

Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe – Teil 15

„Die Wissenschaft, sie ist und bleibt, was einer ab vom andern schreibt – doch trotzdem ist, ganz unbestritten, sie immer weiter fortgeschritten.“

Eugen Roth, Lyriker und populärer Autor.

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

Andreas Kahl, seinerseits namhafter Großraum- und Schwertransportunternehmer und Aufsichtsratsvorsitzender des Bundesverbandes Kranarbeiten und Schwertransporte in Frankfurt/Main schreibt im vorangegangenen Artikel: *„In der Praxis liegt einer Genehmigung nach § 70 StVZO häufig bereits ein vollständiges technisches Gutachten eines anerkannten Sachverständigen zugrunde. Dieses Gutachten beschreibt die technischen Voraussetzungen, Einsatzbedingungen und Auflagen präzise und nachvollziehbar. Es ist die fachliche Grundlage der Entscheidung (der Genehmigungsbehörde).“*

Trotzdem werden diese Inhalte im weiteren Verfahren vielfach noch einmal nahezu wortgleich in einen behördlichen Bescheid übertragen. Genau an dieser Stelle beginnt die Unwucht. Denn die Stärke eines funktionierenden Genehmigungsverfahrens liegt nicht darin, bereits Vorliegendes noch einmal abzuschreiben. Seine Stärke liegt darin, Verantwortung sauber zu ordnen: der Sachverständige prüft die technische Seite, die Behörde trifft die rechtliche Entscheidung.

Ist daher ein Deckblattverfahren wirklich ratsam und zeitgemäß? Den Autor liegt hierzu folgender aktueller Fall vor, der einen schon an der Verwaltungspraxis zweifeln lässt.

Ein Schwertransport-Genesungsservice aus dem Landkreis Schaumburg im Weserbergland hat bei der EGB in Dortmund eine Transporterlaubnis für zwei baugleiche Schwertransport-Fahrzeugkombinationen für einen Kunden beantragt. Der erste VEMAGS-Antrag wurde abgesegnet und verbeschieden wie beantragt. Beim zweiten Antrag teilte die EGB mit, dass dieser leider nicht signiert werden könnte, weil die Antragsunterlagen nicht ausreichend seien und der zweite Antrag nicht durch die vor-

liegende Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO abgedeckt sei.

Eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO war bereits im Jahre 2019 für eine bestimmte Zugmaschine unter Nennung des amtl. Kennzeichens und für einen 5-achsigen Schwerlast-Anhänger erteilt worden. Nr. 1.1. der Ausnahmegenehmigung enthielt weiter den Hinweis, das wahlweise auch andere Zugmaschinen mit gleicher Achszahl eingesetzt werden dürfen, sofern diese aus technischer Sicht baugleich bzw. annähernd baugleich sind und dieses von einem amtl. anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder einem Prüfenieur bestätigt wird.

Der Autor erinnert sich sofort an seinen Beitrag im Schwertransportmagazin 2025, S. 66 ff und die Frage, was mit baugleich gemeint sei, identisch, bauartgleich oder achsgleich??? Nobody knows??? Immerhin annähernd baugleich meint nicht exakt identisch, aber was sonst, so die Frage??? „Annähernd baugleich“ bedeutet, dass zwei Produkte oder Maschinen in ihren wesentlichen Merkmalen, Funktionen, technischen Daten und Maßen übereinstimmen, aber nicht zu 100 % identisch sind. Es handelt sich um eine sehr hohe Ähnlichkeit, oft synonym zu „fast baugleich“ oder „weitgehend identisch“ verwendet, so das Digitale Wörterbuch der Deutschen Sprache (DWDS). Ja, was jetzt, fragt sich der Autor??? Der Antragsteller wandte sich in seiner Verzweiflung an die Bezirksregierung in Detmold und erhielt per E-Mail die Antwort, dass es ausreichend sei, wenn im Rahmen des Antragsverfahrens nach § 29 Abs. 3 StVO die Ursprungs-Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO mit der Bescheinigung eines anerkannten Sachverständigen über die der Baugleichheit beider Fahrzeuge vorgelegt wird. Diese Bestätigung liege im vorliegen-

den Falle vor, so dass die Voraussetzungen der Ursprungs-Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfüllt seien. Diese E-Mail-Nachricht der Bezirksregierung legte der Genehmigungsservice-Inhaber erneut bei der EGB in Dortmund vor und erhielt nach Überprüfung die Antwort, dass bis dato eben gerade keine ausreichende Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO vorgelegt worden sei und daher die Rücknahme des zweiten Antrags empfohlen werde, weil ansonsten bei förmlicher Ablehnung eine Gebühr in Höhe von 75 % der Bescheidsgebühr nach der GebOSTVO anfallt. Immerhin: „Ene, meine, miste, es rappelt in der Kiste, tragt’s auf d’Post und fragt was kost’s, kriegt nix raus und Du bist drauß’t,“ oder ähnlich ist der Autor versucht zu sagen.

Eine weitere Klärung mit der Bezirksregierung brachte Klarheit, denn der anerkannte Sachverständige hat in sein technisches Gutachten reingeschrieben, dass eine Ergänzung der vorliegenden Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO durch die Genehmigungsbehörde erforderlich sei. Dieses Erfordernis ergibt sich aber wiederum aus den Vorbemerkungen zu den Empfehlungen zu § 70 StVZO.

Dort heißt es in Nr. 1.6 der Vorbemerkungen nämlich: *„Sollen in Fahrzeugkombinationen wie Zügen oder Sattelkraftfahrzeugen andere als in der Ausnahmegenehmigung unter Angabe der FIN. aufgeführte Zugfahrzeuge oder Anhänger verwendet werden, ist eine Ergänzung der Ausnahmegenehmigung erforderlich.“*

Das ist insofern nachvollziehbar, als das Zugfahrzeug oder der Anhänger bzw. Fahrzeugkombination natürlich Genehmigungs- und Inhaltsbestimmung bilden und daher in dem Genehmigungsbescheid enthalten sein muss. Allerdings ist dort nicht geregelt, wie die Ergänzung der Ausnahmegenehmi-

gung erfolgen muss. Ist dazu nicht einfach die Bescheinigung der Baugleichheit durch den techn. Sachverständigen mit amtl. Kennzeichen des Zugfahrzeugs und FIN ausreichend??? Na ja, wenn mit den Worten von Andreas Kahl der Sachverständige (nur) die technische Seite prüft und die Behörde die rechtliche Entscheidung zu treffen hat, ist die Antwort dann doch nicht so einfach, denn irgendwie muss die Baugleichheit, Bauartgleichheit oder Achsgleichheit ja in den amtlichen Bescheid geraten, darum heißt der ja auch Bescheid, damit jeder gleich auf den ersten Blick Bescheid weiß!!! Also doch abschreiben, um der rechtlichen Würdigung leserlichen Ausdruck zu verleihen???

Wie wäre es mit einer Ergänzung der Vorbemerkung Nr. 1.6 mit den Worten, so ist eine Ergänzung der Ausnahmegem. durch die Bestätigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich aber auch ausreichend, was sich eigentlich bei verständiger

Auslegung der Regelung von selbst versteht, weil die Beurteilung der Bau- oder Bauartgleichheit bzw. Achsgleichheit, wenngleich auch nur annähernd, eine rein technische Frage ist, die die Behörde selbst ja gar nicht beantworten kann. Deswegen ist ja der Sachverständige gerade erforderlich, obwohl sich bei Achsgleichheit, und nur darum geht es mit Blick auf die Schonung der Brücken, diese wiederum aus dem Antrag nach § 29 Abs. 3 StVO und den Angaben über die Radstände von selbst erschließen würde (vgl. Nr. 8 im Antragsformular Radstände bei Lastfahrt).

Wer lesen kann, der lese, aber auch in der Schule haben die anderen meist nur abgeschrieben, weil das einfacher ist als nachzudenken. Die Aussage „Abschreiben ist einfacher als Nachdenken“ ist ein bekanntes Sprichwort, das die Bequemlichkeit des Kopierens gegenüber der Anstrengung des eigenständigen Denkens hervorhebt. Da haben wir es wieder: „facere similis“, immer

dasselbe machen, notfalls einfach abschreiben. In Dortmund gurgeln da die Gewässer vom altsächsischen „Throtmanni“, was man frei auch anders übersetzen könnte. Bei dem Begriff „Trotteln“ im Zusammenhang mit „Throttmanni“ handelt es sich um das Buch „Trotteln“ von Robert Seethaler und dem Zeichner-Duo Rattelschneck (Marcus Weimer und Olav Westphalen), das im März 2025 im Ullstein Verlag erschienen ist. Das Buch ist ein illustrierter Band, der sich humorvoll, absurd und liebevoll mit dem „Trotteln“ im Alltag beschäftigt. Das Werk zelebriert die „Blödeheit“ und die Absurdität des Seins. Jetzt sind wir wieder beieinander.

Ich schließe mich den Worten von Andreas Kahl daher ausdrücklich an. Ein Deckblattverfahren wäre besser. Einfach ein Deckblatt darüber legen, sonst muss man sich für die ausufernde Bürokratie in Deutschland nur noch fremdschämen.

