

Großraum- und Schwertransportunternehmen: Prügelknaben der Nation

SCHWERTRANSPORT

Bild: shutterstock.com/Ronald Rampsch

Das Großraum- und Schwertransportgewerbe existiert seit mehr als 100 Jahren, teilweise sind Betriebe bekannt, wie Baumann, Bonn, die sich seit mehr als 125 Jahren in dieser Beförderungsart betätigen. Das war zu keiner Zeit einfach, aber seit 2 Jahren herrscht hier der Grundsatz „no merci“, der es fast unmöglich macht, dieses Gewerbe noch rechtmäßig und legal auszuüben.



Dr. Rudolf Saller

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

Großraum- und Schwertransporte spielten schon Jahrhunderte lang eine besondere Rolle im Transportgewerbe, zunächst militärisch, nach dem 2. Weltkrieg auch zunehmend in der zivilen Nutzung. So hat bspw. der Reichsgraf Johann T'Serclaes von Tilly, Generalleutnant der Katholischen Liga im Dreißigjährigen Krieg 70 Pfänder Kartäunen (mauerbrechende Kanonen) vom Landeszeughaus in München zur Belagerung von Heidelberg mit 40 Pferden über die Schwäbische Alb transportieren lassen.¹ König Ludwig II. von Bayern hat mit einer Dampfmaschine die Kreuzigungsgruppe mit 18 t Stückgewicht nach Oberammergau befördern lassen.² Am 25. September 1871 fand zu Eh-

ren König Ludwigs II. eine Sonderaufführung der Oberammergauer Passionsspiele statt. Der König war derart gerührt und erschüttert zugleich, dass er den Oberammergauer Passionspielern zur bleibenden Erinnerung die monumentale Kreuzigungsgruppe stiftete. Der König bestimmte selbst das Material, den Künstler und den Standort für das Denkmal. Über zwei Jahre arbeitete der Bildhauer Professor Halbig aus München an dem Denkmal, ehe am 2. August 1875 mit dem schwierigen Transport nach Oberammergau begonnen wurde. Die Kreuzigungsgruppe traf am 15. August 1875 in Oberammergau ein und wurde am 15. Oktober 1875 auf dem Osterbichl eingeweiht. Im 2. Weltkrieg dienten Großraum- und Schwertransporte

überwiegend zum Panzer- und Rüstungstransport. Bereits im Jahre 1930 hatte Reichsbahn-Oberbaurat Johann Culemeyer für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) entwickelt. Diese Art der Güterbeförderung gehörte in der Logistik zum kombinierten Ladungsverkehr Schiene-Straße, indem ganze Eisenbahnwagons auf den Straßenroller verschoben und mit Lkw im Haus-zu-Haus-Verkehr zugestellt werden konnten.³

Nach dem 2. Weltkrieg leistete das Großraum- und Schwertransportgewerbe wertvolle Dienste zum Wiederaufbau Deutschlands. Moderner Maschinen- und Anlagenbau wäre ohne diesen Gewerbebezweig genauso wenig denkbar gewesen wie moderner Stahl-, Holz- und

¹ Saller, Chronik über Leben und Laufbahn des Reichsgrafen Johan T'Serclaes von Tilly, Altötting, 2007, ISBN-Nr.: 978-3-87245-035-7

² Saller, 100 Jahre Großraum- und Schwerverkehr in Deutschland. STM Recht, Nr. 13/2007, S. 44 ff

³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenroller>

Stahlbetonbau mit vorgefertigten Fertigteilen. Deutschland wäre als Export- und Industrialnation mit der viertgrößten Volkswirtschaft der Erde nicht denkbar ohne diese Beförderungsleistungen. Seit Ende der 80./Anfang 90. Jahre steht dieser Gewerbezweig aber unter ständigem Beschuss, der immer stärker zugenommen hat. Welche enorme Bedeutung diese Sondertransporte für die regionale Wirtschaft haben, ist häufig nicht bekannt.⁴

Seit etwa 2 Jahren nimmt die Gängelung dieses Gewerbes aber derart zu, das man an gezielte Existenzvernichtung denken möchte. Das begann mit der Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) mit Änderungen zum 01.01.2021. 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.⁵ 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 des Gegenteil von gut gemeint ist bekanntlich: schlecht gemacht. Der Anhang (zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Groß-

raum- und Schwertransporte enthält eine Vielzahl von Multiplikatoren, die sich in der Formel ausdrücken: Die Gesamtgebühr berechnet sich wie folgt: 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: $f = fZ + fM + fB + fStr + fF + fMÜ + fA$ und ist vermutlich nur für studierte Mathematiker nachvollziehbar, jedenfalls haben sich die Gebühren für die Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen im Großraum- und Schwerkverkehr seit dem 01.01.2021 mehr als verzehnfacht und der Gebührendschungel ist noch dichter und undurchdringlicher geworden als zuvor, weil jeder Beamte die Multiplikatoren und Berechnungsformel für sich gewichtet und anwendet.

Gleichzeitig wurde die Zuständigkeit in § 47 Abs. 1, S. 2 und Abs. 2, Nr. 4 StVO für die Erteilung der Transporterlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen geändert. Zuständig war nun nicht mehr die Verkehrsbehörde am Sitz des Antragsteller (ggf. Geschäftsbesorger), sondern am Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens mit der Begründung, man wolle einen sog. „Behördentourismus“ vermeiden. Hintergrund war die Konzentration von Anträgen auf Großraum- und Schwertransporterlaubnisse- und Genehmigungen am jeweiligen Firmensitz des Antragstellers, weil hier zunehmend sog. „Geschäftsbesorger“ (Serviceunternehmen

für die Beschaffung solcher Erlaubnisse und Genehmigungen) als Antragsteller „zur Verfügung von“ aufgetreten sind, was natürlich zu einer Anballung von Anträgen bei der jeweiligen Verkehrsbehörde geführt hat. Die Änderung der Zuständigkeit ab 01.01.2021 hat allerdings nur dazu geführt, dass die Antragskonzentration auf die Verkehrsbehörden am Sitz des den Transport durchführenden Unternehmens verlagert wurden und dort durch die Flut der schlagartig anrollenden Anträge die Behörden zusammengebrochen sind, weil kein qualifiziertes Personal vorhanden war. Ein Schuss in den Ofen, der vorhersehbar war.⁶

Doch damit nicht genug. Am 16.12.2020 veröffentlichte die Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ den das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 23.06.2021 als Schlussbericht „Mehr Großraum- und Schwerlasttransporte auf Wasser und Schiene“ abgesegnet hat. Begründung: Gut für die Umwelt, gut für die Branche. Züge und Schiffe zählen zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern. Der Umstieg auf Schiene und Wasserstraße für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) sei daher ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Das Klimaschutz-Sofortprogramm 2022, das vom Bundeskabinett verabschiedet wurde, stellt daher 10 Millionen Euro für die Verlagerung von GST von der Straße



Bild: shutterstock.com/FrankHH

⁴ IHK Siegen, Prof. Dr. Jürgen Steinbrecher, Schwertransporte im Spannungsfeld zwischen Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten, 2012, https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/Infrastruktur__Planung_und_Verkehr/Schwertransporte_Kurzfassung.pdf

⁵ Fundstelle: BGBI. I 2020, 822 - 824

⁶ Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Zur Ausnahmegenehmigung für Großraum- und Schertransporte nach er StVO, 2020, WD 5 3000-116/20, <https://www.bundestag.de/resource/blob/808686/522cf973c64d5c30b788e4eeda0c3151/WD-5-116-20-pdf-data.pdf>



auf das Wasser bereit. Wie groß das Potenzial der Verkehrsverlagerung ist, beleuchtet der zeitgleich veröffentlichte Schlussbericht „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ der gleichnamigen Arbeitsgruppe, die durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ins Leben gerufen wurde. In Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt hat die Arbeitsgruppe analysiert, welche Faktoren entscheidend sind, damit Wasserstraße und Schiene noch mehr für den GST genutzt werden – und welche Hemmnisse es hierbei aktuell noch gibt.

Leider hat die Arbeitsgruppe dabei nicht nur ignoriert, dass die Eisenbahn durch die infrastrukturbedingten Vorgaben wie durch gebundene Radien der Gleistrassen, Tunnels, Bahnsteige, Elektrifizierung und Signalanlagen schon für die meisten Großraumtransporte ausscheidet, sondern auch, dass das Binnenschiff vom Umschlag abhängig ist. Bei der Berechnung der Klimabilanz wurde dabei glatt vergessen, dass die meisten Binnenhäfen keine stationären Großkrane für den Umschlag von Schwergut vorhalten und daher für jeden Umschlag große Schwerlastkrane mit zahlreichen Zubehörfahrzeugen anrücken müssen und schon ob ihres eigenen Gewichts jede Menge Dieseldieselkraftstoff verbrauchen und Feinstaub verursachen. Prof. Jürgen Poelke hat daher die Öko-Bilanz nachgerechnet und der Autor sich im STM Sonderdruck 102/21 hierzu Luft verschafft.⁷

Unabhängig davon, dass Deutschlands Wasserstraßen marode sind und die Schleusen zerbröckeln, warnten schon 2019 die Binnenschiffer vor dem Totalausfall einzelner Kanäle, die Industrie ist alarmiert. Die Probleme sind lange bekannt.⁸ Unabhängig davon hat uns spätestens der Sommer 2022 gelehrt, dass die Binnenschifffahrt in Deutschland im Winter Eiswasser, im Frühjahr Hochwasser und im Sommer gar kein Wasser mehr hat. Die Binnenschifffahrt auf der Ems und Weser wurde im August 2022

ganz eingestellt, auf dem Rhein war sie nur noch mit halber Ladung wegen des Tiefgangs möglich usw.. Dieser Verkehrsträger ist daher zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit im Transportwesen genauso gut geeignet, wie Wind- und Sonnenenergie für die kontinuierliche Stromversorgung. Aber Hauptsache die Ökobilanz stimmt und wir erreichen unsere Klimaziele.

Wie weltfremd diese Betrachtung ist zeigt die Tatsache, dass kein einziger Zug und kein einziges Binnenschiff je die Windkraftstandorte erreicht und mit den notwendigen Materialien und Maschinen versorgen kann. Das schafft eben nur das Großraum- und Schwertransportgewerbe auf der Straße mit ihren leistungsfähigen Großkranen, abenteuerlichen SPMT Modulen zum Aufrichten der Rotorblätter mitten im Wald und mehrfach ausziehbare Teleskop-Spezialaufliegern zum Transport der inzwischen bis zu 70 m langen Rotorblätter etc.. Wer etwas anderes behauptet, der träumt und ignoriert auch die Tatsache, dass jeder Umschlag vom und in das Schiff oder auf und von der Eisenbahn ein sehr hohes Schadensrisiko birgt, was zu Doppel- und Mehrfachtransporten für die Reparaturen und Ersatzteiltransporte führt, was die Öko-Bilanz für diese Kombiverkehre sofort als Wunschtraum entlarvt.

Doch auch damit längst nicht genug. Die Stadt München hat es z.B. rechtzeitig vor der Baumaschinenmesse im Okt. 2022 geschafft, 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.⁹ Sie umfasst jetzt auch Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte bei der Benutzung von Kommunalstraßen der Stadt München mit der Begründung, diese Trans-

porte 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.¹⁰ Der neue Running- Gag heißt „City-Maut für Großraum- und Schwertransporte“.

Dass das den zu über 50 % notleidenden Kommunalhaushalten 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 den Autor 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 mit 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 Schwerverkehren. Deren Verträglichkeit für die Straßeninfrastruktur und der Straßenmöblierung wird durch das Anhörverfahren beim jeweiligen Straßenbaulastträger 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 Reifenaufstandsflächen sind bei diesen Transporten regelmäßig größer als bei einem herkömmlichen 40 t Europazug. Deswegen ist die

⁷ Saller, Eine Katastrophe für das Großraum- und Schertransportgewerbe, STM Sonderdruck 102/21, https://www.kranmagazin.de/STM102_Sonderdruck.pdf

⁸ Jans Beenen, SOS, die Schleusen bröckeln, 13.05.2019, <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/infrastruktur-sos-die-schleusen-broeckeln-1.4444057>

⁹ Münchner Amtsblatt 2022, S. 330

¹⁰ 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

Straßenbelastung pro Quadratmeter 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 zu Schanden fahren, wie unschwer zu beobachten ist an den vielfältigen Zusatzschildern auf bundesdeutschen Autobahnen: „60 km/h Brückenschäden Mindestabstand einhalten.“ Es ist eine Mär, dass Großraum- und Schwervertransporte für diese und andere Schäden an den Straßen verantwortlich wären. Deren Verantwortlichkeit 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, aber Hauptsache im Stadtsäckel klingelt's. Der Münchner Antonius im Himmel schreit auf: „Manna sog i, Manna!“. Er meint wohl: Auf diesem Planeten regieren die Moneten. Wahrscheinlich hat Krauss-Maffai auch deswegen die Konzernzentrale komplett von Allach nach Parsdorf verlegt. Glückwunsch.

All dem zu Hohn und Spott hat im III. Quartal 2022 die BEM ING 3 dem Gewerbe jetzt den Rest gegeben. Die einheitliche und effiziente Verwaltung der Autobahnen in eigener Verantwortung des Bundes ist ein wichtiges Ziel der Bundesfernstraßenreform, so die Autobahn GmbH des Bundes. Dies betrifft auch Groß-

raum-/Schwertransporte: Die Autobahn GmbH verfolgt dabei das Ziel einer Vereinheitlichung und Automatisierung des Prüfprozesses für GST-Anträge. Zukünftig sollen Transporte auf allen Autobahnen bei gleichen Voraussetzungen gleiche Auflagen erhalten. Seit Mitte 2022 führt die Autobahn GmbH sukzessive das neue Verfahren und einheitliche Regelungen für die Prüfung von GST-Anträgen ein. Dabei werden geltende Rechtsvorschriften und Regelwerke beachtet und durch den Bund eingeführte statische Berechnungsverfahren konsequent angewandt, das ist insbesondere die BEM-ING 3 für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING) „Verkehrslasten auf Brücken“. Teil 3 dient dabei der Berechnung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte.¹¹ Dies führt in einigen Fällen zu einer Verschärfung, in anderen zu einer Abmilderung von Auflagen.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben (ARS) 21/2016 hat der Bund die Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauten (BEM-ING) – Teil 3 „Bemessung von Straßenbrücken im Bestand für Schwertransporte“ eingeführt. Die Autobahn GmbH ist gehalten, die Regelungen der BEM-ING einzuhalten. Hauptverantwortlich für die hieraus resultierenden, **in der Regel strengeren Auflagen**, ist das neue Berechnungsverfahren, das die heutige Verkehrszusammensetzung berücksichtigt, bei der die Anzahl schwerer Fahrzeuge überdurchschnittlich stark zugenommen hat. Zudem wurden bei Bestandsbauwerken in den letzten Jahren vermehrt Unzulänglichkeiten bei den damaligen Bemessungsvorschriften erkannt, die die Reserven der Bauwerke weiter reduzieren und strengere Auflagen für Schwer-

transporte einfordern. Die Auflagen „Alleinfahrt“ und bei einteiligen Überbauten „Gegenverkehr sperren“ sind in der Regel hierauf zurückzuführen. Sie stellen sicher, dass Schäden an Bauwerken und damit einhergehende Brücken-Sperrungen wie z.B. auf der A45-Talbrücke Rahme, künftig vermieden werden.

Nach der VwV-StVO sind zur Absicherung von GST in allen planbaren und regelbaren Situationen Verwaltungshelfer einzusetzen.¹² Die Begleitung durch die Polizei ist im Regelfall **nicht mehr** vorgesehen. Die Absicherung eines GST durch Begleitfahrzeuge muss nach Maßgabe der Herstellung **größtmöglicher Verkehrssicherheit** sowie entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung erfolgen. Dem tragen die Auflagen der Autobahn GmbH des Bundes angeblich Rechnung.

Dem Autor liegt hierzu eine aktuelle Transporterlaubnis des Landkreises Groß-Gerau vom 24.08.2022 für einen 70 t Kran mit vier Achsen a 12 t also zGM 48 t vor mit der Auflage S. 4 (Stand 22.06.2022) nach Anhang drei, das bedeutet z.B. bei Brückensperrung Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo insgesamt 5, jedoch **fünf BF 3 bzw. BF 3plus Begleitfahrzeuge** hinter dem Großraum- und Schwervertransport bzw. Kranverkehr, bestehend aus einem Geschwindigkeitstrichter 120 km/h, 80 km/h und 60 km/h, einem weiteren BF 3 Fahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 unmittelbar hinter dem Großraum- und Schwervertransportfahrzeug und ein BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277 neben dem Großraum- und Schwervertransport, wohlgemerkt auf der Autobahn. Die Autobahn GmbH des Bundes hat diesen Begleitungs-Wahn wohl selbst erkannt und mit dem Merkblatt: Absicherung von GST auf



Bild: stock.adobe.com/Ronald Rampsch

11 BAST BEM-ING 3, https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Ingenieurbau/Entwurf/BEM-ING-Teil-3-Abs-1-Entwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=2

12 Saller, Der lange Weg zum BF 4-Begleitfahrzeug, STM 73/2017, S. 66 ff

Autobahnen (Stand 31.08.2022)¹³ diese Praxis selbst um ein BF 3 plus Begleitfahrzeug mit der Anordnung 120 km/h entschärft.

Seit 01.09.2022 sind es bei Brückensperrung Alleingang/Schritttempo/Fahrbahnmitte auf Autobahnen nach Anlage 3, S. 4 nur noch vier Begleitfahrzeuge hinter bzw. neben dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug, nämlich zwei BF 3 plus oder BF 4 Fahrzeuge mit Geschwindigkeitstrichter 80 km/h und 60 km/h, dann BF 3 Begleitfahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 und daneben das BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277. Der Geschwindigkeitstrichter ist bei Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Bundesautobahnen unschwer nachvollziehbar, ebenso das Überholverbot mit Vz. 276/277 bei Brückensperrungen. Was sich dem unbefangenen Betrachter aber nicht erschließt ist die Frage, was das fahrende Ausrufezeichen nach Vz. 101 hinter dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug selbst bezwecken soll? Großraum- und Schwertransportfahrzeuge sind selbst nach den sogenannten

Kennzeichnungsrichtlinien¹⁴ ab einer Fahrzeugbreite von mehr als 3 m zusätzlich den unter 2.1.a) genannten Warn- einrichtungen (LTE) mit einer – oder wenn die geometrische Sichtbarkeit¹⁵ es erfordert mehreren – Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumleuchten) ausgerüstet. Im Regelfall sind diese Fahrzeuge mit drei gelben Rundumkennleuchten (gelbes Blinklicht) nach vorne und hinten ausgerüstet. Gem. § 38 Abs. 3 StVO warnt gelbes Blinklicht vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, **vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.**

Was also ein fahrendes Ausrufezeichen hinter einem dergestalt bereits selbst abgesicherten Großraum- und Schwertransportfahrzeug an zusätzlichen Erkenntnisgewinn und Regelungsinhalt für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer bringen soll, ist kaum nachvollziehbar. Es wird aufgrund des Inhalts: „Achtung, allg. Gefahr!“ allenfalls zum kognitiven Chaos des nachfolgenden Fahrzeuglenkers führen, der sich fragen muss, was ihm an dieser Stelle das vorausfahrende Ausrufezeichen in diesem Moment

konkret sagen soll??? Es warnen doch schon die beiden BF 3 plus Fahrzeuge mit dem Geschwindigkeitstrichter auffällig mit zwei gelben und nach hinten wirkenden Rundumkennleuchten und der Aufschrift „Schwertransport“ vor dem vorausfahrenden Verkehrsungetüm, welches selbst noch einmal mit Warneinrichtungen (LTE) und mindestens einem Rundumkennlicht nach hinten vor sich selbst warnt und geometrisch sichtbar sein muss. Was soll da unmittelbar danach noch ein fahrendes Ausrufezeichen, ohne selbstständigen Regelungs- und Informationsgehalt.

In Anbetracht der Kosten für dieses zusätzliche BF 3 Begleitfahrzeug für Kraftstoffe, Reifen, Fahrerlöhne etc. und der zusätzlichen Umweltbelastung erscheint dieses Begleitfahrzeug ohne irgendeinen Mehrwert als dringend verzichtbar, da überflüssig und damit unangemessen und unverhältnismäßig im verwaltungsrechtlichen Sinne. Dieses Fahrzeug ist ökonomischer und ökologischer Unsinn, weil es keine zusätzliche Warnwirkung und keine zusätzliche Sicherheit mehr bringt. Wenn man hier schon etwas



tun will, erscheint es nach Auffassung des Autors wesentlich sinnvoller, das Großraum- und Schwertransportfahrzeug nach hinten mit einem retroreflektierenden Warnschild „Vorsicht! Schwertransport“ auszurüsten, wie man es von ausländischen Fahrzeugen mit der Aufschrift „convoi exceptionnel!“ kennt. Hierzu müssten allenfalls die Kennzeichnungsrichtlinien unter Nr. 2.1.a) genannten LTE angepasst werden. Das wäre wirkungsvoller und sinnvoller als jedes Ausrufezeichen. Wobei hinter die Anzahl der Begleitfahrzeuge eigentlich getrost ein Fragezeichen zu setzen wäre. Es ist bis dato unklar, wo diese Begleitfahrzeuge und Begleitfahrer herkommen und wie ihre Ausbildung organisiert werden soll? Die Straßentransportbegleitverordnung steckt seit 2018 in den Kinderschuhen und ist noch nicht da.¹⁶ Fahrer und Fahrzeuge ebenso wenig. Es darf also getrost hinterfragt werden, wie die Sicherung von GST auf bundesdeutschen Autobahnen in naher Zukunft durchgeführt werden soll.

Der in Groß-Gerau betroffene Schwerlastunternehmer hat 15 Fahrzeugkrane im Fuhrpark, die betroffen sein können von der Auflage

Anlage 3, S. 4 der Autobahn GmbH des Bundes. Macht also rein rechnerisch 60 Begleitfahrzeuge nötig, oder aber die Schwerlastkrane rücken zeitlich versetzt aus, quasi jede Stunde einer, dann sind nach jetzigem Stand nur vier Begleitfahrzeuge notwendig, aber es dauert eben dann nach den Arbeitszeiten im ArbZG mindestens 1 ½ Tage, bis alle Krane auf den Baustellen sind und genauso lange, bis sie wieder zurückkommen. Allein das Rhein-Main-Neckar-Gebiet hat mehrere hundert Krane und ebenso viele Schwertransportfahrzeuge dort stationiert. Das macht hunderte, wenn nicht tausende Begleitfahrzeuge und qualifizierte Fahrer notwendig. Wo die herkommen sollen, ist völlig unklar, aber schön, dass es die Anlage 3 S. 4 schon einmal gibt.

Keine Sorge liebe Politik, liebe Autobahn GmbH des Bundes und liebe Polizeibehörden. Sie werden Ihr Ziel größtmöglicher Verkehrssicherheit und den besten Schutz der Straßensubstanz mit größter anzunehmender Wahrscheinlichkeit erreichen. In Kürze werden keine Großraum- und Schwertransporte auf der Straße mehr fahren, weil sie nicht mehr kalkulierbar und nicht mehr bezahlbar sein werden. Der Autor nimmt diese Entwicklung zur Kenntnis und zum Anlass nach 30 Jahren seine Tätigkeit als Rechtsver-

treter der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. auf der Jahreshauptversammlung 2022 zu beenden. Es reicht!

Die Gängelung des Gewerbes durch Politik, Verwaltung und Vollzug, die immer wieder neuen Ideen, Großraum- und Schwertransporte von der Straße zu vertrieben und das Gewerbe so lange zu triezen und zu misshandeln, bis es entnervt aufgibt, sind für den Autor unerträglich geworden, obwohl er seit 1992 mit Herz und Verstand, sowie zahllosen Veröffentlichungen und vielen Fachbüchern versucht hat, dem Gewerbe immer wieder zu helfen. Das ist leider gründlich misslungen. „Requiescat in pace!“ liebes Großraum- und Schwertransportgewerbe.

Gute Nacht, Deutschland!

Das Urteil zu dem vorstehenden Text finden Sie auf unserer Internetseite www.kmverlag.de. Aus Platzgründen konnten wir es an dieser Stelle nicht abdrucken.

13 https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/UEbersicht_Absicherung_GST_auf_BAB_2022-08-31.pdf

14 Richtlinie für die Kennzeichnung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge, Fahrzeugkombinationen sowie bestimmter hinausragender Ladungen Vom 12. Februar 2019 (VklB. S. 192)[Amtl. Anm.:] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.09.2015, S. 1)

15 Neuerlass der Anforderungen an die geometrische Sichtbarkeit zu § 52 Absatz 3 und 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): Warnleuchten für blaues und für gelbes Blinklicht – „horizontale und vertikale (geometrische) Sichtbarkeit“

16 Referententwurf 19.08.2018 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?__blob=publicationFile