

# Hilfe, ich darf nicht arbeiten!



In einigen Regionen zu bestimmten Zeiten ein seltenes Bild: „Brot-und-Butter“-Geräte auf dem Weg zum Einsatz.

KM-Bild

**Endlich gibt es für Krane wieder genug Arbeit. Das war ja nicht immer so. Doch immer noch verdienen vor allem die „Brot-und-Butter-Maschinen“ ihr Geld überwiegend über die Auslastung, denn die Vermietpreise für Krane bis hoch zu den 4-Achsern sind noch längst nicht da, wo sie hin müssten. Jetzt aber wollen einige Behörden diesen Kranen offenbar das Arbeiten verbieten. Als „existenzbedrohend“ beschreiben Kranbetreiber die behördliche Genehmigungspraxis in einigen Regionen.**

Aus Bad Oeynhausen erreichte uns von der Jumbo Krandienst Herbert Duch GmbH das folgende Schreiben:

„Wir sind eine Autokranvermietung ... in nunmehr 3. Generation und werden zunehmend in der Ausübung unserer Arbeit durch Auflagen der Straßenverkehrsbehörden behindert. Seit Anfang 2006 stellen wir massive Einschränkungen und Behinderungen durch Auflagen und Sperrzeiten in den § 29 Abs. 3 StVO Dauerfahrgenehmigungen für unsere Autokrane fest. (...)

Für den Betrieb der Krane auf den Straßen wird einmal eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO und, aufgrund der Achslasten und Abmessungen, eine Dauerfahrerlaubnis gemäß § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder

Schwertransporten benötigt.

Bislang wurde dies bei den kleinen Kranen (bis 4 Achsen = 48 t GG) so gehandhabt, dass es keine Einschränkungen in der Fahrzeit auf den BAB und außerhalb der BAB gab. Dies entspricht auch dem Einsatzprofil der Autokrane, mit mehreren wechselnden Einsatzstellen an einem Tag.

Seit Anfang 2006 müssen

nachmittag ab 15.00 Uhr bis Montag um 9.00 Uhr nicht mehr fahren (Wochenendfahrverbot). Außerhalb der BAB ist ebenfalls ein Wochenendfahrverbot eingetragen, und zusätzlich ist werktags ein Fahrverbot von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr sowie von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr verhängt.

Abgesehen davon, dass damit Samstagsarbeiten für Au-

*Sperrzeiten machen ein wirtschaftliches Arbeiten zunehmend unmöglich!*

wir jedoch feststellen, dass bei der Erneuerung der §29 Genehmigungen zunehmend Sperrzeiten eingetragen sind, die ein wirtschaftliches Arbeiten erschweren beziehungsweise unmöglich machen.

So dürfen nunmehr die Krane auf BAB von Freitag-

tokrane generell nicht mehr möglich sind, haben wir nunmehr werktags für Kranarbeiten inklusive An-/Abfahrten der Krane zur jeweiligen Einsatzstelle nur noch 7 Stunden Zeit (von 8.30 Uhr bis 15.30 Uhr). Abgesehen davon, dass es vollkommen weltfremd ist, davon

auszugehen dass Baustellen erst ab 9.00 oder 10.00 Uhr morgens beginnen, sind damit mehrere Einsätze am Tag hintereinander fast ausgeschlossen.

Damit ist allerdings ein wirtschaftliches Arbeiten mit Autokrane nicht mehr möglich ...

In den letzten Jahren ist das uns zur Verfügung stehende Straßen-/Streckennetz immer kleiner geworden, da Städte und Gemeinden, Landschaftsverbände und Bundesländer aufgrund unterlassener Instandhaltungen für immer mehr Brücken Gewichtsbegrenzungen erlassen haben. Statt für 80 t oder 60 t Gesamtgewicht zugelassen, wurden diese jetzt auf maximal 40 t oder sogar noch weniger abgelaastet. Damit konnte man sich aber noch irgendwie arrangieren und die Fahrwege planen.

Die jetzigen Einschränkungen in den Nutzungszeiten der Krane sind aber existenzbedrohend!

Auch öffentliche Auftraggeber sind nicht bereit, die entstehenden Zusatzkosten durch sehr frühes Anfahren der Baustellen (bis 6.00 Uhr da sein!) und dann wieder eventuelle Standzeiten bis 19.00 Uhr zu zahlen, von privaten Bauunternehmen will ich erst gar nicht reden.

Ebenfalls nicht über die Auswirkungen auf die Kranfahrer. Diese müssen nun mitten in der Nacht aufstehen, um mit dem Kran spätestens kurz nach 5.00 Uhr von unserem Betriebshof losfahren, damit sie dann auch wirklich kurz vor 6.00 an der Baustelle ankommen.

Dort müssen sie dann aber meistens 1 - 2 Stunden warten, da es gerade im Winter vorher zu dunkel ist, um den Kran sicher und ohne Gefährdung aufbauen zu können beziehungsweise mit den Kranarbeiten beginnen zu können. Nach Abschluss des Kranein-

Mehrere Einsatzorte pro Tag: So sieht der Alltag der Krane bis zu etwa 100 t Tragkraft aus.

KM-Bild



satzes müssen die Kranfahrer dann aber wieder bis 19.00 Uhr warten, bis sie von der Baustel-

heitlich so verändert werden, dass Arbeitsmaschinen (Autokrane!) aus diesem allgemei-

gesonderte Regelung getroffen wird. So zum Beispiel, dass Autokrane bis 48 t oder 60 t Ge-

tereinander haben, keine Einschränkungen mehr in den Fahrzeiten haben. Zumindest für die ganz kleinen Krane (30 t Tragfähigkeit, 2 Achsen, 24 t Gesamtgewicht und 50 t Tragfähigkeit, 3 Achsen, 36 t Gesamtgewicht), welche bei fast jedem Bauvorhaben zum Beispiel für das Verlegen von Deckenplatten oder das Richten des Dachstuhls zum Ein-

### Warum darf man in Deutschland ab Freitagnachmittag nicht mehr arbeiten?

le losfahren können und sind dann erst so um 20.00 Uhr wieder bei uns am Betriebshof.

Ich gehe davon aus, dass diese Auswirkungen der bestehenden Gesetze und Verordnungen nicht überblickt wurden oder eventuell auch gar nicht bekannt sind. (...) Letztendlich fragt man sich, warum man als Kranbetreiber solche Erschwernisse vom Gesetzgeber vorgelegt bekommt. Die Zeiten, in denen ein Autokran nur maximal 62 km/h fuhr und damit eventuell den Berufsverkehr behinderte, sind seit über 20 Jahren vorbei. Auch stellt sich die interessante Frage, warum man ab Freitagnachmittag in Deutschland nicht mehr arbeiten darf.

Vielleicht sollte das Genehmigungsverfahren gem. § 29 Abs. 3 StVO bundesein-

nen Genehmigungsverfahren für Schwertransporte herausgenommen werden und eine

samtgewicht, also bis zum 80 t- oder 100 t-Kran, die häufig mehrere Einsätze am Tag hin-



Nicht nur bei Bergungen ist es wichtig, schnell und unkompliziert zum Einsatz zu kommen. Bild: Stephan Bergerhoff





Die Einschränkungen der Fahrgenehmigungen empfinden viele Kranbetreiber inzwischen als existenzbedrohend.  
KM-Bild

satz kommen, ist eine völlige Freigabe der Einsatzzeiten notwendig.

(...)“

Thorsten Duch, Jumbo Krandienst  
Herbert Duch GmbH

*Das sagt der Fachanwalt Dr. Rudolf Saller:*

„Die oben beschriebene Regelung (Fahrzeitbeschränkungen am Wochenende von Freitag 15:00 Uhr bis Montag 09:00 Uhr) ist nicht neu, sondern schon von jeher in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften zur Durchführung von Großraum- und Schwertransport nach § 29 Abs. 3 StVO, insbesondere in der Fassung vom 22.03.1988 enthalten. Damals wurde lediglich das Gesamtgewicht für Autokrane von früher 45 t auf nunmehr 48 t (4 x 12 t) erhöht. Die Regelung ist daher nahezu 20 Jahre alt und auch in der Vorgängerversion schon in den Verwaltungsvorschriften enthalten gewesen.

Der Hintergrund der Regelung ist, viel befahrene Bundesstraßen und ihre Ortsdurchfahrten vom Großraum- und Schwerverkehr während

des Berufspendelverkehrs und des starken Berufsverkehrs, der üblicherweise zum Wochenende und zum Wochenanfang erwartet wird, frei zu halten. Die Regelungen zur Fahrzeitbeschränkung sind jedoch nicht starr. Die Verwaltungsvorschriften sehen hier eine Kann-Bestimmung vor.

Auch der Bund-Länder-Fachausschuss hat sich mit Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 21.6.1989, Az.: StV 12/36.42.29/56 Va 89, S. 2, für eine flexible Handhabung der Fahrzeitenbeschränkung ausgesprochen. Leider kommen dem viele Verkehrsbehörden nicht nach, sondern verhängen Fahrzeitbeschrän-

*Ermessensfehler durch Ermessensnichtgebrauch!*

kungen auf Bundesstraßen lapidar und ohne Ermessensgebrauch. Dies ist nicht zulässig. Es handelt sich hierbei um einen Ermessensfehler durch Ermessensnichtgebrauch.

Die Verkehrsbehörden sind gehalten, sich im Rahmen der Fahrzeitbeschränkungen darüber Gedanken zu machen, ob tatsächlich starker Berufsverkehr oder Berufspendelverkehr oder sonstiges erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der vor-

gesehenen Transportstrecke gegeben ist, das die Sperrzeitenregelung rechtfertigt. Die Fahrzeitenregelungen müssen daher der jeweiligen Interessenslage angepasst werden. Das wirtschaftliche Interesse des Großraum- und Schwerverkehrsunternehmers sowie seines Auftraggebers muss gegenüber der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abgewogen werden.

Sprechen keine Gründe der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für eine Fahrzeitenregelung, ist diese obsolet. Wo kein starker Berufsverkehr, Berufspendelverkehr oder sonst erhöhtes Verkehrsaufkommen

zu ausgeschlossen ist beziehungsweise so erschwert wird, dass sie zu wirtschaftlich nicht mehr vertretbaren Ergebnissen (erheblichen Mehrkosten) führt.

Die Verkehrsbehörden sind angehalten, diese gegenseitigen Interessen auch im Rahmen der Ermessensausübung gegeneinander abzuwägen. Ein schematisches Aussprechen der Fahrzeitbeschränkungen auch an den Wochenenden beziehungsweise von Freitag 15: 00 Uhr bis Montag 09: 00 Uhr ist nicht zulässig, sondern stellt hier einen verwaltungsrechtlich unzulässigen Ermessensnichtgebrauch dar.“ **KM**

Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt

Haben Sie auch Fragen? Schreiben Sie uns! Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften per Brief, Fax oder E-Mail an:

KM Verlags GmbH  
z. H. Dr. Saller  
Eichendorffstraße 47  
D-64347 Griesheim  
Fax: 0 61 55 / 82 30 32  
E-Mail:  
hellmich@kranmagazin.de