Wieso „Nachtfahrt“ bei Großraum- und Schwertransporten?

Wer kennt dies nicht, wenn er einen Erlaubnis- oder Ausnahmegenehmigungsbescheid in die Hand nimmt und sich die Fahrzeitbeschränkungen anschaut. Nicht nur, dass man eine Vielzahl von unterschiedlichen Zeitvorgaben oder Verbote findet, was per se schon ein Unikum ist.

Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

Ein Unikum, welches jeden Disponenten zur Verzweiflung bringt, da man nur sehr schlecht damit umgehen kann. Großraum- und Schwertransporte lassen sich nun einmal kaum „just in time“ disponieren. Dafür sind zu viele Unwägbarkeiten während der Abwicklung gegeben. Eigentlich sollte man meinen, dass die Zeitvorgaben einer Verwaltungsvorschrift klare Hinweise geben, was mit einer verkehrsarmen Zeit (VAZ) gemeint ist.

Aber man schiebt immer Anfang oder Ende der „VAZ“ hin oder her. Gleiches gilt für die sogenannte „Nachtfahrt“, die mal um 06.00 Uhr endet, manchmal aber auch um 05.00 Uhr. Würde man die Gründe dafür hinterfragen, bekäme man vielleicht die Antwort, dass dies in diesem Bundesland schon immer so gewesen ist. Eine rechtlich bindende Begründung, die nachvollziehbar ist und eine ausstellende Straßenverkehrsbehörde an diese Auflage im Anhör- oder Zustimmungsverfahren bindet, ist dies nicht, es ist sogar zu hinterfragen, ob es überhaupt eine plausible Begründung hierfür geben kann.

Und wenn dem so ist, kann sich eine ausstellende Straßenverkehrsbehörde gemäß § 40 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und dem dort zwingend geforderten „Ausüben pflichtgemäßen Ermessens“ darüber hinwegsetzen. Denn nur sie ist die Herrscherin über das gesamte Genehmigungsverfahren. Nur sie kann vor einem Verwaltungsgericht begründen, warum eine Auflage übernommen worden ist. Kann sie dies nicht, ist eine Auflage eigentlich nicht in einen Bescheid zu übernehmen, wie das Verwaltungsgericht in Koblenz letztens wegweisend entschieden hat.

Dies ist auch bei der Anordnung einer „Nachtfahrt“ ständig zu hinterfragen. Auch hier nachgefragt, würde zum einen die Historie bemüht – es wurde schon immer so gemacht – oder man meint, dies sei der Leichtigkeit des Verkehrsflusses zu schulden. Auch wenn einer Straßenverkehrsbehörde, die einen Bescheid auszustellen hat, ein Ermessenspielraum eingeräumt wird, kann man

Nachtfahrt eines Schwertransports.

Wie lang ist eine Nacht? Darüber herrschen in den Genehmigungsbehörden unterschiedliche Auffassungen.

die einschlägigen Verwaltungsvorschriften nicht ignorieren. Wenn man dann zum Beispiel in die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Abs. 3 StVO hineinschaut und sich dort speziell die Randnummern 115 bis 117 durchliest, dann wird man sich verwundert die Augen reiben. Die VwV kennt keine allgemeine Anordnung einer Nachtfahrt. Einzig und alleine in der Ferienzeit (01.07. bis 31.08.) sowie zu bestimmten Tagen rund um Feiertage sollen Großraum- und Schwertransporte auf Autobahnen nur in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr erlaubt werden. Und in der Ferienzeit sind damit nicht unbedingt alle Autobahnen gemeint, sondern nur die mit erheblichem Reiseverkehr, wie die „Vorbemerkungen zu den Fahrzeiten" in der RGST auswiesen.

Also ist die Anordnung einer Nachtfahrt als ständig ausgeübtes Verwaltungshandeln absolut zu hinterfragen. Es kann nicht sein, dass eine solche Fahrzeitbeschränkung als Standard in einem Bescheid erscheint, obwohl die einschlägigen VwVen dies gar nicht vorsehen. Dass der Verordnungsgeber dieses auch nicht vorgesehen hat, ist aus Randnummer 118 zu ersehen. Dort wird klar geregelt, dass die Sperrung einer Autobahn oder einer Straße mit erheblichem Verkehr nur in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr erlaubt werden soll.

Wenn man die Historie bemüht, so machen solche Fahrzeitbeschränkungen Sinn, weil die Technik die Großraum- und Schwertransporte – hierzu gehören ja bekanntlich auch die Fahrzeugkrane – die Abwicklung auf 62 km/h beschränkt hatte. Heute sind alle Fahrzeugkombinationen wie Fahrzeugkrane in der Lage, 80 km/h zu fahren. Warum sie dann als Hindernis einordnen? Gerade auch das Verbringen von Großgeräten nur auf die Nachtstunden zu beschränken, ist vor diesem geschilderten Hintergrund gar nicht zu begründen.

Erschwerend kommt ja auch noch hinzu, dass hierdurch auch eine Ballung der Transporte in gerade einmal 8 Stunden vorgenommen wird, was auch die Polizei vor nicht gerade kleine Schwierigkeiten stellt. Wären die Zeiten nur auf die VAZ beschränkt, würde es einer Entzerrung gleichkommen und die Belastungen für alle Beteiligten an der Abwicklung minimieren. Daher wäre es mehr als richtig, zu einer Entzerrung der Fahrzeiten durch vermehrte Anordnung der VAZ beizutragen. Es würde auch zu einer erheblichen Minimierung der Parkplatznot beitragen. *KM*

BSK: Verhandlungen mit der DB Netz AG

BSK e.V. und BGL e.V. haben sich vor einiger Zeit gemeinsam an den Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG wegen der Klärung der Anhörungsfreigrenzen bei der Querung von höhengleichen Bahnübergängen gewandt. Im Juli fand die erste Besprechung mit Vertretern der DB Netz AG, dem Eisenbahnbundesamtes (EBA) und den entsprechenden Abteilungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn statt. Als ersten Erfolg kann die Zusicherung der DB Netz AG gewertet werden, dass künftig das Gesamtgewicht keine Rolle mehr spielen wird. Lediglich die Überschreitung der Achslast von 12 t wird dann ein Anhörungskriterium sein. Die beiden anderen Kriterien, Gesamtlänge und Breite, sind derzeit noch strittig, sollen aber bei der nächsten Besprechung einer Lösung zugeführt werden. Damit werden zumindest die Autokrane bis zu einer Länge von 20,75 m – dieses Längenmaß ist der derzeitige Verhandlungsstand – von der Anhörung ausgenommen.

Empfehlungen und Kommentierungen zu § 70 StVZO

Die BSK hält umfangreiche Informationen zu § 70 StVZO (2014) bereit. Anfang Juli wurde über die Veröffentlichung der Empfehlungen zu § 70 StVZO (2014) informiert und das Regelwerk in digitaler Form zur Verfügung gestellt. Anfang August folgten Kommentierungen und Hinweise zu den Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO).

BSK-Jahreshauptversammlung 2014

Am 10. und 11. Oktober 2014 findet die BSK-Jahreshauptversammlung 2014 statt. Veranstaltungsort ist die Yachthafenresidenz Hohe Düne in Rostock-Warnemünde.