die baulichen Voraussetzungen unserer Infrastruktur weisen dringenden Handlungsbedarf auf. Die politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte stellen die Bauwirtschaft ebenfalls vor große Herausforderungen. Die Vorschriften für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten veränderten sich in den letzten Jahren zulasten der Wirtschaft, womit zusätzlicher Aufwand und Kosten einhergehen. Durch die im Herbst 2021 in Kraft getretenen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) zu §§ 29 Abs. 3 und 46 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden die Unternehmen zusätzlich belastet. Darüber hinaus berichten Unternehmen, dass eine Verteuerung der Transporterlaubnisse in einem Umfang von bis zu 1.000 % festzustellen ist, eine Vereinfachung oder Verschlinkung der Genehmigungsverfahren hingegen leider nicht. In der Praxis müssen sich die Unternehmen zunehmend mehr mit bürokratischen Hindernissen befassen als mit den Transporten an sich. Beispiele sind

- die sogenannten Negativtoleranzen in Bezug auf § 29 Abs. 3 StVO, die in der Praxis schlicht nicht handhabbar sind;
- die Konvoi-Fahrten, die nicht mehr generell genehmigt werden;

- der 2018 aufgehobene „Garagenerlass“, womit nun in Deutschland nicht mehr zwei Betonfertiggaragen, sondern nur noch eine Garage je Lkw transportiert werden darf.

Bei all diesen Entscheidungen wäre es wünschenswert, dass die Auswirkungen auf das Klima sowie auf die Bauwirtschaft, hinsichtlich der Kosten und Aufwendungen, ausgewogen Berücksichtigung gefunden hätten.

Aufgrund der sich zuspitzenden Lage haben Verbände des Großraum- und Schwertransports zuletzt vermehrt Positionspapiere veröffentlicht und in Stellungnahmen auf die Missstände aufmerksam gemacht:

Die Fachvereinigung Betonfertiggaragen hat bereits im Jahr 2016 zur Rücknahme des „Garagenerlasses“ Stellung bezogen (siehe Position in punktum.betonbauteile 2016-06). Ein Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die alte Lösung (der genannte „Garagenzug“ mit zwei Garagen je Transport) nachweisbar nicht negativer für Straßen und Brücken war. Zudem ist der jetzt generell vorgeschriebene einzelne Transport der Garagen in vielen Fällen umweltschädlicher und um ein Vielfaches teurer. Alle Bemühungen, den Garagenerlass wieder in Kraft treten zu lassen, waren bisher erfolglos.



© Kiehl GmbH

Großraum- und Schwertransport von vorgefertigten Betonelementen - ein Wirtschaftsfaktor.



Transport von Wandplatte auf der Straße.

Eine Initiative aus 30 deutschen Verbänden hat darüber hinaus bereits im Jahr 2017 „Vorschläge zur Verbesserung des Genehmigungsverfahrens bei Großraum- und Schwertransporten“ gemacht. Diese Vorschläge und auch die Stellungnahmen zum Entwurf der neuen VwV-StVO fanden bisher leider kein Gehör bei politischen Entscheidungsträger:innen, die Transportsituation verschärft sich zunehmend. Genehmigungsbehörden sind ob der Flut der Anträge für Großraum- und Schwertransporte überlastet, Unternehmen müssen trotz Fachkräftemangel immer mehr Mitarbeitende für die Abwicklung und Organisation der Großraum- und Schwertransporte einsetzen. Dort, wo in der Vergangenheit eine Person für die Einholung von Genehmigungen ausreichend war, sind inzwischen ganze Abteilungen entstanden. Darüber hinaus verschärfen sich die Anforderungen, so dass mitunter anstelle von zwei Polizeibegleitungen plötzlich fünf BF4-Fahrzeuge gefordert werden. All das trägt zu enormen Kostensteigerungen und einem erhöhten CO₂-Ausstoß bei.

Lösungsansätze

Ganz aktuell fordert die Bauindustrie Hessen-Thüringen praktikable Rahmenbedingungen und effiziente Genehmigungsverfahren für sichere und zügige Großraum- und Schwertransporte. Im Januar 2022 wurde dazu der 13-Punkte-Plan mit den anzupassenden Rahmenbedingungen aufgelegt:

- Neue Vorschrift zur Unterschreitung von Maßen und Gewichten praktikabel gestalten
- Keine bürokratische Überladung des VEMAGS-Antragsreleases
- Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 t Gesamtgewicht
- Optimierung von Antragsverfahren
- Bundeseinheitliche Regelungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF4-Fahrzeugen
- Überarbeitung der Auflagen für Beifahrer
- Überarbeitung der Auflagen für Nachtfahrten
- Digitalisierung der Genehmigungsverfahren
- Änderungsanträge schlank halten
- Gebühren verhältnismäßig gestalten
- Polizeivoranmeldungen praktikabel machen
- Verbesserung unverzichtbarer Infrastruktur
- Ganzheitliche Bearbeitung und Einführung von Rechtsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte

Als ergänzender Punkt ist aus Sicht der Betonfertigteileindustrie die Konvoifahrt zu nennen. Diese Möglichkeit der Transporte wurde mit Veröffentlichung der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Abs. 3 und § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO im Oktober 2017 nicht mehr aufgeführt, dabei lassen die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) 2013 einen Auslegungsspielraum für die Zulassung einer Konvoifahrt zu.

In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass die Bundesländer unterschiedlich mit dieser Möglichkeit verfahren und sie nur noch in Ausnahmefällen genehmigen. Verschiedene Arbeitsgemeinschaften haben sich darauf verständigt, dass eine Konvoifahrt (genauer: „Begleiteter Transportverband“) unter Beachtung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie dem Schutz der Ingenieurbauwerke

wieder ermöglicht werden sollte. Leider hapert es, wie auch beim Garagenerlass, an der Umsetzung. Dabei könnten in beiden Fällen die Ressourcen bei den Genehmigungsbehörden, Unternehmen und Polizei geschont, und die Belieferung von Baustellen wesentlich verbessert sowie Stillstandzeiten reduziert werden.



Nachhaltigkeit beim Transport

Um die Ziele der Politik, kostengünstiges und schnelles Bauen zu realisieren, rücken die Transporte, zum Beispiel von Baumaschinen und großen Bauteilen in den Blick. Auch hier ist der nachhaltige Umgang mit den Ressourcen wie Arbeitskräfte, Infrastrukturbelastung, Treibstoffe, CO₂-Ausstoß und Transportmitteln von entscheidender Bedeutung. Und zwar in allen drei Aspekten der Nachhaltigkeit: Ökonomie, Ökologie und Soziales.

Für den nachhaltigen Transport von Großraum- und Schwertransportgütern sind praktikable und umsetzbare Rahmenbedingungen unabdingbar. Das Ziel sollte sein, gemeinsam mit Politik, Behörden, Industrie und Polizei nach Lösungen zu suchen und diese umsetzen – zum Wohle der Menschen, der Umwelt und natürlich der Wirtschaft.

Diana Krüger, BIV

LITERATURHINWEISE

- Faktencheck Güterverkehr in Deutschland – Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial; Institut der Deutschen Wirtschaft; 2021
- Sonderdruck „Stellungnahme von Dr. Rudolf Saller zum Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“; Schwertransportmagazin Nr. 102 vom Nov./Dez. 2021
- Position „Notwendige Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte“; Hauptverband der Deutschen Bauindustrie; in Zusammenarbeit mit dem Bauindustrieverband Hessen-Thüringen; Januar 2022
- Gutachterliche Stellungnahme „Transportgenehmigung für Fertiggaragentransporte“ von Univ.-Prof. Dr. Ing. Oliver Fischer TUM; Oktober 2015



- aa) Die Überschrift „Zu Absatz 1“ wird durch die Überschrift „Zu Absatz 2“ ersetzt.
- bb) Dem Wortlaut der Nummer I wird folgender Satz vorangestellt: „Rennen mit Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich verboten.“
- cc) Nummer III wird gestrichen und die Wörter „Randnummer 3 aufgehoben“ werden ergänzt.
- b) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 2“ wird wie folgt geändert:
 - aa) Die bisherige Überschrift „Zu Absatz 2“ wird gestrichen.
 - bb) Die Nummern I bis III der bisherigen Überschrift „Zu Absatz 2“ werden die Nummern IV bis VI der neuen Überschrift „Zu Absatz 2“.
 - cc) Nummer IV Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst: „Kraftfahrzeugrennen sind erlaubnispflichtige Veranstaltungen nach Absatz 2.“
 - dd) In Nummer IV Nummer 2 Buchstabe d werden die Wörter „bei Volksfesten u. ä.“ durch die Wörter „bei Volksfesten und Ähnlichen (z. B. stationäre Veranstaltungen)“ ersetzt.
 - ee) In Nummer V Nummer 7 wird nach der Angabe „Rn. 10“ die Angabe „ , Rn. 11“ eingefügt.
 - ff) In Nummer VI Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „Nr. I zu Abs. 1 (Rn. 1)“ durch die Angabe „Nummer I zu Absatz 2 (Randnummer 1)“ ersetzt.
 - gg) In Nummer VI Nummer 2 Buchstabe b werden die Wörter „– die Ausnahmegenehmigung von § 29 Abs. 1,“ gestrichen.
- c) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr“ wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Überschrift Zu Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr“
 - bb) In Nummer II Absatz 2 werden vor dem Punkt die Wörter „mit Ausnahme einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 2. Alternative hinsichtlich mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen die Autobahn zu benutzen“ eingefügt.
 - cc) Nummer IV Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe b wird der erste Halbsatz wie folgt gefasst:
„einer aus mehr als einem Teil bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind (dies ist durch eine Bestätigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder eines Prüfsingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung nachzuweisen), die in Kopie beim Transport mitzuführen und auf Verlangen auszuhändigen ist oder in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt wird, dass sie bei Kontrollen auf Verlangen der zuständigen Person lesbar gemacht werden kann;“.
 - bbb) Der jetzige Buchstabe d wird Buchstabe c und der Punkt wird durch ein Semikolon ersetzt.
 - ccc) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:
„mehrerer einzelner unteilbarer Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeuges mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtmasse und Achslasten. Zusätzliche Ladung (Beiladung) ist gestattet, soweit die Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.“
 - dd) Nummer V wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „Großraum- oder Schwertransport“ durch die Wörter „Großraum- und/oder Schwertransport“ ersetzt.
 - bbb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„95 2. Für Großraum- und/oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen.
In einem Bescheid können bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu fünf baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen Anhängern bestehen, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahrzeugkombination zu sehen. Zulässig ist ein Transportumlauf, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht: z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeuges zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Belade- zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum nächsten Beladeort oder Firmensitz).



Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.

Grundsätzlich ist eine maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Höheren Achslasten kann in Einzelfällen zugestimmt werden. Wird die Erlaubnis für eine Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen.

96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt)

Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt) mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination. Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)

Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt). Die Kurzzeiterlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

98 c) Dauererlaubnis

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder Verkehrsregelung nicht erforderlich sind. Polizeiliche Maßnahmen sind stets erforderlich, wenn Ermessensentscheidungen vor Ort getroffen werden müssen oder bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.

99 aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis

Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken.

Wird weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten, können in einem Bescheid bis zu fünf Fahrtwege festgelegt werden. Die Fahrauflagen sind dann im Erlaubnisbescheid getrennt nach Fahrtweg chronologisch zu gliedern. Bei höherer Gesamtmasse oder Achslast kann nur ein Fahrtweg genehmigt werden.

100 bb) Flächendeckende Dauererlaubnis

Eine flächendeckende Dauererlaubnis kann für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Erlaubnisbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen und für bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze) können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

Zur Überschaubarkeit und Handhabbarkeit der statischen Auflagen und damit Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke kann für Anträge auf teilnetzbezogene oder flächendeckende Dauererlaubnisse für Kranfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Eichfahrzeuge über 60 t Gesamtgewicht, für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen über 68 t Gesamtgewicht und für Fahrzeuge jeglicher Art mit Einzelachslasten über 12 t keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden. Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen. Die Negativliste oder Karte muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen. Grundsätzlich sollen noch ausreichend Strecken zur Verfügung stehen, welche die Erteilung einer flächendeckenden Dauererlaubnis rechtfertigen.

101 Für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V.4.f (Randnummer 109 ff.) genannten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen (anhörfreier Bereich) kann eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO erteilt werden. Neben den nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörden kann auch die Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt, innerhalb der Anhörfreigrenzen nach Nummer V.4.f (Randnummer 109 ff.) zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis erteilen. Entsprechendes gilt, wenn das Sichtfeld (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist.“



ccc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Absatz 2 werden die Wörter „zulässige und“ gestrichen und die Wörter „und Kurvenlaufverhalten sowie die Bodenfreiheit“ durch die Wörter „sowie Einzelfahrzeugen“ ersetzt.

bbbb) Die bisherigen Randnummern 101 bis 104 werden die Randnummern 102 bis 105.

ddd) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Buchstabe a werden nach Satz 3 folgende Sätze eingefügt:

„Führt die Fahrt über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes, so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts als zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuhören; diese verfährt für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1. Werden Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes nicht höhengleich überfahren (Überführungen) bzw. unterfahren (Unterführungen), so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts für die Kreuzungsbauwerke anzuhören. Ihr sind die in Nummer V.3 (Randnummern 103 und 104) aufgeführten technischen Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination mitzuteilen.“

bbbb) Der Wortlaut des Buchstaben b wird gestrichen und durch das Wort „aufgehoben“ ersetzt.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

„Führt die Fahrt in einem anderen Land ausschließlich über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes ist nur eine Stellungnahme des Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts einzuholen. In der vorgenannten Stellungnahme sind etwaige Bedingungen und Auflagen chronologisch getrennt nach Last- und Leerfahrt zu gliedern.“

(2) In dem neuen Satz 5 wird das Wort „fahrtwegteilchronologisch“ durch das Wort „chronologisch“ ersetzt.

(3) Dem neuen Satz 8 werden folgende Sätze angefügt:

„In der Begründung ist zur besseren Nachvollziehbarkeit die konkrete Stelle (z. B. Straße, Brücke), für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben. Die Zustimmung darf auch mit der Begründung versagt werden, dass die Voraussetzungen für eine Erlaubniserteilung nicht vorliegen.“

dddd) In Buchstabe e werden nach dem Wort „der“ die Wörter „von der Änderung“ eingefügt.

eee) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 1 wird die Angabe „VI.“ durch die Angabe „IV.“ ersetzt.

bbbb) Nach Buchstabe c wird folgender Buchstabe d angefügt:

„118a d) Die Randnummern 116 bis 118 sind nicht anzuwenden auf Transporte, die durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag aufgrund militärischer Forderungen durchgeführt werden.“

ee) Nummer VI wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1 Absatz 2 wird in Satz 2 das Wort „fahrtwegteilchronologisch“ durch das Wort „chronologisch“ ersetzt.

bbb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen trifft das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts die verkehrsrechtlichen Anordnungen.“

(2) Im neuen Satz 4 werden die Wörter „weiteren Auflage“ durch das Wort „Bedingung“ ersetzt.

(3) Der neue Satz 6 wird gestrichen.

(4) Folgende Sätze werden angefügt:

„Vor Beginn des Transportes ist dem Verwaltungshelfer eine Kopie des Erlaubnisbescheides auszuhändigen. Eine Kopie der verkehrsrechtlichen Anordnung ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Personen auszuhändigen. Die Anordnung kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass



es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

bbbb) In Buchstabe c werden folgende Sätze angefügt:

„Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, ist diese Auflage nicht anzuwenden. Stattdessen ist als Auflage vorzuschreiben, dass der Transportführer in diesen Fällen den Transport auf eigene Verantwortung fortsetzen kann. Für den weiteren Transport hat der Transportführer geeignete Sicherungsmaßnahmen anzuwenden. Die Feststellung des Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfalls erfolgt nach den Vorgaben des Grundgesetzes. Die Feststellung, ob der Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall vorbereitet werden muss, trifft das Bundesministerium der Verteidigung.“

cccc) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„127 Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten ab 12 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder einen Prüfsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung, die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik geprüft wurde. Die Feststellungen sind durch ein Gutachten nachzuweisen. Das Gutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann. Dem Antrag ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen.“

dddd) In Buchstabe g werden in Satz 2 nach dem Wort „mitzuführen“ die Wörter „und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen“ eingefügt und folgender Satz angefügt:

„Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

ccc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaaa) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

- (1) Im zweiten Absatz werden die Wörter „Großraum- und Schwertransporten“ durch die Wörter „Großraum- und/oder Schwertransporten“ ersetzt.
- (2) Im dritten Absatz werden in Satz 1 die Wörter „Großraum- und Schwertransport“ durch die Wörter „Großraum- und/oder Schwertransport“ ersetzt.

bbbb) In Buchstabe b wird im zweiten Absatz das Wort „Werktagsstunden“ durch die Wörter „Stunden (Samstage, Sonntage und gesetzliche Feiertage werden nicht mitgezählt)“ ersetzt.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

- (1) In Doppelbuchstabe bb wird das Wort „werktags“ durch die Wörter „Montag bis Freitag“ ersetzt.
- (2) In Absatz 4 werden die Wörter „Großraum- und Schwerverkehrs“ durch die Wörter „Großraum- und/oder Schwerverkehrs“ ersetzt.
- (3) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„145 Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrer sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden.“

(4) Folgender Absatz wird angefügt:

„145a Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sind Fahrzeitbeschränkungen nicht anzuordnen.“



Sachstand

Zur Ausnahmegenehmigung für Großraum- und Schwertransporte nach der Straßenverkehrsordnung

Zur Ausnahmegenehmigung für Großraum- und Schwertransporte nach der Straßenverkehrsordnung

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 116/20
Abschluss der Arbeit: 19.10.2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Änderung der Zuständigkeit gemäß § 47 Absatz 2 Nummer 4 StVO	4
3.	Auswirkungen der Zuständigkeitsänderung	5
4.	Vereinheitlichung der Gebührenerhebung und deren Auswirkungen auf die Höhe	6

1. Fragestellung

Im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsordnung (StVO)¹-Novelle 2020² stellt sich die Frage, inwieweit die Änderung der für die Ausnahmegenehmigung von Großraum- und Schwertransporten zuständigen Behörden zu deutlich längeren **Bearbeitungszeiträumen** der Anträge führen könnten. Außerdem stellt sich die Frage, ob es durch die Vereinheitlichung der Gebühren zu einer **Erhöhung der Gebühren** kommen könnte.

2. Änderung der Zuständigkeit gemäß § 47 Absatz 2 Nummer 4 StVO

Großraum- und Schwertransporte bedürfen nach § 29 Abs. 3 StVO einer behördlichen Genehmigung.

Die Neufassung der StVO bringt unter anderem eine Änderung im Hinblick auf die **Zuständigkeit der Behörde für die Antragstellung** mit sich:

„[D]ie Änderung der örtlichen Zuständigkeit in § 47 StVO bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot zur Vermeidung des Antragstourismus und der Mehrfachbeantragung [...]“³

Damit entfällt die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde am Wohnort, Sitz oder an einer Zweigniederlassung des Antragstellers. Dafür kann der Antrag nun auch bei derjenigen Behörde gestellt werden, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr endet (zusätzlich zur bestehend bleibenden Zuständigkeit der Behörde, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr beginnt.)

Für den Fall einer **flächendeckenden Ausnahmegenehmigung** ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk die den Transport durchführende Person ihren Wohnort oder Sitz oder das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat.⁴

Die geänderten Zuständigkeitsregelungen treten zum 1. Januar 2021 in Kraft.

1 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BjNR036710013.html.

2 Vierundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020, [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&start=//*\[@attr_id=%27bgbl120s0814.pdf%27\]#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl120s0814.pdf%27%5D_1602777682083](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&start=//*[@attr_id=%27bgbl120s0814.pdf%27]#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl120s0814.pdf%27%5D_1602777682083).

3 BR-Drs. 591/19, S. 53, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

4 BR-Drs. 591/19, S. 11, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

3. Auswirkungen der Zuständigkeitsänderung

Zur Begründung der Zuständigkeitsänderung heißt es in der Verordnungsbegründung:

„Die Änderung soll dem in der Praxis seitens der Länder festgestellten **Antragstourismus** entgegenwirken. So verlegen Serviceagenturen mittlerweile ihren Sitz zu den Genehmigungsbehörden, bei denen **besonders schnell** und **günstig** die Bescheiderteilung erfolgt. Eine ungleiche Belastung der Behörden deutschlandweit ist die Folge, verbunden mit der Ungerechtigkeit, dass sich der Aufwand angehörter Behörden in der Regel in der Erhebung der Gebühr nicht angemessen widerspiegelt bzw. die anzuhörenden Behörden ungleich verteilt mit einem Aufwand ohne Gebührenweiterleitung belastet werden. Darüber hinaus wird auf diese Weise einer Mehrfachbeantragung bei unterschiedlichen Behörden entgegen gewirkt. Auch beantragen Unternehmen mittlerweile an mehreren Orten Erlaubnisse, um quasi in einem Wettbewerb, ohne dass die Erlaubnisbehörden die **Mehrfachbeantragung** kennen, so schnell wie möglich eine Erlaubnis – gleich von welcher Behörde – erhalten zu können. Dies führt zu einem vermeidbaren Mehraufwand seitens der Länderbehörden. Diese Praxis gilt es zu beheben. Daher wird nun in erster Linie auf die Orte abgestellt, in denen der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt oder endet. Nur die dort jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sind grundsätzlich künftig für die Erlaubniserteilung zuständig. Sind verschiedene Fahrtwege mit unterschiedlichen Start- oder Zielorten beantragt, so sind alle als Start oder Ziel angegebenen Orte maßgeblich. Bei flächendeckenden Erlaubnissen gibt es keinen festen Start- oder Zielort, daher wird hier auf den Wohnort bzw. Sitz der den Transport durchführenden Person bzw. des Unternehmens abgestellt. Maßgeblich für die örtliche Zuständigkeit der Behörde ist somit nicht mehr, wer den Antrag stellt, sondern wer den Transport durchführt.“⁵

Statistiken zur Zahl der Anträge aufgeschlüsselt nach Behördenzuständigkeit sind jedenfalls aus öffentlichen Quellen nicht verfügbar. Es lässt sich aber annehmen, dass in der Vergangenheit von der Möglichkeit tatsächlich Gebrauch gemacht wurde, den Antrag an der Behörde des Unternehmenssitzes zu stellen. Hierfür spricht schon die Kritik einzelner Verbände gegen den Wegfall dieser Möglichkeit. Unter dieser statistisch wohl aber nicht weiter konkretisierbaren Annahme würde sich ein entsprechender Zuwachs bei anderen Behörden ergeben. Eine längere Bearbeitungszeit ist damit jedenfalls denklogisch noch nicht notwendigerweise verbunden und hängt u. a. vom Grad der Verfahrensvereinfachung oder Personalausstattung bei den zuständigen Behörden ab. Statistische Daten, aus denen sich eine belastbare Aussage ableiten könnte, liegen vermutlich nicht vor und sind jedenfalls aus öffentlichen Quellen nicht verfügbar.

Die Antragstellung am Ort des **Unternehmenssitzes** mag u. U. aus Sicht der Unternehmer bequemer sein. Dies hängt aber von einer Vielzahl an Faktoren ab, u. a. auch der Nutzerfreundlichkeit der Antragstellung an anderen Standorten.

Transportverbände sehen die Neuregelung im Hinblick auf eine zu erwartende Überlastung der Behörden kritisch, so z.B.:

⁵ BR-Drs. 591/19, S. 88 f.,
https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf?__blob=publicationFile&v=1
(Hervorhebung durch Autor dieses Sachstands).

„Die aktuell im Bundesrat diskutierte Novellierung der StVO sieht demnach unter anderem eine Neuregelung der Zuständigkeiten für Genehmigungen von Schwertransporten vor. Unternehmen sollen bei der Beantragung künftig nur noch zwischen zwei statt bisher drei Behörden wählen dürfen. Maßgeblich soll dabei der Ort sein, an dem der Schwertransport beginnt oder endet. Damit droht eine erhebliche Überlastung vor allem der Behörden, bei denen Schwertransporte starten, so die Transportverbände.“⁶

„Entweder werden die dann zuständigen Verkehrsbehörden durch die schiere Masse von Genehmigungsanträgen überlastet oder aber sie werden am Ziel mit Fallzahlen konfrontiert, die sie weder mit dem derzeitigen Personalbestand bewältigen noch bei fehlender Erfahrung und Sachkunde verwaltungsrechtlich 100-prozentig umsetzen können.“⁷

4. Vereinheitlichung der Gebührenerhebung und deren Auswirkungen auf die Höhe

Die StVO-Novelle ändert darüber hinaus die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (**GebOST**)⁸ und führt damit ein **neues, bundeseinheitliches Gebührensystem** ein. Dieses sieht einen komplexen Algorithmus vor, der einen direkten Vergleich zu den derzeitigen vielfältigen Länderregelungen erschwert. Die Komplexität der Faktoren veranschaulicht das folgende Beispiel:⁹

Kriterium	Bezugsgröße	Eingabewert	Faktor
Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum	Monate	3	1,00
Gesamtmasse	Tonnen	110	2,59
Beteiligte Stellen	Anzahl	40	17,33
Strecken oder Flächen oder Bereiche	Anzahl	1	0,00
Fahrzeug oder Fahrzeugkombinationen	Anzahl	5	0,89
Erhebliche Maßüberschreitungen	Anzahl	2	4,00
Zusätzlicher Arbeitsaufwand	Aufwand	sehr hoch	3,00

6 StVO-Novelle könnte Schwertransporte verzögern (10. Januar 2020), <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/stvo-novelle-koennte-schwertransporte-verzoegern-2528302.html>.

7 Stellungnahme des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V., der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. und der Transfrigoroute Deutschland e.V. (5. November 2019), https://www.bsk-ffm.de/fileadmin/user_upload/Stellungnahme_StVO-Novelle.pdf sowie <https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/bgl-kritisiert-geplante-stvo-novelle.html>.

8 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, https://www.gesetze-im-internet.de/stgebo_2011/BJNR009800011.html.

9 Beispiel und Grafik: <https://www.stvo2go.de/grossraum-schwerverkehr/>.

Die Grundgebühr für die Erteilung einer Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung beträgt (immer) 40,00 EUR. Diese wird mit einem Gesamtfaktor multipliziert, der in Abhängigkeit von verschiedenen Kriterien, beispielsweise dem Erlaubnis- oder Genehmigungszeitraum oder der Gesamtmasse, berechnet wird.¹⁰

Vor diesem Hintergrund ist der Umstand einzuordnen, dass die **Prognosen** über ein Steigen oder Sinken der Gebühren **divergieren**. In Bezug auf den Höchstsatz der Gebühr sollen einer Quelle zufolge die Gebühren eher **sinken**:

„Die Gebührenordnung zu vereinheitlichen, macht aus Sicht von Draaf durchaus Sinn, denn seither habe passieren können, dass sich die Gebühren je nach Ort der Genehmigung zwischen 50 und 400 Euro bewegen – auch wenn die genehmigenden Behörden nur 20 oder 30 Kilometer auseinander liegen. „Diese Möglichkeit wird es nach der Reform des Paragraphen 47 dann nicht mehr geben.“ Das Gebührentool könne sich dann jeder Antragsteller auf seinen Rechner laden, der Grundbetrag von 40 Euro werde dann mit bis zu sieben Kategorien multipliziert, so dass die Gebühr letztlich höchstens 280 Euro betragen könne.“¹¹

Nach einer anderen Quelle sollen die Gebühren **steigen**:

„Laut Verordnungsentwurf soll die Grundgebühr immer 40 EUR betragen, die Höchstgebühr wird derzeit von 767 EUR auf bis zu 1.300 EUR steigen.“¹²

Der Industrie- und Handelskammer Siegen zufolge schätzen Fachleute, dass die Genehmigungen durchschnittlich 300 bis 400 Prozent teurer werden würden.¹³

10 BR-Drs. 591/19, S. 20 ff., https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0501-0600/591-19.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

11 <https://www.eurotransport.de/artikel/stvo-novelle-zu-schwerlasttransporten-gegen-genehmigungstourismus-und-gebuehrenunterschiede-10885174.html>.

12 Deutsche Verkehrs-Zeitung, Genehmigungen für Schwerlasttransporte werden teurer (27. August 2020), <https://www.dvz.de/rubriken/logistik/detail/news/genehmigungen-fuer-schwerlasttransporte-werden-teurer.html> (Anlage 1).

13 <https://www.ihk-siegen.de/hn/presse/wirtschaftsreport/alle-ausgaben/2020/oktober/titelgeschichte-grossraum-und-schwertransporte/>.