

# Die Entstehung des Großraum- und Schwertransportgewerbes

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



## 1. Die Wiege der Wege

Verkehr bzw. Transport ist so alt wie die Menschheitsgeschichte. Schon von Beginn an stand der Mensch vor der Aufgabe, das etwa zur Eigenversorgung Benötigte wie Brennholz, Baumaterial, Wild etc. zu transportieren.<sup>1</sup> Dies geschah wohl auf Trampelpfaden, ähnlich der üblichen Wildwechsel zunächst mit menschlicher Tragkraft, später mit domestizierten Tragtieren, wie Rind, Esel, Pferd, Kamel oder Elefant.<sup>2</sup> Vom Tragen ging die Entwicklung zum Schleifen, wohl auf Kufen o.ä. zum Rollen, zunächst auf Baumstämmen und später zum Scheibenrad und die mit seiner Hilfe hergestellten Karren und Wagen.<sup>3</sup> Der Bau der ersten Fernstraßen wird der Königin Semiramis von Assyrien zugeschrieben und auch König Salomon von Israel soll bereits im 10 Jh. vor Christus nicht nur der Erbauer des ersten jüdischen Tempels in Jerusalem gewesen sein, sondern auch bereits gepflasterte Wege haben herstellen lassen.<sup>4</sup> Erstklassige Fernstraßenbauer waren aber die Römer, sie haben 312 v. Chr. u.a. die „Via Appia“, die unter dem Konsul Appius Claudius Caecus begonnen wurde, fertiggestellt. Heute ist die Via Appia als Staatsstraße 7 (SS 7) ein wichtiger Teil des italienischen Fernstraßennetzes und hat zum großen Teil den gleichen Streckenverlauf wie die antike Straße. Sie führt über eine Länge von ca. 540 km von Rom nach Brindisi. Ursprünglich dienten die Straßen der schnellen Verschiebung militärischer Kräfte und dem Zu-

sammenhalt des Römischen Reiches, so z.B. die „Via Agrippa“. Unter der Agrippa-Straße, versteht man heute die unter Marcus Vipsianus Agrippa, dem römischen Feldherrn und Schwiegersohn des Augustus als Statthalter Galliens, der von Köln über Trier bis Lyon und weiter nach Marseille eine Militärstraße errichten ließ. Die „Via Belgica“ verband Köln mit Boulogne-sur-Mer am Ärmelkanal. Nicht umsonst heißt es: „Alle Wege führen nach Rom!“. Aber bekanntlich folgte dem Militär der Tross mit den Marketendern (frühe Kaufleute)n. In der Historie gehörten bereits früh sowohl männliche als auch weibliche Marketender selbstverständlich zum Tross der antiken, spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Heere. Fast jedes Fähnlein der Landsknechte hatte im Mittelalter einen eigenen Marketender, der die Soldaten als Händler mit Lebensmitteln versorgte. Frauen kombinierten diesen Beruf häufig mit Prostitution. Während des Dreißigjährigen Krieges versorgte sich die Heere vermehrt durch Plünderungen, was die Marketender oftmals überflüssig machte. Ungeachtet dessen gab es diesen Beruf auch in späterer Zeit noch, so z. B. unter Napoleon während des Russlandfeldzugs 1812 bis zum Ersten Weltkrieg 1914–1918. Aus der Zeit der Römer und des frühen Mittelalters liegen noch keine Beweise für die Existenz eines selbstständigen Fuhrgewerbes vor. Hierüber verfügt die Geschichtsschreibung erst ab dem 13. Jahrhundert. Sie beziehen sich z.B. auf entsprechende Lehensrechte der Bauernhöfe, an deren Weg von Venedig über die Alpen zu den deutschen

<sup>1</sup> Dr. Anton Heimes, Vom Saumpferd zur Transportindustrie, Kirschbaum-Verlag, Godesberg, 1978, S. 13

<sup>2</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 13

<sup>3</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 14.

<sup>4</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 14

Handelsstädten.<sup>5</sup> Der erste überlieferte Fuhrmannseid, den die Fuhrleute vor dem Reidemeister (Reitmeister, heute der Spediteur) ablegen mussten, stammt aus dem Jahre 1691, als nach dem Dreißigjährigen Krieg u.a. vom späteren Reichsfürsten Thurn&Taxis das Post- und Reisewesen neu aufgebaut werden musste. Das Stapelrecht, das bestimmten Städten und Märkten verliehen wurde, bildete eine weitere Grundlage für die Entstehung und Entwicklung eines selbstständigen Fuhrgewerbes. Es verpflichtete die durchreisenden Kaufleute, ihre Waren in den Städten, die das Stapelrecht besaßen, niederzulegen und zum Verkauf anzubieten. Das Mündener Stapelrecht war ein ab dem Jahr 1247 bestehendes Recht der Stadt Münden (im heutigen Niedersachsen: Hannoversch Münden genannt) auf die Waren durchreisender Kaufleute auf den Flüssen Weser, Werra und Fulda. Die Waren mussten den Mündener Bürgern drei Tage lang in der Stapelhalle zum Kauf angeboten werden. Das Stapelrecht in Münden gehört zu den ältesten urkundlich bezeugten Stapelrechten. Die Stapelhalle existiert dort heute noch. Es verhalf dem Ort zu wirtschaftlicher Blüte, der nach der Aufhebung des Rechts 1823 seine Bedeutung als Warenumserschlagplatz allmählich verlor. Das Stapelrecht bildete für die begünstigten Orte einen starken Anstoß für die Entwicklung des ortsansässigen Kaufhandels und Gewerbes. Sie erhielten dadurch den Anschluss an den großräumigen Gütertausch und natürlich wurde auch Stadt-, Brücken- und Wegezoll erhoben.<sup>6</sup> Das Stapelrecht verhinderte aber damit auch den direkten Transport zum Empfangsort und bedingte die sog. Etappenfuhr von Stapelplatz zu Stapelplatz. Für die organisierte Durchführung dieser Transporte bildeten sich Fuhrmannsrotten. Daher auch der Name „Rottenfuhrwerk“. Innerhalb der Rotte wurden die anfallenden Transporte nach festen Regeln verteilt. Der Reidemeister (auch Reitmeister oder Reidmeister, Raitmeister) sorgte dafür, dass jeder Fuhrmann in der Rotte reihum zu seinem Recht kam. Der Drang, dieses System zu umgehen, war allerdings groß. Es verblieb immer ein Rest des durchgehenden Verkehrs von Kaufmann zu Kaufmann, der sog. „Strackverkehr“, also direkt und schnurstracks vom Absender bis zum Empfänger.<sup>7</sup> Den damaligen Strack- und Etappenverkehr würde man heute evtl. als Direkt- und Verteilerverkehr bezeichnen. Der Strackverkehr war nicht unbedingt billiger, aber i.d.R. schneller als der Etappenverkehr, weil das Stapeln und Umschlagen der Ladung entfiel. Später lockerte sich das System durch die Einschaltung von sog. Güter(ab)fertigern, Speditoren und Frachtmaklern, so dass aus dem Rottfuhrwesen ein flexibles Überlandtransportwesen entstand. Jahrhunderte lang war das einzige Transportmittel für diesen Überlandverkehr Pferd und Wagen. Das Saumpferd konnte regional unterschiedlich, je nach Geeignetheit des Saumpfad, 120-130 kg tragen. Mit einem zweirädrigen Karren wurden z.B. auf dem Weg von Augsburg nach Venedig oder umgekehrt dagegen 35 Zentner befördert. Ein Wagen mit vier Rädern trug schließlich bis etwa 60 Zentner. Diese technisch mögliche Nutzlast durfte aber nicht überall ausgenutzt werden. So waren nach der gemeinsamen Verordnung der Bischöfe von Würzburg und Bamberg sowie des Markgrafen von Brandenburg für vierrädrige Wagen wegen der Straßenbelastung höchstens 48 Zentner Nutzlast zugelassen. Es gab, wie aus alten Urkunden deutlich wird, auch damals schon das Problem der Überladung, worauf Strafen standen.<sup>8</sup>

## 2. Säumer, Treidler, Hauderer und Lohnkutscher

### 2.1. Säumer

(seltener Saumer, österreichisch auch Samer = Samerberg bei Rosenheim) waren Personen, die Lasten auf dem Rücken von Saumtieren über das Gebirge transportierten. Jahrhunderte beförderten sie vor allem Salz und Wein auf Saumpfaden und über die Pässe der Alpen. Als Säumer musste man ein Pferd, einen Maulesel, ein Maultier oder einen Ochsen besitzen.

Die Bezeichnung Säumer (oder Saumer usw.) bezieht sich meist auf diesen historischen Beruf, aber auch die Saumtiere wurden so bezeichnet. Als Saumtiere werden Tragtiere bezeichnet, die im Gebirge auf sog. Saumpfaden eingesetzt wurden. Das alte und nicht mehr gebräuchliche Wort Saum (mittelhochdt. soum) bedeutet „Traglast“ oder auch „Lasttier“; es geht auf vulgärlateinisch „sauma“ zurück, was „Packsattel“ bedeutet. Kam der Säumer zu spät, war er säumig (daher der heutige Verspätungsschaden im Frachtrecht).

Für dieses Transportgewerbe galten eigene Landesgesetze. Zum Beispiel durften im Schweizer Kanton Uri Saumtiere nicht beliehen werden, da sie laut Passordnung als erstes Unterpfand für die transportierte Ware galten. In Chur war die Taxe in allen Einzelheiten genauestens geregelt, um Reisende nicht den Erpressungsversuchen von Säumern auszusetzen.

Als wichtigste Güter transportierte man Salz von Norden nach Süden und Wein vom Süden in den Norden. Darüber hinaus wurde mit Seide, Samt, Reis, Korn, Brokat, Wolle, Käse und Öl usw. gehandelt. Der daraus resultierende Saumhandel (Fuhrmannshandel=heute verboten) war in den betroffenen Alpentälern eine wichtige Einnahmequelle.

Als besonders geeignet haben sich Esel, Maultier und Maulesel erwiesen, weil sie als sehr trittsicher galten. Diese Eigenschaft war für den Einsatz in den Bergen sehr wichtig. Daneben sind auch Genügsamkeit, Ausdauer, große Tragfähigkeit und feste Hufe wichtige Voraussetzungen. Es wurden auch Pferde (Saumpferde, regional auch Saumrosse genannt) und Ochsen (Saumochsen) eingesetzt.

Ein Saumzug (Konvoi, Karawane) bestand i.d.R. aus mehreren Tieren, die hintereinander auf dem Saumpfad gingen. Oft wurde nur das erste Tier von einem Führer geführt und die weiteren Tiere liefen angebunden oder frei hinterher.

### 2.2. Der Saumpfad oder Saumweg

war ein oft an einen Wildwechsel oder Trampelpfad angelehnte Behelfsstraße, die für Wagen oder Gespanne zu steiles, zu schmales oder zu unwegsames Gelände überbrücken musste. Es handelte sich um historische Altstraßen, auf der die Säumer mit Hilfe ihrer Saumtiere fremde Güter transportierten. Saumpfade finden sich vor allem im Gebirge. Einer der bekanntesten Saumpfade ist der „Goldene Steig“ von Passau nach Prachatitz. Der sog. Prachatitzer Weg gehört – wie auch der Bergreichensteiner Weg und der Winterberger Steig – zu den Goldenen Steigen – das sind alte Salzhandelswege zwischen Bayern und Böhmen. Der Prachatitzer Weg ist die älteste der drei Routen. Er verläuft von Bruckmühle bei Röhrnbach ins Südböhmische nach Prachatitz. Außerdem ist der Prachatitzer Weg Teil des Goldsteig-Wegenetzes und verbindet die bayerische mit der tschechischen Goldsteig-Trasse.

Die Hauptträger des Handels z.B. am Goldenen Steig von Passau ins böhmische Eck waren die Säumer, meistens Bauern, die die Waren mit ihren Saumpferden entweder in eigener Regie oder im Dienst der Großhändler transportierten. Sie haben sich aus Sicherheitsgründen oft in Karawanen (Saumzügen) zusammengefügt und manchmal – je nach Wert der Fracht – benutzte man auch bewaffnete Begleitung (heute die Polizeibegleitung z.B. bei Geld- und Werttransporten sowie Großraum- und Schwertransporten). Diese Karawanen waren das ganze Jahr unterwegs, aber hauptsächlich nach der Ernte und nach den Herbstarbeiten, wenn die Säumer und Saumtiere nicht mehr für die Feldarbeit benötigt wurden.

Die meisten Säumer hatten nämlich auch eine eigene Landwirtschaft, die Wege waren in nassen Abschnitten im Winter zugefroren und es war auch genug Getreide vorhanden, das man aus Prachatitz als Rückladung nach dem Ausladen des Salzes am meisten getragen hat. Die Karawane musste nach einem Tagesmarsch von etwa 20 bis 25 Kilometer irgendwo übernachten. Darum sind gerade in solchen Entfernungen auf der Hauptroute nach Prachatitz die größten Säumersiedlungen entstanden – Waldkirchen im Passauer Raum und Wallern (Volary) in Böhmen. Die Gele-

<sup>5</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 18

<sup>6</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 18

<sup>7</sup> Dr. Anton Heimes, a.a.O., S. 18

<sup>8</sup> Dr. Anton Heimes, S. 18

genheit zum Übernachten und Ausruhen bot sich aber auch an anderen Säumerorten, die entlang aller drei Zweige des Goldenen Steiges entstanden sind. In gewissen Abständen traf man entlang des Steiges auch die Tränken für Tiere an.

Die Säumer haben in guten Jahren, allen Gefahren ihres schweren Berufes zum Trotz, gutes Geld verdient. Einige von ihnen wurden sogar reich, wie der Thomas Sitter, Erbauer des schönen Renaissance-Hauses auf dem Marktplatz in Prachatitz (heutiges Museum), Georg Bürger, der am Ende des 16. Jahrhunderts Waren bis aus Italien importierte, oder eben Hans Praxl, Bürgermeister und Ahnherr der ganzen und bis heute blühenden Säumerfamilie in Waldkirchen. Wallern war die bedeutendste Säumersiedlung auf der tschechischen Seite des Goldenen Steiges und hauptsächlich diente es als Erholung- und Übernachtungsort. In der größten Blütezeit am Ende des 16. Jahrhunderts züchtete man in Wallern bis zu 400 Pferde, damals ein Drittel aller Pferde, die auf dem Goldenen Steig unterwegs waren.

**2.3.** Als den wichtigsten Handelsartikel auf dem Goldenen Steig kann man zweifellos das Salz bezeichnen, das aus den Salinen in Hallein, Berchtesgaden und Reichenhall über die Salzach und den Inn nach Passau kam. Von Passau nach Böhmen transportierte man weiter die kostbaren Stoffe, Südfrüchte, Gewürze, Eisen und Weine und umgekehrt strömten Getreide, Malz, Butter, Käse, Wolle, Felle, Bier und der beliebte Prachattitzer Branntwein nach Bayern zurück. Weil der Steig meistens durch die unwirtschaftlichen und unbesiedelten Forste des Böhmerwaldes geführt hat, wurde es oft problematisch, die Passierbarkeit des Weges und die Sicherheit der Karawanen aufrecht zu erhalten. Die Verwalter des Steiges auf beiden Seiten der Grenze haben deshalb den Weg regelmäßig repariert und ihn im guten Zustand erhalten (heute haben wir dagegen den Verfall der Infrastruktur zu beklagen). Die sumpfigen Strecken wurden mit Stämmen verbessert und tragfähig befestigt.

Das Reisen durch eine ungastliche und wilde Berggegend beinhaltete dennoch allerlei weitere Gefahren. Die Säumer wurden manchmal von wilden Tieren (Wölfen und Bären, vgl. den Ort Bärndorf bei Grafenau) angegriffen, aber noch gefährlicher waren die Menschen. Der rege Verkehr am Goldenen Steig lockte häufig Räuber an und in Form der Raubüberfälle spielte sich meistens auch der Konkurrenzkampf einzelner Städte entlang des Steiges um Handelsmonopole ab. Die langen und unübersehbaren Strecken in einer gegliederten und bewaldeten Berglandschaft boten genügend Möglichkeiten zu Angriffen auf langsam fortschreitende Karawanen. Als Gipfel der Aktivitäten solcher Räuberbanden kann man am Goldenen Steig die Zeit nach den Hussitenkriegen ansehen. Der Raubritter Habart Lopata von Hrádek bemächtigte sich sogar der Burg Hus (Gans) und er störte durch ständige Überfälle den Verkehr am Goldenen Steig heftig. Die herumliegenden Städte und Adligen mussten eine bewaffnete Koalition bilden und das Heer dieser Koalition eroberte Burg Hus im Jahr 1441 und riss sie nieder. Erst dann konnte man den Verkehr am Steig wieder langsam erneuern. Zu Streitigkeiten kam es aber auch weiterhin. Einige Säumer und Kaufleute benutzten, um den Zoll- und Mautgebühren zu entgehen, verbotene Wege und die Prachattitzer Bürger jagten sie dafür und nahmen ihnen die Waren und die Pferde ab. Der bekannteste verbotene Weg führte durch das Blanice-Tal (=Vodňanská Blanice; deutsch Flanitz, am Unterlauf Blanitz), ist ein rechter Zufluss der Otava in Tschechien) nach Husinec und dort kam es oft zu bewaffneten Streitigkeiten.

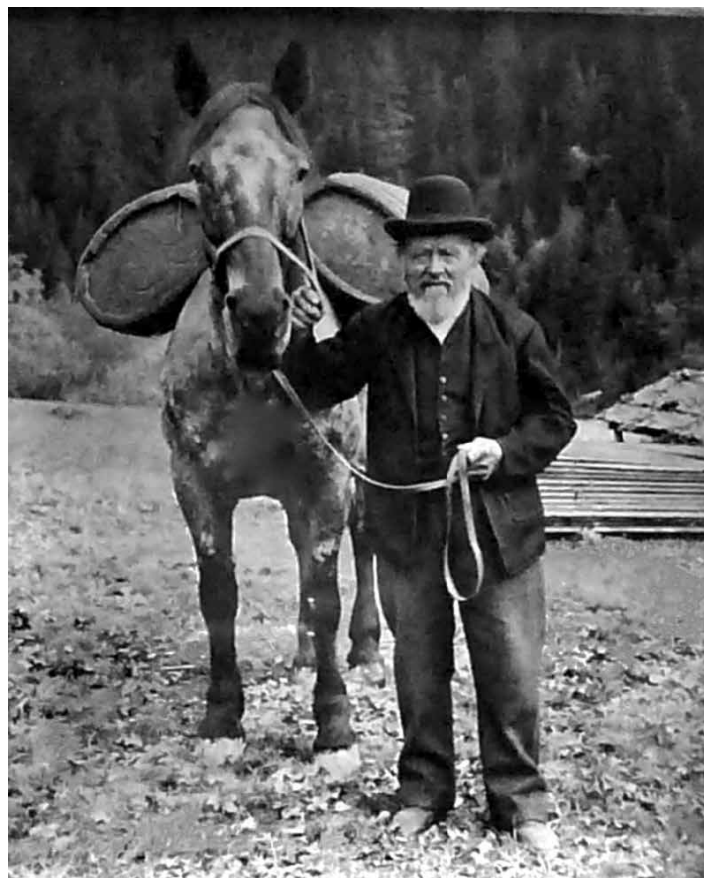
**2.4.** Im Jahr 1538 stellte der Passauer Bistumsadministrator Herzog Ernst die erste Passauer Säumerordnung aus, die den Umfang des Verkehrs am Goldenen Steig begrenzen sollte, um das Chaos in der Stadt einzudämmen. Jeder Säumer konnte den Weg Passau - Prachatitz und zurück dann nur noch einmal in der Woche absolvieren und die ledigen Männer waren vom Säumen völlig ausgeschlossen.

*„Von Gottes Genaden Wir Ernst, (...) Hertzog inn Oberrn und Niderrn Bayern (...) thun khundt aller meniglichen mit disem offen Brief: (...) ain jeder Säumer, wer der sey, inn ainer jeden Woche nit mehr als ein Sämfartht gein Behem und inn unnsrer Statt Passau hieher thun soll und mag. Und welicher soliches überfarn und dieser Ordnung zu wider wochenlich öffter treiben würde, (...) von ainem jeden Samroß ain Phunt Phening unnsrer Passauer Werung (...) zubezahlen schuldig sein. Es soll auch nun hinfüro von obbemelter Zeit anzurechnen khain lediger Gesell(...) khain Sämfartht mer thun, wo aber der ainer oder mer darüber betrötten, dem oder denselben sollen alsdann die Ros genomen (...).*

*Geben und mit unnsrer hierfügedruckhten Secret verfertigt inn unnsrer Stat Passau, den vierzehenden Tag des Monats Juny von Christi unnsrer lieben Herrn Geburt fünfzehenhundert und im achtunddreissigsten jaren.“*

**2.5.** Die „armen treibenden Säumer“, wie sie sich selbst gern nannten, hielten sich – je nach Vermögen – ein, zwei oder mehr Saumrösser oder traten als Saumknechte in den Dienst eines Saumgroßhändlers. Der Saumhandel war im Passauer Abteiland ein bäuerliches Nebengewerbe, im böhmischen Markt Wallern, dem größten Säumermarkt am Goldenen Steig, ein bürgerliches Hauptgewerbe, zumindest vom 14. bis zum 16. Jahrhundert.

Das Säumen war ein mühsames Geschäft, bei dem den Menschen vor allem ihre größten Helfer – die Saumpferde – zur Seite standen. Die bis heute in Hohlwegen des Goldenen Steiges gefundenen Hufeisen weisen darauf hin, dass sich die Säumer kleiner, mittelschwerer Pferde bedienten, leistungsstarker, ausdauernder Tiere, etwa vergleichbar unseren Haflingern oder Mulis. Diese Pferde waren die eigentlichen Helden des Goldenen Steiges, die jahrhundertlang auf ihren Rücken Millionen Zentner Ware über den Böhmerwald transportiert haben.



*Josua Zinsli, der letzte Säumer am Glaspas 1880.<sup>9</sup>*

<sup>9</sup> Wikipedia.org/wiki/Säumer

**3.1. Treidler** wurden früher – also, bevor es die Dampfkraft gab – benötigt, um Lasten (in der Regel) stromaufwärts durch Flüsse oder Kanäle zu ziehen.



'Das Treideln' - Holzschnitt von 1596

Das Treideln – südlicher auch ‚Trecken‘ genannt – wurde auch schon vor Hunderten von Jahren praktiziert; am Rhein ist es bspw. seit dem 8. Jahrhundert belegt. Kähne, Binnenschiffe und, wo nötig, auch Flöße, wurden von Land, genauer gesagt vom Treidelpfad aus mit einer Treidelleine gegen die Strömung zum nächsten Zielort gezogen. Getreidelt wurde aber nicht nur dort, wo gegen die Strömung angekämpft werden musste, sondern auch, wo die Strömung zu schwach war oder wenn ein mit Segeln ausgestattetes Boot die Kraft des Windes nicht nutzen konnte. Solche Treidelpfade sind auch heute noch z.B. in Passau entlang des Inns und der Donau erhalten.

Wer er sich leisten konnte, nutzte Arbeitstiere – meist Pferde, seltener Esel oder Ochsen – zum Treideln. Ansonsten mussten die Menschen selber als Treidelknechte ran und erhielten für diese äußerst anstrengende und oft auch gefährvolle Arbeit nur einen kärglichen Lohn. Die Höhe der Entlohnung richtete sich auch danach, ob die Last bergan oder talab gezogen werden musste, wie schwer die Ladung und wie stark die Strömung war und ob, bzw. wie viele Schleusen oder sonstige Hindernisse es zu überwinden galt.

Bei starker Strömung oder nur wenigen zur Verfügung stehenden Treidlern kam man nur sehr langsam voran, so dass der Volksmund aus treideln, t r ö d e l n , machte. Daher auch der Wortursprung intransitiv: eine Handlung sehr langsam ausführen, so dass sie sich unnötig in die Länge zieht; Zeit verschwenden.

#### Berufsbezeichnungen

**Treidler**, Kahntreidler, Kahnzieher, Floßtreidler, Floßzieher, Schiffsreiter, Schiffstreidler, Schiffszieher  
 – (sächs.) Bomätscher oder Pomätscher, (schweiz.) Recker  
 – (veraltet) Leinläufer, Leinreiter, Leinzieher, Dreyler, Treyler, Treidelknecht

**verwandte Berufe:** Staker, Wrigger, Warper<sup>10</sup>

### 3.2. Treideln mit Zugtieren

Die Arbeitsbedingungen der Zugtier-Treidelei waren für Tier und Mensch überaus hart und mühevoll und weit weniger beschaulich, als die alten Stiche und Gemälde ob ihrer idyllischen Darstellungen suggerieren.

Bis zu 20 Pferde waren nötig, um einen schweren Transportkahn zu bewegen; bei kleineren Booten genügte meistens ein einziges Zugtier. Manche Schiffer nahmen Treidelpferde sogar mit an Bord, bevor sie die Reise stromaufwärts antraten, um nicht auf fremde Hilfe angewiesen zu sein. Ansonsten wurden Tiere der anliegenden Gehöfte, die gerade nicht zur Landwirtschaft benötigt wurden, für diese Arbeit angemietet.

Folglich musste man auch die Zeit einrechnen, um geeignetes Vieh zum Schiffsziehen vor Ort zu organisieren. Den Bauern, die ihre Zugpferde – in der Regel ausdauernde Kaltblüter – gern zur Verfügung stellten, bescherte die Treidelschiffahrt einen lukrativen Zugewinn. Bei längeren Strecken mussten ausreichende Ruhepausen für die Zugtiere eingehalten werden, was zusätzlichen Zeitaufwand und weitere Kosten für die Unterbringung der Tiere und Treidler verursachte.

### 3.3. Treideln mit bloßer Menschenkraft

Besser hatten es diejenigen, die eine Zwischenstation (Relaisstation) nutzen konnten. Dort warteten sog. Leinenreiter mit ausgeruhten Tieren auf den nächsten Arbeitseinsatz, was wertvolle Zeit ersparte. Man fand diese Stationen allerdings nur an großen, viel genutzten Wasserstraßen, bei denen mit großen Stallungen aufzuwarten lohnte.

Die Leinenreiter (auch Lein- oder Schiffsreiter genannt) zogen die Seile von Pferden aus. Dafür saß der Reiter häufig einseitig auf dem Pferd, um im Notfall schnell abspringen zu können. Leinreiter führten – wie alle Treidler – auch immer ein Beil oder Messer bei sich, um bei größerer Gefahr die Treidelseile kappen zu können.



~ 1770, Sachsen - 'Treideln an der Elbe bei Königstein' [Adrian Ludwig Zingg]



~ 1800, Sachsen - 'Bomätscher an der Elbe bei Lobegast, nahe Dresden'

Viele Bewohner der Elbstädte erinnern sich gewiss noch mit leisem Schauer an die früheren Zustände der Elbschiffahrt, an jene gar nicht so fernen Zeiten, in denen ein merkwürdiges Menschengeschlecht an den Elbufern hauste, eine aus Tausenden von Personen bestehende Gesellschaft, welche sich der Aufgabe widmete, diejenigen Schiffe, welche stromaufwärts fahren mussten und in der gewaltigen Strömung weder durch Rudern noch durch Segeln vorwärts gebracht werden konnten, durch das sogenannte „Treideln“ stromaufwärts zu ziehen.

Über die Elbe wurde schon vor dem Dreißigjährigen Krieg der gesamte Getreidehandel aus dem böhmischen Friedland bis Hamburg abgewickelt. So war Magdeburg auch reiche Hansestadt geworden, weil natürlich auch hier das Stapelrecht galt.

<sup>10</sup> Wikipedia.org/wiki/Treidler

„Diese Menschenklasse führte den Namen: **„Die Bomätscher“**. Scharenweise spannten sie sich an die lange Leine, welche von einem derartigen Schiffe bis zum „Treidelsteg“ am Ufer reichte, und zogen das Fahrzeug, langsam im Takte dahinschreitend, vorwärts. Wenn das Hochwasser des Frühjahrs den Beginn der Schifffahrt anzeigte und die aufgestaute gelbliche Flut gegen das Schiff anstürmend in zahllosen Wirbeln mit Eilgeschwindigkeit vorüber tanzte, dann waren die „Bomätscher“ am tätigsten.“

Die Illustration führt sie uns vor, wie sie, mit gewaltiger Kraft sich in die Gurte legend, den Kampf gegen das unbändige Element aufnehmen und in trotziger Energie vorwärts dringen. Wenn aber im Laufe der Sommermonate die Elbe um mehrere Fuß fiel, dann sahen sich die verwegenen Gesellen eines Teiles ihrer Einnahme beraubt, und in solchen Fällen kam es ihnen auf ein bisschen Wegelagern nicht an.

Nun sind sie längst dahin geschwunden, diese Leute, und nur ein Andenken von ihnen ist der Nachwelt geblieben: „der eigentümlich originelle Gesang, welchen sie beim Ziehen der Schiffe erhoben [...]“

(aus *„Die Kettenschifffahrt auf der Elbe“* von August Voldt – Die Gartenlaube, 1882)

### 3.5. Treidelgesänge

„Eine sehr altertümliche Gruppe bilden die Gesänge der Schiffszieher, welche an den meisten sichtbaren Flüssen, wo die Aufwärtsbewegung der Fahrzeuge mittels Menschenkraft erfolgte (Treideln), gebräuchlich waren, sich aber manchmal auch da finden, wo man sich der Leinpferde zu diesem Zwecke bediente. Die primitivste Form stellt folgende Notenskizze des Gesangs der sog. Bomätscher an der oberen Elbe dar, wie er noch vor einem Menschenalter in Dresden gehört werden konnte.“



Der Berichtstatter bemerkt dazu: „Dieser Gesang ist eigentlich als solcher nicht zu bezeichnen. Er bestand nur aus dem immerfort wiederholten: hibe!, hobei! Auf die Silben hi und ho wurde besonderer Nachdruck gelegt, hierbei jedes Mal der rechte Fuß vorgesetzt und der Stock (eine Art Bergstock) eingestemmt, wodurch das Nachziehen des linken Fußes, bzw. das Fortschreiten unterstützt wurde.“

Nicht minder eintönig ist der Gesang der Bootszieher in China, den G. Kreitner am Han-Flusse aufgezeichnet hat. Ihrer acht schlepten mittels eines aus Bambusast geflochtenen Strickes mühsam das Boot bei heftigem Nordwind. „Es schien fast eine Arbeit der Verzweiflung zu sein, die sie da verrichteten. Mit so stark vorgebeugtem Oberkörper, daß die Brust nahezu den Boden berührte, kämpften sie gegen die Gewalt des Sturmes, welche das Schiff flussabwärts drängte. Die Füße der Schiffer gruben sich in den weichen Boden ein, und die starke Brust keuchte krampfhaft unter dem Druck des umgebundenen Seiles, welches sich tief in das Fleisch einschnitt. Jetzt erreichten sie einen am Ufer eingetriebenen Baumstamm, woran sie das Seil befestigten. Nach einigen Minuten sauer verdienter Rast beginnt die Arbeit von Neuem. Sie singen einen Schiffergesang. In dumpfer, matt und matter werdender Vibration dringen die abgerissenen Töne zu uns.“

(aus: *„Arbeit und Rhythmus“* von Karl Bücher, 1909)

**4. Hauderei** ist dagegen ein Transportunternehmen, dessen Fuhrpark in früheren Zeiten aus Kutschen bestand (in manchen Regionen im Winter auch Schlitten). Der Betreiber einer Hauderei wurde Hauderer genannt.

Die in großer Zahl entstandenen Haudereien des 19. Jahrhunderts transportierten Fahrgäste und in größeren Transportkutschen (besser: mit Fuhrwerken) auch Möbel, Kohlen, Bier und weitere Güter. Oft über-

nahmen sie jedoch auch Aufträge wie Kranken- oder Leichentransporte oder vermieteten ihre Pferde als Grubenpferde an Zechen. Ab den 1920er Jahren verloren die Haudereien mit dem Aufkommen und der weiten Verbreitung von Kraftfahrzeugen an Bedeutung. Teilweise wurden sie auch als Hilfspferde vorgespannt.

So ist z.B. von der Brauerei Stiegler in Neuötting überliefert, dass die Braurösser vor die Haudererpferde gespannt wurden, um den damals extrem steilen nordwestlichen Stadtberg zum Stadtplatz hinauf zu bezwingen. „vetus Odingen ... a porta fori scilicet novi Odingen“ (das alte Odingen ... vorm Tore des Marktes des neuen Odingen). Dies weist bereits auf eine bestehende Marktsiedlung hin, deren Entstehung wohl bald nach 1200 durch die Wittelsbacher Herzöge erfolgt sein dürfte. Später wurde sie von Ludwig dem Kelheimer zur Stadt erhoben. Die Siedlung entwickelte sich in den folgenden Jahren zu einem blühenden Gemeinwesen mit Zollstation, Markt und eigener Münze. Im Jahr 1296 wird Neuötting erstmals als Stadt bezeichnet. Die erste Erwähnung eines Stadtrechts erfolgt 1316, die älteste erhaltene Niederschrift ist aus dem Jahr 1321 datiert.

Das Neuöttinger Stadtrecht umfasst 114 Artikel. Es diente als Vorlage für eine Reihe anderer Stadtrechte, wie z. B. dem Stadtrecht von Schärding (Oberösterreich). Darin wurde die Rechtspflege, das Zusammenleben der Bürger sowie Handel und Handwerk geregelt. Die Stadt übte die „niedere Gerichtsbarkeit“ aus. Dazu gehörte nicht die Verurteilung bei todeswürdigen Verbrechen (Hochgerichtsbarkeit) wie Raub, Überfall, Notzucht und Mord.

Der Ort hat es seiner Lage am Schnittpunkt zweier bedeutender Handelswege zu verdanken, dass er sich relativ rasch zu einer bedeutenden Handelsstadt entwickelte: dem Inn und der Handelsstraße zwischen Regensburg und Salzburg. Zudem lag die Stadt auf der nach drei Seiten steil abfallenden Bergterrasse gut geschützt und ließ sich leicht verteidigen. Die Wittelsbacher Herzöge verfolgten mit der Gründung Neuötting ein klares strategisches Ziel: sie richtete sich gegen die damals salzburgischen Städte Mühldorf und Tittmoning im Kampf um die Kontrolle der Handelswege, wie insgesamt der Erzbischof von Salzburg, Wolfgang von Raithenau, die Auffassung vertrat, dass alles was mit Salz zu tun hat zu Salzburg gehöre, so auch die bayerischen Salinen Berchtesgaden und Reichenhall, was letztlich Herzog Maximilian I. von Bayern zum Einmarsch in Österreich zwang, weil Salz, Holz und Bier damals die Haupteinnahmequellen des Landes waren.

Die wichtigste Einnahmequelle war neben dem Getreidehandel der Salzhandel. Das Salz kam auf dem Wasserweg mit Flößen (Plätten, also flache Boote) über die Salzach aus Hallein, Berchtesgaden und Reichenhall und dann über den Inn stromaufwärts nach Neuötting und wurde von hier aus auf dem Landweg nach München und Regensburg und in außerbayerische Gebiete transportiert. Als 1649 nach Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 in Münster/Osnabrück die Salzniederlage endgültig aufgehoben wurde, war dies für Neuötting wirtschaftlich ein herber Verlust und führte mit dem Stadtbrand im 18. Jahrhundert zu ihrem Niedergang.

### 4.1. Hauderer Berufsstand

Hauderer ist die Bezeichnung für den Berufsstand der Lohnfuhrleute beziehungsweise Lohnkutscher, auch Droschker oder Fiaker genannt, auch für Fuhrleute mit eigenem Gespann. 1811 wurden die Vorschriften für die Lohnkutscher noch in einer sogenannten Haudererordnung der Lohnkutscher und Hauderer bei Fahrten von und nach Orten mit Poststationen (1806-1812)<sup>11</sup> geregelt.

Die größte Hauderei Deutschlands befand sich im Ruhrgebiet: Pferde wurden als die „treuen Helfer“ der Bergleute bezeichnet und über und unter Tage als tierische „Lokomotiven“ im Material- und Kohlentransport

<sup>11</sup> Landesarchiv Baden-Württemberg E 40/35; Kabinett, Geheimer Rat, Ministerien; Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten / 1806-1920; Geschäftsbereich Außenministerium. Titel: Erlaubnis- und Passscheingebühren Enthält: Neue Haudererordnung von 1811; Anfragen einiger Postämter auf Auslegung einiger Stellen der neuen Haudererordnung sowie der Haudererrechnungen; Überwachung durch Gendarmen bei der Haudererordnung zusammengestellt.

eingesetzt. Zum größten Teil gehörten die in der Frühzeit des industriellen Bergbaus eingesetzten Pferde nicht den Zechen bzw. Gruben selbst, sondern Firmen, die die Pferde an die Zechen vermieteten. Von der Hauderei Bischoff aus Gelsenkirchen, die als größte Firma für den Verleih von über 6.000 Grubenpferden auf dem europäischen Kontinent galt, wurde hier in Oberdahlhausen an der Straße Polterberg (früher Polterberg 20 und zwischen Polterberg und Hasenwinkelerstraße) über viele Jahre hinweg eine Niederlassung (Verwalterstelle) für Grubenpferde unterhalten. Zu sehen sind heute hier auf dem Grundstück des ehemaligen Verwalterhauses und der Stallanlagen nur noch einige stark verwitterte und überwachsene Fundamente und Mauerwerksreste der ehemaligen Pferdeställe, die vor 1875 erbaut wurden. (vgl. aus Bergbauwanderweg Dahlhausen-Bochum. Tafel 15/16 Pferdestall für Grubenpferde und „Piärrewiesche“)

## 4.2. Haudereien heute

Auch heute gibt es noch Haudereien, wovon sich einige mit Vergnügungsfahrten, aber auch mit der Bereitstellung von Hochzeitskutschen etc. befassen. In einem Bereich ist die Bezeichnung auch auf Unternehmen übergegangen, die Kraftfahrzeuge in ihrem Fuhrpark haben, auch wenn die Bezeichnung Hauderei nicht mehr vielen etwas sagt. Als hochspezialisierte Subunternehmer sind sie vorwiegend für Leichentransporte zuständig gewesen. Vor allem im Ruhrgebiet, aber auch im Bergischen Land gab es zahlreiche Bestattungsunternehmen, die über kein eigenes Bestattungsfahrzeug verfügten. Die Leichentransporte übernahmen hier die Haudereien, die ihre Fahrzeuge mit wechselnden Tafeln ausstatteten, die den Namen des jeweiligen Bestattungsunternehmens zeigten. So merkten die Kunden nicht, dass hier ein Subunternehmer als Lohnkutscher tätig wurde.

Aus vielen Haudereien sind Bestattungsunternehmen hervorgegangen, da immer weniger Schreiner noch selbst Särge herstellten und diese Tätigkeit heute nahezu ausschließlich von großen Sargfabriken durchgeführt wird. Zu der Aufgabe des Leichentransportes kamen daher bei vielen Haudereien noch die Lagerung und die Ausstattung von Särgen hinzu; der Schritt zu einem eigenständigen Bestattungsunternehmen war also nicht mehr groß. Später kamen auch Kohletransporte o.ä. hinzu.

Als *Haudern* wurde in früherer Zeit das Anspornen der Pferde durch kräftiges Zurufen bezeichnet; später wurde der veraltete Begriff für Mietwagen fahren verwendet.

Johann Wolfgang von Goethe benutzte den Begriff *Haudern* in seinen Werken zum Beispiel im Satz:

„*Ekles Schwindeln zögert mir vor die Stirne dein Haudern*“ oder „*fuhr ich von Leipzig ab in dem bequemen Wagen eines Hauderers*“.

Die alte Commercial(Handels-)straße am nördlichen Ufer der Donau von Linz nach Grein trug noch bis Mitte des 20. Jahrhunderts die Bezeichnung Haudererstraße. Die Haudermühle, ein Ortsteil von Michelau im Steigerwald in Bayern, erhielt ihren Namen von der dortigen Hauderei.

## 5. Lohnfuhrwerker, Lohnkutscher

### 5.1. Wappen der Land- und Stadt-Lohnfuhrwerker

1904 hat der Heraldiker Hugo Gerard Ströhl Wappen der Genossenschaften vorgelegt, die zur künstlerischen Innenausstattung der Versorgungsheimkirche dienten. Das Wappen der Land- und Stadt-Lohnfuhrwerker hat folgendes Aussehen:

In Gold eine eingebogene blaue Spitze, in der ein silbernes, mit Gummireifen versehenes Rad erscheint. Durch die Spitze getrennt, sind oben zwei Vorderhälften von braunen, mit schwarzen Brustgeschirren versehenen Pferden zu sehen.



Anfangs handelte es sich hauptsächlich um Schwerfuhrwerke wie zum Beispiel für Holz, Kohle, Kies oder Kalk, aber auch Brauereirösser (s. Neuötting) zählten häufig dazu. Mit Beginn der Eisenbahn ging der Beruf beinahe verloren.



„Der Lohnkutscher u. die Eisenbahn/ En Hudrer het ne Lebzig gha./ Gäng wie ne Fürst uf Erde;/ Jetz ist er den en arme Ma!/ Was söll zletscht usem werde?/ Dört brüellt die donnders Isebahn,/ Mit ihrem Dampf vo Kohle;/ Ig nähm gern eine uf en Zahn!// Der Düfel söllt sie hole.“

Die Karikatur zeigt die Ängste der Lohnkutscher vor dem heraufziehenden Eisenbahnzeitalter in Basel. 1845 war dort der erste Bahnhof auf Schweizer Boden eröffnet worden. Der Kutscher hebt die Faust gegen die „dunnders Isebahn“ (die donnernde Eisenbahn) im Hintergrund, die ihm das Geschäft vermasselte.

## 5.2. Der berühmte Münchner – Franz Xaver Krenkl (1818 - 1881) – Kutscher und Sprüchemacher

München ist berühmt für seine Tradition, seine Bräuche und natürlich für seine Menschen, die hier leben oder lebten. Einige von ihnen beeinflussten die Geschichte der Stadt, andere waren einfach nette Zeitgenossen, teils sonderbar, aber immer typisch münchenerisch.



Franz Xaver Krenkl lebte im frühen und mittleren 19. Jahrhundert in München. Er war „Lohnkutscher“ (heute würden wir dazu wohl „Berufskraftfahrer“ sagen). Pferde waren sein Leben, so dass es wenig verwundert, dass er Besitzer eines Rennstalls war. Wir wissen auch, dass er bzw. seine Pferde das traditionelle Oktoberfest-Pferderennen insgesamt vierzehnmal gewannen, was ihn natürlich zu einer bekannten Persönlichkeit in München machte. Und auch an Geld mangelte es ihm nicht, da er zusätzlich auch noch erfolgreicher Pferdezüchter war.

Eines Tages fuhr er mit einer seiner Kutsche durch den Englischen Garten in München (für diejenigen, die sich fragen, was der Englische Garten ist: Es handelt sich um einen 3,75 Quadratkilometer großen und damit den acht größten Landschaftspark der Welt). Nach einer Weile kam die Kutsche von Kronprinz Ludwig (der später König Ludwig II. von Bayern wurde, dessen Herz im Übrigen in der Heiligen Kapelle von Altötting wandbestattet ist, wie alle Wittelsbacher-Herzen bis 1952) in Sicht. Krenkl hatte schnellere Pferde, es war jedoch bei Strafe verboten, die königliche Kutsche zu überholen.

Er tat es trotzdem und als der Kronprinz hinaussah, um zu sehen, wer sich derartiges erlaubt, sah Krenkl zum Prinz hinüber und rief „Majestät, wer ko, der ko!“ (Majestät, wer kann, der kann!).

Der Prinz war erbost, aber gleichzeitig auch vergnügt über diesen typischen Münchner (von denen man sagt, dass sie frech und liebenswert zugleich gewesen seien).

Am nächsten Tag, wollte Krenkl zur Arbeit aus seiner Hofeinfahrt fahren, doch er konnte nicht, denn davor stand die königliche Kutsche und blockierte die Ausfahrt. Nach einer Weile sagte der Kronprinz, der sich darin befand „Schau Krenkl, wer ko, der ko!“.

Gemeint ist: Wer sich das einbildet, sollte aber auch das können, wovon er spricht!



*Musketier aus dem Tilymuseum in Altötting.*



*Bewaffung des Musketers mit den sog. 12 Aposteln (Treibladungen).*

Aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges 1618 bis 1648 ist auch der erste Schwertransport überliefert. Der wallonische Feldherr aus Villers-la-Villa (nahe Namur, Wallonie), der spätere Reichsfürst Johann T'sercales von Tilly (der ebenfalls in Altötting begraben liegt) hat zur Belagerung und

Erstürmung von Heidelberg schwere mauerbrechende Kanonen, sog. 70 Pfünder Kartaunen, aus dem Zeughaus in München mit 40 Pferden über die schwäbische Alb bis vor Heidelberg transportiert, um die Kurpfalz zu unterwerfen. Am 8. November 1620 unterlag Kurfürst Friedrich V., damals als Friedrich I., der unter Rübli in Genf, zum protestantischen Glauben überwechselte, um die Tochter Heinrichs VIII., Elisabeth Stuart, heiraten zu können (\* 19. August 1596 im Falkland Palace, Fife, Schottland; † 13. Februar 1662 in Westminster, London war Prinzessin von England und Schottland und durch ihre Heirat mit Friedrich V. von der Pfalz, dem böhmischen Winterkönig, von 1613 bis 1623 die Kurfürstin von der Pfalz sowie von 1619 bis 1620 auch Königin von Böhmen), kurz zuvor vom hussitischen Landadel gegen den deutschen Kaiser zum König von Böhmen (sog. Winterkönig 1618-1619) gewählt. In der Schlacht am Weißen Berg (Bela Horn) unterlag er der Katholischen Liga und den kaiserlichen Truppen unter dem bayerischen Generalleutnant (Stellvertreter den Fürsten Maximilian von Bayern I. im Felde) Johann T'sercales von Tilly.

Damit endete die Herrschaft Friedrichs I. in Böhmen. Friedrich floh erst in die Niederlande und dann nach England zu seinem Schwiegervater und hat danach deutschen Boden nie mehr betreten. Am 29. Januar 1621 wurde über ihn die Reichsacht verhängt. Somit ging auch die Kurpfalz verloren. 1626 wurde die Kurpfalz aufgeteilt in die untere Pfalz (heute Rheinpfalz) und die Oberpfalz, damals von Ansbach aus regiert, und ging als lebenszeitiges Lehen dann als Belohnung für die Schlacht am Bela Horn an den danach zum Kurfürsten Maximilian I. von Bayern aufgestiegenen Wittelsbacher (bis dahin war Altbayern an der Donau zu Ende und die Reichsstadt Regensburg war damals pfälzisch). Im Sommer 1621 ging Tilly daran, teilweise unterstützt durch spanische Truppen, die Kurpfalz zu erobern. In mehreren Schlachten konnte er die pfälzischen Truppen schlagen und stand am 1. September 1622 vor der pfälzischen Residenzstadt Heidelberg. Die Eroberung gelang nach mehrwöchiger Belagerung am 16. September 1622. So wurde die Oberpfalz bayerisch und der Generalleutnant Tilly zum ersten überlieferten Schwertransportunternehmer, später gefolgt von König Ludwig II. von Bayern, der mit einer schweren Dampfmaschine der Lokomotiv- und Maschinenfabrik J. A. Maffei in München (heute Krauss-Maffei) die Kreuzigungsgruppe mit 18 t Gewicht über den Ettaler Berg nach Oberammergau transportiert hatte. Am 25. September 1871 fand zu Ehren König Ludwigs II. eine Sonderaufführung der Oberammergauer Passionsspiele statt. Der König war derart gerührt und erschüttert zugleich, dass er den Oberammergauer Passionsspielern 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. Drei Jahre lang kam König Ludwig jeweils am 15. Oktober zur Kreuzigungsgruppe zum stillen Gebet, ehe ihn die immer zahlreicher werdenden Neugierigen vertrieben.

## 6. 100 Jahre Großraum- und Schwerverkehr in Deutschland (Saller in Schwertransportmagazin 13/2007, S. 44)

Mit Fotos abrufbar unter [https://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm\\_13/recht1.pdf](https://www.kranmagazin.de/ArchivSTM/Stm_13/recht1.pdf)

Zwar sind die Ursprünge des Großraum- und Schwerverkehrs nicht mehr exakt in Jahreszahlen ausfindig zu machen, überliefert ist jedoch, dass etwa bis zur Jahrhundertwende des 20. Jahrhunderts Schwerlasttransporte auf der Straße sehr selten waren und nötigenfalls noch mit Pferdefuhrwerken durchgeführt wurden. So verfügte bspw. die Firma August Alborn in Dortmund zur Jahrhundertwende über 7 Pferde, die alltäglich für Kohlentransporte, Leichenzüge und Hochzeitskutschen eingesetzt wurden, aber auch schon einmal mehrspännig für den Transport schwerster Lasten herhalten mussten. Vereinzelt kamen schon ab etwa 1870 dampfbetriebene Zuglokomobile, anfänglich überwiegend aus England, wo man bereits Jahrzehnte zuvor erhebliche Erfahrungen mit den Dampfmaschinen von James Watt gesammelt hatte, später auch von Krauss-Maffei in München zum Einsatz, um z.B. ganze Dreschsätze, also Dreschmaschinen einschl. Strohpresse und Zubehörwagen in einem Gespann zu transportieren.

Im Jahre 1903 baute der Dipl. Ing. Josef Vollmer den ersten Lastzug der Welt mit Verbrennungsmotor, gefolgt von dem legendären benzin-elektrischen Müller-Traktor aus dem Jahre 1910 und dem Austro-Daimler-A-Zug von Ferdinand Porsche um 1912. Bereits im ersten Weltkrieg wurden sodann kraftbetriebene Traktoren z.B. von Lanz in Mannheim oder der Artillerie-Schlepper von Daimler als Kanonenschlepper eingesetzt und nach dem ersten Weltkrieg feierten z.B. die Zugmaschinen von Daimler und die Eiltraktoren von Lanz und Hanomag fröhliche Urstände im zivilen Einsatz. Anfang der dreißiger Jahre schließlich kamen bei der Reichsbahn, die damals auch den Schwertransport auf der Straße monopolisiert hatte, die legendären Schwerlast-Zugmaschinen von Kaelble, Faun und M.A.N. mit den patentierten Straßenrollern des späteren Reichsbahndirektors Dipl. Ing. Hans Culemeyer zum Einsatz. Die Anhängerfabriken Schenk in Stuttgart und F.X. Meiller in München bauten schon damals mehrachsige Tiefbett-Anhänger für den Transport schwerer Baumaschinen.<sup>12</sup> Während des zweiten Weltkriegs stagnierte die Entwicklung der Fahrzeugtechnik und es entstanden zu militärischen Zwecken fragwürdige Konstruktionen, wie der sog. Einheitsdiesel, der in Arbeitsgemeinschaft von M.A.N., Büssing-NAG, Henschel, Borgward, Magirus und Faun ab 1937 gebaut und wegen Treibstoffmangels nicht selten auf Holzgasantrieb umgerüstet werden musste.<sup>13</sup> Noch während und nach dem zweiten Weltkrieg hatte sich die Reichsbahn kaum Sorgen um ihr Schwertransport-Monopol machen müssen. Die Straßenroller von Culemeyer aus der Vorkriegszeit hatten auch den zweiten Weltkrieg überstanden und kamen nun wieder für Haus-zu-Haus-Zustellungen der Reichsbahn zum Einsatz. Dabei wurden ganze Güterwaggons mithilfe einer Seilwinde auf die flachen Straßenroller gezogen und dem Bahnkunden zur Be- oder Entladung auf den Betriebsbahnhof gestellt.<sup>14</sup> Erst Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre emanzipierten sich einige wenige Spezialtransportfirmen gegenüber der Bahn und engagierten sich im Schwertransportgewerbe auf der Straße.

Schon damals war aber das Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren für solche Transporte eine schier unüberwindliche Hürde. Von Jakob Schmidbauer in München ist ein Schwertransport aus dem Jahre 1969

<sup>12</sup> Erich Hoepke/Gino Koster, a.a.O., S. 39 f.

<sup>13</sup> vgl. den wunderbaren historischen Bericht bei Klaus Rabe, Riesen auf Rädern, Technik, Geschichte und Geschichten, Weltbild-Verlag, Augsburg, 1992, S. 1 – 27; ebenso: Erich Hoepke/Gin Koster, a.a.O., S. 59 - 137

<sup>14</sup> Klaus Rabe, a.a.O., S. 18 ff.





dokumentiert<sup>15</sup>, der von England über Deutschland nach Wien führen sollte. Eine sog. Kühlbox mit einem anfänglich angegebenen Stückgewicht von 50 t sollte über den Seeweg von Großbritannien und anschließend per Binnenschiff über Rhein und Main kommend in Bamberg ausgeladen und dann auf dem Landweg bis nach Regensburg transportiert, um dann wieder auf ein Binnenschiff umgeladen zu werden und über die Donau seinen Bestimmungsort in Wien zu erreichen. Wie so oft in diesem Geschäft zeigte sich bereits bei der Herstellung, dass das Gewicht des Schwergutcolli nicht 50 t, sondern sage und schreibe 75 t betragen würde, bei einem Ausmaß von 5,60 m Breite und 4,20 m Höhe. An den nötigen Hebezeugen zum Aus- und Umladen des Schwerstückes fehlte es nicht, ebenso wenig an der notwendigen Fahrzeugtechnik für den Straßentransport, allerdings war das Gesamtzuggewicht des Gespanns inzwischen auf ca. 165 t gestiegen, so dass die Streckenauswahl für den Landtransport Schwierigkeiten bereitete. Es hätten auf der gesamten Fahrtstrecke die Brücken verstärkt werden müssen, so dass schon damals die zuständigen Landesregierungen anfänglich ihre Zustimmung zur Durchführung dieses Schwertransports wegen der für damalige Verhältnisse ungeheuren Straßen- und Brückenbelastungen verweigerten.

Man beschäftigte sich daher einige Zeit lang mit dem Gedanken, den Wärmetauscher auf dem Seeweg bis ins Schwarze Meer und dann donauaufwärts bis nach Wien zu transportieren. Das verweigerten aber wiederum die englischen Versender, aus Angst vor Industriespionage, so dass wiederum Jakob Schmidbauer in München zu Rate gezogen wurde, um einen Lösungsweg zu suchen, den man schließlich auch fand, indem man leichtere Hilfskonstruktionen und Ladungsträger entwickelte.

Die zuständigen Behörden, die natürlich kein Risiko für die Transportdurchführung übernahmen, verlangten allerdings Garantien von Jakob Schmidbauer und millionenschwere Versicherungen. Es wurden Transportauflagen gestellt, wonach vorsorglich alle Brücken auf dem Transportweg unterstützt werden und z.B. Brückengeländer ab- und wieder anmontiert werden mussten. Ja man ging sogar soweit, von Schmidbauer nicht nur eine Haftung für die unmittelbar aus dem Transport resultierenden Straßenschäden zu verlangen, sondern forderte zunächst auch eine Haftung für Folgeschäden von bis zu dreißig Jahren nach der Befahrung. Eine Forderung, die später – wohl in der Erkenntnis der Straßenverkehrsbehörden, dass ein Kausalitätsnachweis unmöglich zu führen sein dürfte – wieder gestrichen wurde.<sup>16</sup>

Schon aus diesem Grunde herrscht in der Branche seither die Auffassung, dass Schwertransporte nicht unbedingt etwas mit großen Gewichten zu tun hätten. Schwer daran sei meist nur das behördliche Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren.<sup>17</sup> Ein ähnlich schwieriger Transport ist im Herbst 2006 von der Deggendorfer Werft (MAN-DWE) ins Forschungs-

zentrum Karlsruhe (FZK) abgewickelt worden. Zur Beantwortung einer der drängendsten Schlüsselfragen der modernen Atomphysik, nämlich welche Masse Neutrinos tatsächlich haben, hat die DWE ein Ultra-Hochvakuum-Spektrometer mit einem Stückgewicht von 200 t, einem Durchmesser von 10,0 m und einer Länge von 24 m gebaut. Das Superspektrometer musste von Deggendorf nach Karlsruhe gebracht werden. Da ein Straßentransport der ca. 400 km langen Strecke von vorneherein wegen der Ausmaße des Bauteils nicht in Betracht kommt und die Durchfahrts Höhen des Main-Donau-Kanals selbst bei Niedrigwasser der Donau ein Unterqueren der Brückenbauwerke nicht zuließ, musste der Koloss einen Umweg von 8.800 km von Deggendorf über Budapest bis zum rumänischen Schwarzmerhafen Constanza nehmen. Dort wurde das Monstrum auf ein Schwergutschiff umgeladen, um die Reise über den Bosphorus ins Mittelmeer und über die Straße von Gibraltar fortsetzen zu können. Nach zwei Wochen Seereise auf dem Atlantik wurde das Bauteil in Rotterdam erneut in ein Binnenschiff umgeladen, um schließlich rheinaufwärts Leopoldshafen bei Karlsruhe erreichen zu können. Nur das letzte Teilstück von Leopoldshafen bis Karlsruhe wurde das 200 t Spektrometer Ende November 2006 auf der Straße befördert. Europas größter Kran hatte das Spektrometer vom Binnenschiff auf einen Selbstfahrer umschlagen, der unter Polizeigeleit das letzte Straßenstück am 27.11.06 zurückgelegt und seinen Bestimmungsort erreicht hat.<sup>18</sup> Die Dachfirste in Leopoldshafen sind teilweise nur 10,50 m auseinander, schwitzte der Transportleiter bei DWE, Franz Kufner, im August 2006 bei Transportbeginn. Oberleitungen der Straßenbahn in Leopoldshafen, Schilder und Masten sowie andere Straßenmöblierung muss abgebaut und nach Passieren des Schwertransports wieder montiert werden, so Karl Schenk vom Ordnungsamt in Leopoldshafen, damit der riesige Transport nicht „zwei Meter vor dem Loch stecken bleibt.“<sup>19</sup>

Es sind natürlich immer diese ausgesprochenen Mammuttransporte, die für Schlagzeilen sorgen während die Armada von Schwer- und Spezialtransporte, die tagtäglich auf den Straßen unterwegs ist, um Bau- und Arbeitsmaschinen, Anlagen- und Maschinenteile der Industrie, Apparate und Behälter oder Stahl-, Beton und Holzteile der Bauwirtschaft zu befördern, in der Verkehrsöffentlichkeit kaum wahrgenommen werden. Dies zum einen deswegen, weil moderne Schwer- und Spezialtransporter aufgrund der hohen Motorisierung heutzutage im übrigen Straßenverkehr unauffällig „mitschwimmen“ und besonders große und schwierige Transporte mit Sperrzeitenregelungen und Fahrtaufgaben nach Möglichkeit vom übrigen Straßenverkehr getrennt werden und meist nur nächstens unterwegs sind, wenn der Otto-Normal-Verkehrsteilnehmer schläft. Dennoch unterliegen diese Verkehre auf öffentlichen Straßen einem sehr umfangreichen und komplizierten Genehmigungs- und Erlaubnisver-

15 Klaus Rabe, a.a.O., S. 83 f.

16 vgl. Klaus Rabe, a.a.O., S. 85 f.

17 vgl. Lothar Husemann, Schwertransporte, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1999, Einleitung.

18 vgl. tz Münchener Tageszeitung vom 27.11.06, Titelseite mit Foto

19 Passauer Neue Presse, 05. Aug. 2006, S. 11

ren, das oft auch von den damit befassten Unternehmern und Spezialisten kaum mehr überblickt werden kann. Dabei ist das Verfahren, um es auf einen einfachen Nenner zu bringen, zunächst nur in zwei Teile zu zerlegen, nämlich dem ausnahmsweisen Zulassungsverfahren für das Fahrzeug einerseits und dem Erlaubnisverfahren für Fahrzeug und Ladung andererseits.

Da die Straßen in Deutschland nur für den vorhersehbaren Gemeindegebrauch durch Fahrzeuge gebaut werden, die die Bau- und Betriebsvorschriften nach §§ 32 ff StVZO einhalten, müssen Schwer- und Spezialtransportfahrzeuge, die häufig bauartbedingt diese Bau- und Betriebsvorschriften nicht einhalten können, weil sie länger, höher und/oder breiter sowie schwerer ausgelegt werden müssen, als herkömmliche Transportfahrzeuge, mit einer behördlichen Genehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO zur allgemeinen Teilnahme am Straßenverkehr erst einmal ausnahmsweise zugelassen werden. Dies geschieht dadurch, dass der TÜV oder eine ähnliche Fahrzeugprüfstelle erst einmal das Fahrzeug technisch begutachtet und die Abweichungen von den Bau- und Betriebsvorschriften feststellt. Dabei wird bereits der technische Sachverständige Vorschläge machen, unter welchen Bedingungen und Auflagen die ausnahmsweise Zulassung des Sonderfahrzeugs zur Teilnahme am Straßenverkehr in Betracht kommt. Die zuständige Behörde (in den meisten Bundesländern die Bezirksregierungen bzw. Regierungspräsidien) entscheiden sodann anhand des TÜV-Gutachtens und den Richtlinien zu § 70 Abs. 1 StVZO, unter welchen Bedingungen das Sonderfahrzeug überhaupt am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen darf.

## 6.1. Vorschriften und Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte

Erstmals wurden die technischen Bestimmungen zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit von Fahrzeugen bzw. die Regelungen von Ausnahmen und Abweichungen von den Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 StVZO im Jahre 1967 in sog. Richtlinien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 StVZO für bestimmte Arbeitsmaschinen und bestimmte andere Fahrzeuge geregelt (Richtlinien zu § 70 StVZO). Im Jahre 1980 wurden diese Richtlinien überarbeitet und dem neuen Stand der Technik angepasst sowie um bestimmte Fahrzeugarten erweitert (VkB. 1980, S. 433 ff). Im Jahre 1985 wurden die Richtlinien zu § 70 StVZO geändert (VkB. 1986, S. 13 ff) und im Jahre 1993 erneut aktualisiert. Die Überarbeitung der Richtlinien zu § 70 StVZO i.d.F. 01/93 ist längst abgeschlossen, dennoch steht schon seit vielen Jahren in der Diskussion, diesen Richtlinienentwurf in eine Verwaltungsvorschrift, die sog. Verwaltungsvorschrift zu § 70 StVZO für den Großraum- und Schwerverkehr sowie für Arbeitsmaschinen (VwV-GSA) zu übernehmen. Die Arbeitsgruppe Großraum- und Schwerverkehr der Länder hat sich unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein bereits in seiner Arbeitsgruppensitzung vom 20.06.1994 in Bonn auf einen Entwurf dieser neuen Verwaltungsvorschrift geeinigt und diesen mit Ministerialschreiben vom 29.06.1994, Az.: VII 670 – T 3105/2-4, den einzelnen Mitgliedern der Arbeitsgruppe mit der Bitte um abschließende Stellungnahme bis spätestens 20.08.1994 zugeleitet. Danach sollte der überarbeitete Entwurf unter Einarbeitung der Stellungnahmen der Länder an das Bundesministerium für Verkehr mit einer ausführlichen Begründung des Bund-Länder-Fachausschusses Technisches Kraftfahrtwesen zur Beratung in der nächsten Sitzung zugeleitet werden. Dort liegt der Entwurf dieser Verwaltungsvorschrift noch immer und wartet seither geduldig auf seine Umsetzung, was jedoch bis heute leider nicht geschehen ist.

Die Länder haben daher beschlossen, den § 70 StVZO zu ändern, die Richtlinien hierzu in eine Verwaltungsvorschrift zusammen zu fassen und den überarbeiteten Richtlinien-Entwurf, Stand Januar 1993, Az.: StV 13/36.39-231-00, im Vorgriff aus diese Verwaltungsvorschrift anzuwenden. Aus diesem Grunde gelten bislang die Richtlinien zu § 70 StVZO in der Entwurfsfassung von 1993 fort. Inzwischen liegt auch der Referentenentwurf einer Verordnung über Fahrzeuge für den Einsatz im Großraum und Schwerverkehr (GSVerkV vom 01.02.2006, Datenblatt-Nr.: 15 12 113 01) vor, steht aber weiterhin in der Diskussion. Mit der GSVerkV soll die ausnahmsweise Zulassung von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen bis zu einer Länge von 32,0 m und einer Breite bis zu 3,0 m (3,25 m mit Ladeflächenverbreiterung) und einer Sattelzugkombination von vier plus acht Achsen standardisiert und vereinfacht werden. Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die aufgrund der zu befördernden **unteilbaren Ladung oder ihrer einsatzspezifischen Bauart** von den Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 und 34 StVZO abweichen, soll in Zukunft eine allgemeine Betriebserlaubnis nach § 21 StVO erteilt werden können, wenn sie die in der Anlage I zur GSVerkVO genannten Voraussetzungen erfüllen. Damit würde für die Mehrzahl der Großraum- und Schwerverkehrsfahrzeuge die Pflicht zur ausnahmsweisen Zulassung nach § 70 Abs. 1 StVZO entfallen und eine ABE nach § 21 StVO erteilt werden können. Eine Maßnahme, die in Anbetracht der vielfältigen verwaltungsrechtlichen Probleme bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 StVZO nur zu begrüßen ist. Vereinheitlichung tut hier dringend Not.

Vergleicht man die Nebenbestimmungen der Ausnahmegenehmigungen einzelner Länder, fallen hier durchweg erhebliche Unterschiede auf. In vielen Fällen wird noch nicht einmal hinsichtlich Auflagen und Bedingungen unterschieden, obwohl dies wegen der abweichenden Auswirkungen der Nebenbestimmungen auf den Bestand des Haupt-Verwaltungsaktes dringend erforderlich wäre.<sup>20</sup> Leider ist die GSVerkV bislang ebenso wenig verabschiedet und in Kraft getreten wie die früher sog. GS-VO und die Richtlinien zu § 70 StVZO. Bis zum Inkrafttreten der GSVerkV kann aber davon ausgegangen werden, dass die Ländern den Richtlinien-Entwurf zu § 70 StVZO aus dem Jahre 1993 weiterhin anwenden, auch wenn noch nicht einmal dieser Entwurf jemals in Kraft getreten ist. Es kann daher nur gehofft werden, dass diese Handhabungspraxis bis auf Weiteres in allen Bundesländern förmlich beibehalten wird.<sup>21</sup>

Es ist schon erstaunlich, dass der Ordnungsgeber in Deutschland fünfzehn Jahre braucht, um aus einem Richtlinien-Entwurf endlich eine geltende Verkehrsverordnung zu machen und bislang eine gesamte Branche des Transportgewerbes, deren Bedeutung volkswirtschaftlich nicht unterschätzt werden darf, hinsichtlich der Zulassung ihrer häufig Millionen teuren Transportfahrzeuge auf eine Richtlinie angewiesen war, die seit nunmehr vierzehn Jahren noch nicht einmal in Kraft gesetzt wurde, sondern nur als Richtlinien-Entwurf existierte. Das wird sich hoffentlich in Kürze ändern, zumindest für eine Großteil dieser Sonderfahrzeuge. Geplant ist mit der GSVerkV, bis zu einem bestimmten Gewicht diese Fahrzeuge aus dem Genehmigungsverfahren nach § 70 Abs. 1 StVZO herauszunehmen und im Rahmen einer Rechtsverordnung zu regeln. Es wird daher auch hier ein Stück weit Normalität einkehren und das Genehmigungsverfahren für „normale“ Großraum- und Schwertransporte entfallen können. Lediglich für besonders „abnorme“ Großraum- und Schwertransportfahrzeuge, die dann diese „Freistellungsgrenzen“ ebenfalls noch überschreiten müssen, wird es bei dem Genehmigungsverfahren nach § 70 Abs. 1 StVZO verbleiben.

Neben der Zulassung im Wege einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO (oder später der ABE nach der GSVerkV) benötigen Großraum- und Schwertransporte für die jeweils konkrete Straßenfahrt weiterhin eine Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, mitunter auch zusätz-

<sup>20</sup> vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Komm., 8. Aufl., C. H. Beck Verlag, München, 2003, § 36 Rd-Nr.: 29 ff

<sup>21</sup> BSK-Mitteilungen, dhf, Heft 6, 1994, S. 110

lich noch eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für die Überschreitung der Abmessungen von Fahrzeug und Ladung gemäß den Vorschriften in § 18 Abs. 1 und 22 Abs. 2 StVO (sog. Lademaßüberschreitungen). Bei der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Gestattung, da einerseits durch die Durchführung des Großraum- und Schwertransports die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beeinträchtigt wird, andererseits handelt es sich um eine straßenbauliche Sondernutzungsgenehmigung, da solche Transporte die Grenzen des sog. Gemeingebrauchs oder „Jedermanngebrauchs“ an Straßen überschreiten. Auch der Gemeingebrauch an Straßen ist nur im Rahmen der Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 ff StVZO eröffnet. Jede Überschreitung der Bau- und Betriebsvorschriften des Zulassungsrechts führt daher auch automatisch zum Sondergebrauch an Straßen, der nach Art. 18 der Straßen- und Wegegesetze der Länder durch eine Sondernutzungsgenehmigung erst genehmigt werden müsste.

Um Doppelerlaubnisse zu vermeiden hat daher der jeweilige Landesgesetzgeber in Art. 21 Straßen- und Wegegesetz geregelt, dass eine Sondernutzungsgenehmigung entfallen kann, wenn nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts eine Erlaubnis für übermäßige Straßenbenutzung erforderlich und erteilt ist. § 29 StVO regelt diese übermäßige Straßenbenutzung nicht nur für besondere Veranstaltungen, sondern auch für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in § 29 Abs. 3 StVO. Die Straßenbaulastträger werden dabei durch ein besonderes Anhörverfahren am Erlaubnisverfahren beteiligt. Die Einzelheiten sind schwierig und in eigenen Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 StVO (VwVen) geregelt, die am 22.02.1988 zuletzt reformiert wurden.<sup>22</sup> Die Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 StVO und parallel auch zu § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO sind nahezu zwanzig Jahre alt und dringend überarbeitungsbedürftig. Das hat auch der Ordnungsgeber erkannt und versucht, im Rahmen eines Referentenentwurfs vom 30.07.2004 (Arbeitsentwurf) die Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 und § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO zu novellieren und in einer einheitlichen Verwaltungsvorschrift zusammenzufassen.

Der Arbeitsentwurf scheiterte schließlich an der Stellungnahme der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), da hierdurch mit erheblichen Erschwernissen für das Schwertransportgewerbe zu rechnen gewesen wäre. Die Dinge sind daher im Fluss. Damals gelten noch die alten Verwaltungsvorschriften in der Fassung vom 22.03.1988.<sup>23</sup>

## 6.2 Leider kam es ganz anders; eine Katastrophe für das Gewerbe

Leider hat sich die Haltung des Ordnungsgebers inzwischen geändert. Die GSVerkV ist nie verabschiedet worden, sondern am 26.05.2014 erfolgte in Bonn die Bekanntmachung der Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO vgl. VwBl. 2014, S 503 ff, Az.: LA 20/7342.4/00).

Die Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO wurde im Mai 2017 neu gefasst und am 15.11.2021 nochmals novelliert. Heute gilt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) und brachte eine Katastrophe über das Großraum und Schwertransportgewerbe.

## 6.3. Großraum- und Schwertransportunternehmen Prügelknaben der Nation

(KM 146/2022, S. 66 ff)

**Das Großraum- und Schwertransportgewerbe existiert seit mehr als 100 Jahren, teilweise sind Betriebe bekannt, wie Baumann, Bonn, die sich seit mehr als 125 Jahren 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.**

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.<sup>24</sup> König Ludwig II. von Bayern hat mit einer Dampfmaschine die Kreuzigungsgruppe mit 18 t Stückgewicht nach Oberammergau befördern lassen.<sup>25</sup> Am 25. September 1871 fand zu Ehren König Ludwigs II. eine Sonderaufführung der Oberammergauer Passionsspiele statt. Der König war derart gerührt und erschüttert zugleich, dass er den Oberammergauer Passionsspielern 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 Halbgius 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 Osterbichl 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) einen Schwerlastroller entwickelt, der seinen Namen trägt. 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.<sup>26</sup> Nach dem 2. Weltkrieg leistete das Großraum- und Schwertransportgewerbe wertvolle Dienste zum Wiederaufbau Deutschlands. Moderner Maschinen- und Anlagenbau wäre ohne diesen Gewerbebezug genauso wenig denkbar gewesen wie moderner Stahl-, Holz- und 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 Gewerbebezug aber unter ständigem Beschuss, der immer stärker zugenommen hat. Welche enorme Bedeutung diese Sondertransporte für die regionale Wirtschaft haben, ist häufig nicht bekannt.<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup> Hintergrund war die Absicht, eine bundeseinheitliche und aufwandsbezogene Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und/oder Ausnahmegenehmigungen für Lademaßüberschreitungen

22 Saller, Großraum- und Schwerverkehr in der BRD, Heinrich Vogel Verlag, München, 1992

23 Hentschel, Straßenverkehrsrecht - Kommentar, 38. Auflage, C.H. Beck-Verlag, München, 2005, S. 681 ff

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

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

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

27 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](https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/Infrastruktur_Planung_und_Verkehr/Schwertransporte_Kurzfassung.pdf)

28 Fundstelle: BGBl. I 2020, 822 - 824

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 Großraum- 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 Schwerverkehr seit dem 01.01.2021 mehr als versiebenfacht und der Gebührendschungel 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 Antragsteller (ggf. Geschäftsbesorger), sondern am Sitz des den Transport durchführenden Unternehmers 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.<sup>29</sup>

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 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 infrastrukturbedingten Vorgaben wie durch gebundene Räder durch die Gleistrassen, Tunnels, 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 Schwerlastgut vorhalten und daher für jeden Umschlag große Schwerlastkrane mit zahlreichen Zubehörfahrzeugen anrücken müssen und schon ob ihres eigenen Gewichts jede Menge Dieselkraftstoff verbrauchen und Feinstaub verursachen. Prof. Jürgen Poelke hat daher die Öko-Bilanz nachgerechnet und der Autor hat sich im STM Sonderdruck 102/21 hierzu Luft verschafft.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup> 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 wg. 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 Kombiverkehere 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.<sup>32</sup> 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 Kommunalatzung 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.<sup>33</sup> 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.

<sup>29</sup> Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Zur Ausnahmegenehmigung für Großraum- und Schwertransporte nach er StVO, 2020, WD 5 3000-116/20, <https://www.bundestag.de/resource/blob/808686/522cf973c64d5c30b788e4eeda0c3151/WD-5-116-20-pdf-data.pdf>

<sup>30</sup> Saller, Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe, STM Sonderdruck 102/21, [https://www.kranmagazin.de/STM102\\_Sonderdruck.pdf](https://www.kranmagazin.de/STM102_Sonderdruck.pdf)

<sup>31</sup> Jans Beenen, SOS, die Schleusen bröckeln, 13.05.2019, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/infrastruktur-sos-die-schleusen-broeckeln-1.4444057>

<sup>32</sup> Münchner Amtsblatt 2022, S. 330

<sup>33</sup> 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

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 Anhörverfahren beim jeweiligen Straßenbaustraßenbausträger auf Herz und Nieren geprüft und mit zahllosen Auflagen zur Straßenschonung versehen.

Die Spezialtransportfahrzeuge sind mit einer an das Ladegut angepassten Anzahl von Achsen und mit Mehrfachbereifung ausgestattet. Die Reifenauflandflächen sind bei diesen Transporten regelmäßig größer als bei einem herkömmliche 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 Straßenbausubstanz, nicht der Großraum- und Schwerverkehr, der regelmäßig Brücken im Alleingang, Schrittempo 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 Schaden 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 Verträglichkeit für die Straßenbausubstanz 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 sog 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 11/22 dem Gewerbe jetzt den Rest gegeben. Die einheitliche und effiziente Verwaltung der Autobahnen in eigener Verantwortung des Bundes ist ein wichtiges Ziel der Bundesfernstraßenreform, so die Autobahn GmbH des Bundes. Dies betrifft auch Großraum-/Schwervertransporte: 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 Schwervertransporte.<sup>34</sup> 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 Schwervertransporte“ 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 Schwervertransporte 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.<sup>35</sup> 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/Schrittempo insges. 5, jawohl **fünf BF 3 bzw. BF 3 plus 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, wohlgemerkt auf der Autobahn. Die Autobahn GmbH des Bundes hat diesen Begleitungs-Wahn wohl selbst erkannt und mit dem Merkblatt: Absicherung von GST auf Autobahnen (Stand 31.08.2022)<sup>36</sup> 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/Schrittempo/Fahrbahnmitte auf Autobahnen nach Anlage 3, S 4 nur noch vier Begleitfahrzeuge hinter bzw. neben dem Großraum- und Schwervertransportfahrzeug, 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/Schrittempo 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 fahrende Ausrufezeichen nach Vz. 101 hinter dem Großraum- und Schwervertransportfahrzeug selbst bezwecken soll? Großraum- und Schwervertransportfahrzeug sind selbst nach den sog. Kennzeichnungsrichtlinien<sup>37</sup> ab einer Fahrzeugbreite von mehr als 3 m zusätzlich mit den unter 2.1.a) genannten Warneinrichtungen (LTE) – oder, wenn die geometrische Sichtbarkeit es erfordert – mit mehreren gelben Warnleuchten (Blinklicht-Rundumleuchte) auszurüsten. Im Regelfall sind diese Fahrzeuge mit drei gelben Rundumkennleuchten (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 Schwervertransportfahrzeug an zu-

<sup>34</sup> 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](https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Ingenieurbau/Entwurf/BEM-ING-Teil-3-Abs-1-Entwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=2) Inzwischen liegt hierzu der neue Entwurf des BMDV 03/23 vor, um einen Verstoß gegen das Normenvermischungsverbot zu beheben

<sup>35</sup> Saller, Der lange Weg zum BF 4-Begleitfahrzeug, STNM 73/2017, S. 66 ff

<sup>36</sup> [https://www.autobahn.de/fileadmin/user\\_upload/UEbersicht\\_Absicherung\\_GST\\_auf\\_BAB\\_2022-08-31.pdf](https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/UEbersicht_Absicherung_GST_auf_BAB_2022-08-31.pdf)

<sup>37</sup> Richtlinie für die Kennzeichnung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge, Fahrzeugkombinationen sowie bestimmter hinausragender Ladungen Vom 12. Februar 2019 (VKBl 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. L 241 vom 17.09. 2015, S. 1)

sätzlichen 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 vorausfahrende 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 Rundumkennleuchten und der Aufschrift „Schwertransport“ vor dem vorausfahrenden Verkehrsungetüm, welches selbst noch einmal mit Warneinrichtungen (LTE) und mind. einem Rundumkennlicht 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 Sicherheit mehr bringt. Wen 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 Kenntlichmachungsrichtlinien 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.<sup>38</sup> 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 Fuhrpark, 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 mind. 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.

## 6.4. Großraum- und Schwertransporte Versicherungsschutz erlischt bei nicht Einhaltung von Auflagen und Bedingungen der Transporterlaubnis

Weil die verkehrsrechtliche Transporterlaubnis fehlt, ist auch die technische ausnahmsweise Zulassungsgenehmigung erloschen.

Ein Verwaltungsakt wie die Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 StVZO kann nach § 36 Abs. 1 VwVfG mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Darunter fällt nach § 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG auch eine Bestimmung, nach der der Eintritt einer Vergünstigung von dem ungewissen Eintritt eines zukünftigen Ereignisses abhängt (Bedingung), eine zeitliche Befristung enthalten und kann auch mit einer Bestimmung verbunden wer-

den, durch die dem Begünstigten ein bestimmtes Tun/Unterlassen vorgeschrieben wird (Auflage). Daneben ist denkbar, dass es sich um eine die Genehmigung gestaltende Inhaltsbestimmung des Verwaltungsakts (sog. modifizierende Auflage) handelt oder auch nur um eine unverbindliche Klarstellung (z.B. Regelanmeldefrist bei der Polizei binnen 48 Std.).

Liegt eine sog. Genehmigungsinhaltsbestimmung vor, z.B. Abmessungen, Gewicht, Achslasten und der gebundene Fahrtweg, tritt die Wirkung der Ausnahmegenehmigung nicht ein und es liegt ein Verstoß gegen Bestimmungen der StVZO vor. Dasselbe gilt für die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und gilt auch, wenn die Erteilung einer streckenbezogenen Transporterlaubnis/Ausnahmegenehmigung zur Bedingung für die Erteilung der Genehmigung nach § 70 StVZO gemacht wurde (so OLG Celle, Beschluss vom 11. Januar 2011 - 322 SsRs 390/10 - NZV 2011, 311), weil inzwischen die streckenbezogene Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO in der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO hingegen allgemein als Bedingung und nicht mehr als Auflage (so noch im Fall OLG Oldenburg, Beschl. v. 05.10.2004, Az.: Ss 310/04 (II 215) im Sinne von § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG und § 71 StVZO bestimmt wird, dann berührt das Fehlen der streckenbezogenen Transporterlaubnis auch die Wirksamkeit der Ausnahmegenehmigung nach der StVZO nicht (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 14.05.2007, NVZ 2007, 638; offen gelassen v. OLG Schleswig, Beschl. vom 27. 08. 2015 - 2 Ss Owi 95/15 - DAR 2016, 93).

Bei einem Verstoß gegen Genehmigungsinhaltsbestimmungen, Befristungen und/oder Bedingungen erlischt daher nicht nur die zulassungsrechtliche Ausnahmegenehmigung und die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, sondern damit auch die ausnahmsweise Zulassung des Fahrzeugs zur allgemeinen Teilnahme am Straßenverkehr (vgl. Schulz/Saller, Schlichte Überladung oder Fahren ohne Zulassung, VD 12/05, S. 334 ff; ebs.: Burkhard Köhler, PP Berlin, VD 1).

Es ist möglich, dass ein Verstoß gegen § 29 Abs. 3 StVO tateinheitlich mit einem Verstoß gegen §§ 32, 34 StVZO begangen wird (BayObLG, Urteil vom 24. Oktober 1996 - 2 ObOWi 689/96 - NStZ-RR 1997, 123). Die Vorschriften nach der StVZO ahnden die Inbetriebnahme eines nicht den technischen Bestimmungen (vgl. Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., C.H. Beck Verlag, München 2019, § 29, Rn. 8) entsprechenden Fahrzeugs, § 29 Abs. 3 StVO das Führen ohne erforderliche Erlaubnis. Beachtet der Führer eine tageszeitliche Beschränkung einer Auflage nicht, soll darin kein Verstoß gegen §§ 32, 34 StVZO liegen (AG Brühl, Urteil vom 3. August 1995 - 52 Owi 51/95 - DAR 1997, 412). Das ist zutreffend, als die Auflage, anders als die Genehmigungsinhaltsbestimmungen, Befristung und Bedingung den Haupt-Verwaltungsakt nicht zerstört. Es gilt der Grundsatz die Bedingung suspendiert, zwingt aber nicht, der Modus (Auflage) zwingt, suspendiert aber nicht, also die Auflage modifiziert den Hauptverwaltungsakt bzw. die Auflage erhält, und die Bedingung/Befristung zerstört den Haupt-VA (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Komm., 11. Aufl., C.H. Beck Verlag, 2010, § 36 Rdnr.: 33 f). Der Transport erfolgt daher bei Verstoß gegen Genehmigungsinhaltsbestimmungen, Bedingungen und Befristungen illegal und unterliegt daher hinsichtlich des illegal erworbenen Vermögensvorteils der Einziehung nach § 29 a OWiG (Saller, Das Einziehungsverfahren nach § 29 a OWiG, Teil I VD 01/2020, S. 10 ff und Teil II, VD 02/2020, S. 45 ff). Das heißt, der illegal erworbene Fuhrlohn wird bei vorsätzlichem Verstoß in voller Höhe zu Gunsten der Staatskasse eingezogen.

Das sind aber bei Weitem nicht alle Konsequenzen hieraus. Der Frachtführer eines Großraum- und Schwertransports hat nach der Empfehlungen zu § 70 StVZO Nr. 2.4.1 „Versicherungspflicht“: bei versicherungspflichtigen Fahrzeugen eine Bescheinigung seines zuständigen Versicherers beizubringen, wonach sich die dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherung auch auf die mit dieser Ausnahmegenehmigung am Verkehr teilnehmenden Fahrzeuge erstreckt und diese mitzuführen. Diese Ausnahmegenehmigung wird danach ungültig, sobald die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht mehr be-

38 Referententwurf 19.08.2018, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?__blob=publicationFile)

steht oder wenn bei Wechsel des Versicherers vom Genehmigungsinhaber keine Bescheinigung nach Satz 1 beigebracht wird. Außerdem lautet jede Versicherungsbescheinigung dergestalt, dass zwar Versicherungsschutz in Krafthaftpflicht nach AHB gewährt wird, auch wenn das Fahrzeug die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 ff, 34 ff StVZO nicht einhält, aber nur dann, wenn alle Auflagen und Bedingungen der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO und § 29 Abs. 3 StVO ggf. § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO eingehalten werden. Das bedeutet konkret, dass bei einem Verstoß gegen Genehmigungsinhaltsbestimmungen, auch jenseits der Toleranz von 5 % bei Gewicht und Achslast bzw. 15 cm bei den Abmessungen der Ladung, Bedingungen und Befristungen nicht nur die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, die Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs.1, Nr. 5 StVO erlischt, sondern seit 2004 automatisch auch die zulassungsrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO und damit auch der Versicherungsschutz des Fahrzeugs entlang der Versicherungsbescheinigung in Krafthaftpflicht. Damit ist ein Straftatbestand nach § 6 PflVG erfüllt:

## § 6 PflVG

- (1) **Wer ein Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder den Gebrauch gestattet, obwohl für das Fahrzeug der nach § 1 erforderliche Haftpflichtversicherungsvertrag nicht oder nicht mehr besteht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.**
- (2) *Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen.*
- (3) *Ist die Tat vorsätzlich begangen worden, so kann das Fahrzeug eingezogen werden, wenn es dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört.*

Spätestens hier ist ein Punkt erreicht, den der Bayerischer Bauindustrieverband e. V. in München in seinem Flyer zum Bürokratieabbau vom Jan. 2023 mit dem Titel „Gnua is!“ („es reicht“) bezeichnet hat.

Reicht es der Regierung nicht aus, den Großraum- und Schwertransportunternehmer bei einem Verstoß gegen Genehmigungsinhaltsbestimmungen, Bedingungen und Befristungen damit zu bestrafen, dass ihm der gesamte Fuhrlohn entzogen wird und er umsonst fährt. Muss man das Gewerbe auch noch zu Straftätern abstempeln und den Versicherungsschutz entziehen bzw. im Schadensfalle den Regress nach § 81 VVG eröffnen, weil seit 2004 die gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO als Bedingung der zulassungsrechtlichen Ausnahmegenehmigung formuliert wurde??? Dagegen sieht § 71 StVZO nur Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen vor: § 71 StVZO Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen Die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung kann mit Auflagen verbunden werden; der Betroffene hat den Auflagen nachzukommen.

Es ist wirklich genug. Reicht dafür eine Auflage nicht aus, oder ein Widerrufsvorbehalt, wie er in der Ziff. IV Nr. 4 Rdnr. 92 VwV zu § 29 Abs. 3 ohnehin vorgesehen ist und z.B. von der § 70 Behörde in Oldenburg so praktiziert wird:

„Hat der Antragsteller oder die transportdurchführende Person vorsätzlich oder grob fahrlässig zuvor einen erlaubnispflichtigen Verkehr ohne die erforderliche Erlaubnis durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen, so soll ihm oder ihr für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis mehr erteilt werden.“

Muss man dieses Gewerbe, das mit Fahrer-mangel, Lohnsteigerungen, Dieselpreisexplosion, internationalem Wettbewerb und billigen Kabotagefahrten aus dem Ausland ohnehin genug gezeißelt wird, zusätzlich mit einer Existenzbedrohung im Schadensfalle bis auf's Blut quälen. Es ist wirklich genug!!!

Keine Sorge liebe Politik, liebe Autobahn GmbH des Bundes und liebe Polizeibehörden. Sie werden Ihr Ziel erreichen größtmögliche Verkehrs-

sicherheit 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 Kenntnis und zum Anlass nach 30 Jahren seine Tätigkeit als Rechtsvertreter der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. auf der Jahreshauptversammlung 2022 in Stuttgart zu beenden.

Die Gängelung des Gewerbes durch Politik, Verwaltung und Vollzug, die immer wieder neuen Ideen, Großraum- und Schwertransporte von der Straße zu vertreiben und das Gewerbe so lange zu trietzen 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!

## 7. Gute Nacht, Deutschland!

*Um Mitternacht, ich liege wach und denke über vieles nach.*

*Zuerst kommt mir direkt in den Sinn, dass ich extrem geborgen und ziemlich frei von Sorgen bin.*

*Obwohl längst Nacht und wirklich spät, das Licht, es brennt, die Heizung geht.*

*Das Wasser läuft, das Dach ist dicht. Der Regen draußen stört mich nicht.*

*Das Haus ist ruhig, die Kinder auch. Nicht eines krank, kein Hungerbauch. Sind alle fit, satt und gesund. Sie schlafen tief – für Angst kein Grund.*

*Das ist ein Glück – das größte schier. Wir leben jetzt, wir leben hier. Nur 100 Jahre früher, eventuell auch später, was taten/täten Mütter, Väter, um sich ganz so bewusst zu sein. Es geht uns gut! Wir hatten Schwein!*

*Nur 1000 Kilometer, die Richtung fast egal, da leiden Menschen größte Qual. Da herrscht Verzweiflung, Angst, und Not. Da stirbt die Hoffnung, siegt der Tod.*

*Da fragt sich Mensch: Warum? Warum nur wir? Warum herrscht Krieg und Seuche hier? Warum ist Leben hier so schwer? Es geht mir schlecht! Ich kann nicht mehr!*

*Um Mitternacht, ich liege wach und denke über vieles nach. Als Zweites kommt mir in den Sinn, dass ich hier ziemlich sicher und dafür unermesslich dankbar bin: All denen, die auch nachts noch tun, was nötig ist – sie tun es nun.*

*Ich liege hier und schreibe bloß dieses Gedicht – wie ahnungslos! Ich weiß genau, ich weiß es nicht wie's ist, wenn man zusammenbricht unter der Last, dem Druck, dem Stress, der einen nicht mehr ruhen lässt.*

*Was für ein Glück, das größte hier. Die Menschen, die stets dir und mir zur Seite stehen und dafür Sorgen... Das Licht, es brennt auch noch am Morgen. Das Wasser läuft, die Heizung geht – egal wie kalt, egal wie spät – wir sind versorgt. Wir werden satt und wenn es jemand nötig hat, dann sind sie da, ob Tag, ob Nacht, verarzten uns und halten Wacht; sie hegen, pflegen und versorgen und bleiben meist dabei verborgen.*

*Sie schützen uns zu jeder Zeit, tun ihren Dienst, sie sind bereit, ob es hier raucht, knallt, oder brennt, wenn man am liebsten selbst wegrennt, dann tun sie nicht nur ihre Pflicht. Nein! Das ist mehr! Das trifft es nicht.*

*Um Mitternacht, da lag ich wach, dachte kurz darüber nach und dann fiel mir schließlich ein, wir sollten demütig, zufrieden und im besten Sinne menschlich sein! Mehr fällt mir dazu jetzt nicht ein.*

*Außer ...doch, das eine noch: Es gibt tatsächlich Menschen hier, die kloppen sich um Klopapier!*

*Gute Nacht, Deutschland! Schlaf gut! Und die Welt schaut zu!*

Thorsten Stelzner