

Unterstützung der Wirtschaft durch Entbürokratisierung: Wegfall des Anhörverfahrens nach § 70 Abs. 2 StVZO und Erhöhung der Anhörfreigrenzen bei der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO

Der deutschen Wirtschaft geht es schlecht. Grund dafür sind auch unnötige bürokratische Hürden. „Ein Lied davon singen“ kann vor allem die Schwertransport-Branche: wer einmal die Aufgabe hatte, einen Großraum- oder Schwertransport durch die Bundesrepublik zu planen, weiß, welch eine Sisyphos-Arbeit hier dahintersteckt. Erleichterungen tun hier dringend Not. Zwei simple Maßnahmen, die ohne jegliche negative Auswirkung auf den Verkehr oder die Infrastruktur zügig umgesetzt werden könnten, wären der Wegfall des Anhörverfahrens nach § 70 Abs. 2 StVZO und die Erhöhung der Anhörfreigrenzen bei der Erteilung der Dauererlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO auf 44 t.

Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting
Regierungsdirektor Dr. Adolf Rebler, Maxhütte-Haidhof



Dr. Rudolf Saller



Dr. Adolf Rebler

I. Das Anhörverfahren nach § 70 Abs. 2 StVZO

1. Einführung in die Problematik

Vor der Genehmigung einer Ausnahme von den §§ 32 (Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen), 32d (Kurvenlauf Eigenschaften) und 34 StVZO (Achslast und Gesamtgewicht) sind nach § 70 Abs. 2 StVZO die obersten Straßenbaubehörden der Länder und, wo noch nötig, die Träger der Straßenbaulast zu hören. Der praktische Nutzen dieser Vorschrift ist seit Jahren umstritten. Der wahre Zweck der Vorschrift wird von den Angehörten oft nicht gesehen. Oftmals entsteht der Eindruck, die Regelung werde nur missbraucht, um „unliebsamen“ Güterverkehr zu verhindern. Andere angehörte Behörden missbrauchen die Vorschrift oft, um ihre Vorstellungen davon, wie eine Ausnahmegenehmigung „richtig auszusehen“ hat, durch „Ablehnung“ des „Antrags“ umzusetzen. Leidtragende sind die Unternehmer und – weil kein Großraum- oder Schwertransport

(GST) nur so zum Vergnügen läuft – die Gesellschaft. Gerade in einer Zeit, in der GST dringend benötigt werden, um den Ausbau der Windkraft voranzutreiben, erweist sich die Vorschrift als unhaltbarer Anachronismus.

2. Die formalrechtliche Begründung für die Anhörungspflicht

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung kommt in ihrer Wirkung der Schaffung neuen Rechts gleich: die ursprünglich geltende Vorschrift wird mit dem Inhalt der erteilten Ausnahmegenehmigung „überschrieben“. Es gilt nun die durch die Regelung der Ausnahmegenehmigung für einen Einzelfall geschaffene Rechtslage. Diese Ausnahme ist aber auf einen bestimmten Antragsteller bezogen. Sind etwa ganze Fahrzeugarten betroffen („allgemeine Ausnahme“), hat dies durch das Bundesverkehrsministerium im Wege der Rechtsverordnung zu geschehen (§ 70 Nr. 3 StVZO).

Ähnlich wie vor dem Erlass neuer Gesetze sollen die Betroffenen angehört werden, um

dem Normgeber die nötigen Informationen für seine Regelung zu liefern. Die Genehmigung von Ausnahmen von Achslasten, Fahrzeug-Gesamtmassen, aber auch Längenvorschriften und Kreisfahrwerten für Fahrzeuge des Großraum- und/oder Schwertransportes (GST) steht in unmittelbarem Bezug zu straßenbaulichen Standards: die Straßen sind nur für den normalen Verkehr gebaut.¹

Die Straßenbauverwaltung in der Bundesrepublik ist verschiedenen Stellen und Behörden anvertraut. Die Straßenbaubehörden (Behörden, die nach den Straßengesetzen für Ausbau und Unterhalt des öffentlichen Wegenetzes zuständig sind), sind i. d. R. nicht identisch mit den Zulassungsbehörden, die die „technische“ Zulassung im Sinne der Erteilung der Betriebserlaubnis ermöglichen.

Da die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zwar die Wirkung einer Änderung der StVZO „im Kleinen“ hat, ein formelles Verfahren wie bei der Änderung der StVZO aber fehlt, bietet § 70 Abs. 2 StVZO ein Äquivalent.

¹ Rn. 1 VwV zu § 46 StVO.

3. Materiell-rechtliche Begründung für die Anhörungspflicht

Die Bundesländer sind eigenständig zuständig für den Bau „ihrer“ Straßen“. Gesetzliche Regelungen, wie eine Straße beschaffen sein muss, gibt es nicht. Straßenbauliche Standards sind in Richtlinien geregelt. Die Richtlinien werden (beispielsweise) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) erarbeitet und dann vom Bund veröffentlicht² und den Ländern zur Anwendung empfohlen. Jedes Land kann aber seine eigenen Straßenbaustandards festlegen.

4. Die Herkunft der Regelung

Die Anhörung stammt aus der StVZO von 13. November 1937 (Reichsgesetzblatt 1937 I, S. 1215):³

§ 70 Ausnahmen

(1) *Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 32 bis 36, auch in Verbindung mit § 63 und der §§ 52 und 65 können allgemein oder für bestimmte einzelne Fälle die höheren Verwaltungsbehörden, Ausnahmen von allen Vorschriften dieser Verordnung der Reichsverkehrsminister oder von ihm benannte Stellen genehmigen. Vor Genehmigung einer Ausnahme von den §§ 32, 34 bis 36 und einer allgemeinen Ausnahme von § 65 sind die obersten Straßenbaubehörden der Länder oder preußischen Provinzen, wo noch nötig, auch die Straßenbaupflichtigen zu hören. Der örtliche Geltungsbereich jeder Ausnahme ist festzulegen.*

(2) *Die Wehrmacht, die Polizei, die Feuerwehr, der Grenzaufsichtsdienst sowie die SS-Verfügungstruppen und SS-Wachverbände sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit es die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben erfordert.*

Parallel dazu eingeführt wurde die streckenbezogene Erlaubnis nach § 5 StVO vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1179) – der Vorläufer des heutigen § 29 StVO.⁴

Die Vorschrift hatte folgenden Wortlaut:

§ 5 - Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen

(1) *Veranstaltungen, für die öffentliche Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, bedürfen polizeilicher Erlaubnis.*

(2) *Mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden öffentliche Straßen insbesondere durch Veranstaltungen, bei denen infolge der Zahl der Teilnehmer oder infolge schnellen Fahrens die Benutzung der Straßen für den allgemeinen Verkehr eingeschränkt wird, durch die Beförderung ungewöhnlich schwerer oder umfangreicher Gegenstände und durch den Betrieb von Lautsprechern, die sich auf öffentlichen Straßen auswirken soll.*

(3) *Vor Erteilung der Erlaubnis ist die Polizei zu hören, ferner die Straßenbaubehörde, wenn etwa zum Schutze der Straßen Bedingungen gestellt werden müssen.*

5. Die Empfehlungen zu § 70 StVZO-VkBl. 2014, 504; das vorgezogene Anhörverfahren

Bis zu bestimmten Grenzen gilt das Anhörverfahren als durchgeführt. Die „Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO)“ führen dazu aus: „Für die in den folgenden Empfehlungen beschriebenen Ausnahmen ist das Anhörverfahren allgemein durchgeführt worden und es kann daher – vorbehaltlich der Entscheidung der jeweils zuständigen obersten Landesbehörde – in diesen Fällen von einer Anhörung im Einzelfall abgesehen werden. Das Genehmigungsverfahren kann dadurch vereinfacht und vereinheitlicht werden. Begründete weitergehende Ausnahmen sind möglich, bedürfen aber einer Anhörung.“

6. Die ländereigenen Anhörfreigrenzen

Daneben haben verschiedene Bundesländer eigene interne Anhörfreigrenzen. Sie reichen

bspw. bis zu einem Gesamtgewicht von 160 t, einer Länge von 60 m und einer Breite von 4 m.⁵

Je weiter man sich aber durch spezifische landeseigene Freigrenzen von den gesetzlichen Grenzen bei ansonsten handelsüblichen Fahrzeugen (etwa Modulfahrzeuge) entfernt, desto mehr wird die Anhörung ad absurdum geführt. Denn wenn man etwa schon mit 160 t fahren kann (wie etwa in Niedersachsen), warum nicht mit 170 oder 180. Und wenn 60 m möglich sind, warum nicht 70 m? Überholen kann man hier nicht und dort auch nicht. Oder, um es mal vereinfacht auszudrücken: Wenn ein Nichtschwimmer statt in ein Nichtschwimmerbecken mit einer Tiefe von 1,40 m, in einen See mit einer Tiefe von 3 m hüpfte, warum soll er nicht in einen See mit einer Tiefe von 6 m springen? Denn ob dazwischen eventuell eine Sandbank liegt, auf der er stehen kann, wäre – umgemünzt – der Prüfumfang der 29er, nicht der 70er. Und wenn es sich um standardisierte Fahrzeuge handelt, wie etwa Module, die gekoppelt werden, um durch erhöhte Achszahl eine möglichst große Straßenschonung zu erzielen, gibt es auch keine unerwünschte technische Entwicklung zu unterbinden.

7. Teilergebnis: Der Zweck der Regelung oder: welchen Inhalt darf die Stellungnahme der angehörten Behörde überhaupt haben?

Um den Zweck der Regelung zu erfahren, bietet es sich – mangels Erreichbarkeit der damaligen gesetzlichen Begründung – an, eine Kommentierung aus der damaligen Zeit anzusehen.

Wenig ergiebig ist hier der ansonsten vorzügliche Standardkommentar von Fritz Müller aus dem Jahre 1938.⁶ Dort steht unter Anm. 7 zu § 70 StVZO schlicht: „Bei Ausnahmen über den Bezirk einer Behörde hinaus ist Zusammenwirken der beteiligten Behörden nötig. Mangels Festlegung ist der örtliche Geltungsbereich der Bezirk der Behörde, sofern sich nicht aus der Anordnung, z. B. Ausnahme von § 32 für eine bestimmte Straße, anderes ergibt.“

Erhellender ist schon Gülde in seiner Straßenverkehrsordnung⁷, Kommentar zu § 70 StVZO in Rn. 5: „Die Anhörung der obersten Straßenbaubehörden und der Straßenbaupflichtigen hat den Sinn, bei der Bewilligung der betreffenden Ausnahmen die Interessen des Straßenbaus zu berücksichtigen. Die Straßenbaupflichtigen sind besonders bei der Bewilligung von Ausnahmen von denjenigen Vorschriften zu hören, welche

² Siehe z. B. Rundschreiben zur Einführung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), VkBl. Nr. 11 vom 15.06.2013.

³ Text unter <https://www.blocksignal.de/index.php?w=s7z>.

⁴ <https://www.blocksignal.de/index.php?w=s7s>

⁵ Niedersachsen, Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenverkehr/grossraum_und_schwertransporte/ausnahmegenehmigung_nach_70_stvzo/ausnahmegenehmigung-nach-70-stvzo-78249.html).

⁶ Müller, Straßenverkehrsrecht, 12. Aufl. 1938.

⁷ Gülde, Straßenverkehrsordnung (Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr – StVO – vom 13. November 1937, Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr – StVZO – vom 13. November 1937), 2. Aufl. 1938.



dem Schutz der Straßen vor übermäßiger Beanspruchung durch Gewichte, Achsdrücke und Bereifungen der Straßenfahrzeuge zum Gegenstand haben.“

Ein „richtiger“ Erkenntnisgewinn ist mit diesen Aussagen noch nicht verbunden, denn es ist allgemeines Verständnis, dass die Gewichtsgrenzen in der StVZO zum Zwecke der Straßenschonung festgelegt worden sind.⁸

Erhellend ist allerdings der folgende Satz: *„Die Rücksicht auf die Schonung der Straßen verbietet insbesondere ein Übermaß von Ausnahmen von den Bereifungsvorschriften (Erlass des RBMin. v. 17. Februar 1936; RBtBl. 1936,32).“*

Dieser Satz ist es, der den entscheidenden Hinweis gibt: ein **Übermaß** an Ausnahmen soll verhindert werden, es geht also um die Menge: **die Ausnahme darf nicht zur Regel werden.**

Weiterhin soll eine Prognose über eine Entwicklung ermöglicht werden: es geht darum, einer absehbaren technischen Entwicklung vorzubeugen, die über kurz oder lang (negative) Auswirkungen auf die Straßenbaustandards der Straßenbaulträger haben kann. Also in dem Sinne: **„Solche Fahrzeuge wollen wir (in Zukunft) nicht.“**

Es geht also nicht darum, die Fahrt eines einzelnen Fahrzeugs (das von der Bauart solchen entspricht, die immer wieder „durchgewunken“ werden) auf einer bestimmten Strecke zu prüfen.

Die Anhörung nach § 70 Abs. 2 StVZO ist vielmehr unter 2 Gesichtspunkten durchzuführen:

- (1) Werden Ausnahmen zur Regel?
- (2) Wehret den Anfängen!

Als Beispielsfall außerhalb von GST – in dem das eben nicht gelungen ist – mag die Entwick-

lung der Pkw (SUV) zu immer höheren und breiteren Fahrzeugen dienen: bestehende Parkstände und Parkbuchten sind kaum mehr in der Lage, diese Fahrzeuge aufzunehmen.

8. Bindungswirkung der Stellungnahmen

Die Frage ist ohnehin, welche Bindungswirkung die Stellungnahmen dieser Behörden entfaltet. Klar ist jedenfalls, dass eine positive Stellungnahme keinerlei Bindungswirkung hat, weil sich die Aussagen der Straßenbaubehörden auf rein straßenbautechnische Gesichtspunkte beschränken, während bei einer Entscheidung über eine Ausnahmegenehmigung vor allem technische Aspekte im Vordergrund stehen.⁹ Im Übrigen gilt das allgemeine verwaltungsrechtliche Prinzip, dass die zustimmende Äußerung einer zu beteiligenden Behörde die Ablehnung durch den Entscheidungsträger nicht verhindern kann.¹⁰

Hinsichtlich der Wirkung einer negativen oder einschränkenden Stellungnahme ist auf den Charakter der vorgeschriebenen Mitwirkung abzustellen. Bei den Formen einer verwaltungsinternen Mitwirkung sind die „Zustimmung“, das „Einvernehmen“, das „Benehmen“ und die „Anhörung“ zu unterscheiden.¹¹ Hier haben die Zustimmung und das Einvernehmen erhebliches sachliches Gewicht, während die Beteiligungsformen des Benehmens und der Anhörung der Zweitbehörde grundsätzlich geringere Beteiligungsrechte einräumen.¹² Wenn das Gesetz nur eine Anhörung vorschreibt, ist die Stellungnahme der angehörten Stelle oder Behörde für die den Bescheid erlassende Stelle nicht verbindlich. Die Anhörung soll der entscheidenden Behörde (nur) einen Katalog von Kriterien an die Hand geben, nach dem sie ihre

Entscheidung ausrichten kann. Einer ablehnenden Stellungnahme einer nach § 70 Abs. 2 anzuhörenden Behörde kann man also keine Bindungswirkung beimessen.¹³

9. Konsequenzen in der Praxis / Fazit

Was also kann der Sinn der Anhörpflicht nach § 70 Abs. 2 StVZO sein? Die Antwort ergibt sich aus dem Verhältnis von StVZO und StVO: Die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ist fahrzeugbezogen; sie ist Voraussetzung für die Erteilung der Betriebserlaubnis für das Fahrzeug. Als solche kann sie bereits dann erteilt werden, wenn es auch nur irgendwo ein Stück Straße gibt, auf der das Fahrzeug sicher fahren kann. Ob auch das konkrete Stück geeignet ist, ist Prüfungsgegenstand der Verhaltensvorschriften der StVO.

Die Anhörpflicht nach der StVZO kann also nur in die Zukunft gerichtet sein: eine (ggf. massenhafte) Zulassung von bestimmten GST kann die gesetzliche Regelung unterlaufen, die Ausnahmegenehmigungen „überschreiben“ nicht nur in Einzelfällen, sondern nunmehr generell die Vorschriften der StVZO. Nur unter diesem Aspekt hat eine angehörte Stelle zu antworten. Beachtet wird dies allerdings eher selten.

Der praktische Wert dieses Anhörungsverfahrens ist insgesamt sehr fraglich. Zum einen findet eine streckenbezogene Anhörung ohnehin im Rahmen des Verfahrens nach § 29 Abs. 3 StVO statt. Zum anderen ist das Ergebnis des Verfahrens, das wohl eher dazu dienen sollte, technische Entwicklung und Straßenbau in Einklang zu bringen, in fast allen Fällen wenig sachgerecht. Grundsätzlich sollte man hier nämlich davon ausgehen, dass eine Genehmigungsbehörde, die ein Fahrzeug in ihrem Bundesland für zulassungsfähig hält, über genug Sachver-

⁸ Siehe etwa OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 17. 5. 2006 - 8 A 1388/05 – DAR 2006, 579.

⁹ So auch Büff, Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO für Schwerlastfahrzeuge, VD 1979, 51/53.

¹⁰ Zur Baugenehmigung siehe BVerwG, Beschl. v. 16.12.1969 – IV B 121.69 – DÖV 1970, 349: „Daraus, dass die Gemeinde nach § 36 Abs. 1 Satz 1 BBauG ihr Einvernehmen erklärt hat, ergibt sich für die Baugenehmigungsbehörde kein Hindernis, die beantragte Baugenehmigung dennoch zu versagen.“

¹¹ BVerwG, Urt. v. 19.11.1965 – IV C 184.65 – BVerwGE 22, 342

¹² BVerwG, Urt. v. 19.11.1965 – IV C 184.65 – BVerwGE 22, 342.

¹³ Büff, Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO für Schwerlastfahrzeuge, VD 1979, 51/53.

stand verfügt, um zu beurteilen, dass das Fahrzeug grundsätzlich straßentauglich ist.

Die Anhörpflichten treiben ohnehin manchmal sehr seltsame Blüten: Wenn beispielsweise die Antwort gegeben wird, es könne nicht „zugestimmt“ werden, weil „das Fahrzeug außerhalb der Empfehlungen liege“, ist der Sinn der Anhörung offensichtlich verkannt.

II. Erhöhung der Gewichtsgrenze für die Erteilung der Allgemeinen Dauererlaubnis (Erhöhung der Anhörfreigrenzen)

1. Rechtlicher Hintergrund

Eine allgemeine Dauererlaubnis kann nur bis zu den Anhörfreigrenzen erteilt werden (Rn. 101 VwV zu § 29 StVO). Hinsichtlich der zulässigen Gesamtmasse liegt diese Grenze bei 41,8 t.

Die Grenze von 41,8 t mutet recht ungewöhnlich an. Sie stammt aus einer Zeit, als es den „40-Tonner“ noch nicht gab: § 5 Abs. 1 Nr. 2 StVO 1956, mit dem die Erlaubnispflicht für GST erstmals gesetzlich normiert wurde – vorher gab es Regelungen nur in Verwaltungsvorschriften – und festlegte, dass der Verkehr mit Fahrzeugen, deren Gesamtgewicht oder Abmessungen ungewöhnlich groß sind, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde bedarf. Nach Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b der AV12 zu § 5 (VkB1. 1956, 476/479) konnte „eine allgemeine, unbefristete Erlaubnis nach § 5 erteilt werden“, wenn „die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO nur Überschreitungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte um nicht mehr als etwa 10 % betrifft“. § 34 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 Buchst. c StVZO legte damals für Sattelkraftfahrzeuge und Buchst. d für Züge ein zulässiges Gesamtgewicht von 38,0 t fest. So ergab sich: $38,0 \text{ t} \cdot 1,1 = 41,8 \text{ t}$

Die VwV vom 22.6.1979 fassten die VwV zu § 29 neu. Nach Abschnitt 3 Nr. IV.4 (VkB1. S. 394) durfte vom Anhörverfahren abgesehen werden, „wenn folgende tatsächliche ... Achslasten und Gesamtgewichte im Einzelfall nicht überschritten werden

...
...
...

c) Achslasten

110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte

d) Gesamtgewichte

110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte.“

Die VwV wurden am 21.7.1980 (VkB1. 1980, 520) geändert, die VwV zu § 29 blieb dabei aber unberührt.

Im Jahre 1986 wurden allerdings die Gewichtsgrenzen in der StVZO nach oben verschoben. Die 13. Verordnung zur Änderung der StVZO hob das zulässige Gesamtgewicht von 38,0 auf 40,0 t an.¹⁴ Für dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, die im kombinierten Verkehr einen ISO-Container von 40 Fuß beförderten, betrug das zulässige Gesamtgewicht 44,0 t (34 Abs. 6 Nr. 6 StVZO). Die Anhörfreigrenze betrug also danach: $40,0 \text{ t} \cdot 110 \% = 44,0 \text{ t}$.

Nachdem die Anhörfreigrenze also für beinahe 2 Jahre bei 44,0 t lag, kam allerdings im Jahre 1988 der Rückschritt. Die VwV vom 22.3.1988 (VkB1. 1988, 230) legte die Grenze für Fahrzeugkombinationen mit mehr als vier Achsen nun bei 41,8 t fest.

Der Bundesrat begründete dies wie folgt:

„Die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16.7.1985 ... hat Änderungen gebracht, die sich auch auf das Erlaubnisverfahren im Großraum- und Schwerverkehr auswirken. Das gilt vor allem für die Erhöhung der Achslasten und der Gesamtgewichte. Diese Erhöhungen gehen zum Teil über die Werte hinaus, die früher im Rahmen der sogenannten 110 %-Regelung als Obergrenze für ein vereinfachtes Erlaubnisverfahren – also ohne Anhörung bzw. bei flächendeckenden Dauererlaubnissen – galten. Außerdem differenziert die Neufassung von § 34 StVZO bei Achslasten und Gesamtgewichten weit stärker als die alte Fassung. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift muss dieser Neuordnung angepasst werden. Die bisher durch die 110 %-Regelung zugestandenen Vergünstigungen sind durch die StVZO-Änderung weitgehend gesetzlich festgeschrieben worden. Es erscheint deshalb nicht gerechtfertigt, auf der Basis der neuen weitgehend höheren Werte erneut eine 110 %-Regelung einzuführen. Die neuen StVZO-Werte müssen vielmehr – nicht zuletzt aus Gründen der Tragfähigkeit von Straßen und Brücken – als Fixwerte angesehen werden. Es ist deshalb grundsätzlich ein Anhörungs- und Erlaubnisverfahren erforderlich, wenn die neuen StVZO-Werte nicht eingehalten werden ...“

In der Praxis zeigt sich immer wieder, dass eine Anhörfreigrenze von 41,8 t wenig praktikabel ist. Sie führt zu einem unnötigen Bürokratismus, ohne dass dem ein Gewinn an Verkehrssicherheit gegenüber stünde. Auch die Straßenbelastung sinkt durch Anhebung der Freigrenzen keineswegs: Ein Transport muss rollen oder er muss es nicht. Im Übrigen sind oft gerade Schwerlastfahrzeuge besonders straßenschonend konstruiert. Das Erlaubnisverfahren nach § 29 Abs. 3 StVO dient nach der Konzeption des Gesetzgebers dazu, eine Streckenprüfung vorzunehmen, um GST so sicher wie möglich ans Ziel zu bringen – eine „Vergrämungsfunk-

tion“ darf das Verfahren nicht haben. Gerade durch Erlass der 53. AusnahmeVO zur StVZO hat der Ordnungsgeber gezeigt, dass Transporte bis 44,0 t das Straßennetz relativ problemlos nutzen können. GST dürfen hier nicht schlechter gestellt werden als der kombinierte Verkehr: „erkauft“ sich dieser seine „Privilegierung“ mit der Beschränkung auf „kombinierte“ Transporte, sind jene auf unteilbare Ladung beschränkt.

2. Technischer Hintergrund

Historisch gesehen, sind Verkehrslastmodelle für Straßenbrücken seit über 100 Jahren bekannt. Im Jahre 1910 existierte das Lastschema nach Bargmann für ein Pferdefuhrwerk von 20 t zGM mit vier Pferden, einem Pferdefuhrwerk mit 12 t zGM und zwei Pferden, sowie schließlich einer Straßenwalze mit 23 t zGM und ein Menschengedrange von 400 bis 550 kg/m².

In der ersten Ausgabe der DIN 1072 von 1925 wurde aufgrund der zunehmenden Motorisierung anstelle der Pferdefuhrwerke ein Lkw mit 12 t zGM neben der Dampfwalze Brückenklasse I mit 23 t angesetzt und in der Brückenklasse II eine Dampfwalze mit 16 t und ein Lkw mit 9 t, sowie in Brückenklasse III eine Dampfwalze mit 7 t sowie ein Lkw mit 6 t zGM, Menschengedrange gleichbleibend mit 0,4 bis 0,5 t/m².

Dieses Brückenmodell galt bis einschließlich 1944. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Dampfwalze durch ein Raupenfahrzeug mit 40 t zGM ersetzt. Dies galt bis 1952. In diesem Jahr entstand durch die Änderung der grundlegenden Norm 1072 erstmalig die Brückenklasse 60. Dort wurde im Modell ein Schwerlastwagen mit 60 t mit je drei dicht aneinanderliegenden Achsen und je 20 t Achslast im Modell angenommen. Gleichzeitig wurde aber das nach StVZO zugelassene Gesamtgewicht für ein Sattelkraftfahrzeug auf 24 t angehoben. Die so definierte Brückenklasse 60 galt für die Bundesfernstraßen und sollte auch schwere Einzelfahrzeuge und Sonderfahrzeuge mit Großraum- und Schwertransporten abdecken. Diese Brückenklasse galt dann bis 1967. Die Einteilung in sechs Brückenklassen und 24 t zGM wurde damals aufgegeben. Die Brückenklassen wurden in nur noch drei Brückenklassen gegliedert und das zulässige Gesamtgewicht eines Sattelkraftfahrzeuges auf 38 t angehoben.

Ab 1967 existierte die Brückenklasse I mit 60 t für Autobahnen, Landstraßen und Stadtstraßen. Brückenklasse II mit 30 t für Kreisstraßen und Hauptwirtschaftswege sowie Brückenklasse III mit 12 t für Wirtschaftswege für den leichten Verkehr.

Im Jahre 1985 wurde durch eine weitere Anpassung der DIN-Norm 1072 dem Schwerlastwagen 60 t auf der Hauptspur ein weiterer Schwerlastwagen mit 30 t auf gleicher Höhe

¹⁴ Amtl. Begr. VkB1. 1986, 442/443



dicht neben der Hauptspur beigeordnet. Voran wurde ab 1985 das übergeordnete Straßennetz in die Brückenklasse 60/30 eingeteilt.

Nach 78 Jahren Geltungsdauer endete die DIN 1072 und wurde im Jahre 2003 mit Einführung der DIN Fachberichte für Lastannahmen auf Straßen und Eisenbahnbrücken Nr. 101 ersetzt. Zehn Jahre später wurde ab 2013 der Eurocode (Lastmodell 1) mit nationalem Anhang für Deutschland eingeführt. Diese DIN-EN 1991-2 + Nachtrag stellt das heute gültige Regelwerk für die Brückenverkehrslasten dar.

Der Schwerlastwagen 60 wurde durch ein noch weiter fiktiveres 2-achsiges Tandemfahrzeug ersetzt. Die Flächenlasten wurden nochmals deutlich auf insgesamt 120 t erhöht. Bis zur Aktualisierung der Regellasten im Jahre 1985 erfolgte die Berechnung der Verkehrslastmodelle auf Brücken auf einer deterministischen Basis. Dabei wurde die rechte Fahrspur (Hauptspur) mit einer Folge von 10,8 m langen Sattel-schleppern mit 420 kN Gesamtgewicht belastet, was einem um 10 % überladenen zugelassenen Fahrzeug entsprach. Es wurden zwei Varianten mit 1,0 m und 10,0 m lichten Fahrzeugabstand untersucht, wobei die erste Variante als wenig wahrscheinlich eingestuft wurde.

In der parallelen Nebenspur wurde ein 420 kN Fahrzeug angeordnet mit Flächenlasten von $3,0 \text{ kN/m}^2$ auf den Restflächen. Umfangreiche Vergleichsrechnungen und eher intuitive Überlegungen zur Auftretenswahrscheinlichkeit führten dann zu den bekannten Brückenklassen 60/30 und 30/30 der DIN 1072, Ausgabe 1985.

Einhergehend mit der Entwicklung des Eurocodes und der DIN 1991-2 + Nachtrag wurden neue Wege der Verkehrslasterfassung und Lastmodellentwicklung beschritten, die heute

dem Stand der Forschung entsprechen. Hierzu werden zunächst Messungen zur Erfassung des realen Verkehrsaufkommens durchgeführt. Die so erhobenen Daten werden statistisch ausgewertet, um den gemessenen Schwerverkehr nach verschiedenen Kriterien charakterisieren zu können. Darauf aufbauend können zufallsbasierte Simulationen durchgeführt werden, die zu Fahrzeugabfolgen führen, die wiederum in Verbindung mit zu untersuchenden statischen Systemen zu Beanspruchungs-Zeitverläufen führen. Es handelt sich hierbei nicht mehr um ein deterministisches Belastungsmodell, sondern ein sogenanntes semiprobabilistisches oder antizipatorisches Sicherheitskonzept, das eine ausreichend zuverlässige Vorhersage der Verkehrsentwicklung und eine zuverlässige Extrapolation einer angestrebten Gesamtnutzungsdauer zulässt.

Dieses Eurolastmodell 1 lässt die zukünftige Verkehrsentwicklung einigermaßen realistisch und charakteristische simulieren.¹⁵

Allerdings führt die Nachrechnung bestehender Straßenbrücken mit Einführung der DIN Fachberichte für Lastaufnahmen an Straßen und Eisenbahnbrücken im Jahre 2003 dazu, dass bestehende Brückenbauwerke, die noch nach der DIN 1072 gebaut wurden, nunmehr bei der Nachrechnung mit den aktuellen Regelwerken in vielen Fällen zu teilweise großen rechnerischen Defiziten führen, vor allem in Bezug auf Nachweis der ausreichenden Querkrafttragfähigkeit

Beispiel der Lastermittlung an einer Brücke

Unterschiede zwischen DIN 1072 und DIN EN 1991-2 + NA

Randbedingung imaginäre Brücke mit:

- Einer Spannweite mit $L = 30 \text{ m}$ und Spurbreite $b = 3 \text{ m}$
- Zwei Fahrspuren, Haupt- und Nebenspur nach DIN 1072 bzw. Fahrstreifen 1 und 2 nach DIN EN 1991-2 + NA

DIN 1072

Schwingbeiwert für Hauptspur ϕ :

$$\Phi = 1,4 - 0,008 \cdot l_{\phi} > 1,0$$

$$\Phi = 1,4 - 0,008 \cdot 30 \text{ m} = 1,16$$

Flächenlasten in Spuren:

Wirken nicht im Achslastbereich

Hauptspur: $\Phi \cdot 5,0 \text{ kN/m}^2$

$$\text{Last} = 1,16 \cdot 5,0 \text{ kN/m}^2 \cdot (30-6) \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$$

$$\text{Last} = 417,6 \text{ kN} = 42 \text{ t}$$

Nebenspur: $3,0 \text{ kN/m}^2$

$$\text{Last} = 3,0 \text{ kN/m}^2 \cdot (30-6) \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$$

$$\text{Last} = 216,0 \text{ kN} = 26 \text{ t}$$

Lasten aus Achssystemen:

Hauptspur: $\Phi \cdot \text{SLW}60$

$$\text{Last} = 1,16 \cdot 600 \text{ kN} = 696 \text{ kN} = 70 \text{ t}$$

Nebenspur: $\text{SLW} 30$

$$\text{Last} = 300 \text{ kN} = 30 \text{ t}$$

$$\text{Gesamtbelastung: } 168 \text{ t}$$

DIN EN 1991-2 + NA

Schwingbeiwert bereits in Lasten enthalten.

Flächenlasten in Spuren:

Wirken auch im Achslastbereich

Fahrstreifen 1: 12 kN/m^2

$$\text{Last} = 12,0 \text{ kN/m}^2 \cdot 30 \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$$

$$\text{Last} = 1080 \text{ kN} = 108 \text{ t}$$

Nebenspur: $6,0 \text{ kN/m}^2$

$$\text{Last} = 6,0 \text{ kN/m}^2 \cdot 30 \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$$

$$\text{Last} = 540 \text{ kN} = 54 \text{ t}$$

Lasten aus Achssystemen:

Hauptspur: zwei 300 kN TS-Achsen

$$\text{Last} = 2 \cdot 300 \text{ kN} = 600 \text{ kN} = 60 \text{ t}$$

Nebenspur: zwei 200 kN TS-Achsen

$$\text{Last} = 2 \cdot 200 \text{ kN} = 400 \text{ kN} = 40 \text{ t}$$

$$\text{Gesamtbelastung: } 262 \text{ t}$$

Differenz: DIN 1072 und DIN 1991-2:

$$94 \text{ t}$$

(Quelle: M.sc. Josef Saller, Bauingenieur, Klosterwiese 5, Tüßling)

¹⁵ vgl. zum Ganzen Dipl. Ing. Rainer Ehmman, Verkehrslastmodelle für Brücken – Einführung 18./19.04.2018, Kolloquium Bundesanstalt für Wasserbau, Anlage 1



Bild: AdobeStock PSDesign

Umgekehrt haben aber Prof. Dr. Ing. Carsten Geißler und Prof. Dr. Ing. Reinhard Maurer in ihrer Grundlagenuntersuchung zu Lkw-Gesamtlasten von 44 t die Auswirkungen auf den Brückenbestand wissenschaftlich ermittelt und dabei nachgewiesen, dass die Gesamtbelastung von Brücken mit 44 t Lkw bei 0 % Überladung sogar die Belastung durch den heutigen Normalverkehr mit 40 t zGM deutlich unterschreitet und zwar durchgängig, unabhängig von der Brückenspannweite.¹⁶ Bei einer absoluten Limitierung des Gesamtgewichts auf 44 t (Variante mit 0 % Überladung) ergeben sich sehr günstige Ergebnisse, die deutlich, teilweise bis zu 30 % und noch mehr, unter den derzeitigen Belastungen durch den 40 t Normalverkehr liegen.

Insgesamt lässt sich aufgrund der Ergebnisse der Grundlagenuntersuchung von Prof. Geißler und Prof. Maurer eindeutig feststellen, dass bei der von den zusammengeschlossenen Verbänden im Rahmen der Verbändeinitiative Verkehrsentlastung angestrebten Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von schweren Lkw von 40 t auf 44 t zGM hinsichtlich der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit von Brücken nur eine relativ geringfügige Beanspruchung ergeben wird. Bei Limitierung des Gesamtgewichts auf 44 t ohne Überladungsmöglichkeit ergeben sich sogar deutlich geringere, teilweise um bis zu 30 % und mehr reduzierte Brückenbelastungen.

Das bedeutet aber in Praxis auch, dass die bestehende Straßenbausubstanz auch bei zunehmendem Verkehrsaufkommen und unter Zugrundelegung des Eurolastmodells 1 deutlich geschont werden kann, wenn sich eine absolute Limitierung der zulässigen Gesamtmasse auf 44 t unter Ausschluss jeder Überladungsmöglichkeit gewährleisten lässt. Dies ist jedoch bei heutigen Federungskonzepten, insbesondere druckluftgefederten oder hydraulisch gefederten Fahrzeugen nach dem heutigen Stand der Technik bereits unschwer möglich. Im Großraum- und Schwerverkehr werden dazu schon

heute auf der Grundlage der Empfehlungen zu § 70 Abs. 1 StVZO für die Ausnahmegenehmigungen von Großraum- und Schwervertransportfahrzeugen in der Vorbemerkung Nr. 4.1 zur Empfehlung für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 StVZO für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (vgl. VklBl 2014, S. 203) in Vorbemerkung Nr. 4.1 (vgl. VklBl 2014, S. 506) Achslastmesser am Fahrzeug gefordert, falls die Vorschrift des § 34 StVZO über Achslasten und Gesamtmassen überschritten werden. Es handelt sich hierbei um Manometer, die entweder über pneumatische oder hydraulische bzw. kombinierte Federungssysteme in der Lage sind, die Systemdrücke auf den Rädern bzw. Achsen zu ermitteln und entsprechend als Druck in bar anzugeben. Diese Achslastmesser sind derzeit noch nicht geeicht, aber jederzeit näherungsweise in der Lage, eine Lastmessung der herrschenden Achslasten bzw. Raddrücke herzustellen.

Es ist technisch unschwer möglich, diese für den Großraum- und Schwerverkehr nach § 70 Abs. 1 StVZO bei Überschreitung der Achslasten und Gesamtmassen vorgesehenen Druckmanometer auf den allgemeinen Lkw-Verkehr zu übertragen. Auch dort herrschen heute pneumatische oder hydraulische bzw. kombinierte Federungssysteme vor. Es ist unschwer möglich, die entsprechenden Rad- oder Achsdrücke durch Drucksensoren abzunehmen und in den Fahrzeugführungsrechner moderner Lastkraftwagen einzuspeichern. Es ist sogar möglich, wie dies auch in USA erfolgt, eine Start- und Stop-Automatik einzuprogrammieren, um zu verhindern, dass ein überladener Lkw überhaupt erst gestartet und in Betrieb genommen werden kann.

Damit lassen sich aber die theoretischen Annahmen von Geißler/Maurer zu limitierten 44 t Lkw ohne Überladungsmöglichkeit im tatsächlichen Verkehrsaufkommen realisieren mit der Folge, dass bis zu 30 % weniger Brückenbelas-

tungen bei steigendem Verkehrsaufkommen und höheren zulässigen Gesamtgewichten erreicht werden können.

3. Fazit

Nach alledem wird durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für den Europazug auf 44 t zGM nicht nur der Klimaschutz gestärkt, weil der CO₂-Ausstoß reduziert werden kann, wenn durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts etwa jeder 7 Transport entfällt, sondern es können sogar bei gleichbleibendem Verkehrsniveau etwa 30 % der Brückenbeanspruchungen reduziert werden. Schließlich und endlich wirkt eine entsprechende Einsparung der Transporte von rund 14 % auch dem Fachkräftemangel entgegen.

Darüber hinaus findet Deutschland den Anschluss an die meisten Nachbarländer, insbesondere Frankreich, Italien, Benelux, Großbritannien und Irland.

Leider sind diese Erkenntnisse aus den geänderten Verkehrslastmodellen für Brücken, insbesondere Eurolastmodell 1 und die tatsächliche realitätsnahe Beurteilung der Quertragfähigkeit von bestehenden Spannbetonbrücken einerseits, andererseits die Erkenntnisse von Geißler/Maurer, hinsichtlich der Reduzierung der Brückenbeanspruchungen durch limitierte 44 t-Europazüge in der bisherigen Verkehrspolitik wesentlich unbeachtet geblieben.

In jedem Falle sollte aber nach Auffassung der Autoren und gerade auch mit Blick auf die Containerverkehre gem. § 34 Abs. 6, Nr. 6. Sattelkraftfahrzeug im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG, bestehend aus zumindest bei den Großraum- und Schwervertransporten die Anhefung der Anhörfreigrenze von 41,8 t auf 44 t überlegt werden.

¹⁶ Geißler/Maurer, Grundlagenuntersuchung zur Lkw-Gesamtlasten von 44 t, S. 27; Dipl. Ing. Joachim Naumann, Projektbezogene Erkenntnisse aus der Grundlagenuntersuchung zur Lkw-Gesamtlasten von 44 t