

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 so genannten Unteren Rhein-Wupper-Kreises mit den Gemeinden Leverkusen, Leichlingen und Burscheid zählt, im Jahr 1924 exakt 416 Personenautos, 320 Motorräder und 291 Lastkraftwagen zugelassen 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) geruhensamen 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 Beifahrers



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 Ausschermmaß 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 Führer 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 Ausschermmaß 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 sogenannte 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 Beifahrer, 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 Abfahrtkontrollen 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 Energiegewende (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 nichtbeameter 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 Paragrafen 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 Paragraf 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

Mit Blaulicht vorne weg.
Wie lange noch?
Bild: Hermann Schülte

