

# Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe – Teil 2

Dem Autor liegt erneut ein Bußgeldbescheid gegen einen Schwertransportlenker vor, der auf der BAB A71, FR Schweinfurt, bei km 111, die Höhenkontrolle mit seinem Fahrzeug ausgelöst hat. Für das Großraum- und Schwertransportfahrzeug lag eine gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO kombiniert mit einer Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO vor für den genehmigten Fahrtweg von Oering, Kiesgrube bis Bergheinfeld, Richterbergstr. 1. Auf dieser Strecke durfte und musste der Fahrzeuglenker auch die BAB A71 befahren. Die Transporterlaubnis und die Ausnahmegenehmigung waren ausgestellt für eine Gesamthöhe von 4,37 m, abgesenkt auf 4,32 m.

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

**A**us diesem Grunde hat sich auch der Fahrzeuglenker einen Tag vorher mit der zuständigen Autobahnpolizei in Gräfenroda in Verbindung gesetzt und die Höhenüberschreitung mitgeteilt und darum gebeten, eine Polizeieskorte vor Ort zu schicken, damit die Absenkung vor der Tunneldurchquerung auf 4,32 m durchgeführt werden könne.

Dies ist auch erfolgt, jedoch haben die Polizisten bei Nachmessung des Fahrzeugs auch die Auspuffklappen mitgemessen, die in geöffneter Fahrstellung natürlich um 3 cm die abgesenkte Höhe von 4,32 m überschritten haben. Gegen den Fahrer erging ein Bußgeldbescheid mit € 160,00 plus € 25,00 Gebühren, € 3,50 Auslagen und ein Punkt nach dem Mehrfachtäter-Punktesystem in Flensburg.

Der Unterfertigte hat gegen diesen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt, weil Auspuffklappen bewegliche Fahrzeugteile sind, die nach § 32 Abs. 2, S. 3 StVZO nicht mit gemessen werden dürfen, ebenso wenig wie nachgiebige Antennen oder Scheren und Ständer für elektrifizierte Stromabnehmer bei Elektrofahrzeugen.

## *Die Polizei, Dein Freund und Helfer, wird im Großraum- und Schwertransportgewerbe zur Polizei, Dein Feind und Hänsler*

Dazu gehören natürlich Auspuffklappen, die bei stehenden Auspuffrohren lediglich durch die Auspuffabgase und den Luftdruck geöffnet werden, aber nachgiebig sind und daher keine Schäden an Brücken oder Durchfahrten von Tunneln erzeugen können.

Die Auslösung der Höhenkontrolle war ohnehin tags zuvor angemeldet, weil diese bereits bei einer Höhe von 4,20 m auslöst.

Die Auslösung der Höhenkontrolle war daher keinesfalls vermeidbar, auch nicht durch die Auspuffklappen. Dennoch wurde der Fahrer vor Ort von der Polizei gezwungen, die Auspuffklappen auszubauen und zu demontieren. Danach durfte er die Fahrt fortsetzen. Allerdings erging eben der Bußgeldbescheid mit insgesamt € 188,50 und einem Punkt.

Der Autor ist langsam an der Grenze einer jeden Einsichts- und Erkenntnisfähigkeit ange-

langt. Nach 32 Jahren Anwaltstätigkeit ist erschöpft und kann die Vorgehensweise der Polizei nicht mehr nachvollziehen. Dies alles grenzt an Verfolgungswahnsinn. Man sucht geradezu nach irgendwelchen angeblich beanstandungsfähigen Überschreitungen oder Übertretungen, um dann Bußgeldbescheide im Rahmen der Einnahmeerzielungsabsicht der Polizeibehörden verhängen zu können. Dabei ist auch vorliegend noch nicht einmal die Anforderung des § 32 Abs. 2 StVZO eingehalten, wonach Abmessungen, sowohl in Höhe und Breite, ausschließlich nach ISO 612-1978 durchgeführt werden dürfen. Diese ISO-Norm fordert absolut waagrecht Boden, weil ansonsten natürlich durch entsprechende Fahrbahnunebenheiten die Fahrzeughöhe verändert werden kann. Dies gilt erst recht bei einer Höhenmessung während der Fahrt. Selbstverständlich werden hier

Überschreitungen in der Höhe durch Wankungen und Schwankungen des Fahrzeugs wegen Längsunebenheiten (Spurrillen) des Fahrbahnelags oder durch allein den Latsch des Reifens und den Luftdruck ausgelöst.

Aus diesem Grunde ist auch der Toleranzkatalog bei Fahrzeugmessungen nach VklBl. 1984, S. 182 ff. hier anzuwenden, der in Nr. 1.1.3 eine Höhentoleranz von +/- 5 cm vorsieht.

Im vorliegenden Fall wurde eine Höhenüberschreitung der Auspuffklappen um 3 cm beanstandet. Dies ist nicht mehr nachvollziehbar und grenzt erneut an Schikane, anders ist eine solche Vorgehensweise nicht mehr verständlich. Die Polizei, Dein Freund und Helfer, wird im Großraum- und Schwertransportgewerbe zur Polizei, Dein Feind und Henker!

Die Autobahnpolizei in Hermsdorf hat eine Woche zuvor einen sog. Innenlader, der mit Wandplatten aus Betonfertigteilen beladen war, beanstandet, weil das Heckportal hinten geöffnet und mit einem Kettenzug gegen die Ladung gesichert war. Das Heckteil stand etwa 40 cm über das Betonfertigteil hinaus. Es lag eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO vor für die Gesamtlänge des Fahrzeugs. Die Autobahnpolizei Hermsdorf hat die Weiterfahrt unterbunden und in Gera das Heckportal demontieren lassen mit der Begründung, § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO gilt nur für den Ladungsüberhang nach § 22 Abs. 2 StVO, nicht aber für das Fahrzeugteil, nämlich das geöffnete Heckportal. Hierfür sei eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO notwendig, weil die Fahrzeuglänge nach § 32 StVZO überschritten sei. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO setzt aber ein TÜV-Gutachten mit der veränderten Fahrzeuglänge voraus, das auf die Schnelle nicht zu besorgen war. Aus diesem Grunde ließ der Frachtführer das Heckportal demontieren.

Sodann stellt sich die Frage, ob aber die Aufbaustabilität nach DIN-EN 12642 beim Code-XL-Aufbau mit geöffnetem Heckportal noch gegeben ist. Der Hersteller Langendorf hat dies bestätigt und baut inzwischen sogar nach oben aufklappbare Heckportale, um genau dieses Problem zu vermeiden. Tatsächlich gibt es auch Innenlader mit verstärkten Seitenholmen, sodass die Aufbaustabilität gewährleistet ist und die Ladungssicherungskräfte über die Hydraulikstützen und Antirutschmatten mit 0,3 g nach hinten bestätigt werden kann. Insofern dürfen diese Innenlader, bei denen die Aufbaustabilität nachgewiesen ist und die Ladungssicherungsverfahren eingehalten werden, auch ohne Heckportal fahren. Sodann gilt für den Ladungsüberhang ausschließlich § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO.

Auch hier stellt sich aber mit Recht die Frage, ob das Heckportal als bewegliches Fahrzeugteil bei der Länge mit gemessen werden muss, wie die Autobahnpolizei Hermsdorf behauptet.

Grundsätzlich verweist § 32 StVZO auf den ISO-Standard 612-1978. Dort ist in Kennziffer 6.7. allerdings geregelt, dass alle überstehenden Fahrzeugbauteile mit gemessen werden müssen. Außerdem regelt § 32 Abs. 3 StVZO, dass alle mitgeführten austauschbaren Ladungsträger und alle im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile gem. § 42 Abs. 3 StVZO bei der höchst zulässigen Länge mitgemessen werden müssen. § 42 Abs. 3 StVZO enthält außerdem die Regelung, dass alle im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile, wie z.B. Ersatzräder und -bereifung, Ersatzteile, Werkzeug, Wagenheber, Feuerlöscher, Aufsteckwände, Planengestell mit Planenbügeln und Planenlatten oder Planentangen sowie Plane, Gleitschutteinrichtung und Belastungsgewichte auch beim Gewicht mit gemessen werden müssen. Dasselbe gilt durch den Verweis in § 32 Abs. 3 StVZO auch für die Länge. Insofern ist in der Tat das geöffnete Heckportal mit zu messen und führt damit zu einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, weil bauartbedingt dann die höchstzulässige Länge des Sattelzuges überschritten wird.

Die einzige Lösung in der Praxis ist, ausschließlich Innenlader ohne Heckportal für Ladungsüberhang nach hinten zu verwenden. Solche Innenlader mit Bescheinigung der Aufbaustabilität sind handelsüblich. Innenlader mit Heckportal wurden in der Vergangenheit ausschließlich für den Transport von stehenden Glasscheiben verwendet. Für Betonfertigteile mit Ladungsüberhang ist dies nicht möglich. Hier muss tatsächlich das Heckportal entfernt und die Aufbaustabilität nachgewiesen werden. Eine andere Lösung ist in der Praxis leider nicht gängig und die Polizei stürzt sich darauf mit Wonne.

Die nächste Frage, die sich der schwerlastkontrollgruppenwütenden Polizei dann aber stellt, ist die Frage, ob ein offener Innenlader ohne Heckportal dann einen ausziehbaren Ladungsträger mit Unterfahrschutz und Leuchenträger benötigt, der seinerseits wieder § 70 StVZO-pflichtig wäre und ein TÜV-Gutachten erfordern würde???

Natürlich ist das grober Unfug. Ein Unterfahrschutz ist ein für die Verkehrssicherheit relevantes Bauteil eines Nutzfahrzeugs und soll verhindern, dass bei einem Straßenverkehrsunfall kleinere Fahrzeuge, wie Pkws oder Zweiräder, deren Aufbauten, Räder oder das Fahrgestell eines größeren Lastkraftwagens oder Anhängers von vorne oder hinten oder seitlich unterfahren und dadurch die Verkehrsteilnehmer in den kleineren Fahrzeugen verletzt oder sogar getötet werden können, weil beim Unterfahren eines Sattelauflegers oder Anhängers natürlich die Ladekante genau in den Fahrgastraum von kleineren Fahrzeugen hineinragt oder eben den Motorradfahrer vom Fahrzeug holt. Bei einem Innenlader ist ein sol-



Das gesicherte, geöffnete Tor des Innenladers wurde von der Polizei beanstandet.

cher Unterfahrschutz nicht notwendig, weil das Unterfahren eines Innenladers schon wegen der Verriegelung des Innenlader-Plateaus am Heck nicht möglich ist und sich technisch ausschließt.

Auch ein Leuchenträger ist nicht erforderlich. Die Heckleuchten des Innenladers sind im Regelfall in den Außenholmen nach innen eingelassen und die geometrische Sichtbarkeit ist gewährleistet. Andernfalls wäre ja gar kein Ladungsüberhang möglich, der aber in § 22 Abs. 4, S. 1 StVO mit der Handwerkerregelung bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m erlaubt ist und ansonsten nach hinten 1,50 m über die Ladekante hinausragen darf. Sofern der Ladungsüberhang größer als 1,5 m ist und die Entfernung über 100 km liegt, ist dann eben eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO erforderlich.

Das ist die einzige Ausnahmegenehmigung, die ein Standard-Innenlader mit offenem Heck benötigt, weil dann eben die Länge über alles einschließlich Ladung im Wege der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO abgedeckt ist. Mehr ist für einen offenen Innenlader ohne Heckportal nicht erforderlich. Ggf. muss das Heckportal eben abgebaut werden, wenn die Aufbaustabilität nach DIN-EN 12642 ansonsten durch das Fahrzeug selbst gewährleistet ist. Für die Aufbaustabilität beim offenen Innenlader ist natürlich eine Herstellerbescheinigung erforderlich, die eben genau die Aufbaustabilität bescheinigt und auch die Ladungssicherung mit 0,3 g nach hinten abdeckt. Mehr ist hierzu aber schlicht nicht erforderlich.