

# Schikanen über Schikanen bei Großraum- und Schwertransporten



Bild: abr68 - stock.adobe.com

Während die Verbändeinitiative GST am 08.05.2023 einen eigenen Besprechungstermin beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr wahrnimmt, um hier insbesondere Erleichterungen und Vereinfachungen zur Beschleunigung des Antragsverfahrens bei Großraum- und Schwertransporten – im Bereich der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) – zu diskutieren, werden die schikanösen Vorgehensweisen der Kontroll- und Vollzugsbehörden in der Praxis inflationär.

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

**D**er Autor hatte Anfang April dieses Jahres einen Großraum- und Schwertransport eines österreichischen Schwertransportunternehmens aus Enns zu bearbeiten, der 2 km vor dem Atlantik-Kai in Bremerhaven einer Schwertransportkontrolle nach der TechKontrollV unterzogen wurde. Der Kontrollbeamte ließ sich die Fahrzeugpapiere und den Frachtbrief aushändigen und kam nach Überprüfung der angegebenen Leergewichte sowie des Ladungsgewichts unter Berücksichtigung der Zurrmittel, etc. zu einem Gesamtgewicht von über 56 t. Die Ausnahmegenehmigung nach § 70 lautete auf 57 t und die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO aufgrund eines Schreibfehlers nur auf 56 t.

Das Fahrzeug wurde mit Polizeibegleitung 4,5 km entgegen der Fahrtrichtung zurückeskortiert und auf einer Brückenwaage verwogen. Siehe da, es ergab sich ein Gesamtgewicht unter Abzug der Eichfehlergrenze von 57,6 t. Daraufhin wurde das Fahrzeug zurückeskortiert zur Kontrollstelle, dort abgestellt und die Weiterfahrt unterbunden.

Der Autor hat daraufhin noch am Kontrolltag mindestens eine halbe Stunde mit dem Kontrollbeamten telefoniert und ihm erklärt, dass das Fahrzeug eine Schiffsladung befördert und das Schiff im Hafen von Bremerhaven vorliegt. Die Entfernung zum Atlantik-Kai betrug nur noch lediglich 2 km. Die Polizei möge jedoch bitte im Rahmen der Verhältnismäßigkeit den

Transport mit Polizeibegleitung bis zur Entladestelle eskortieren. Dies werde alles bezahlt. Selbstverständlich besteht auch Einverständnis mit der Einziehung des Fuhrlohns, jedoch sollte der weitere Schaden so gering wie möglich gehalten werden, weil natürlich Verspätungsschaden und Vertragsstrafen drohten, die der Transportunternehmer bestreiten müsse, wenn die Schiffsladung nicht rechtzeitig vorgelegt werden kann. Der Kontrollbeamte hat dies unter Bezugnahme auf eine Geschäftsordnung, die auch mit der dortigen Erlaubnisbehörde abgestimmt sei, vollkommen abgelehnt und kategorisch auf die Unterbindung der Weiterfahrt bestanden, weil für das Fahrzeug eben keine gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO vorlag, damit die

Ausnahmegenehmigung für die ausnahmsweise Zulassung nach § 70 Abs. 1 StVZO erloschen war und im Übrigen wohl auch damit die Zulassung endet. Auf Rückfrage, warum dann die Polizei den Schwertransport ohne Transporterlaubnis, ohne Ausnahmegenehmigung und ohne Zulassung 4,5 km entgegen der Fahrtrichtung zurückeskortiert hat, um ihn zu verwiegen, wurde dies mit Gefahrenabwehr begründet und natürlich zur Feststellung der Überladung.

Der Einwand, dass dann aber das Fahrzeug nicht mehr zum Kontrollort zurückeskortiert werden hätte dürfen, weil damit die Gefahrenabwehr und die Feststellung der Überladung längst beendet waren, kam keine Antwort mehr. Auch der Dienstgruppenleiter entschuldigte sich telefonisch, dass man hier nichts machen könne. Das Fahrzeug wurde 2 km vor dem Atlantik-Kai abgestellt und stand dort eine Woche. Es musste umgeladen und umgesattelt werden, bevor der Unternehmer weiterfahren konnte. Es ist der Maximalschaden entstanden, einschließlich einfacher Fracht als pauschalierter Verspätungsschaden nach CMR und die Vertragsstrafe.

Rund eine Woche später wurde dem Autor ein Fall des Landratsamtes Straubing-Bogen vorgelegt. Ein Großraum- und Schwertransportunternehmer hatte im September 2022 für die Verkehrsleiterin und Ehefrau des Unternehmers einen Bußgeldbescheid kassiert, da sie zugelassen oder angeordnet hätte, dass ein Schwertransportfahrzeug aus dem Fuhrpark in der Nähe von Laupheim etwa 20 km außerhalb des Geltungsbereichs der Dauererlaubnis bis 56 t zGM aufgegriffen wurde. Auch dort war die Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO natürlich erloschen, weil das Fahrzeug außerhalb des Geltungsbereiches angetroffen wurde. Es musste dann auf die allgemein zulässigen Werte nach § 34 StVZO mit 40 t Gesamtmasse zurückge-

schaltet werden. Dadurch ergab sich eine Überladung von 16 t oder 40 %. Der Bußgeldbescheid über 435,00 € wurde vom Unternehmen akzeptiert und bezahlt, weil man zum einen den Formalverstoß natürlich eingesehen hatte und zum anderen keine Anwaltskosten riskieren wollte. Tatsächlich hatte sich der Fahrer des Schwertransportes verfahren und geriet bei Laupheim auf eine 4-spurige Kraftfahrstraße und konnte dort nicht mehr wenden. Die Disposition und auch die Verkehrsleiterin wussten nichts von diesem Vorfall. Es handelte sich um ein Spontanversagen des Fahrzeuglenkers vor Ort, weil dieser sich verfahren hatte.

Dies wurde auch vom Fahrer eidesstattlich versichert und dem LRA Straubing-Bogen vorgelegt. Das LRA Straubing-Bogen bestand aber auf einem Todsündenverstoß nach Euro-Road-Package. Es handelt sich dabei um das EU Recht zum Markt- und Berufszugang für Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr. Danach ist ein Verkehrsleiter zu benennen, dessen persönliche Zuverlässigkeit aber regelmäßig in Frage steht, wenn insbesondere gem. Art. 6 Abs. 2 a i.V.m. Anhang 4 der EG-Verordnung Nr. 1071/2009 ein gravierender Verstoß begangen wird, also eine der sog. „sieben Todsünden“. Die siebte Todsünde nach Anhang 4 der EG-Verordnung 1071/2009 ist eine Überladung von Fahrzeugen mit mehr als 12 t Gesamtmasse um über 20 %. Im vorliegenden Fall lag formell, weil die Transporterlaubnis durch Überschreitung des Geltungsbereiches erloschen war, tatsächlich bei Zurückschalten auf die allg. zulässigen Höchstwerte eine Überladung von 40 % vor. Der Bußgeldbescheid gegen die Verkehrsleiterin im September 2022 wurde akzeptiert und bezahlt. Damit lag formell die sog. Regel-Unzuverlässigkeit rechtskräftig festgestellt vor. Das LRA Straubing-Bogen und die Leiterin

der Verkehrsbehörde sahen sich leider außerstande, hier im Rahmen der Verhältnismäßigkeit unter Würdigung des Sachverhaltes die „Todsünde“ zu ignorieren. Die sieben Todsünden, wie sie seit dem Mittelalter aufgezählt werden, heißen Stolz, Neid, Zorn, Habsucht, Trägheit oder Schwermut, Völlerei und Wollust. Der Unterfertigte hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die formellen Überladungstatbestände bei Erlöschen der Transporterlaubnis für Großraum- und Schwertransportfahrzeuge nie im Fokus des Euro-Road-Packages lagen, sondern dort die regulären massiven Überladungen des 40 t Europazuges gemeint waren, die zu Regelunzuverlässigkeit des Verkehrsleiters führen sollten, vermutlich angelehnt an die Völlerei und Wollust des Alten Testaments.

Im vorliegenden Falle wusste die Verkehrsleiterin noch nicht einmal von dem Vorgang, sondern erfuhr davon erst bei Erhalt des Bußgeldbescheides. Obwohl der Fahrzeugführer eidesstattlich versichert hat, dass er sich am Tattag leider verfahren hatte und ein Spontanversagen vorlag, wurde die Verkehrsleiterin gesperrt. Der Transportunternehmer erhielt eine Frist von 6 Monaten, einen externen Verkehrsleiter auf seine Kosten zu bestellen, weil die Ehefrau als regelunzuverlässig eingestuft wurde, was bei Ehefrauen zugegebenermaßen durchaus manchmal vorkommt, jedoch im vorliegenden Fall natürlich keine Todsünde nach dem Euro-Road-Package vorlag, weil die Verkehrsleiterin weder geduldet noch angeordnet hat, dass das Fahrzeug mit einer Überladung von 40 % in Betrieb genommen wird. Dies überstieg jedoch die Einsichtsfähigkeit des LRA Straubing-Bogen.

Ein weiterer Fall hat sich Ende April bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) in Westfalen zugetragen. Ein Verkehrssicherungsunternehmer hatte mit der Behörde alle Verkehrsmaßnah-





Bild: Serhii - stock.adobe.com

men für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten und deren Zuführung zur BAB besprochen. Es sollte eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Entfernung der Leitplanken ergehen. Diese war besprochen und angekündigt. Der Verkehrssicherungsunternehmer versuchte im Rahmen des „vorausseilenden Gehorsams“ keine Zeit zu verlieren und hatte daher schon an der Autobahnzufahrt die Leitplanken fachmännisch entfernt und auseinandergeschraubt. Dies erfuhr wiederum die AdB Westfalen und die dortige Mitarbeiterin hat dann die verkehrsrechtliche Anordnung, die vorher schon zum Rückbau der Leitplanken für die Zuführung der Großraum- und Schwertransporte auf der Autobahn angekündigt und 3 Wochen lang dediziert besprochen war, verweigert mit der Begründung, der Verkehrsunternehmer sei unzuverlässig und nicht nach RAS = Richtlinien für die Anlage von Straßen arbeiten würde. Er habe die Verkehrsanordnung nicht abgewartet, sondern eigenmächtig die Leitplanken entfernt. Der Unterfertigte hat angeraten, die AdB darauf hinzuweisen, dass dies kein kriminelles Unrecht sei, noch nicht einmal Sachbeschädigung, weil die Leitplanke ordnungsgemäß und fachmännisch zerlegt und rückgebaut wurde und selbstverständlich nach Durchführung und Zubringung der Großraum- und Schwertransporte auch wieder fachmännisch und ordnungsgemäß an Ort und Stelle montiert wird, sobald die Großraum- und Schwertransporte für eine Windkraftanlage durchgeleitet wurden. Es handelt sich dabei bestenfalls um eine Gebrauchsanmaßung, jedenfalls nicht um einen Straftatbestand, der die Zuverlässigkeit des Verkehrssicherungsunternehmens in Frage stellen würde. Die ganze Vorgehensweise

sei unangemessen und unverhältnismäßig und spote jeder Beschreibung. Dennoch wurde der der Verkehrssicherungsunternehmer von der AdB Westfalen gesperrt. Der Ersatzunternehmer, der auf Vermittlung des Windkraft Herstellers eingesetzt wurde, erhielt am Folgetag die verkehrsrechtliche Anordnung zur Demontage der Leitplanken binnen 30 Minuten!!!

Dies ist aber die Vorgehensweise der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) insgesamt und gerade Gegenstand der Besprechung beim Bundesverkehrsministerium am 08.05.2023.

Die Vorgehensweise der Behörden bei Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in Deutschland spottet inzwischen jeder Beschreibung. In Praxis kann die gesamte Vorgehensweise nur noch als schikanös bezeichnet werden, auch die ständigen Einziehungsverfahren nach dem sog. strengen Bruttoprinzip, selbst wenn nur ein fahrlässiger Auflagenverstoß vorliegt. Es mutet an, dass seit Veröffentlichung des Schlussberichts des Bundesverkehrsministeriums zur „Transportverlegung von Großraum- und Schwertransporten auf Wasser und Schiene mit den Zielen auf den Weg zur Klimaneutralität“ (vgl. STM Sonderdruck 102) die Großraum- und Schwertransporte mit allen Mitteln und ideologisch geprägt von der Straße verbannt werden sollen. Zwar sollen am runden Tisch am 08.05.2023 im Bundesverkehrsministerium in Berlin Erleichterungen für Schwertransporte besprochen werden, so veröffentlichte dies auch die Deutsche Verkehrszeitung am 25.04.2023. In praxi hat der Autor aufgrund seiner täglichen Erlebnisse und Auseinandersetzungen mit allen beteiligten Behörden, sei es Polizei, seien es die Verkehrsbehörden, sei es die AdB, gegenteilige

Erfahrungen. Die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten wird faktisch derartig erschwert, dass sie ordnungsgemäß und ohne Verkehrsverstoß praktisch nicht mehr möglich sind.

Gleichzeitig werden deutschsprachige Begleitpersonen, Beifahrer und andere Auflagen gefordert, die schon aus tatsächlichen Gründen nicht erfüllbar sind, weil diese Leute am Markt nicht beschafft werden können. Schließlich werden Verkehrsleiter mit fingierten Vorwürfen gesperrt und am Schluss noch die Weiterfahrt der Transporte wegen geringfügigster Überladungen unterbunden, um den Maximalschaden zu erzeugen und den Fuhrlohn abschöpfen zu können, möglichst natürlich nach dem Brutto-Prinzip.

**Nach 30 Jahren Berufstätigkeit und auch Verbandstätigkeit für den Unternehmensverband der Großraum- und Schwertransportunternehmer in Deutschland ist der Autor schier am Rande der Verzweiflung. Die Behandlung dieses Gewerbes auf allen Stufen der Behörden ist nicht mehr nachvollziehbar. Dies war letztes Jahr auch der Grund für die Veröffentlichung des Artikels im Schwertransportmagazin 2022, Nr. 107, S. 78 ff. „GST die Prügelknaben der Nation“.**

**Die Behörden bestätigen dies jeden Tag und dreschen ohne Überlegung, ohne Nachsicht und völlig unverhältnismäßig und unangemessen auf dieses Gewerbe ein, um es zur Strecke zu bringen. Dies ist offenbar der politische Wille, der gnadenlos umgesetzt wird. Der Autor wiederholt daher seinen Vorwurf „Deutschland schafft sich ab“! Und das mit atemberaubender Geschwindigkeit.**

## GST-Genehmigungschaos – alle Infos im Download-Bereich unter kmverlag.de

Seit Mitte des vergangenen Jahres berichtet die KM-Verlags GmbH in ihren Fachmagazinen KRAN- und SCHWERTRANSPORTMAGAZIN über die verschärften Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte. Insbesondere für Kranbetreiber ist seit dieser Zeit ein normaler Arbeitsalltag in weite Ferne gerückt.

Verschiedene Fachautoren haben sich sowohl im KRANMAGAZIN als auch im SCHWERTRANSPORTMAGAZIN – insbesondere seit Mitte 2022 – zum Genehmigungschaos in Fachbeiträgen geäußert.

Damit alle bisherigen – aber auch zukünftigen – Artikel zu diesem wichtigen Thema für alle interessierten Leser:innen schnell und kompakt zur Verfügung stehen, hat die KM-Verlags GmbH auf ihrer Internetseite, [www.kmverlag.de](http://www.kmverlag.de), einen „Downloadbereich“ eingerichtet, in dem alle bisherigen Berichte als pdf-Download zu finden sind.



ANZEIGE

# Schwerlast-Nutzfahrzeuge seit 1986



ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH



**KAUF**  
**MIETE**  
**MIETKAUF**



**ES-GE.de**

Wir sind eingetragener Hersteller und unabhängiger Händler für Schwerlast-Nutzfahrzeuge mit über 30 Jahren Erfahrung. Profitieren Sie von unserem umfassenden Marken- und Produktportfolio. Sie möchten ein Fahrzeug mieten? Sehr gern. Unser Team freut sich auf Ihren Anruf.

