

Bürokratische Hürden bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (GST) – Ein Hindernis für die Energiewende?

Autoren: Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller, Altötting und Dr. Adolf Rebler, Regensburg

A. Allgemeines

1. Einführung in die Problematik

Hört man sich um in der Wirtschaft, scheint Vieles falsch zu laufen im Bereich der Großraum- und Schwertransporte (GST).

Als Beleg dafür mag folgender Bericht in der Deutschen Verkehrs-Zeitung vom 11.10.2022¹ angeführt werden: Der Geschäftsführer von Universal Transport, Herr Holger Dechant, wird darin mit folgenden Worten zitiert: „Man muss aufpassen, dass man die Logistik nicht vergisst. ... Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck wird den Klimawandel nicht hinbekommen“. Die Logistik sei gefragt, weil mit den ehrgeizigen Ausbauzielen viele GST von Rotorblättern oder Turmteilen notwendig seien. Als Problem wird die lange Verfahrensdauer identifiziert, die sich ergibt, bis die verkehrsrechtlichen Genehmigungen vorliegen. Der Bericht führt eine Aussage von Herrn Olaf Beckedorf, den Vorstandsvorsitzenden von BigMove AG, einem europaweiten Netzwerk für Schwergutlogistik, an. Danach liege die Bearbeitungszeit (für den Erhalt einer Erlaubnis nach § 29 StVO) bei drei bis vier Wochen, bei Windenergieanlagen belaufe sich die Zeit bis die Erlaubnis vorliege, z. T. auf 12 Wochen. Ein wesentlicher Grund sei für ihn die Autobahn GmbH, die am 1. Januar 2021 an den Start gegangen sei. Seitdem habe sich die Zusammenarbeit mit den Genehmigungsstellen immer mehr verschlechtert. Laut Beckedorf fehlen Ansprechpartner, Sachbearbeiter kennen sich häufig nicht mit GST aus, es gibt mehr Auflagen, so dass zusätzliche Begleitfahrzeuge mitfahren müssen. Laut dem Bericht habe der Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) errechnet, dass bei einem Transport von Windenergieanlagen rund 40 bis 50 Fahrzeuge benötigt werden. Die Zahl der Anträge belaufe sich auf 150. Auch die Zahl der beteiligten Behörden sei beachtlich.

Ein ähnliches Bild zeichnet die Zeitschrift „Markt und Mittelstand“ im Bericht „Windkraft kommt nicht um die Kurve“ vom 06.07.2022²:

„60 bis 80 Einzeltransporte sind notwendig, bis ein Windrad aufgebaut und zum Laufen gebracht werden kann. Die meisten Lieferungen davon sind Schwertransporte, die von Bund, Ländern und den Kommunen, die an der Strecke liegen, einzeln genehmigt werden müssen. Jede einzelne Genehmigung besteht aus einem Aktenordner mit bis zu 200 Seiten, auf denen der Weg, den der Transport nehmen muss, Zentimeter genau beschrieben wird. Dabei widersprechen sich die Bestimmungen in den unterschiedlichen Ländern und Kommunen. Von „Bürokratie-Irrsinn“, der die Energiewende entscheidend behindert, spricht inzwischen Helmut Schgeiner Vorstandssprecher der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Die durchschnittliche Genehmigungsdauer für eine Windkraftanlage hat sich nach Angaben des Verbands inzwischen von ein auf drei Jahre erhöht, was die Ausbaupläne der Bundesregierung empfindlich ins Wanken bringt.“

Der Bericht weiter: „Weil die Genehmigungen immer länger brauchen, reichen Transportunternehmer ihre Anträge immer früher pro forma ein. Am Ende ziehen sie dann wie aus einem Kartenstapel den passenden heraus und benutzen nur ihn für einen Transport, während die Verwaltung zahlreiche weitere Anträge völlig zweckfrei geprüft hat. Die Zahl der beantragten Genehmigungen für Schwertransporte auf deutschen Straßen ist deswegen auf etwa eine Million im Jahr gewachsen. Der Flut wird keiner mehr Herr.“

Im Folgenden sollen – nach einer grundsätzlichen Darstellung des Genehmigungsregimes – einige Probleme herausgegriffen werden, die bei der Genehmigung von GST (generell) bestehen.

¹ DVZ v. 11.10.2022: GST:Es knirscht an allen Ecken und Enden (<https://www.dvz.de/rubriken/logistik/schwergut/detail/news/gst-es-knirscht-an-allen-ecken-und-enden.html>)

² <https://www.marktundmittelstand.de/technologie/windkraft-kommt-nicht-um-die-kurve-1302561/>

2. Die bei einem GST grundsätzlich anfallenden Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse

Vorbemerkung: Grund und Voraussetzung jeder Genehmigung ist der Transport unteilbarer Ladung.

Es gibt folgende Genehmigungen und Erlaubnisse, die für die Durchführung eines GST relevant sein können:

1. Die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO für fahrzeugbezogene Abweichung von der StVZO (Bsp.: Fahrzeug und Ladung überschreiten zusammen das zulässige Gesamtgewicht nach der StVZO).
2. Die streckenbezogene Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, die notwendig ist, weil die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO schon erteilt werden kann, wenn es nur irgendwo einen „gedachten“ Meter Straße gibt, auf dem das Fahrzeug tatsächlich fahren kann; ob die Strecke, auf der der Transport dann tatsächlich stattfinden soll, geeignet ist, wird dagegen im Erlaubnisverfahren nach § 29 Abs. 3 StVO geprüft.
3. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO- Ladungsgenehmigung (das Fahrzeug erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, die in § 22 StVO normierten Abmessungen werden aber nicht eingehalten: die Ladung ragt über das Fahrzeug hinaus).

Es ist auch möglich, dass bei einem Transport all diese Gestattungen gleichzeitig benötigt werden:

Wird eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ausgenutzt (und Maße und / oder Gewichte tatsächlich bei einem Transport überschritten, vgl. Rn. 83, 84 der VwV zu § 29 StVO), führt dies also immer dazu, dass auch eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO notwendig wird.

Ragt die Ladung außerdem auch noch über die Fahrzeugsilhouette hinaus und ist sie mehr als 2,55 m breit oder mehr als 4 m hoch, wird zusätzlich noch die „Ladungsgenehmigung“ nach § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 StVO benötigt (RN 13 VwV zu § 46 StVO).

Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO	fahrzeugbezogen („was das Fahrzeug kann“)
und	
Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO	streckenbezogen (Maße und Gewichte des Fahrzeugs werden bei einem konkreten Transport tatsächlich überschritten)
und/oder	
Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO	ladungsbezogen (Ladung ragt über Fahrzeugsilhouette hinaus)

Ein Großraum- oder Schwertransport ist straßenrechtlich auch immer eine Sondernutzung. Die dafür erforderliche Sondernutzungserlaubnis geht aber in der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO auf (vgl. z. B. § 8 Abs. 6 Satz 3 FStrG).

Rn. 13 VwV zu § 46 StVO (Zu § 46 Absatz 1 Nummer 5):
Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die aufgrund ihrer Ladung die Abmessungen des § 18 Absatz 1 oder § 22 Absatz 2 bis 4 überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. Bei Überschreiten

der Maße und Massen nach den §§ 32 bis 34 StVZO bedürfen diese Fahrzeuge zusätzlich einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3.

Rn. 81 VwV zu § 29 StVO (Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr):

Die Erteilung einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 ersetzt nicht das Erfordernis einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 im Übrigen (z.B. bei bestehenden Durchfahrtsverboten oder Transporten an Sonn- und Feiertagen) mit Ausnahme einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 2. Alternative hinsichtlich mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen die Autobahn zu benutzen.

3. Erlaubnisformen, Dauergenehmigungen und Dauererlaubnisse

Transporte größeren Ausmaßes müssen jeweils einzeln beantragt und genehmigt werden. Handelt es sich dagegen um Transporte geringeren Ausmaßes, sind Dauergenehmigungen/ - Erlaubnisse möglich.

3.1 Die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO

Ausnahmen von den §§ 32, 32d und 34 StVZO sind auf höchstens 12 Jahre zu befristen (Nr. 1.5 letzter Satz der „Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO)“ – VkBl. 2014, 503).

3.2 Erlaubnisse nach § 29 Abs. 3 StVO

3.2.1 Arten

Für Großraum- und/oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden (Rn. 95 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO). Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen (VwV zu § 29 Absatz 3 StVO Nr. II.2 Satz 2 = Rn. 95).

a.) Einzelerlaubnis (1 Fahrt)

Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt) mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination. Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden. – Rn. 96

b.) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)

Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt). Die Kurzzeiterlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden. – Rn. 97.

c.) Dauererlaubnis

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder Verkehrsregelung nicht erforderlich sind. Polizeiliche Maßnahmen sind stets erforderlich, wenn Ermessensentscheidungen vor Ort getroffen werden müssen oder bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.

Art	Streckenbezogene Dauererlaubnis	flächendeckende Dauererlaubnis im Zust.-Bereich d. Erlaubnisbeh. u. d. benachbarten SVBs	Allgemeine Dauererlaubnis
Kriterium			
Fundstelle	Rn. 99 VwV zu § 29 StVO	Rn. 100 VwV zu § 29 StVO	Rn. 101 VwV zu § 29 StVO
Geltungs- umfang / Geltungsbe- reich	Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken. Wird weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68t noch eine Achslast von 12t überschritten, können in einem Bescheid bis zu fünf Fahrtwege festgelegt werden. Bei höherer Gesamtmasse oder Achslast kann nur ein Fahrtweg genehmigt werden.	Eine flächendeckende Dauererlaubnis kann für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Erlaubnisbehörden erteilt werden. Sonderregelung für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen und für bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze) nach Maßgabe Landesrecht	gesamter Geltungsbereich der StVO
Ausschluss		nicht möglich für: - Krane, SAM, Eichfahrzeuge > 60 t - andere Fzge./- kombinationen > 68 t - Achslasten > 12 t Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen.	
Geltungs- dauer	Die Geltungsdauer der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 darf einen Zeitraum von drei Jahren nicht überschreiten (VwV zu Absatz 3 – Großraum und / oder Schwerverkehr – Nr. II. Absatz 1 letzter Satz = Rn.80). widerruflich (Rn. 95 VwV zu § 29 StVO)		
		Bayern: max. 1 Jahr (IMS vom 03.08.1994 Nr. IC4-3636.1-1234)	
Anhör- verfahren	Bis Anhörfreigrenzen: nein		Nein (da nur innerhalb Anhörfreigrenzen möglich)
Abmes- sungen / Gewichte	Keine Grenzen	- Höhe (einschl. Ladung): 4 m - Breite /einschl. Ladung): 4 m - Länge (einschl. Ladung): 27 m - Hinausragen der Ladung nach hinten: 4 m - Achslast (Achsabstand mind. 1,3 m): 12 t - Gesamtgewicht: 60 t	Bis Anhörfreigrenzen: (Rn. 101 VwV zu § 29 StVO:) Für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V.4.f (Randnummer 109 ff.)* genannten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen (anhörfreier Bereich) kann eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO erteilt werden.
Weitere Vorausset- zungen	keine Polizeibegleitung / polizeil. Maßnahmen		
Zuständig- keit	Untere Straßenverkehrsbehörden		- Untere Straßenverkehrsbehörden - Ebenfalls: Höhere SVB. zusammen m. Erteilung der Ausnahmege- nehmigung § 70 StVZO

* siehe nachfolgende Tabelle

Anhörfreigrenzen gem. Rn. 109 ff. VwV zu § 29 Absatz 3 StVO	
Von dem in Nummer V.4 (Rn. 104 ff.) angeführten Anhörverfahren ist abzusehen, wenn folgende tatsächliche Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen im Einzelfall nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen:	
Abmessung / Gewicht	
Höhe über alles	4 m
Breite über alles	3 m
Länge über alles	
- Einzelfahrzeuge (ausgenommen Sattelanhänger)	15 m
- Sattelkraftfahrzeuge ▪ wenn das Kurvenlaufverhalten des Sattelkraftfahrzeugs in einer Teilkreisfahrt eingehalten wird (§ 32d StVZO) ▪ ansonsten	23 m 20 m
- Züge	23 m

Achslasten	
- Einzelachsen	11,5 t
- Doppelachsen ▪ Achsabstand: 1,0 m bis weniger als 1,3 m ▪ Achsabstand: 1,3 m bis 1,8 m	17,6 t 20,0 t
Gesamtmasse	
- Einzelfahrzeuge ▪ Fahrzeuge mit zwei Achsen (ausgenommen Sattelanhänger) ▪ Kraftfahrzeuge mit drei Achsen ▪ Anhänger mit drei Achsen ▪ Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind ▪ Sattelzugmaschinen und Zugmaschinen mit mehr als drei Achsen	18,0 t 27,5 t 25 t 33,0 t 33,0 t
- Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) ▪ mit drei Achsen ▪ mit vier Achsen ▪ mit mehr als vier Achsen	29,0 t 38,0 t 41,8 t
Dies gilt auch, wenn das Sichtfeld des Fahrzeugführers (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist.	

3.3 Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO

Art	Allgemeine Dauererlaubnis	
Kriterium		
Fundstelle	Rn. 16 ff. VwV zu § 46 StVO	
Geltungsumfang / Geltungsbereich	Gesamte Bundesrepublik (gem. Rn. 29 der VwV zu § 46 StVO sind die Verwaltungsvorschriften zu 3 29 Abs. 3 StVO entsprechend anzuwenden mit Ausnahme der Begrenzungen der Anzahl an zulässigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (vgl. zu § 29 Absatz 3; Randnummer 95).	
Geltungsdauer	3 Jahre Rn. 29 der VwV zu § 46 StVO i. V. m. Rn.80 der VwV zu § 29 StVO	
Anhörverfahren	Nein → da innerhalb der Anhörfreigrenzen	
Abmessungen max.	a) Höhe (Fahrzeug / Fahrzeugkombination und Ladung) b) Breite (Fahrzeug / Fahrzeugkombination und Ladung) c) Länge (Breite (Fahrzeug / Fahrzeugkombination und Ladung) d) Hinausragen der Ladung nach hinten e) Hinausragen der Ladung über die letzte Achse f) Hinausragen der Ladung nach vorn	4 m 3 m 22,75 m 4 m 5 m 1 m
weitere Voraussetzungen	Die Abweichungen dürfen sich nur auf die Ladung beziehen. Abweichungen von den Massen und Achslastender StVZO sind nicht Gegenstand der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO (§ 22 StVO spricht nämlich nur von Abmessungen).	
Zuständigkeit	gem. Rn. 29 der VwV zu § 46 StVO sind die Verwaltungsvorschriften zu 3 29 Abs. 3 StVO entsprechend anzuwenden → Untere Straßenverkehrsbehörden; ebenfalls: Höhere SVB. zusammen m. Erteilung der Ausnahmegenehmigung § 70 StVZO	

B. Einzelne Probleme

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

1.1. Rechtlicher Hintergrund

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

Die Grenze von 41,8 t mutet recht ungewöhnlich an. Sie stammt aus einer Zeit, als es den „40-Tonner“ noch nicht gab: § 5 Abs. 1 Nr. 2 StVO 1956, mit dem die Erlaubnispflicht für GST erstmals gesetzlich normiert wurde – vorher gab es Regelungen nur in Verwaltungsvorschriften – legte fest, dass der Verkehr mit Fahrzeugen, deren Gesamtgewicht oder Abmessungen ungewöhnlich groß sind, der Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde bedarf. Nach Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b der AV12 zu § 5 (VkB. 1956, 476/479) konnte „eine allgemeine, unbefristete Erlaubnis nach § 5 erteilt werden“,

wenn „die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO nur Überschreitungen der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte um nicht mehr als etwa 10 % betrifft“. § 34 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 Buchst. c StVZO legte damals für Sattelkraftfahrzeuge und Buchst. d für Züge ein zulässiges Gesamtgewicht von 38,0 t fest. So ergab sich:

$$38,0 \text{ t} \cdot 1,1 = 41,8 \text{ t}$$

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

...
...
...

- c) Achslasten 110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte
- d) Gesamtgewichte 110 % der nach § 34 StVZO zulässigen Werte.“

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

Im Jahre 1986 wurden allerdings die Gewichtsgrenzen in der StVZO nach oben verschoben. Die 13. Verordnung zur Änderung der StVZO hob das zulässige Gesamtgewicht von 38,0 auf 40,0 t an.³ Für dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiaxsigem Sattelanhänger, die im kombinierten Verkehr einen ISO-Container von 40 Fuß beförderten, betrug das zulässige Gesamtgewicht 44,0 t (34 Abs. 6 Nr. 6 StVZO).

Die Anhörfreigrenze betrug also danach: $40,0 \text{ t} * 110 \% = 44,0 \text{ t}$.

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

Der Bundesrat begründete dies wie folgt:

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

In der Praxis zeigt sich immer wieder, dass eine Anhörfreigrenze von 41,8 t wenig praktikabel ist. Sie führt zu einem unnötigen Bürokratismus, ohne dass dem ein Gewinn an Verkehrssicherheit gegenüber stünde. Auch die Straßenbelastung sinkt durch Anhebung der Freigrenzen keineswegs: Ein Transport muss rollen oder er muss es nicht. Im Übrigen sind oft gerade Schwerlastfahrzeuge besonders straßenschonend konstruiert. Das Erlaubnisverfahren nach § 29 Abs. 3 StVO dient nach der Konzeption des Gesetzgebers dazu, eine Streckenprüfung vorzunehmen, um GST so sicher wie möglich ans Ziel zu bringen – eine „Vergrämfunktion“ darf das Verfahren nicht haben. Gerade durch Erlass der 53. AusnahmeVO zur StVZO hat der Ordnungsgeber gezeigt, dass Transporte bis 44,0 t das Straßennetz relativ problemlos nutzen können. GST dürfen hier nicht schlechter gestellt werden als der kombinierte Verkehr: „erkauft“ sich dieser seine „Privilegierung“ mit der Beschränkung auf „kombinierte“ Transporte, sind jene auf unteilbare Ladung beschränkt.

1.2. Technischer Hintergrund

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

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

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

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

Im Jahre 1985 wurde durch eine weitere Anpassung der DIN-Norm 1072 dem Schwerlastwagen 60 t auf der Hauptspur ein weiterer Schwerlastwagen mit 30 t auf gleicher Höhe dicht neben der Hauptspur beigeordnet. Voran wurde ab 1985 das übergeordnete Straßennetz in die Brückenklasse 60/30 eingeteilt.

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

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

In der parallelen Nebenspur wurde ein 420 kN Fahrzeug angeordnet mit Flächenlasten von 3,0 kN/m² auf den Restflächen. Umfangreiche Vergleichsrechnungen und eher intuitive Überlegungen zur Auftretenswahrscheinlichkeit führten dann zu den bekannten Brückenklassen 60/30 und 30/30 der DIN 1072, Ausgabe 1985.

Einhergehend mit der Entwicklung des Eurocodes und der DIN 1991-2 + Nachtrag wurden neue Wege der Verkehrslasterfassung und Lastmodellentwicklung beschritten, die heute dem Stand der Forschung entsprechen. Hierzu werden zunächst Messungen zur Erfassung des realen Verkehrs-

³ Amtl. Begr. VkB. 1986, 442/443

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

Dieses Eurolastmodell 1 lässt die zukünftige Verkehrsentwicklung einigermaßen realistisch und charakteristisch simulieren.⁴

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

Beispiel der Lastermittlung an einer Brücke	
Unterschiede zwischen DIN 1072 und DIN EN 1991-2 + NA	
Randbedingung imaginäre Brücke mit:	
<ul style="list-style-type: none"> Einer Spannweite mit $L = 30$ m und Spurbreite $b = 3$ m Zwei Fahrspuren, Haupt- und Nebenspur nach DIN 1072 bzw. Fahrstreifen 1 und 2 nach DIN EN 1991-2 + NA 	
DIN 1072	DIN EN 1991-2 + NA
Schwingbeiwert für Hauptspur ϕ :	Schwingbeiwert bereits in Lasten enthalten.
$\Phi = 1,4 - 0,008 \cdot l \phi > 1,0$	
$\Phi = 1,4 - 0,008 \cdot 30 \text{ m} = 1,16$	
Flächenlasten in Spuren:	Flächenlasten in Spuren:
Wirken nicht im Achslastbereich	Wirken auch im Achslastbereich
Hauptspur: $\Phi \cdot 5,0 \text{ kN/m}^2$	Fahrstreifen 1: 12 kN/m^2
Last = $1,16 \cdot 5,0 \text{ kN/m}^2 \cdot (30-6) \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$	Last = $12,0 \text{ kN/m}^2 \cdot 30 \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$
Last = $417,6 \text{ kN} = 42 \text{ t}$	Last = $1080 \text{ kN} = 108 \text{ t}$
Nebenspur: $3,0 \text{ kN/m}^2$	Nebenspur: $6,0 \text{ kN/m}^2$
Last = $3,0 \text{ kN/m}^2 \cdot (30-6) \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$	Last = $6,0 \text{ kN/m}^2 \cdot 30 \text{ m} \cdot 3 \text{ m}$
Last = $216,0 \text{ kN} = 26 \text{ t}$	Last = $540 \text{ kN} = 54 \text{ t}$
Lasten aus Achssystemen:	Lasten aus Achssystemen:
Hauptspur: $\Phi \cdot \text{SLW}60$	Hauptspur: zwei 300 kN TS-Achsen
Last = $1,16 \cdot 600 \text{ kN} = 696 \text{ kN} = 70 \text{ t}$	Last = $2 \cdot 300 \text{ kN} = 600 \text{ kN} = 60 \text{ t}$
Nebenspur: $\text{SLW} 30$	Nebenspur: zwei 200 kN TS-Achsen
Last = $300 \text{ kN} = 30 \text{ t}$	Last = $2 \cdot 200 \text{ kN} = 400 \text{ kN} = 40 \text{ t}$
Gesamtbelastung: 168 t	Gesamtbelastung: 262 t
Differenz: DIN 1072 und DIN 1991-2: 94 t	
<i>(Quelle: M.sc. Josef Saller, Bauingenieur, Klosterwiese 5, Tüßling)</i>	

Umgekehrt haben aber Prof. Dr. Ing. Carsten Geißler und Prof. Dr. Ing. Reinhard Maurer in ihrer Grundlagenuntersuchung zu Lkw-Gesamtlasten von 44 t die Auswirkungen auf den Brückenbestand wissenschaftlich ermittelt und dabei nachgewiesen, dass die Gesamtbelastung von Brücken mit 44 t Lkw bei 0 % Überladung sogar die Belastung durch den heutigen Normalverkehr mit 40 t zGM deutlich unterschreitet und zwar durchgängig, unabhängig von der Brückenspannweite.⁵ Bei einer absoluten Limitierung des Gesamtgewichts auf 44 t (Variante mit 0 % Überladung) ergeben sich sehr günstige Ergebnisse die deutlich, teilweise bis zu 30 % und noch mehr unter den derzeitigen Belastungen durch den 40 t Normalverkehr liegen.

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

Das bedeutet aber in Praxis auch, dass die bestehende Straßenbausubstanz auch bei zunehmendem Verkehrsaufkommen und unter Zugrundelegung des Eurolastmodells 1 deutlich geschont werden kann, wenn sich eine absolute Limitierung der zulässigen Gesamtmasse auf 44 t unter Ausschluss jeder Überladungsmöglichkeit gewährleisten lässt. Dies ist jedoch bei heutigen Federungskonzepten, insbesondere druckluftgedephten oder hydraulisch gedephten Fahrzeugen nach dem heutigen Stand der Technik bereits unschwer möglich. Im Großraum- und Schwerverkehr werden dazu schon heute auf der Grundlage der Empfehlungen zu § 70 Abs. 1 StVZO für die Ausnahmegenehmigungen von Großraum- und Schwerverkehrsfahrzeugen in der Vorbemerkung Nr. 4.1 zur Empfehlung für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Abs. 1 StVZO für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (vgl. VkbI 2014, S. 203) in Vorbemerkung Nr. 4.1 (vgl. VkbI 2014, S. 506) Achslastmesser am Fahrzeug gefordert, falls die Vorschrift des § 34 StVZO über Achslasten und Gesamtmassen überschritten werden. Es handelt sich hierbei um Manometer, die entweder über pneumatische oder hydraulische bzw. kombinierte Federungssysteme in der Lage sind, die Systemdrücke auf den Rädern bzw. Achsen zu ermitteln und entsprechend als Druck in bar anzugeben. Diese Achslastmesser sind derzeit noch nicht geeicht, aber jederzeit näherungsweise in der Lage, eine Lastmessung der herrschenden Achslasten bzw. Raddrücke herzustellen.

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

Damit lassen sich aber die theoretischen Annahmen von Geißler/Maurer zu limitierten 44 t Lkw ohne Überladungsmöglichkeit im tatsächlichen

⁴ vgl. zum Ganzen Dipl. Ing. Rainer Ehmann, Verkehrslastmodelle für Brücken – Einführung 18./19.04.2018, Kolloquium Bundesanstalt für Wasserbau, Anlage 1

⁵ Geißler/Maurer, Grundlagenuntersuchung zur Lkw-Gesamtlasten von 44 t, S. 27; Dipl. Ing. Joachim Naumann, Projektbezogene Erkenntnisse aus der Grundlagenuntersuchung zur Lkw-Gesamtlasten von 44 t

Verkehrsaufkommen realisieren mit der Folge, dass bis zu 30 % weniger Brückenbelastungen bei steigendem Verkehrsaufkommen und höheren zulässigen Gesamtgewichten erreicht werden können.

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

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

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

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

2. (Weiter-)Geltung der Erlaubnis nach § 29 StVO bei Unterschreitung von Maßen und Gewichten

Die Problematik wird ausführlich im Schwertransportmagazin Nr. 102 Nov./ Dez. 2021 dargestellt.⁶

Kern des Problems ist die Regelung in Rn. 95 Absatz 2 der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO:

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. **Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.**

Nun könnte man der Meinung sein, eine Unterschreitung wäre unschädlich, vor allem, wenn der Unternehmer die – eventuell trotzdem – schärferen Auflagen freiwillig befolgt.

Dieses freiwillige Befolgen schärferer Auflagen könnte jedoch zu Lasten Dritter gehen. Siehe hierzu die Ausführungen im Schwertransportmagazin Nr. 102 Nov./ Dez. 2021:

„Über die Anhörfreigrenzen hinaus hat sich bei der Einfügung in Rd.-Nr. 95 jedoch die Polizei durchgesetzt, die seit Jahren bemängelt hat, dass bei Unterladungen oder Unterschreitungen der Abmessungen möglicherweise sog. „Auflagensprünge“ entstehen und polizeiliche Begleitmaßnahmen oder

andere Auflagen ausgelöst werden würden, die bei exakter Einhaltung der Abmessungen und Gewichte nicht notwendig wären. Dadurch werde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach Angaben der Polizei unangemessen und unnötig beeinträchtigt. Aus diesen Gründen sei eine Unterladung bei Großraum- und Schwertransporten genauso zu verbieten, wie eine Überladung.“

Dazu kommt noch ein weiterer Aspekt: die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten erfolgt (bei Überschreiten bestimmter Parameter) oft durch Begleitfahrzeuge (BF), die Wechselverkehrszeichen WVZ (siehe hierzu § 39 Abs. 4 Satz 2 StV) anzeigen.

Zu Wechselverkehrszeichen führt Rn. 23 der VwV zu § 39 StVO aus: Verkehrszeichen können auch lichttechnisch erzeugt als Wechselverkehrszeichen in Wechselverkehrszeichengebern dargestellt werden. Einzelheiten enthalten die „Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)“ und die „Richtlinien für Wechselverkehrszeichenanlagen an Bundesfernstraßen (RWVA)“, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

Grundlage für die Begleitung mit einer WVZ-Anlage bildet Rn. 122 ff. VwV zu § 29 StVO.

Rn. 122: Es kann eine im Vorhinein getroffene verkehrsrechtliche Anordnung der für diesen Streckenabschnitt zuständigen Straßenverkehrsbehörde in den Erlaubnisbescheid als Bestimmung aufgenommen werden, welche dem Erlaubnisinhaber (oder dem den Transport durchführenden Unternehmen oder der den Transport durchführenden Person) für den jeweils betreffenden Streckenabschnitt das Visualisieren von Verkehrszeichen vorschreibt (Auflage).

Rn. 123: In Fällen der Rn. 122 kann ein oder können mehrere Begleitfahrzeuge mit einer nach hinten oder nach hinten, vorn und seitlich wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage angeordnet werden, wenn der Gegenverkehr, der nachfolgende Verkehr oder der Querverkehr durch das Zeigen von Verkehrszeichen angehalten oder auf andere Art und Weise beschränkt oder beeinflusst werden muss. Entsprechendes gilt

- bei einer Durchfahrt unter einem Überführungsbauwerk oder durch sonstige feste Straßenüberbauten, wenn der Transport nur in abgesenktem Zustand erfolgen kann oder
- wenn im Richtungsverkehr aufgrund der Masse des Transportes nur eine Einzelfahrt, Fahrt im Alleingang oder die Fahrt unter Ausschluss von sonstigem Lkw-Verkehr über Brücken mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h durchgeführt werden darf.

Rn. 130: Es kann auch in anderen Fällen als in den in Rn. 122 und 123 genannten Fällen geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal oder private Begleitfahrzeuge mit oder Wechselverkehrszeichenanlage vorzuschreiben.

Rn. 131: Begleitfahrzeuge mit nach hinten oder mit nach hinten, vorn und seitlich wirkender Wechselverkehrszeichen-Anlage sind gemäß „Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und/oder Schwertransporten“ auszurüsten.

Rn. 132: Ein Begleitfahrzeug mit einer nach hinten wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage darf in diesen Fällen nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände zur Verdeutlichung der Gefahr, die mit dem Großraum- und/oder Schwertransport einhergeht, das Zei-

⁶ Siehe hierzu die umfassende rechtliche Würdigung von Dr. Rudolf Saller, Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe, Schwertransportmagazin Nr. 102 Nov./ Dez. 2021 – Sonderdruck (https://www.kranmagazin.de/STM102_Sonderdruck.pdf)

gen von Zeichen 101 geboten erscheint. Zudem ist dies erforderlich, um die allgemeinen Verhaltensregeln zum Überholen und Vorbeifahren an solchen Transporten zu verdeutlichen (Zeichen 276, 277).

Rn. 133: Ein Begleitfahrzeug mit einer nach hinten wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage ist anzuordnen, wenn der Transport auf

aa) Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind,

- bei zwei oder mehr Fahrstreifen plus Seitenstreifen je Richtung die Breite über alles von 4,50 m oder
- bei zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen je Richtung die Breite über alles von 4,00 m oder

bb) außerhalb von Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, die Breite von 3,50 m überschreitet.

cc) Dies gilt ebenfalls für Straßen, auf denen der Sicherheitsabstand von 10 cm unter Überführungsbauwerken nicht eingehalten werden kann. Und bei Überschreitung einer Länge von 27,00 m, soweit sich Kreisverkehre im Streckenverlauf befinden.

Werden Wechselverkehrszeichen – WVZ gezeigt, unterfallen diese der Regelung des § 45 StVO. Gebote und Verbote sind aber Verwaltungsakte i. S. des § 35 VwVfG und damit Regelungen, die in den Rechtskreis Dritter eingreifen (können). Gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend davon angeordnete Verkehrszeichen sind rechtswidrig. Ähnliches muss auch für polizeiliche Maßnahmen gelten, die ihre Rechtsgrundlage in § 36 StVO haben. Denn Verkehrszeichen und polizeiliche Maßnahmen sind austauschbar.⁷

Unter welchen Bedingungen Verkehrszeichen zu setzen sind, regelt u. a. die RGST 2013 – Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten.⁸

Als relevante Auflagensprünge werden im Folgenden nur Auflagen angesehen, die geeignet sind, auf den Rechtskreis Dritter einzuwirken. Als solche werden z. B. keine Auflagen angesehen, die „bloße“ Begleitung oder Begleitung mit dem Zeigen des Zeichens 101 angesehen; Zeichen 101 „Gefahrstelle“ warnt allgemein vor einer Gefahrensituation im Straßenverkehr und stellt mangels Regelung (Gebot / Verbot) keinen Verwaltungsakt dar.

Die RGST sehen bspw. vor

- Überholverbote (Zeichen 276 / 277) bei Autobahnen mit Seitenstreifen ab einer Breite des GST > 4,50 m, wenn der 2. Fahrstreifen in Anspruch genommen werden muss / BAB ohne Seitenstreifen > 4,0 m
- auf anderen Straßen bei Breiten > 3m und / oder Länge > 27 m
- Polizeibegleitung außerhalb BAB bei Transportbreiten > 3,50 m
- Polizeibegleitung auf 2-spuriger BAB ohne Seitenstreifen bei Breite > 4,50 m.

Massen (Gesamtgewichte; Achslasten) werden hier nicht aufgeführt. Hier gibt es im Regelfall also keine Auflagensprünge. Gleiches gilt etwa im Bereich zwischen den „regulären“ Längen (Sattel-Kfz 16,50 m; Züge 18,75 m) und 27 m. Es gibt damit keinen Grund, etwa bei einer Minderlänge von 1m zwischen 20,00 m und 21,00 m einen neuen Antrag zu fordern.

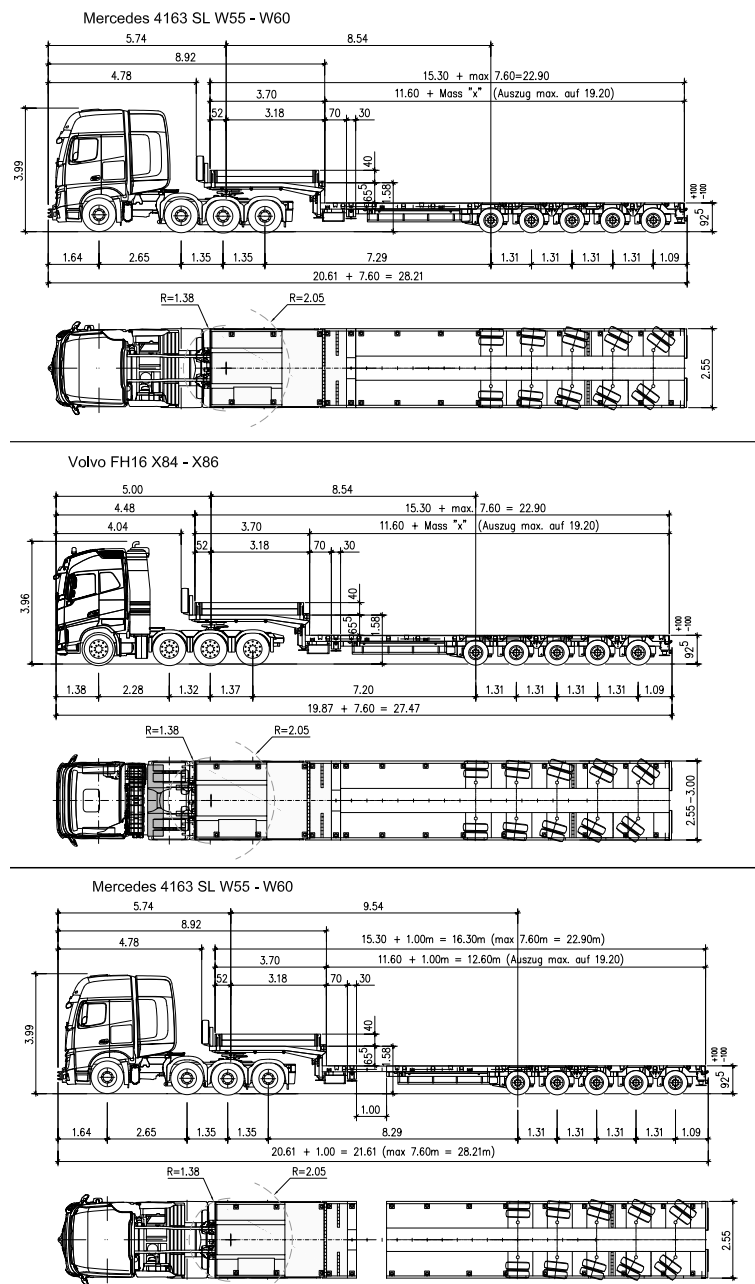
Die nur eingeschränkte Erteilung einer Erlaubnis ist unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten zu würdigen. Eine pauschale Einschränkung bei

einer Unterschreitung um 15 cm oder 5 % ist nicht gerechtfertigt, da keinerlei Aspekte der Verkehrssicherheit dies fordern.

Die Erlaubnisse sollten vielmehr jeweils einen konkreten (breiten) „Korridor“ aufweisen, innerhalb dessen Abweichungen „nach unten“ möglich sind.

Beispiel:

Für folgende Fahrzeugkombinationen (gem. Anlagen Datenblätter) wurde ein Anhörverfahren für die Fahrstrecke ab BAB A3 AS Neumarkt/Opf. bis Landesgrenze Bayern/Hessen auf insgesamt 224 km durchgeführt.



Für ein Gesamtgewicht von 66 t und 81 t wurden jeweils 3 Anhörverfahren beantragt: für Fahrzeugkombination mit **20,60 m / 19,90 m / 21,60 m**

- Jeweils mit gleicher Achslast,
- jeweils mit den gleichen unterschiedlichen Achsabständen abhängig von Fahrzeughersteller und
- jeweils mit 1m Teleskopauszug)

für:

- 4-Achs Sattelzugmaschine Mercedes mit 5A Semi-Tieflader Goldhofer mit Fahrzeuglänge: 20,60 m

⁷ OVG Bremen, Urt. v. 11.01.1977 – II BA 36.76.
⁸ RGST 2013 vom 27. Januar 2014 (VkB1. Nr. 4 vom 28.02.2014 S. 154).

- 4-Achs Sattelzugmaschine Volvo mit 5A Semi-Tieflader Goldhofer mit Fahrzeuglänge: 19,90 m
- 4-Achs Sattelzugmaschine Mercedes mit 5A Semi-Tieflader Goldhofer mit 1 m Auszug mit Fahrzeuglänge: 21,60 m

Ergebnis:

alle Auflagen, insbesondere der Brückenberechnungen durch die Autobahn GmbH (NL Nordbayern) ergaben für das Anhörverfahren mit 66 t und mit 81 t jeweils keine unterschiedlichen Brückenaufgaben:

Fazit:

- Der Einsatz von Sattelzugmaschinen mit gleicher Achsanzahl jedoch mit geringen Achsabstandabweichungen der unterschiedlichen Fahrzeughersteller hat keinen Einfluss auf abweichende Brückenberechnungsaufgaben.
- Abweichungen der Achsabstände im Teleskopbereich bis 1 m zwischen letzte Achse Sattelzugmaschine und erste Achse Sattelaufleger haben keinen Einfluss auf abweichende Brückenberechnungsaufgaben.

3. Geltung der Erlaubnis für eine beschränkte Anzahl von Fahrzeugkombinationen

Gerade zum Transport von Anlagenteilen für Windparks sind die Unternehmer auf einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge des jeweiligen Fuhrparks angewiesen.

Dem stehen die geltenden Vorschriften entgegen.

Rn. 95 der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO führt aus:

In einem Bescheid können bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu fünf baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen Anhängern bestehen, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahrzeugkombination zu sehen.

Gerade größere Unternehmen verfügen über eine Vielzahl von Zugfahrzeugen und Anhängern jeweils gleichen Typs. Es ist bei der Planung eines GST mit dem nötigen zeitlichen Vorlauf nicht immer vorhersehbar, welche Fahrzeuge konkret zur Verfügung stehen werden (z. B. die Fahrzeuge befinden sich an verschiedenen Standorten; Fahrzeuge fallen aus). Um die Problematik zu umgehen, stellen Unternehmer Anträge ins „Blaue“. Das führt zu einer Vergrößerung der Antragsflut und damit wiederum zu längeren Wartezeiten.

Ebenfalls finden oft Zugfahrzeuge verschiedener Hersteller Verwendung, ohne dass dies Auswirkungen auf die Straßenbeanspruchung hätte (siehe oben). Sie sind aber im Sinne der VwV nicht „baugleich“.

Die Regelung der Rn. 95 gab es ursprünglich nicht. Sie wurde eigentlich aufgenommen, um GST zu erleichtern. Der BMV ging davon aus, dass ohne diese Regelung nur eine einzige Fahrzeug-Kombination von den

Behörden genehmigt werden würde (1 Transport – 1 Kombination). Die Praxis sah aber anders aus: oft wurden etwa alle Kombinationen, die sich aus der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ergaben, auch in die Erlaubnis nach § 29 aufgenommen. Die neue Regelung führte zu einer „Verschlimmbesserung“.

4. Inhaltliche Bestimmtheit der Erlaubnis oder: statt eines Bescheides erhalten Unternehmer oft ein ganzes Lexikon

Unternehmer sehen sich inzwischen häufig mit Erlaubnisbescheiden konfrontiert, die z. T. 100, wenn nicht gar 200 Seiten umfassen. Das ist u. a. darauf zurückzuführen, dass sie einen Negativkatalog umfassen mit Streckenteilen bzw. Brückenbauwerken, die nicht befahren werden dürfen. Hintergrund ist u. a., dass ein Großteil der in den 1980er Jahren errichteten Brücken einer Nachberechnung hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit unterzogen worden sind und intern vom Straßenbausträger „abgelastet“ worden sind, d. h. für Schwerlastverkehr nur mehr bedingt zur Verfügung stehen.⁹ Hinzu kommt ferner, dass der gebundene Fahrtweg i. d. R. nicht durchgängig beschrieben wird, sondern in Zusammenhang losen Streckenbezugspunkten. Das führt insgesamt dazu, dass der Erlaubnisbescheid kaum mehr verständlich und nachvollziehbar ist. Hier stellt sich die Frage, ob der Bescheid, der einen Verwaltungsakt im Sinne des § 35 VwVfG verkörpert¹⁰, noch inhaltlich hinreichend bestimmt im Sinne des § 37 VwVfG ist.

Ob er dies ist, ist entsprechend §§ 133, 157 BGB durch Auslegung zu ermitteln. Dabei ist der erklärte Wille maßgebend, wie ihn der Empfänger bei objektiver Würdigung verstehen konnte.¹¹ Abzustellen ist auf den erklärten Willen, wie ihn der Adressat von seinem Standpunkt aus bei verständiger Würdigung verstehen konnte.¹² Die die Anforderungen an die notwendige Bestimmtheit richten sich dabei nach den Besonderheiten des jeweils anzuwendenden materiellen Rechts.¹³

Bei den hier diskutierten Erlaubnis- und Genehmigungsbescheiden handelt es sich um begünstigende Verwaltungsakte im Straßenverkehrs-Verhaltensrecht, die von Berufskraftfahrern und deren Beifahrern bei der Teilnahme von Großraum- und Schwertransporte im fließenden Verkehr vollzogen werden müssen. Eine besondere Ausbildung, mit Ausnahme der für alle Berufskraftfahrer geltenden Vorschriften im BKrFQG = Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr gibt es für diese hoch komplexen Sondertransporte nicht. Die Einsichts- und Erkenntniskräfte dieses Adressatenkreises entwickelt sich erst allmählich durch die tägliche Praxis, jedoch ist festzustellen, dass die derzeit im Umlauf befindlichen Bescheide selbst von Fachleuten nicht mehr verstanden und vollzogen werden können. Was die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden vom transportdurchführenden Unternehmer und dem fahrführenden Personal erwarten, ist weder klar, noch vollständig und eindeutig, und lässt häufig nur noch erraten, was die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden was, wann und wo verlangen.

9 Die Berechnung erfolgt nach den „Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING)“. Dessen Teil 3 „Berechnung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte“ wird im Erlaubnisverfahren nach § 29 Abs. 3 StVO angewandt.

10 Er beseitigt ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt (OLG Hamburg, Urt. v. 10.11.2016 – 6 U 12/15).

11 BVerwG, Beschl. v. 04.12.2008 – 2 B 60.08, juris; VG Bremen, Beschl. v. 05.02.2021 – 5 V 2909/20.

12 VG Bremen, Beschl. v. 05.02.2021 – 5 V 2909/20.

13 BSG 12.12.2013 – B 4 AS17/13 R; BSG 23.08.2013 – B 8 SO 7/12 R; BSG 20.03.2013 – B 5 R 16/12 R; BSG 29.11.2012 – B 14 AS 6/12 R.

5. Deutschsprachige Begleitperson

Der VGH Baden Württemberg hat mit Urteil vom 15.05.2015¹⁴ eine Entscheidung des VG Sigmaringen¹⁵ bestätigt und entschieden, dass die Auflage, während der Durchführung eines Großraumtransports müsse eine Person anwesend sein, die „der deutschen Sprache mächtig“ sei, hinreichend bestimmt und auch im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinnehmbar sei, weil der Schwertransportlenker z.B. bei Unfällen oder Baustellenumleitungen ggf. mit den Verkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden oder der Polizei kommunizieren können müsse. Außerdem sei die Auflage auch nicht diskriminierend, weil sie inländischen wie ausländischen Schwertransportunternehmern gleichermaßen auferlegt werde.¹⁶

Frappierend an dem Fall war, dass die Abweichungen, die der Transport aufwies, in der „Summe“ zu keinen stärkeren Verkehrsbeeinträchtigungen führten, als dies bei einem regulären Transport auch der Fall hätte sein können:

- Leerfahrt: Länge 16,40 m, Breite 2,55 m, Höhe 4,00 m, Gewicht Zugfahrzeug 8,02 t, Gewicht Anhänger 7,47 t
- Lastfahrt: Länge 20,40 m, Breite 3,00 m, Höhe 4,00 m, Gewicht 40,00 t
Zusatz: „Die Ladung ragt nach hinten 4,00 m über das Fahrzeug hinaus.“¹⁷

Nach § 22 Abs. 4 Satz 2 StVO darf Fahrzeug oder Zug samt Ladung nicht länger als 20,75 m sein (vergleiche hier: 20,40 m). Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen gem. § 22 Abs. 2 Satz 2 StVO 3 m breit sein (hier: 3 m). Legt man hier einen „Schnellläufer“ – also eine landwirtschaftliche Zugmaschine mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h – zugrunde, hatte der fragliche Transport kein über das gesetzlich zulässige Maß hinausgehende Gefährdungspotenzial aufzuweisen.

Weiterhin lagen die Abmessungen des Transports innerhalb der Anhörfreigrenzen.

Die Erlaubnisbehörde entnahm die Auflage Anhang III Nr. 2 der RGST. Diese gelten aber nur für anhörpflichtige Transport.

In der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO vom 22.05.2017¹⁸ wurde ursprünglich ausdrücklich festgesetzt, dass (nur) bei anhörpflichtigen Transporten eine deutschsprachige Begleitperson zu fordern ist. Aufgrund eines Beschlusses des Bundesrates vom 25.06.2021¹⁹ wurde dies allerdings geändert. Nun besteht unter bestimmten Bedingungen auch die Möglichkeit, bei nicht anhörpflichtigen Transporten eine Begleitperson zu fordern:

Rn. 145 VwV zu § 29 StVO

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit

einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden.

Die amtliche Begründung führt hierzu aus:

BR-Drucks. v. 12.05.21 - 410/21

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018 (Az. 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutsch sprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, als eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist. Bei anhörfreien Transporten kann hiervon abgewichen werden.

BR-Drucks. 410/21 v. 25.06.2021

Der VGH Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018 (Az. 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutsch sprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, als eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist. Um den Beweggründen des VGH Baden-Württemberg Rechnung zu tragen, wird für nicht anhörpflichtige Transporte die Einfügung eines Passus (durch Satz 2 der oben genannten Änderung) für ausreichend betrachtet, der die Möglichkeit einer Auflage betreffend die Anwesenheit einer Person, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, im konkreten Einzelfall vorsieht. Der bisherigen Fassung (siehe BR-Drucksache 410/21, Seite 15) folgend, würde hingegen ein umgekehrtes Regel-Ausnahme-Verhältnis gelten dahingehend, dass bei anhörfreien Transporten auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden kann, wenn nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaubnis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern. Insbesondere mit Blick auf die Vereinbarkeit mit den Grundfreiheiten nach dem EU-Recht (zum Beispiel Dienstleistungsfreiheit, Arbeitnehmerfreizügigkeit) besteht die Gefahr, dass der Grundsatz, dass bei anhörfreien Transporten eine Sprachauflage angeordnet wird, zu weitgehend sein könnte. Im Blickfeld steht dabei auch die Richtlinie 96/53/EG des Rates, nach deren Artikel 4 Absatz 3 Sondergenehmigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Höchstabmessungen überschreiten, von den zuständigen Behörden ohne Diskriminierung auszustellen sind oder auf der Grundlage nichtdiskriminierender Bedingungen, die mit diesen Behörden von Fall zu Fall vereinbart werden.

Das Problem in der Praxis ist, dass es diese deutschsprachigen Begleitpersonen am Markt nicht gibt, es müsste sich um Personen mit Erfahrung im Großraum- und Schwerverkehr handeln, die außerdem eine Ausbildung als Übersetzer oder Dolmetscher aufweisen, um jeweils die Anordnungen und Weisungen der Behörden und der Polizei in die jeweilige Landessprache des Fahrers übersetzen zu können. Hinzu kommt, dass auch im ausländischen Reiseverkehr keine solche Begleitperson erforderlich ist, ebenso wenig bei Unfall oder Panne eines 40 t Europazuges, der ebenfalls auf

14 VGH Mannheim, Urt. v. 15.05.2018 – 10 S 1801/17, NZV 2018, 522.

15 Sachverhalt siehe VG Sigmaringen, Urt. v. 22.06.2017 – 8 K 3776/16.

16 Rechtsgrundlage für die Auflage ist § 46 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 3 Satz 1 i. V. m. §§ 18 Abs. 1, 22 Abs. 2 bis 4 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung genehmigen. Die Ausnahmegenehmigung kann mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden. Diese Entscheidung steht – wie die Entscheidung über die Genehmigung als solche – im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

17 Sachverhalt siehe VG Sigmaringen, Urt. v. 22.06.2017 – 8 K 3776/16.

18 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BAnz AT 29.05.2017 B8; amlt. Begr. BR-Drucks. 85/17 v. 26.01.2017.

19 BR-Drucks. 410/21 v. 25.06.2021. Die ursprüngliche Version hatte es noch schärfer formuliert: „Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass während des gesamten Transportes entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Bei anhörfreien Transporten kann auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden, wenn nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaubnis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern.“ (BR-Drucks. Vom 12.05.21 – 410/21).

offener Strecke liegenbleiben kann. Schließlich verfügt heute jedes Mobiltelefon über eine Übersetzungsapp und es ist in Deutschland unschwer möglich, sich mit jedem Polizisten in Weltsprache Englisch zu unterhalten. Die Allg. Auflage Nr. 2: „deutschsprachige Begleitperson“ sollte daher gänzlich abgeschafft werden. Sie ist in praxi nicht erfüllbar und nicht erforderlich.²⁰

6. Ablehnung eines Antrags statt Einholung einer Stellungnahme des Straßenbaulastträgers (Problematik des Übergangs von Zuständigkeiten auf die AdB) oder „der Buchbinder Wanninger-Effekt“

Nachfolgende Problematik ist entstanden nach Übergang der Zuständigkeiten auf die Autobahn GmbH des Bundes.

Im Folgenden wird die Stellungnahme einer angehörten Behörde in einem Verfahren nach § 29 Abs. 3 StVO (VEMAGS) wiedergegeben. Die angehörte Behörde (Kreisverwaltung) müsste – nachdem die AdB bei Unterföhrungsbauwerken keine Stellungnahme mehr abgibt – nach dem Erlass des zuständigen Ministeriums die Straßenbaulastträger der die Autobahn unterföhrenden Straße um Stellungnahme bitten. Stattdessen erfolgt eine Ablehnung des Antrags. Der Unternehmer wird „ausgebremst“.

Der Fall ist ein Beispiel dafür, wie oftmals die Zuständigkeiten bei der Entscheidung über Anträge hin- und hergeschoben werden und der Unternehmer hier im Behördendickicht die Orientierung verliert.

6.1 Die Stellungnahme der angehörten Behörde

Antragsversion vom 11.11.2022

an die Kreisverwaltung ...

Behörde Bezirksregierung ...

Antragsdaten

Antragsversion: anonymisiert

Kurzzeit-Antrag / Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO,

Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO

Transportvorhaben:

Transportdatum: 28.11.2022 – 27.02.2023

Firma: xyz -Spezialtransporte GmbH & Co. KG

Stellungnahme zur Antragsversion²¹

Datum: 24.11.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
für den o.a. Antrag wird die Zustimmung abgelehnt.

Begründung:

„Es kann keine Zustimmung erteilt werden, da es aufgrund von rechtlichen Änderungen zurzeit keine sachkundige Stelle gibt, die das betroffene Unterföhrungsbauwerk auf der gewünschten Strecke bewertet. Bis auf Weiteres muss der Fahrtweg daher geändert und vom Antragsteller neu gestellt werden. „

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
gez. Sachbearbeiterin

6.2 Die Regelung des zuständigen Ministeriums

Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25.11.2022, Aktenzeichen

58.97.04.01-001001: Stellungnahmen bei Unterföhrungsbauwerken – Autobahn GmbH des Bundes (AdB)

Mit der Schaffung des zentralen Zugangspunktes durch die AdB zum 01.11.2022 hat sich das Anhörverfahren im Rahmen der Durchführung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens bei Großraum- und Schwertransporten geändert, sofern eine Betroffenheit der Bundesautobahn (BAB) durch den Transport gegeben ist. Gemäß Randnummer 105 VwV zu § 29 StVO ist die AdB im Rahmen des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens anzuhören, sofern die BAB nicht höhengleich überfahren (Überföhrungen) oder unterfahren (Unterföhrungsbauwerke) wird. Die AdB ist – obwohl sie aufgrund der aktuellen Rechtslage der VwVStVO zur Abgabe einer Stellungnahme verpflichtet wäre – jedoch in der Praxis bei Unterföhrungsbauwerken nicht bereit, die Prüfung des tatsächlich vorhandenen Lichtraumprofils zu übernehmen, da dieses der zugehörigen Straße zuzuordnen sei und somit vom jeweiligen Baulastträger verwaltet werde. Die AdB gibt daher in diesen Fällen keine Stellungnahme ab oder lehnt eine Zustimmung ausdrücklich ab. Auch wenn die Sichtweise der AdB fachlich nachvollziehbar ist, kann über diese „Nicht-Zustimmung“ im Verfahren nicht einfach hinweggegangen werden, so dass es derzeit vielfach zu Ablehnungen oder Verfahreenseinstellungen kommt. Bevor die AdB als zu beteiligender Baulastträger bei Unterföhrungsbauwerken in das Anhörverfahren eingebunden wurde, erfolgte die Prüfung des tatsächlich vorhandenen Lichtraumprofils durch die kommunalen Baulastträger der unterföhrenden Straße oder durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, sofern dieser Baulastträger der unterföhrenden Straße war, da diesen Stellen die erforderlichen Daten für die Prüfung vorliegen. Um das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Transporte innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen und für Transporte, für die positive Stellungnahmen von Straßenverkehrsbehörden aus anderen Ländern vorliegen, sicherzustellen, ist bis auf weiteres wie folgt zu verfahren:

- Straßenverkehrsbehörden

Die Straßenverkehrsbehörden in Nordrhein-Westfalen werden gebeten, die kommunalen Behörden bzw. den Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulastträger der die Autobahn unterföhrenden Straße um Stellungnahme für das tatsächlich vorhandene Lichtraumprofil im Bereich des Unterföhrungsbauwerks zu bitten und diese anstelle einer Stellungnahme durch die AdB zu berücksichtigen. Eine Beteiligung der AdB als Baulastträger bei Unterföhrungsbauwerken kann damit im Anhörverfahren entfallen.

- Baulastträger

Die kommunalen Behörden und der Landesbetrieb Straßenbau NRW werden als Baulastträger der die Autobahn unterföhrenden Straße gebeten, das tatsächlich vorhandene Lichtraumprofil im Bereich des Unterföhrungsbauwerks zu prüfen und im Rahmen des Anhörverfahrens eine Stellungnahme an die zuständige Straßenverkehrsbehörde abzugeben.

- Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden

Die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden werden gebeten, die Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörden als ausreichend anzuerkennen, wenn innerhalb von Nordrhein-Westfalen eine Prüfung des tatsächlich vorhandenen Lichtraumprofils durch die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger der unterföhrenden Straße erfolgte oder wenn durch eine Straßenverkehrsbehörde außerhalb von Nordrhein-Westfalen eine positive Stellungnahme im Anhörverfahren erfolgte.

²⁰ Prof. Müller/Serrahn, DPoIG Polizeispiegel, 04/22, S. 22 ff

²¹ Der Vorgang wurde von den Autoren anonymisiert.

Auf die Regelung in Randnummer 129 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO wird zudem ausdrücklich hingewiesen. Das transportdurchführende Unternehmen hat unmittelbar vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist.

Im Auftrag
gez.
Günther Karneth

7. Beifahrer Auflage 21 vs. Elektronischer Beifahrer:

Einen Beifahrer schreibt das Gesetz selbst für schwere Lastzüge nicht ausdrücklich vor. Nur in bes. Ausnahmefällen fordert die Rechtsprechung die Sicherung durch eine Begleitperson.²²

Im Bereich der Großraum- und Schwertransporte kann jedoch auf zweierlei Grundlage ein Beifahrer in Form einer Nebenbestimmung angeordnet werden:

7.1 Bei Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO:

So enthält beispielsweise die Richtlinie Nr. 2 zu § 70 StVZO für die selbstfahrenden Kräne unter lfd. Nr. 7., betreffend die Ausnahmen von § 35 b Abs. 2 StVZO (Sichtfeld), die Auflage:

„Wenn das Sichtfeld beeinträchtigt ist, muss mindestens eine Begleitperson besonders an Kreuzungen und Straßeneinmündungen dem Führer des Fahrzeugs die für das sichere Führen erforderlichen Hinweise geben.“²³

Die Anordnung des Beifahrers basiert auf der allgemeine Sorgfaltsregel, dass eine Straße nur so weit befahren werden darf als sie vom Führersitz aus eingesehen werden kann oder von einer Hilfsperson beobachtet wird.²⁴ Diese Sorgfaltsregel gilt sowohl für das Vorwärts- als auch für das Rückwärtsfahren und ganz besonders bei Fahrzeugen, deren Sichtverhältnisse bauartbedingt eingeschränkt sind.²⁵ Der Beifahrer fungiert dabei, je nach Verkehrssituation und Fahrmanöver als Blickhilfe, z.B. beim Rechtsabbiegen²⁶, als Einweiser, z.B. beim Einfahren, Anfahren oder Rückwärtsfahren²⁷, oder ggf. als Warnposten, wenn bei gefährlichen Fahrmanövern u.U. andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnten.²⁸

7.2 Bei Erteilung der Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO / Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO

7.2.1 Beifahrer für besondere Verkehrslagen

Neben der Auferlegung eines Beifahrers gemäß den Richtlinien zu § 70 StVZO kann die Erlaubnisbehörde entsprechend Rn. 130 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO aber auch weiteres Begleitpersonal oder, soweit die Auferle-

gung eines Beifahrers nicht bereits in den Richtlinien zu § 70 StVZO vorgesehen ist, auch einen solchen vorschreiben, wenn wegen der besonderen Verkehrslage (unübersichtliche oder enge Straßenstellen) oder aufgrund eines besonders gefährlichen Fahrmanövers (Zurücksetzen, Rangieren, Ausholen beim Rechtsabbiegen) die Zuziehung eines Beifahrers oder weiteren Begleitpersonals die einzig richtige Maßnahme ist, um die Sicherheit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs zu gewährleisten.²⁹ Das zusätzliche Begleitpersonal hat dabei dieselben Aufgaben zu erfüllen, die in weniger gefährlichen Situationen vom Beifahrer wahrgenommen werden.

7.2.2 Beifahrer bei mehreren Fahraufgaben

In der Regel wird heute die Auflage Nr. 21 nach RGST 1992/2013 „Beifahrer“ verhängt, wenn mehr als 4 Einzelaufgaben zu vollziehen sind. Der Beifahrer sitzt dabei (wie auch der Name schon sagt) neben dem Fahrzeugführer in der Fahrerkabine und liest (natürlich ggf. in Landessprache) ihm anhand der Streckenkilometrierung die notwendigen Auflagen vor und achtet auf deren Einhaltung. Der Fahrer kann sich auf seinen Aufgaben als Fahrzeugführer konzentrieren.

7.3 Der elektronische Beifahrer

Corona bedingt war es in den Jahren 2021 und 2022 nicht möglich, die nach dem InfSchG geforderten Sicherheitsabstände von mind. 1,50 m zwischen Fahrzeuglenker und Beifahrer eines Großraum- und Schwertransportes einzuhalten. Der Beifahrer nach Aufl. Nr. 21 RGSt 1992/2013 war daher suspendiert und ausgesetzt worden, ohne dass es zu irgendwelchen Auffälligkeiten oder Störungen bei solchermaßen durchgeführten Großraum- und Schwertransporten gekommen wäre. Hintergrund war die Tatsache, dass sich die Branche längst und unterstützt durch ihre Geschäftsbesorgungs- und -begleit-Services seit über 5 Jahren eines elektronischen Beifahrers bedient, der anhand der GPS-Daten im Navigationssystem des Fahrzeugs die Streckenkilometrierung zuverlässig erkennt und die zuvor mit Handscanner eingelesenen Auflagen ggf. in frei wählbaren 13 Landessprachen vorliest und zwar auch bei Nacht und Nebel und zuverlässiger als jeder menschliche Beifahrer.³⁰

In der Folge wurde in Bayern der elektronische Beifahrer seit 01.11.2021 gem. Ministerialschreiben vom 28.10.2021, Az.: C 4 zur Unterstützung der Fahrzeugführenden bei erlaubnis- oder genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransporten für das Gebiet des Freistaats Bayern im Zuge einer Erprobung die Option eingeführt, dass Unternehmen anstelle eines Menschen als Beifahrer, ein digitales Fahrerassistenzsystem („e-Beifahrer“) eingesetzt werden kann. Dieses muss bestimmte, genau definierte Mindestanforderungen erfüllen.

Die Erprobung fand im Zeitraum vom 01.11.2021 bis einschl. 31.10.2022 statt. Inzwischen wurde der Versuch mit IMS vom 31.10.2022 – C4-3612-16-42 bis zum 31.10.2024 verlängert.

Zur Umsetzung im Erlaubnis-/Genehmigungsverfahren nach § 29 Abs. 3 bzw. § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO wird eine erweiterte RGST 2013 Auflage 21 („e-Beifahrer“) bekannt gegeben, die den bayerischen Erlaubnis- und Ge-

22 BGH, Urt. v. 24.07.1964 – 4 StR 178/64, VRS 27, 267. – In besonderen Fällen sieht die StVO selbst jedoch Einweiser vor, so z.B. beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Einfahren in die Fahrbahn aus einem Grundstück, beim Rückwärtsfahren und beim Wenden (§ 9 Abs. 5, 2. HS. und § 10 Satz 1, 2. HS). Aber auch in anderen als den in der StVO ausdrücklich geregelten Fällen kann sich die Notwendigkeit eines Warnpostens oder Einweisers aus der Verkehrssituation ergeben. In diesen Fällen ergibt sich die Pflicht zur Verwendung einer Hilfsperson allein aus § 1 StVO.

23 VkB1. 1980, S. 433 (436).

24 BGH, Urt. v. 20.08.1965 – 4 StR 380/65, VRS 29, 275.

25 BGH, Urt. v. 20.08.1965 – 4 StR 380/65, VRS 29, 275.

26 OLG Saarbrücken, Urt. v. 14.10.1965, VRS 30 378.

27 OLG Celle, Urt. v. 09.03.1976 – 2 Ss 203/76, VRS 28, 222.

28 LG Saarbrücken, Urt. v. 22.12.2017 – 13 S 93/17, VRS 31, 440.

29 Brüggemann, DAR 1957, S. 117.

30 Sommer, Zwei Damen revolutionieren das Großraum- und Schwertransportgewerbe, KM 125/2019, S. 80 ff

nehmigungs-Behörden (EGB) anstelle der (Standard-) Auflage RGST 21 zur Verwendung empfohlen wird.

Soweit die EGB einen Beifahrer mit der erweiterten RGST 2013 Auflage 21 („e-Beifahrer“) anordnet, eröffnet dies für den Transportdurchführenden die Option, statt eines Menschen, ein e-Beifahrer-System einzusetzen. Eine Pflicht hierzu besteht nicht.

Trifft der Unternehmer die Entscheidung zum Einsatz eines e-Beifahrer-Systems, hat der Fahrer insbesondere eine vollständig ausgefüllte Funktionsbescheinigung beim Transport mitzuführen und kontrollberechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen. Weiterhin ist eine digitale Übermittlung an ein hierzu eingerichtetes Funktionspostfach erforderlich.

Die Erfahrungen in der Erprobungsphase des eBeifahrers waren durchwegs positiv, ähnlich auch in anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg. Da außerdem, unabhängig von der Corona Pandemie, weder eine ausreichende Anzahl von Berufskraftfahrern in Deutschland aufzutreiben ist, der ÖPNV mangels ausreichender Anzahl von Busfahrern bis 2030 zusammengebrochen sein soll³¹ ist und der BGL wegen des Fahrer mangels in Deutschland vor einer Versorgungskrise ähnlich wie in Großbritannien, warnt³² und qualifizierte Beifahrer für Großraum- und Schwertransport schlichtweg nicht mehr aufzutreiben und oft menschlich fehlerbehaftet sind, plädieren die Autoren an deren Stelle für die sofortige Umsetzung des eBeifahrers. Das Bundesamt für Straßenwesen (BASt) war bereits mit Erlass des BMVI vom 21.12.2021 beauftragt worden, eine entsprechende Untersuchung durchzuführen. Tatsächlich hat das BASt auch im vergangenen Jahr eine Ausschreibung zur wissenschaftlichen Untersuchung der Möglichkeiten über den Einsatz eines eBeifahrers bei Großraum- und Schwertransporten veröffentlicht, dann aber wieder zurückgezogen, weil sich nur zwei Bewerber gemeldet hatten. Das Thema soll aber bei der nächsten Sitzung des BLFA-StVO im März 2023 nochmals angemeldet werden und das BMVI wurde gebeten, über den Sachstand zu berichten.

Die Autoren mahnen in Ermangelung geeigneter, menschlicher Beifahrer für Großraum- und Schwertransporte dringend an, die Implementierung des eBeifahrers in die VwV zu §§ 29 Abs. 3 und 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO auf die Agenda zu setzen und voranzutreiben.

8. Konvoi-Fahrten vs. begleiteter Transportverband:

Mit Einführung der VwV-Novelle zu § 29 Abs. 3 und § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO zum 25.05.2017 wurden in Deutschland im April 2020 aber z.B. auch in Slowenien Schwertransport-Konvois abgeschafft.

Noch mit Ministerialschreiben vom 25.08.2020, Az.: III B 2 22-29, hat der Minister für Verkehr des Landes NRW die Wiederherstellung einer einheitlichen Verfahrensweise bei der Genehmigung von Konvoifahrten angeregt. Die Veränderungen im Antragsverfahren ausgehend von dem Vemags-Release am 20.06.2020, haben innerhalb der nordrhein-westfälischen Straßenverkehrsbehörden zu einer uneinheitlichen Verfahrensweise bei der Genehmigung von Konvoifahrten geführt. Die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geben zur Zulässigkeit oder Unzulässigkeit von Konvoifahrten keine Regelung vor. Die Anwendungshinweise der Bezirksregierung Münster vom 18.10.2017 zur Novelle der Verwaltungsvorschriften zu den §§ 29 Absatz 3 und 46

Absatz 1 Nummer 5 StVO vom 25.05.2017 erläutern hierzu allerdings, dass explizit beantragte, aus zwei Fahrzeugen bestehende Konvois, zulässig sind. Mit Hilfe dieser Anwendungshinweise und mit den Auflagen Nr. 05 und 06 der RGST 2013 wurden in der Vergangenheit beantragte Konvoifahrten einheitlich bearbeitet. In diesem Sinne bat der Verkehrsminister NRW, eine einheitliche Verfahrensweise bei der Genehmigung von Konvoifahrten auf Grundlage der Anwendungshinweise der Bezirksregierung Münster und unter Beachtung der Auflagen Nr. 05 und 06 der RGST 2013 wiederherzustellen.

Für das Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen sind Konvois aus zwei Fahrzeugen bzw. Fahrzeugkombinationen im Rahmen der Begrenzungen des Anwendungsbereichs der Auflage Nr. 5 der RGST 2013 seitdem wieder möglich. In anderen Bundesländern ist die Rechtslage uneinheitlich. Das Problem liegt darin, dass es den Fahrzeugkonvoi in der deutschen StVO schon begrifflich nicht gibt und auch im VEMAGS-Release nicht mehr vorhanden ist.

In der Praxis ist das Bedürfnis nach solchen Transportkonvois gerade in der Windkraft aber extrem groß. So werden z.B. die Rotorblätter einer Windkraftanlage, schon allein wegen des am Windkraftstandort für die Rotormontage vorgehaltenen Großkranes, immer zu dritt in drei gleichartigen Langmaterial-Zügen (Nachlenkerzug oder 4-fach Teleskopsattelzug) befördert. Schon wegen der Gesamtzuglänge von bis zu 90 m sind solche Transporte immer begleitpflichtig, müssen aber nach der Abschaffung des Transportkonvois stets einzeln begleitet und eskortiert werden. Der Kostenaufwand für die Begleitung verdreifacht sich dadurch und die Transportdurchführung wird unnötig erschwert, obwohl die StVO in § 27 gerade ab drei gleichartigen Fahrzeugen den geschlossenen Fahrzeugverband kennt:

§ 27 StVO Verbände

(1) Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß.

Ein geschlossener Fahrzeugverband ist eine geordnete, einheitlich geführte (Verbandsführer) und als Ganzes erkennbare Fahrzeugmehrheit. Maßgebend ist eine einheitliche Führung, geschlossenen Bewegung, bei Fahrzeugen auch eine einheitliche Kennzeichnung durch Wimpel oder Schilder (auch einheitliche Fahrzeugart und Farbe u. U, auch Beleuchtung, hier ggf. durch gelb Rundumkennleuchten) sowie Fahren im vorgeschriebenen Abstand. Dabei ist per se im Fahrzeug- und auch im Fußgängerverband ein stabilitätsgefährdendes Schwingen auf Fußgänger- und Fahrzeugbrücken verboten (Gleichschritt in Marschmusik ist daher verboten, es gilt der sog. street step!).³³

Nachdem diese Regelungen in der StVO ohnehin verankert sind, plädieren alle beteiligten Unternehmensverbände dafür, anstelle des Fahrzeugkonvois den begleiteten Fahrzeug- oder Transportverband bei Großraum- und Schwertransporte anzuerkennen und zu regeln, mind. für drei gleichartige Rotorblatttransporte in der Windkraft, aber evtl. auch für zwei gleichartige Großraum- und Schwertransportfahrzeuge mit Begleitfahrzeug BF 3/BF 4. Diese Regelung würde gleichzeitig ein in der Praxis häufig auftretendes Problem lösen, weil der geschlossene Fahrzeugverband sog. Kolonnenvorrecht besitzt. Heute kommt es dagegen häufig vor, dass das Führungsfahrzeug eines Konvois, ggf. noch das Folgefahrzeug eine grüne Lichtzeichenanlage passieren können, das rückwärtige Begleitfahrzeug es aber wegen des einzuhaltenden Sicherheitsabstandes nicht mehr schafft, bei grünem Lichtzeichen dem Konvoi/Fahrzeugverband zu folgen. Da der

³¹ Laut einer Umfrage des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen werden bis 2030 insges. 87.000 Busfahrer in Deutschland fehlen. ZEIT ONLINE, aktualisiert am 12. Februar 2023, 9:28 Uhr Quelle.: dpa, pp.

³² BGL warnt vor Versorgungskollaps und Fahrer mangel, DVZ, 10.09.201, ebs.: Verkehrs Rundschau 11.07.22

³³ König in Hentschel/König/Dauer, StVG-Komm., 45. Aufl. 2019, Beck Verlag, München, § 27 StVO Rdnr.: 5 ff

Konvoi in bisheriger Ausprägung kein Kolonnenvorrecht besitzt, müsste der Begleitfahrer seine Sicherungsaufgabe aufgeben, den Konvoi/Fahrzeugverband alleine und rückwärtig ungesichert weiterfahren lassen, oder bei Rotlichtverstoß seine Fahrerlaubnis riskieren. Unzählige Beispiele aus der Praxis sind gerichtsbekannt und der Begleitfahrer arbeitslos, wenn es nicht gelingt, den Richter zur Einstellung des Verfahrens wegen Vorrang der Nothilfe im Straßenverkehr zu bewegen.

Die international längst anerkannte Beschilderung mit der Aufschrift „convoi exceptionnel“ und die ohnehin nach den sog. Kenntlichmachungrichtlinien notwendigen gelben Rundumkennleuchten würden nach Auffassung der Autoren ausreichen, um den begleiteten Transport- oder Fahrzeugverband kenntlich zu machen. Das Führungsfahrzeug würde anführen, wie der Name schon sagt und das rückwärtige Begleitfahrzeug den begleiteten Transport- oder Fahrzeugverband abschließen. Weitere Regeln über den begleiteten Transport- oder Fahrzeugverband hinaus wären gar nicht notwendig, da in § 27 StVO bereits enthalten.

9. Gebühren/ Gebührenehöhe für die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 / Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO

Zum 01.02.2021 wurde die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geändert.

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.³⁴ Hintergrund war die Absicht, eine bundeseinheitliche und aufwandsbezogene Verwaltungsgebühr für die Erteilung der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und/oder Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen 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 das Gegenteil ist eingetreten. Der Anhang (zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Großraum- und Schwertransporte) enthält eine Vielzahl von Multiplikatoren. Die Gebühr berechnet sich nach einer Formel, die in Nr. 3 des Anhangs aufgeführt ist:

Die Gesamtgebühr berechnet sich wie folgt:

a) 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:
 $f = fZ + fM + fB + fStr + fF + fMÜ + fA$.

b) Berechnung des Erhöhungsbetrages

Zur Ermittlung des Erhöhungsbetrages wird der Gesamtfaktor mit der Grundgebühr von 40,00 Euro multipliziert:
 Erhöhungsbetrag = $f \cdot 40,00$ Euro.

c) Berechnung der Gesamtgebühr

Die Gesamtgebühr ergibt sich aus der Addition der Grundgebühr und des Erhöhungsbetrages:
 Gesamtgebühr = 40,00 Euro + Erhöhungsbetrag.

d) Höchstgrenze

Die Gesamtgebühr darf die obere Rahmengrenze von 1 300,00 Euro nicht überschreiten. Sie ist gegebenenfalls entsprechend zu kappen.

Seither haben sich die Gebühren für die Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen im Großraum- und Schwerverkehr mehr als verzehnfacht und der Gebührendschungel ist noch dichter und undurchdringlicher geworden als zuvor, weil jede Behörde die Multiplikatoren und Berechnungsformel für sich gewichtet und anwendet.

10. Abschaffung der kommunalen Sondernutzungsgebühren Lüdenscheid, München etc.

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.³⁵ 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 Lüdenscheid ist im Juli 2021 mit derselben Kommunalatzung voran gegangen mit der Begründung, das tue dem Stadtsäckel gut. Die Stadt Lüdenscheid erhebt seit einem Jahr Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte auf innerstädtischen Straßen. Das sollte 2022 rund 150.000 Euro für die Stadtkasse einbringen.³⁶

Der neue Running-Gag heisst „City-Maut für Großraum- und Schwertransporte“. Dass das den zu über 50 % notleidenden Kommunalhalten 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 die Autoren erschauern. Großraum- und Schwertransporte sind in Deutschland dann nicht mehr durchführbar, weil nicht mehr bezahlbar. 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 Schwerverkehrern. Deren Verträglichkeit für die Straßeninfrastruktur und der Straßenmöblierung wird durch das Anhörverfahren beim jeweiligen Straßenbausträger 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, Schritttempo 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 zuschanden 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

³⁴ Fundstelle: BGBl. I 2020, 822 - 824

³⁵ Münchner Amtsblatt 2022, S. 330

³⁶ Neuerung erweist sich als gut für die Stadtkasse ... – Come On <https://www.come-on.de> Lüdenscheid 09.08.2022 — Großraum- und Schwertransporte werden auf innerstädtischen Straßen in Lüdenscheid seit Juli 2021 mit einer Sondernutzungsgebühr belegt

Schwertransporte 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.

Andere Städte, wie z.B. Esslingen, verzichten dagegen ausdrücklich auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte, um ihre Industriestandorte nicht zu gefährden. Dennoch fordert die Vwv zu § 29 Abs. 3 StVO³⁷ in Rdnr. 94 dass die Erlaubnisbehörde sich vom Antragsteller schriftlich seine Kenntnis darüber bestätigen zu lassen hat, dass

a) ein Großraum- und/oder Schwertransport eine Sondernutzung im Sinne des § 8 des Bundesfernstraßengesetzes und der entsprechenden straßenrechtlichen Vorschriften der Länder darstellt; in der Erklärung ist insbesondere die Kenntnis der straßenrechtlichen Erstattungsansprüche zu bestätigen, wonach der Antragsteller alle Kosten zu übernehmen hat, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen;

Die Erhebung von solchen Sondernutzungsgebühren ist daher nach § 8 Abs. 3 FStrG zulässig und legal³⁸:

§ 8 Sondernutzungen; Verordnungsermächtigung

(3) Für Sondernutzungen können Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Sie stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im Übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für Sondernutzungen der Bundesfernstraßen eine Gebührenordnung zu erlassen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht. Im Übrigen werden die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung Gebührenordnungen für die Sondernutzungen zu erlassen. Die Ermächtigung des Satzes 3 kann durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Fernstraßen-Bundesamt übertragen werden. Die Ermächtigung des Satzes 4 kann durch Rechtsverordnung der zuständigen Landesregierung auf die oberste Landesstraßenbaubehörde übertragen werden. Die Gemeinden können die Gebühren durch Satzung regeln, soweit ihnen die Sondernutzungsgebühren zustehen. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.

Allerdings ist für den Großraum- und Schwertransportunternehmer im Voraus nicht erkennbar und kalkulierbar, welche Städte und Gemeinden für die auf sie entfallenden Baulasten an Bundesfernstraßen tatsächlich Sondernutzungsgebühren erheben, ist das Lamento groß, wenn z.B. Städte wie München kurz vor der Baumaschinenmesse im Okt. 2022 tausende solcher Sondernutzungsgebührenbescheide verschicken und lapidar darauf verweisen, dass die Erhebung dieser Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte auf Fernstraßen im Stadtgebiet Münchens ja ausdrücklich im Amtsblatt der Münchner am 30.06.2022 (MüABL. S. 330) veröffentlicht wurde. Es fragt sich ernsthaft, welcher ausländische oder sogar inländische Frächter, der nicht direkt aus München stammt, gar das Münchner Amtsblatt liest.

Die Autoren treten daher unbedingt dafür ein, das zur Wahrung der Gleichbehandlung und Gerechtigkeit der Bundesverkehrsminister von seiner Verordnungsermächtigung in § 8 Abs. 3, S. 3 FStrG wahrzunehmen oder an das Fernstraßen-Bundesamt qua Rechtsverordnung zu übertra-

gen. Höchst sinnvoll wäre es nach Auffassung der Autoren auch, dieses Aufkommen an Sondernutzungsgebühren sofort für die Instandsetzung der zerbröckelnden Straßenbrücken³⁹ auf bundesdeutschen Fernstraßen einzusetzen, nachdem die Verstetigung eines 5 Mrd. € Infrastrukturpakets des früheren Bundesverkehrsministers Dobrindt an der Finanzierung der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut-Debakel) gescheitert ist.⁴⁰ Bleibt zu hoffen, dass der Bundesverkehrswegeplan bis 2030 mit über 260 Mio. € Volumen in heutiger Zeit finanzierbar bleibt.⁴¹

11. Bestätigung nach Rn. 85 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO

Eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO darf nur erteilt werden, wenn der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden (Rn. 85 VwV zu § 29 Abs. 3 StVO). Bisher wurde eine Angabe des Unternehmers, dass ein Transport auf dem Wasser / der Schiene nicht möglich ist, „nicht groß hinterfragt“. Einige Erlaubnisbehörden verlangen inzwischen eine Beweisführung des Transporteurs, die dieser mit zumutbarem Aufwand gar nicht leisten kann.

12. Roadbooks/Roadmaps bei der Durchführung von Schwertransporten

Ein Roadbook bzw. eine Roadmap ist eine Aneinanderreihung von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO für einen definierten sowie planbaren und regelbaren Streckenabschnitt eines Großraum-/Schwertransportes. In diesem Dokument, welches eine Willenserklärung einer Verkehrsbehörde ist, werden Maßnahmen beschrieben, die in Verbindung mit Wechselverkehrszeichen umgesetzt werden und bei denen keine Ermessensentscheidungen zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs in Abhängigkeit des jeweiligen Verkehrsgeschehens erforderlich sind. Ein solches Roadbook oder eine Roadmap kann jedes Schwertransport-Serviceunternehmen erstellen, das über ein 3-D-Scannerfahrzeug verfügt. Einige größere Schwertransportunternehmen haben sich auch bereits selbst ein solches Scannerfahrzeug besorgt. In Zukunft werden auch elektronische und selbstlernende Schwerlastkarten zur Verfügung stehen wie z.B. AGNES bei der Sommer GmbH & Co. KG in Hörstel.

Private Transportbegleitung im Kreis Steinfurt

Ein Beispiel aus dem Kreis Steinfurt in Niedersachsen, der den Sinn von Roadbooks/Roadmaps wie folgt erklärt: „Am 30.5.2017 sind die neuen Verwaltungsvorschriften zu § 29 Abs. 3 und § 46 Abs. 1 Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Durch die Änderung ist es den Straßenverkehrsbehörden möglich, für im Vorhinein planbare und regelbare Streckenabschnitte mit Standardsituationen und –fällen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidungen der Polizei zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs notwendig sind, eine verkehrsrechtliche Anordnung (sogenannte Roadmap) zu treffen.“

³⁷ i.d.F. vom 08.11.2021 = BAnz AT 15.11.2021 B1

³⁸ Zur Sondernutzungserlaubnis bei Großraum- und Schwertransporten siehe oben.

³⁹ Tilmann Gerwien, Deutschland bröckelt, Stern 19.03.2015, S. 54 ff; ebs: Christoph Goldbeck/ Carsten Linder, Sind unsere Brücken noch zu retten? Zeitbombe Brücken – mit Vollgas ins Unglück? SWR 02.02.2023, 16:25 Uhr.

⁴⁰ https://www.bundestag.de/webarchiv/textarchiv/2014/kw48_de_verkehr_digitale_infrastruktur-341478

⁴¹ Hans-Peter Colditz, Eurotransport 31.03.2016: Alexander Dobrindt (CSU) hat den Entwurf des mehrfach verschobenen Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vorgelegt. Er enthält rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro.

„Der Kreis Steinfurt hat für verschiedene Strecken entsprechende Roadmaps erstellt, die für den jeweils betreffenden Streckenabschnitt das Visualisieren von Verkehrszeichen vorschreibt. Der Bescheidinhaber (oder die den Transport durchführende Person oder das den Transport durchführende Unternehmen oder ein von diesem (oder diesen) beauftragter und namentlich der Straßenverkehrsbehörde benannter Unternehmer handeln dabei als Verwaltungshelfer ohne eigenständiges Ermessen.

Um einen Transport privat begleiten zu dürfen, müssen die privaten Begleiter (Verwaltungshelfer) durch die Straßenverkehrsbehörden geschult und verpflichtet werden. Für die Schulung bedient sich die Straßenverkehrsbehörde der Kreispolizeibehörde Steinfurt, die die Verwaltungshelfer auf der jeweiligen Strecke schult. Grundlage für diese Schulung ist die Roadmap. Die Roadmaps und die einzelnen Strecken sind über die Online-Karte abrufbar.“⁴²

13. Speziell: Krane

Sind die Teile für die Windkraftanlagen an Ort und Stelle, ist ein weiterer wichtiger Akteur gefragt – der nur zu oft in Vergessenheit gerät, ohne den aber gar nichts „geht“: der Kran.

Zur Montage von Windkraftanlagen werden folgende Krantypen verwendet:

- Mobilkran
- Fahrzeugkran
- Raupenkran
- Schwerlastkran für den Offshore-Einsatz.

Auch der Transport dieser Kran „in Einzelteilen“ gilt als GST – und unterliegt denselben Regularien. Für ihn gilt nur die Besonderheit, dass das Zubehör eines Kranes als unteilbar gilt und daher in einem Stück transportiert werden darf (Rn. 87 zu § 29 Abs. 3 StVO). Im Übrigen steht hier der Unternehmer vor genau den gleichen Problemen, mit denen auch der Transporteur der Windkraftanlage zu kämpfen hat.

C. Der Blick über den Zaun

Beispielhaft: Die Genehmigungsdauer in anderen Ländern

Für Österreich wird eine Wartezeit von 1-10 Arbeitstagen genannt (Schwerlast – Transportgenehmigungen Österreich).⁴³ Für die Schweiz soll die Wartezeit 3-5 Werktagen betragen.⁴⁴ Für Deutschland wird seitens der Wirtschaftsverbände als Ziel eine Bearbeitungsdauer von 5 Werktagen gefordert.⁴⁵ Die Praxis sieht derzeit aber ganz anders aus: Es dauert bis zu 5 Wochen, bis der Unternehmer die Erlaubnis in den Händen hält.⁴⁶

D. Fazit

Um den Transport schwerer und großer Frachten künftig volkswirtschaftlich und verkehrstechnisch verträglich abzuwickeln, bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung aller Beteiligten. Innovative Ideen seitens der Hersteller – mit dem Ziel der möglichen Vermeidung von GST – stellen hierbei einen ersten Schritt dar. Die Firma Max Bögl geht hier beispielhaft voran:

⁴² <https://gis.kreis-stiefurt.de/Geodatenatlas/resources/apps/schwertransporte/index.html?lang=de>.

⁴³ Schweiz - schwertransportgenehmigung - spezialtransporte - Schwerlast (zezwolieniatransportowe.pl) - <https://zezwolieniatransportowe.pl/de/unser-angebot/oesterreich/>

⁴⁴ <https://zezwolieniatransportowe.pl/de/unser-angebot/schweiz/>

⁴⁵ Verkehrsrundschau vom 01.08.2017: Schwertransporte: Das Ziel sind fünf Werktagen (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/schwertransporte-das-ziel-sind-fuenf-werktage-2988515>)

⁴⁶ Verkehrsrundschau v. 15.11.2018, Forderung nach schnelleren Genehmigungen für Schwerlasttransporte (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/forderung-nach-schneller-genehmigungen-fuer-schwerlasttransporte-2983910>)

Neues Turmsystem „Hybridturm 2.0“ soll Zubau von Onshore-Windenergieanlagen stärken

Bögl vereinfacht den Turmbau bei Windrädern

Die Betontürme von Windenergieanlagen schneller herstellen und mit normalen Lkw transportieren – diese Innovationen setzt der Turmhersteller Max Bögl Wind jetzt um.

Die Max Bögl Wind AG sieht sich durch einige technische Neuerungen für einen höheren Absatz an Türmen für Onshore-Windenergieanlagen gerüstet, den sie durch die neuen Zubau-Ziele und das Streben nach Energieunabhängigkeit von Russland erwartet. Während der Zubau- und Covid-Flaute habe man Innovationen umgesetzt, die jetzt zum Tragen kommen, erklärte das Familienunternehmen aus dem ostbayerischen Sengenthal auf Anfrage dieser Redaktion. Wie hoch der Durchsatz bisher war, verrät Bögl aus wettbewerblichen Gründen nicht.

Das neue Turmsystem unter dem Markennamen „Hybridturm 2.0“ besteht nicht mehr aus Halbschalen – auch dies war eine Innovation von Bögl –, sondern aus Drittelringen, die am Standort der Windenergieanlage zu Ringen zusammengesetzt werden. 17 bis 19 stahlbewehrte Spezialbeton-Ringe werden wie gehabt übereinandergestapelt und miteinander verspannt. Der Betonturm schließt oben direkt unter der Gondel mit einer Metalltuba ab.

Der Vorteil der Drittelringe: Sie wiegen nur noch 3 bis 4 t und sind bei einer Höhe von 3 m so kompakt, dass sie sich mit einem normalen Lkw vom Werk zum Anlagenstandort transportieren lassen. Die langwierigen Schwerlasttransporte mit Polizeibegleitung und Genehmigungsverfahren fallen dadurch weg. Und die Kräne können leichter ausgelegt sein. Nur die Metalltuba muss weiterhin schon im Werk zusammengeschweißt werden und braucht bei einem Durchmesser von 20 m und einem Gewicht von 60 t immer noch einen Schwerlasttransport.

Max Bögl Wind sieht sich als „einen der führenden Turmsystem-Anbieter Deutschlands“ für Onshore-Windparks. Das Drittelring-System wurde erstmalig Anfang 2010 zusammen mit dem Windkraftanlagen-Hersteller Vensys bei einem Windpark in Drohndorf (Sachsen-Anhalt) eingesetzt. Derzeit wird es auch beim Bürgerwindpark „Weißer Turm“ zwischen Wargolshausen und Wülfershausen im bayerischen Kreis Rhön-Grabfeld verbaut (zur langwierigen Geschichte des Windparks siehe Kasten unten).

Weitere Neuerungen bei der Herstellung der Bögl-Türme sind:

- die Einführung der Methode Lean Management sowie
- „ab sofort“ ein neuer Lack für die Betonelemente auf Polyharnstoff-Basis. Dieser lässt sich nun direkt nach dem Entschalen und zweimaligen Spachteln lackieren, obwohl der Beton noch eine Restfeuchte aufweist. „Außerdem könnten die Teile aufgrund der Reaktionswärme des Betons noch warm sein“, erklärt Bögl-Produktionsleiter Holger Roth in einer Mitteilung des Lieferanten Frei Lacke aus Bräunlingen-Döggingen im Schwarzwald. Die Epoxidharz-Grundierung zwischen der Spachtelmasse und dem Lack, beides nun aus dem Haus Frei Lacke, entfällt. Nach dem insgesamt einstündigen Vorgang ist der Lack bereits ange-trocknet. Nach dem Finishing lagern die Betonteile im Außenbereich des Bögl-Werks, ohne dass ihnen Wind und Wetter etwas anhaben könnten.

Auf Bögl-Türmen stehen die höchsten in Betrieb befindlichen Windkraftanlagen der Welt sowie das leistungsstärkste Windrad Bayerns: Im ostwürttembergischen Gaildorf sind seit 2017 vier GE-Anlagen in Betrieb, die bis zur Nabe 178 m und bis zur Rotorblattspitze 246,5 m hoch sind. Und auf dem Winnberg in demselben Landkreis Neumarkt/Oberpfalz wie das Bögl-Werk leistet eine Windenergieanlage seit 2011 3,4 MW.

Quelle: *Energie & Management Powernews*, 28. Juli 2022

Gefragt ist aber auch die Unterstützung seitens der Politik und der Behörden. Wichtig ist hier vor allem auch die Einsicht, dass ein GST nicht ohne Grund erfolgt, sondern einen volkswirtschaftlich wichtigen Zweck erfüllt. (Ganz) ohne GST kann die deutsche Wirtschaft nicht leben.

Altötting/ Regensburg, 20.02.2023

Dr. Rudolf Saller / Dr. Adolf Rebler

Bürokratische Hürden bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (GST) – Ein Hindernis für die Energiewende?

Thesen

A. Problem

1. Um eine Windkraftanlage errichten zu können, müssen die Bauteile oftmals an weit abseits gelegene Standorte transportiert werden. Die Transporte gelten rechtlich als Großraum- und / oder Schwertransporte (GST), da die einzelnen Bauteile „Übermaße“ und „Übergewichte“ aufwiesen und oft mit Spezialfahrzeugen an Ort und Stelle transportiert werden müssen. Einen GST stellt auch die Fahrt der Kräne dar, die die Anlagenteile zusammensetzen.
2. Die Transporte sind nach Straßenverkehrsrecht genehmigungspflichtig. Genehmigt werden die technischen Abweichungen des Transportfahrzeugs von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 70 StVZO) und der jeweilige Fahrtweg (§ 29 Abs. 3 StVO; § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO).
3. Es gibt Dauergenehmigungen für den Fahrtweg, die bestimmte Strecken umfassen oder flächendeckend die gesamte Bundesrepublik. Diese Dauergenehmigungen gelten aber für „kleinere“ GST. Größere Transporte müssen streckenbezogen einzeln zugelassen werden. Hierzu ist eine umfangreiches Verfahren vorgesehen, in dem viele Behörden angehört werden müssen.

→ **Dieses Einzelerlaubnisverfahren ist langwierig und kompliziert und stellt einen Flaschenhals beim Ausbau der Windkraft dar.**

B. Abhilfemöglichkeiten

1. Die Möglichkeit zum Erhalt von Dauererlaubnissen muss ausgeweitet werden.

Das kann geschehen durch Folgendes:

- 1.1 Die Gewichtsgrenze, die für eine Dauererlaubnis gilt, muss erhöht werden (von 41,8 t auf mindestens 44 t).
 - 1.2 Es müssen größere Spielräume für den Fall zugelassen werden, dass Transporte im Vergleich zur Antragstellung kleiner und leichter werden. Bisher ist dann, wenn die Ladung um mehr als 15 cm kleiner wird oder ein Transport um mehr als 5 % leichter, ein neues Verfahren durchzuführen
 - 1.3 Es müssen mehr als 5 baugleiche Einzelfahrzeuge in die Erlaubnis aufgenommen werden dürfen. Damit kann ein Fuhrpark flexibler eingesetzt und vermieden werden, dass ein Unternehmer Anträge mit weiteren Fahrzeugen „ins Blaue hinein“ stellt.
2. Die Bescheide sind oft bis zu 200 Seiten dick. Auflagen werden oft nicht zusammengefasst, unsinnige („Der Transport ist bei Regen und schlechter Sicht abzustellen“) Auflagen und „Angstaufgaben“ werden angeordnet. Z. T. widersprechen sich Auflagen oder sind so gestaltet, dass der Transport nicht vorankommt (Fahrzeitaufgaben, die keinen lückenlosen Transport von Bundesland zu Bundesland ermöglichen, sondern ein Abstellen des GST und mehrstündigen Leerlauf verursachen).
 3. Oftmals wird eine deutschsprachige Begleitperson gefordert. Eine solche ist aber oft nicht verfügbar. Deren Nutzen ist ohnehin sehr fraglich.
 4. Anträge werden abgelehnt, weil die Autobahn GmbH des Bundes keine Stellungnahme zur Befahrbarkeit bei Unterföhrungsbauwerken mehr abgibt.
 5. Die Möglichkeit des elektronischen Beifahrers sollte gesetzlich zugelassen werden.
 6. Konvoifahrten sollten (wieder) zugelassen werden.
 7. Die Gebühren sind zu hoch.
 8. Roadmaps sollten eingeföhrt werden.

Ziel sollte es sein, die Genehmigungsdauer von derzeit oftmals 5 Wochen auf 5 Werkzeuge zu drücken. Das ist auch Standard in Österreich oder der Schweiz.

Über die Autoren

Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt, Altötting



Dr. Rudolf Saller

Fachanwalt für Steuerrecht sowie Transport- und Speditionsrecht; seit 1994 u.a. Mitglied im Versicherungs- und Rechtsausschuss der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.; seit 2004 auch Mitglied im Rechtsausschuss des Bundesverbandes Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und seit 2017 Mitglied im Lenkungskreis Turmdrehkrane beim Verband der Bauindustrie, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. (VDBUM) in Stuhl.

Referent an der Bayerischen BauAkademie in Feuchtwangen und der Rheinisch-Westfälischen Techn. Hochschule Aachen, Haus der Technik, Essen sowie der DEKRA-Akademie Altensteig-Wart.

geb. am 09.01.1963 in Altötting. Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten in Regensburg und Passau. 2. Juristisches Examen 1992; seit 1995 als niedergelassener Rechtsanwalt tätig. Verheiratet, 1 Tochter.

Sachkundiger für Fahrzeug- und Turmdrehkrane sowie Krananlagen; Sachkundiger für Arbeitsmittel (IAG Mainz); Ausbildereignungsprüfung für Großkrane bis 1.000 t (HdT Essen).

Autor des Fachbuches, Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in der BRD, 1992, Autor des großen Handbuchs für Fahrzeugkrane, Bd. 2, KM-Verlag, Darmstadt 2002; und Best of Dr. Crane, KM-Verlag, Darmstadt 2018; Co-Autor des eLearning-Programms für Mobilkranführer, Liebherr Werk-Ehingen, 2018; Co-Autor des Praktiker-Kommentars, AGB-BSK (Kran+Transport, 2020, PMC Media, Leverkusen, 2020, des Ladungssicherungshandbuchs für Großraum- und Schwertransporte, Huss-Verlag, München, 2021; Praktiker-Kommentar AGB-BSK (Begleitung + Geschäftsbesorgung 2021), PMC Media, Leverkusen, 2021, Autor zahlreicher Fachaufsätze in Dt. Steuerrecht, Transportrecht, Versicherungsrecht, Baurecht, Kran-Magazin, Schwertransportmagazin, VDBUM-Info usw.

Internet: www.anwalt-saller.de

E-Mail: r.saller@anwalt-saller.de

Adolf Rebler



Adolf Rebler

Regierungsdirektor Dr. jur. Adolf Rebler (*18.02.1962) ist Leiter der Stabsstelle Energiewirtschaft und Stv. Leiter des Sachgebietes, Straßenverkehr, Personenbeförderung, Gewerbe bei der Regierung der Oberpfalz in Regensburg.

Er ist Autor zahlreicher verkehrs- und verwaltungsrechtlicher Beiträge und Mitautor von Büchern über Straßenverkehrsrecht, die Zulassung von Großraum- und Schwertransporten und straßenverkehrsrechtlichen Immissionsschutz.