

# Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe – Teil 9



**Kurz ist kurz und lang ist lang. Das Leben ist kurz, der Tag ist lang. Was wird mir jede Stunde so bang? (Johann Wolfgang von Goethe).**

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

**E**in niederländischer Transportunternehmer beförderte am 10.12.2023 ein Rotorblatt für eine Windkraftanlage mit einem Großraum- und Schwertransport und wurde auf dem Parkplatz BAB Barnitz von der Schwerlastkontrollgruppe Bad Segeberg angehalten und kontrolliert. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs über alles wurde nachgemessen. Es lag eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO vor sowie ferner die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und die Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für Überbreite und Ladungsüberhang nach hinten.

In der Transporterlaubnis war eine Gesamtlänge von 57,95 m einschl. Ladungsüberhang von 3 m nach hinten erlaubt. Bei Überprüfung der Maße der Fahrzeugkombination wurde jedoch von den Kontrollbeamten festgestellt, dass die Länge der Fahrzeugkombination die zulässigen und genehmigten Maximalwerte deutlich unterschritt. Grundsätzlich gelte hier nach der VwV-Novelle vom 15.11.2021 lediglich eine maximale Unterschreitung von bis zu 15 cm als mitgenehmigt, so die Polizei. Bei Überprüfung der Länge über alles ohne Berücksichtigung des Ladungsüberhangs mit-

tels eines geeichten Maßbandes ergab sich eine Gesamtlänge von 53,98 m plus 2,45 m Ladungsüberhang, sodass sich insgesamt eine Länge von Fahrzeug und Ladung von 56,43 m ergab, mithin eine Negativabweichung um 0,97 m betreffend die Fahrzeugkombination und 1,52 m einschl. dem Ladungsüberhang. Fahrzeug und Ladung waren mithin viel zu kurz, so die Feststellungen der Kontrollbeamten, sodass nach deren Auffassung die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und die Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO zugleich erloschen waren und gem. § 32 Abs. 4, Nr. 4 StVZO daher nur eine Gesamtlänge der Fahrzeugkombination einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger und aller Ausrüstungsteile von maximal 18,75 m erlaubt (grds. wäre aber der zuzügliche Ladungsüberhang nach § 22 Abs. 4 StVO von 1,5 m hinzuzurechnen gewesen, was schon unterblieben ist).

Der Fahrer und der Disponent wurden mit einer Geldbuße i.H.v. je € 120,00 zzgl. Verwaltungsgebühr und Auslagen belangt. Gleichzeitig wurde eine Einziehung gem. § 29a OWiG zusammen mit einer Geldbuße gegen das Transportunternehmen i.H.v. € 4.527,50 wegen eines angeblich illegal erworbenen Vermögensvorteils verhängt.

Einsprüche in allen drei Verfahren beim Landkreis Stormarn haben eine Rücknahme der Bußgeldbescheide und des Einziehungsbescheides nach § 105 Abs. 1 OWiG ergeben.

Die Randnummer 95 mit den Negativüberschreitungen (Toleranzen) nach unten ist (zumindest damals) nicht Bescheidinhalt geworden, sondern lediglich in der Verwaltungsvorschrift mit Novelle vom 08.11.2021 (veröffentlicht in BAnz. AT 15.11.2021 B1) enthalten gewesen. Verwaltungsvorschriften sind jedoch Behördeninnenrecht und binden zunächst nur die Ermessensausübung der Verwaltung, um hier ermessenslenkende Vorgaben zu machen, damit die entsprechenden Bestimmungen im Verkehrsverhaltensrecht auch deutschlandweit einheitlich ausgeübt werden.

Es gilt daher der allgemein geltende Grundsatz „ad maiore ad minus“ bzw. „maius minus continet“ (das Größere enthält das Kleinere) aus der juristischen Methodenlehre gerade im Verwaltungsrecht.

Maßgeblich für den Bescheidinhaber, das den Transport durchführende Unternehmen, den Fahrzeugführer und die Polizei ist jedoch einzig und allein der Bescheidinhalt der Transporterlaubnis/Ausnahmegenehmigung und nichts sonst. Um feststellen zu können, was

erlaubt bzw. was verboten und nicht genehmigt ist, ist damit zunächst der Inhalt des Bescheides heranzuziehen. Die mit der VwV-Novelle vom 08.11.2021 (vgl. BAnz AT 15.11.2021 B1) eingeführte Randnummer 95 mit den Negativtoleranzen nach unten war bis Ende 2023 nirgendwo im VEMAGS-Bescheidformular enthalten und damit gerade nicht Bescheidinhalt geworden. In 2024 häufen sich zwar die Auflagen Nr. 36 mit Verweis auf Rdnr. 95 der VwV-Novelle vom 08.11.2021, obwohl der BGL bereits im Dez. 2021 darauf hingewiesen hat, dass die Diskussion um die Negativtoleranzen bei Großraum- und Schwertransporten auf völlig falscher Grundlage geführt wurde, weil es sich bei den Bau- und Betriebsvorschriften in §§ 32, 24 StVZO grds. um Höchstwerte, also Biswerte handelt und nicht um Istwerte, die mit dem Zuggutachten und der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO auf die dortigen Höchstwerte erweitert werden.

Die derzeit gängige Praxis der Polizei bei den Unterwegskontrollen die Abweichungen nach unten nach Randnummer 95 zur Verwaltungsvorschrift des § 29 Abs. 3 StVO zu prüfen, ist daher rechtswidrig. Die Verwaltungsvorschrift hat nach außen keinerlei Bindungswirkung für den Betroffenen. Maßgeblich ist allein der Bescheidinhalt. Das gilt auch für die Unterwegskontrollen der Polizei und nichts sonst.<sup>1</sup>

Die Abschaffung oder Erweiterung der sog. Negativtoleranzen in Rd.-Nr. 95 der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO ist inzwischen auch Gegenstand der sog. „Ad-hoc-Kommission“, die beim

Bundesverkehrsministerium von Herrn Staatssekretär Oliver Luksic eingerichtet wurde. Seit November 2023 wird dort die Rückkehr zur alten Rechtslage vor dem 15.11.2021 diskutiert. Da die VwV-Novelle vom 08.11.2021 deswegen auch nicht generell im VEMAGS-Bescheid umgesetzt wurde, hat sie auch keine Außenwirkung.

Eine solche Außenwirkung war auch vorliegend nicht gegeben, weil die Negativunterschreitungen nicht Bescheidinhalt der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bzw. Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO des den Transport durchführenden Unternehmens gewesen sind.

Bereits mit Pressemitteilung vom 19.02.2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Herr Oliver Luksic, parlamentarischer Staatssekretär beim BMDV, mehr Effizienz bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten angekündigt, so insbesondere Erleichterungen beim Antragsverfahren und bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten, insbesondere auch die **Möglichkeiten größerer Toleranzen** bei der Unterschreitung von Abmessungen und Gewichten zu prüfen. Aus diesem Grunde wurde auch Rd.-Nr. 95 der VwV-Novelle vom 08.11.2021 bis heute nicht umgesetzt. Ganz im Gegenteil. Am 03.07.2024 hat ein Webex-Meeting der Verbändeinitiative „Runder Tisch – Großraum- und Schwertransporte“ (VI GST) beim BMDV in Berlin stattgefunden. Dabei wurden erheblich höhere Toleranzen bei den Gewichten, nämlich

bis 60 t zGM 15 % und bis 51 t zGM ebenfalls 15 % diskutiert, wobei dies nicht auf die Anhörfreigrenze bis 41,8 t herunterreicht. Insofern wurde von Seiten der VI GST 17 % Toleranz nach unten bei den Gewichten vorgeschlagen. Bei den Maßen wurde eine Negativabweichung bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich sowie bei Dauererlaubnissen nach Rn 99 und 100 mit Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Gesamtmaße und -gewichte bis 60 t zGM als mitgenehmigt gelten.

Bei Erlaubnissen nach Rn 96 und 97 sollen geringfügige Unterschreitungen der Gesamtabmessungen von bis zu 200 cm in der Gesamtlänge, bis zu 50 cm in der Gesamtbreite und bis zu 25 cm in der Gesamthöhe gelten sowie Toleranzen bei der Gesamtmasse von bis zu 25 % zwischen 60,00 t und 79,99 t, bis zu 20 % zwischen 80,00 t und 99,99 t bis zu 15 % ab 100,00 t. Dort bei den Abmessungen in der Länge von 100 cm, in der Breite von 50 cm und in der Höhe von 15 cm bis 25 cm vorgeschlagen. Gegenvorschläge vom BMDV waren nicht in der Diskussion.

Wobei noch anzumerken wäre, dass die Gesamtlänge des Fahrzeugs und der Ladungsüberhang nach hinten hier nach Auffassung des Autors getrennt zu betrachten sind. Ladungsüberhang nach hinten ist gem. § 22 Abs. 4 StVO bis 1,5 m unbedenklich, nach der Handwerkerregelung bis 100 km Umkreis sogar bis 3 m, wobei Fahrzeug und Ladung nicht länger als 20,75 m sein dürfen. Bei den hinten zwangsgelenkten Großraum- und Schwertransporten



<sup>1</sup> vgl. Dr. Adolf Rebler, Bezirksregierung Regensburg, Polizei Verkehr und Technik, März 2024, S. 6 ff.; ebenso: Dr. Rudolf Saller/Dr. Adolf Rebler, Schwertransportmagazin 110, 2023, S. 1 ff.



ist der Ladungsüberhang nach hinten sogar flächendeckend in ganz Deutschland unbedenklich, weil sich durch die nachgelenkten Achsen der Teleskopfahrzeuge und Nachläufer hier kaum eine Änderung der Kurvenlaufeseigenschaften ergibt. Bei Lademaßüberschreitungen spielen Auflagen aus Gesamtmasse und Achslasten ohnehin keine Rolle und die Kenntlichmachungrichtlinien über überbreite und überlange Fahrzeuge und Ladungen sind so oder so einzuhalten. Auflagensprünge sind daher bei Ladungsüberhang nach hinten bis 3,0 m nicht denkbar.

Die „Ad-hoc-Kommission GST“ beim BMDV wäre daher gut beraten, Negativtoleranzen beim Ladungsüberhang bis 3,0 m gänzlich zuzulassen, weil sie bei Großraum- und Schwertransporten keine Rolle spielen.

Die Begründung für die Negativtoleranzen in der VwV-Novelle vom 15.11.2021 waren die sog. Auflagensprünge, also Transportauflagen, die bei Einhaltung der tatsächlichen Angaben von Abmessungen und Gewichten gar nicht erfolgt und daher nicht zu vollziehen wären. Durch diese Auflagensprünge und bei Einhaltung der Auflagen würde jedoch eine zusätzliche Belastung der Sicherheit und Leichtigkeit des übrigen Verkehrs stattfinden, so z.B. bei Polizeieskorten wegen Höhenüberschreitung, die tatsächlich dann gar nicht vorläge.

Tatsache ist, dass bei den Gewichten leichtere Fahrzeuge mit Lastunterschreitung erfahrungsgemäß nur marginal weniger Fahraufgaben haben. Dasselbe gilt für Fahrzeugbreiten bis 3 m ohnehin, weil hier mit den Kenntlichmachungrichtlinien regelmäßig alle Auflagen erschlagen sind. Problematisch sind allenfalls die Höhen-

sprünge bei Unterschreitung der Gesamthöhe über 4,25 m, weil hier regelmäßig bei Brückenbauwerken mit 4 m Durchfahrtshöhe und 25 cm Sicherheitszuschlag dann u.U. ein hydraulisches Absenken des Fahrzeugs bei Unterquerung des Brückenbauwerks mit Polizeibegleitung erforderlich wird, was bei Gesamthöhen bis 4,25 m gerade nicht erforderlich ist.

Demgegenüber ist ferner anzumerken, dass ein Bauunternehmer schon allein zur Beförderung seiner Baumaschinen im Regelfall 10 bis 15 Transporterlaubnisse für alle denkbaren Gewichte, Längen, Breiten und Höhen beantragen müsste, um unterschiedliche Rüstzustände (z.B. Baggerlöffel, Planierschild, etc.) zu berücksichtigen, ebenso den Tankinhalt des Kraftstofftanks, der bisweilen bis zu 1.500 l fasst, aber durchaus ganz oder teilweise entleert sein kann, sodass allein hier schon rd. 1.245 kg Negativabweichung nach unten entstehen. Hierbei ist erschwerend anzumerken, dass sich die Toleranz von 5 % auf das Ladungsgewicht bezieht und nicht auf die Gesamtmasse. Andere Unwägbarkeiten bei Antragstellung kommen hinzu, so Reparaturschweißungen, Aufschweißungen etc. bei Stahlteilen, Restfeuchte bei Holzbauteilen und Betonfertigteilen, die frisch aus der Schalung geschlagen wurden. All dies ist nicht planbar und nicht vorhersehbar. Insofern ist die pauschale Festlegung von Negativtoleranzen nach unten höchst fatal und erhöht den Verwaltungsaufwand exponentiell.

Jedenfalls wurden diese Negativtoleranzen bis heute nicht stringent umgesetzt, sondern sind bis dato in der politischen Diskussion. Sie allein aufgrund der VwV-Novelle vom 08.11.2021 zu verfolgen, ist nicht möglich.

Es gilt der Bescheidinhalt und sonst nichts. Die Negativtoleranzen wurden jedoch bis heute nicht Gegenstand der allg. Auflagen im VEMAGS-Bescheidformulars, sodass auch kein vollziehbarer Bescheidinhalt gegeben ist.<sup>2</sup>

Die bürokratischen Hürden bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten sind ohnehin bereits groß genug. Die Kontrollbehörden und insbesondere die Schwerlastkontrollgruppen mögen sich daher darauf beschränken, den tatsächlichen Bescheidinhalt zu kontrollieren, nicht aber irgendwelche fiktiven Inhalte einer Verwaltungsvorschrift. Verwaltungsvorschriften sind Behördeninnenrecht, das keine Außenwirkung entfaltet, wenn es nicht im Bescheidinhalt umgesetzt wird. Dies sollte allgemein bekannt sein.

Nicht umsonst heißt ein Flyer des Bayer. Bauindustrieverbandes vom 14.1.2022 „Gnua is!“ (Es ist genug!) – Bürokratieabbau ernst gemeint. Praxistaugliche Regulierungen für Großraum- und Schwertransporte.

Im März 2024 hat das Kabinett ein weiteres Gesetz zum Bürokratieabbau auf den Weg gebracht – das Bürokratieentlastungsgesetz IV. Mit dem ressortübergreifenden Gesetzgebungsvorhaben sollen administrative Abläufe in Deutschland vereinfacht und die Wirtschaft in Höhe von rund 944 Millionen Euro pro Jahr entlastet werden.

„Heute muss die Glocke werden, frisch Gesellen seid zur Hand“ (Friedrich Schiller).  
Schön wär' s!!!

<sup>2</sup> Dr. Rudolf Saller/Dr. Adolf Rebler, Schwertransportmagazin 110, 2023, S. 1 ff.