

Verwaltungshelfer mit BF 4 – funktioniert, aber ...!?



Betrachtet man das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, so muss mit Erschrecken festgestellt werden, dass es im Zusammenhang mit den Anordnungen von so genannten Road-Books – Road-Map ist hier der falsche Ausdruck, da nicht ein Bereich, sondern eine Strecke beschrieben wird – und damit der Einsatz von Verwaltungshelfern (VwH) und BF 4-Fahrzeugen kein einheitliches Verwaltungshandeln innerhalb eines Bundeslandes, geschweige denn in allen 16 Bundesländern an den Tag gelegt wird.

Dies betrifft die Fragen nach dem Aufbau eines Road-Books, den Streckeneinweisungen und deren Güte, den Verpflichtungen nach dem Gesetz über die Verpflichtung nichtbeameter Personen, nach dem Vorhandensein einer Berufshaftpflicht-Versicherung und der Höhe der Haftungssumme, der Bescheinigung über die Einweisung, den Forderungen nach zu erfüllenden Voraussetzungen des VwH und der stichprobenartigen Überwachung der VwH durch die Polizei.

Groß ist auch das Erschrecken über die Tatsache, dass bei den frei programmierbaren WVZ-Anlagen der Phantasie anscheinend keine Grenzen gesetzt werden und Anzeigen kreierte werden, die weder im Merkblatt zu finden sind, noch im Verkehrszeichen-Katalog der StVO auftauchen.

Teilweise werden Abweichungen sogar von Verkehrsbehörden gefordert. Der Einsatz eines solchen Phantasiezeichens ist ein ganz klarer Auflagenverstoß und trifft auch den Bescheidinhaber in voller Härte. Und dass Verkehrsteilnehmer sich nicht an Phantasiezeichen halten müssen, steht vollkommen außer Frage. Wie dies im Falle eines Unfalls dann zu bewerten ist, liegt klar auf der Hand. Eine Freigabe durch die BASt ist für diese Fälle auch nicht vorhanden, da eine solche WVZ-Anlage nicht dem Merkblatt entspricht.

Ebenso ist die unterschiedliche Handhabung bei der Erstellung von Road-Books zu beklagen. Es ist zu hinterfragen, ob die Erstellung, die eine ureigene Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde darstellt, durch private Dritte erfolgen sollte. Wenn so verfahren wird, betrifft die nächste Frage das Urheberrecht. Hier gibt es unterschiedliche Meinungen. Die eine Fraktion sagt Ja und es müsste ständig ein neues Road-Book für ein und denselben Vorgang erstellt werden. Andere bewerten diese Frage mit einem klaren Nein, denn es gäbe kein Urheberrecht auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen.

Entscheidung für den Einsatz eines VwH

Die BSK e. V. hat sich seinerzeit dafür ausgesprochen, die Polizei zu entlasten und dies mit Hilfe der VwH im ersten Schritt zu vollziehen. Sie hat diese Zustimmung allerdings ganz klar auf die Transportfälle beschränkt, die auf wiederkehrenden Strecken mit entsprechendem Aufkommen an diesen Transporten ablaufen. Einzelne Strecken in die Fläche oder in eine Innenstadt sind durch VwH nicht zu stemmen, da alleine die Herstellung eines Road-Books, die Verpflichtung je Verkehrsbehörde und die Einweisung den

zeitlichen Rahmen des Genehmigungsverfahrens konterkariert und auch sprengt. Und es kann auch nicht sein, dass mit einem solchen Verfahren auch die Forderung der deutschen Industrie nach einer durchschnittlichen Bearbeitungsdauer von 5 Werktagen geopfert werden soll.

Auch sind Aussagen von der Polizei oder den Verkehrsbehörden, dass die Polizei gar nicht mehr Transporte absichern wird, wenig hilfreich, mit diesem neuen Weg umzugehen. Und es fehlen Clearingstellen, um in Zweifelsfällen Hilfestellungen zu geben oder Härtefälle zu bearbeiten.

Zu hinterfragen sind auch die Kriterien, wann ein VwH zum Einsatz kommen soll, respektive kann. Der Regelfall stellt das starre Gerüst für die Anordnung einer Polizeibegleitung dar, wie zum Beispiel ab einer Breite von 3,51 m. Ein solcher Ansatz beinhaltet zwangsläufig Fehler, die bereits früher ein Übermaß an Anordnungen für eine Polizeibegleitung nach sich gezogen haben. Als Beispiel sei hier erwähnt: Regelquerschnitt der Straße mit Fahrbahnbreite von 3,75 m, bei der eine Polizeibegleitung bei 3,60 m wegen dieser Breite keinen Sinn macht.

Also dürfte bei der Entscheidung für einen VwH nicht der starre Ansatz (Vereinfachung) zum Tragen kommen, sondern

eine individuelle Entscheidung je nach vorgefundener Situation und Straßenquerschnitt und Längenenwicklung. Aufgelistet sind nachstehende Entscheidungskriterien bei wiederkehrenden Strecken (nicht abschließend):

- ▶ Fahrbahnbreite
- ▶ Längenenwicklung und Kurvenläufigkeit der Straße
- ▶ Einmündungen mit StVO-Z 205 bzw. Fahrtweg mit StVO-Z 301 / 306
- ▶ Lichtzeichenanlage (LZA) während Transport in Betrieb
- ▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit je Streckenbereich
- ▶ Einfahrverbot in besetzte Kreuzung (§ 11 StVO).

Anhand vorgenannter Kriterien sollte im Einzelfall festgelegt werden, ob ein VwH überhaupt zum Einsatz kommen muss und wenn ja, welche Anzahl an vorausfahrenden BF 4-Fahrzeugen notwendig ist (ein bis drei). Dabei sind die Regelpläne (VkBl-Verlautbarung Nr. 178, Heft 20-2015, Seite 686 ff., LA22/7332.2/29/2492278) nicht als starres Gebilde, sondern als Vorschlag zu betrachten. Je nach Strecke kann ein oder können auch zwei BF 4-Fahrzeuge als ausreichend angesehen werden.

KM