

Statement zum Thema Megatrucks in Deutschland

von Dr. Rudolf Saller

Ich sehe die 60 t-Gigatrailer aus mehreren Gründen als problematisch an. Unabhängig davon, dass Niedersachsen hier vorgeprescht ist und zurückgepfiffen wurde, muss man sehen, dass zwar in Skandinavien die so genannte „nordische Kombination“ durchaus üblich ist und auch das niederländische Verkehrsministerium derzeit einen Feldversuch durchführt. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass Deutschland ganz andere infrastrukturelle Voraussetzungen hat. Die Zahl der Brücken und Durchlässe nimmt von Norden nach Süden stetig zu, bis hin zu hunderten mindertragfähigen Gebirgsabflüssen im bayerischen Oberland und im Allgäu.

Außerdem fehlen geeignete Parkplätze für diese Megatrucks. Es müssten erst Gigaliner-Terminals geschaffen werden, die mindestens 25,5 m lange Parkplätze für die Mehrgliederzüge aufweisen.

Außerdem können diese Fahrzeuge nur auf bestimmten Linien und nur auf Bundesautobahnen eingesetzt werden, keinesfalls generell am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen, weil das der Gemeingebrauch an Straßen nicht hergibt. Die Infrastruktur ist flächendeckend nicht für solche Fahrzeuge ausgelegt, schon gar nicht mit 60 t zGG.

Kühlschränke usw.), die bei relativ geringem Gewicht jede Menge Ladefläche braucht.

Auch in anderen Fällen hat der Gesetzgeber ein solches Bedürfnis anerkannt, so zum Beispiel bei den 44 t Container-Trucks. Schließlich müssen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass der Straßengüterverkehr im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern in den nächsten Jahren noch überproportional zunehmen wird und wir bis 2015 mit einer geschlossenen Lkw-Kolonnen von Hamburg bis Mailand rechnen müssen, um es einmal bildhaft auszudrücken.

Neuer STM-Service:

Kummer-Kasten rund ums Recht!

Sie arbeiten im Transport- oder Schwervertransportgewerbe? Sie haben Fragen zu den rechtlichen Aspekten Ihrer Arbeit oder Kummer mit dem Paragraphen-Dschungel? Dann sind Sie hier richtig! Hier erhalten Sie kompetente Antworten auf Ihre Fragen.

Mit Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller steht Ihnen ab sofort ein ausgewiesener Rechtsexperte für Ihre Probleme zur Verfügung. Schreiben Sie uns. Ihre Fragen werden in unserer neuen Service-Rubrik STM Recht veröffentlicht und detailliert beantwortet – selbstverständlich kompetent, selbstverständlich kostenlos.

Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften per Brief, Fax oder E-Mail an unsere Verlagsadresse:

KM Verlags GmbH

z. H. Dr. Saller
Eichendorffstraße 47
D-64347 Griesheim
Fax: +49 (0) 61 55 / 82 30 32
E-Mail: hellmich@kranmagazin.de



Andererseits müssen wir anerkennen, dass es in bestimmten Branchen ein dringendes Bedürfnis nach mehr Ladevolumen und mehr Gewicht gibt. So mahnt der VDMA schon seit Jahren mehr Volumen für die so genannte weiße Ware der Elektroartikelhersteller an (Waschmaschinen, Trockner,

Mehrgliederzüge sind dabei eine Möglichkeit, auf den Bundesfernstraßen mehr Platz zu schaffen. Würden heute alle Lkw den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand auf den Autobahnen strikt einhalten, wäre es auf manchen viel befahrenen Strecken jetzt schon äußerst problematisch noch

einen zusätzlichen Lkw auf die Strecke zu bringen. Der Mehrgliederzug schafft hier die Möglichkeit, mit nur einer Zugmaschine zwei Auflieger beziehungsweise Anhänger zu befördern. Der Straßengüterverkehr würde also insgesamt kompakter werden und auf derselben Strecke könnte

Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht



Dr. Rudolf Saller wurde die neue Fachanwaltsbezeichnung „Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht“ verliehen.

Um Frachtrechtlern die Möglichkeit zu geben, sich auf ihrem Rechtsgebiet zu spezialisieren, hat die Bundesrechtsanwaltskammer im April 2005 die Qualifikation und Bezeichnung „Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht“ geschaffen.

Am 05. Oktober 2006 wurde dem in Altötting niedergelassenen Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller die neue Fachanwaltsbezeichnung von der Rechtsanwaltskammer für München und Oberbayern verliehen. Zuvor hatte Dr. Saller von Oktober 2005 bis Januar 2006 an einem Fortbildungslehrgang des Deutschen Anwaltvereins in Hamburg teilgenommen. Drei Fachklausuren folgten. Darüber hinaus konnte er erfolgreich die erforderlichen Fallzahlen auf allen Gebieten des Transportrechts nachweisen.

Seit vielen Jahren schon ist Dr. Rudolf Saller in der Branche als ausgewiesener Fachmann in allen Rechtsfragen rund um das Thema Schwertransporte und Kranarbeiten anerkannt. In zahlreichen Veröffentlichungen setzte er sich bereits mit den spezifischen juristischen Belangen der Kranvermieter und Schwerlastspediteure auseinander. Unter anderem erschien im KM-Verlag sein Fachbuch: „Das große Buch der Fahrzeugkrane, Bd. II; Handbuch für Kranbetreiber“.



Einsatz mit teilbarem Ladegut bis 60 t zGG ausgeladen zu werden. Ob das tatsächlich im Interesse des konventionellen Güterkraftverkehrsgewerbes einerseits und im volkswirtschaftlichen Interesse einer möglichst langen Erhaltung der Straßenbausubstanz andererseits liegen kann, wage ich zu bezweifeln.

Dennoch: Deutschland ist nach wie vor ein Industriestandort und Exportnation Nr. 1 in Europa. Unsere Wirtschaft ist darauf angewiesen, ihre Produkte möglichst rasch und effizient an den Bestimmungsort bringen zu können. Wollen wir nicht im ständigen internationalen Wettkampf auf der Strecke bleiben, müssen wir auch diese Möglichkeit prüfen. Dort wo ein ernstes wirtschaftliches Bedürfnis und geeignete Fernstraßen einschließlich Nebenanlagen vorhanden sind, muss man auch die Giga-Liner als ökonomische und ökologische Alternative in Betracht ziehen. Auf bestimmten geeigneten Strecken und Relationen können diese Megatrucks durchaus vernünftig sein.

mehr Ladevolumen abgewickelt werden, ohne den Individualverkehr zusätzlich zu sehr zu belasten. Außerdem würde bei gleichem Ladevolumen proportional weniger Kraftstoff verbraucht und die Umwelt weniger mit Lärm und Abgasen belastet, weil nur eine Zugmaschine unterwegs ist.

Natürlich sind solche Transportfahrzeuge aber auch von den Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 ff StVZO zu befreien und können daher nur nach § 70 Abs. 1 StVZO unter bestimmten Auflagen und Bedingungen und eben nur auf geeigneten Strecken ausnahmsweise zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden. Ein großes verwal-

tungsrechtliches Problem wird sodann aber die Frage der teilbaren Ladung bei Mehrgliedern bis zu 60 t zGG werden. Es wäre dann aus Gründen der Gleichbehandlung nicht mehr zu rechtfertigen, wenn Großraum- und Schwertransporte mit teilbaren Ladungen nur bis maximal 40 t zGG und auch nur in Verbindung auf dem Hin- oder Rückweg von / zum Großraum- und Schwertransport ohne nennenswerten Umweg ausgeladen werden dürfen und darüber hinaus ausschließlich unteilbares Ladegut transportiert werden darf. Man müsste dann auch Großraum- und Schwertransportern erlauben, auf dem Hin- oder Rückweg vom / zum