

Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe – Teil 2

Dem Autor liegt erneut ein Bußgeldbescheid gegen einen Schwertransportlenker vor, der auf der BAB A71, FR Schweinfurt, bei km 111, die Höhenkontrolle mit seinem Fahrzeug ausgelöst hat. Für das Großraum- und Schwertransportfahrzeug lag eine gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO kombiniert mit einer Ausnahmegenehmigung für Lademaßüberschreitungen nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO vor für den genehmigten Fahrtweg von Oering, Kiesgrube bis Bergheinfeld, Richterbergstr. 1. Auf dieser Strecke durfte und musste der Fahrzeuglenker auch die BAB A71 befahren. Die Transporterlaubnis und die Ausnahmegenehmigung waren ausgestellt für eine Gesamthöhe von 4,37 m, abgesenkt auf 4,32 m.

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

Aus diesem Grunde hat sich auch der Fahrzeuglenker einen Tag vorher mit der zuständigen Autobahnpolizei in Gräfenroda in Verbindung gesetzt und die Höhenüberschreitung mitgeteilt und darum gebeten, eine Polizeieskorte vor Ort zu schicken, damit die Absenkung vor der Tunneldurchquerung auf 4,32 m durchgeführt werden könne.

Dies ist auch erfolgt, jedoch haben die Polizisten bei Nachmessung des Fahrzeugs auch die Auspuffklappen mitgemessen, die in geöffneter Fahrstellung natürlich um 3 cm die abgesenkte Höhe von 4,32 m überschritten haben. Gegen den Fahrer erging ein Bußgeldbescheid mit € 160,00 plus € 25,00 Gebühren, € 3,50 Auslagen und ein Punkt nach dem Mehrfachtäter-Punktesystem in Flensburg.

Der Unterfertigte hat gegen diesen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt, weil Auspuffklappen bewegliche Fahrzeugteile sind, die nach § 32 Abs. 2, S. 3 StVZO nicht mit gemessen werden dürfen, ebenso wenig wie nachgiebige Antennen oder Scheren und Ständer für elektrifizierte Stromabnehmer bei Elektrofahrzeugen.

Die Polizei, Dein Freund und Helfer, wird im Großraum- und Schwertransportgewerbe zur Polizei, Dein Feind und Hänslers

Dazu gehören natürlich Auspuffklappen, die bei stehenden Auspuffrohren lediglich durch die Auspuffabgase und den Luftdruck geöffnet werden, aber nachgiebig sind und daher keine Schäden an Brücken oder Durchfahrten von Tunneln erzeugen können.

Die Auslösung der Höhenkontrolle war ohnehin tags zuvor angemeldet, weil diese bereits bei einer Höhe von 4,20 m auslöst.

Die Auslösung der Höhenkontrolle war daher keinesfalls vermeidbar, auch nicht durch die Auspuffklappen. Dennoch wurde der Fahrer vor Ort von der Polizei gezwungen, die Auspuffklappen auszubauen und zu demontieren. Danach durfte er die Fahrt fortsetzen. Allerdings erging eben der Bußgeldbescheid mit insgesamt € 188,50 und einem Punkt.

Der Autor ist langsam an der Grenze einer jeden Einsichts- und Erkenntnisfähigkeit ange-

langt. Nach 32 Jahren Anwaltstätigkeit ist erschöpft und kann die Vorgehensweise der Polizei nicht mehr nachvollziehen. Dies alles grenzt an Verfolgungswahnsinn. Man sucht geradezu nach irgendwelchen angeblich beanstandungsfähigen Überschreitungen oder Übertretungen, um dann Bußgeldbescheide im Rahmen der Einnahmeerzielungsabsicht der Polizeibehörden verhängen zu können. Dabei ist auch vorliegend noch nicht einmal die Anforderung des § 32 Abs. 2 StVZO eingehalten, wonach Abmessungen, sowohl in Höhe und Breite, ausschließlich nach ISO 612-1978 durchgeführt werden dürfen. Diese ISO-Norm fordert absolut waagrecht Boden, weil ansonsten natürlich durch entsprechende Fahrbahnunebenheiten die Fahrzeughöhe verändert werden kann. Dies gilt erst recht bei einer Höhenmessung während der Fahrt. Selbstverständlich werden hier

Überschreitungen in der Höhe durch Wankungen und Schwankungen des Fahrzeugs wegen Längsunebenheiten (Spurrillen) des Fahrbahnbelags oder durch allein den Latsch des Reifens und den Luftdruck ausgelöst.

Aus diesem Grunde ist auch der Toleranzkatalog bei Fahrzeugmessungen nach VklBl. 1984, S. 182 ff. hier anzuwenden, der in Nr. 1.1.3 eine Höhentoleranz von +/- 5 cm vorsieht.

Im vorliegenden Fall wurde eine Höhenüberschreitung der Auspuffklappen um 3 cm beanstandet. Dies ist nicht mehr nachvollziehbar und grenzt erneut an Schikane, anders ist eine solche Vorgehensweise nicht mehr verständlich. Die Polizei, Dein Freund und Helfer, wird im Großraum- und Schwertransportgewerbe zur Polizei, Dein Feind und Henker!

Die Autobahnpolizei in Hermsdorf hat eine Woche zuvor einen sog. Innenlader, der mit Wandplatten aus Betonfertigteilen beladen war, beanstandet, weil das Heckportal hinten geöffnet und mit einem Kettenzug gegen die Ladung gesichert war. Das Heckteil stand etwa 40 cm über das Betonfertigteil hinaus. Es lag eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO vor für die Gesamtlänge des Fahrzeugs. Die Autobahnpolizei Hermsdorf hat die Weiterfahrt unterbunden und in Gera das Heckportal demontieren lassen mit der Begründung, § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO gilt nur für den Ladungsüberhang nach § 22 Abs. 2 StVO, nicht aber für das Fahrzeugteil, nämlich das geöffnete Heckportal. Hierfür sei eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO notwendig, weil die Fahrzeuglänge nach § 32 StVZO überschritten sei. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO setzt aber ein TÜV-Gutachten mit der veränderten Fahrzeuglänge voraus, das auf die Schnelle nicht zu besorgen war. Aus diesem Grunde ließ der Frachtführer das Heckportal demontieren.

Sodann stellt sich die Frage, ob aber die Aufbaustabilität nach DIN-EN 12642 beim Code-XL-Aufbau mit geöffnetem Heckportal noch gegeben ist. Der Hersteller Langendorf hat dies bestätigt und baut inzwischen sogar nach oben aufklappbare Heckportale, um genau dieses Problem zu vermeiden. Tatsächlich gibt es auch Innenlader mit verstärkten Seitenholmen, sodass die Aufbaustabilität gewährleistet ist und die Ladungssicherungskräfte über die Hydraulikstützen und Antirutschmatten mit 0,3 g nach hinten bestätigt werden kann. Insofern dürfen diese Innenlader, bei denen die Aufbaustabilität nachgewiesen ist und die Ladungssicherungsverfahren eingehalten werden, auch ohne Heckportal fahren. Sodann gilt für den Ladungsüberhang ausschließlich § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO.

Auch hier stellt sich aber mit Recht die Frage, ob das Heckportal als bewegliches Fahrzeugteil bei der Länge mit gemessen werden muss, wie die Autobahnpolizei Hermsdorf behauptet.

Grundsätzlich verweist § 32 StVZO auf den ISO-Standard 612-1978. Dort ist in Kennziffer 6.7. allerdings geregelt, dass alle überstehenden Fahrzeugbauteile mit gemessen werden müssen. Außerdem regelt § 32 Abs. 3 StVZO, dass alle mitgeführten austauschbaren Ladungsträger und alle im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile gem. § 42 Abs. 3 StVZO bei der höchst zulässigen Länge mitgemessen werden müssen. § 42 Abs. 3 StVZO enthält außerdem die Regelung, dass alle im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile, wie z.B. Ersatzräder und -bereifung, Ersatzteile, Werkzeug, Wagenheber, Feuerlöscher, Aufsteckwände, Planengestell mit Planenbügeln und Planenlatten oder Planentangen sowie Plane, Gleitschutzeinrichtung und Belastungsgewichte auch beim Gewicht mit gemessen werden müssen. Dasselbe gilt durch den Verweis in § 32 Abs. 3 StVZO auch für die Länge. Insofern ist in der Tat das geöffnete Heckportal mit zu messen und führt damit zu einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, weil bauartbedingt dann die höchstzulässige Länge des Sattelzuges überschritten wird.

Die einzige Lösung in der Praxis ist, ausschließlich Innenlader ohne Heckportal für Ladungsüberhang nach hinten zu verwenden. Solche Innenlader mit Bescheinigung der Aufbaustabilität sind handelsüblich. Innenlader mit Heckportal wurden in der Vergangenheit ausschließlich für den Transport von stehenden Glasscheiben verwendet. Für Betonfertigteile mit Ladungsüberhang ist dies nicht möglich. Hier muss tatsächlich das Heckportal entfernt und die Aufbaustabilität nachgewiesen werden. Eine andere Lösung ist in der Praxis leider nicht gängig und die Polizei stürzt sich darauf mit Wonne.

Die nächste Frage, die sich der schwerlastkontrollgruppenwütenden Polizei dann aber stellt, ist die Frage, ob ein offener Innenlader ohne Heckportal dann einen ausziehbaren Ladungsträger mit Unterfahrschutz und Leuchenträger benötigt, der seinerseits wieder § 70 StVZO-pflichtig wäre und ein TÜV-Gutachten erfordern würde???

Natürlich ist das grober Unfug. Ein Unterfahrschutz ist ein für die Verkehrssicherheit relevantes Bauteil eines Nutzfahrzeugs und soll verhindern, dass bei einem Straßenverkehrsunfall kleinere Fahrzeuge, wie Pkws oder Zweiräder, deren Aufbauten, Räder oder das Fahrgestell eines größeren Lastkraftwagens oder Anhängers von vorne oder hinten oder seitlich unterfahren und dadurch die Verkehrsteilnehmer in den kleineren Fahrzeugen verletzt oder sogar getötet werden können, weil beim Unterfahren eines Sattelauflegers oder Anhängers natürlich die Ladekante genau in den Fahrgastraum von kleineren Fahrzeugen hineinragt oder eben den Motorradfahrer vom Fahrzeug holt. Bei einem Innenlader ist ein sol-



Das gesicherte, geöffnete Tor des Innenladers wurde von der Polizei beanstandet.

cher Unterfahrschutz nicht notwendig, weil das Unterfahren eines Innenladers schon wegen der Verriegelung des Innenlader-Plateaus am Heck nicht möglich ist und sich technisch ausschließt.

Auch ein Leuchenträger ist nicht erforderlich. Die Heckleuchten des Innenladers sind im Regelfall in den Außenholmen nach innen eingelassen und die geometrische Sichtbarkeit ist gewährleistet. Andernfalls wäre ja gar kein Ladungsüberhang möglich, der aber in § 22 Abs. 4, S. 1 StVO mit der Handwerkerregelung bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m erlaubt ist und ansonsten nach hinten 1,50 m über die Ladekante hinausragen darf. Sofern der Ladungsüberhang größer als 1,5 m ist und die Entfernung über 100 km liegt, ist dann eben eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO erforderlich.

Das ist die einzige Ausnahmegenehmigung, die ein Standard-Innenlader mit offenem Heck benötigt, weil dann eben die Länge über alles einschließlich Ladung im Wege der Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO abgedeckt ist. Mehr ist für einen offenen Innenlader ohne Heckportal nicht erforderlich. Ggf. muss das Heckportal eben abgebaut werden, wenn die Aufbaustabilität nach DIN-EN 12642 ansonsten durch das Fahrzeug selbst gewährleistet ist. Für die Aufbaustabilität beim offenen Innenlader ist natürlich eine Herstellerbescheinigung erforderlich, die eben genau die Aufbaustabilität bescheinigt und auch die Ladungssicherung mit 0,3 g nach hinten abdeckt. Mehr ist hierzu aber schlicht nicht erforderlich.

Internationale Schwerlasttage Hohenroda

22./23.09.2023



Einleitung

Sehr geehrter Herr Prof. Lüer,
sehr geehrter Herr Prof. Poelke,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich stelle meine heutige Abschlussrede, die ich traditionell seit vielen Jahren hier als Closer halten darf, ausdrücklich unter einen Spruch des FDP Vize Jürgen Möllemann, den er kurz vor seinem Fallschirmabsturz gesagt hat: „*Es geht nicht mehr um rechts oder links. Es geht nur noch darum, wer die tatsächlichen Probleme der Menschen ohne ideologische Scheuklappen erkennt, in der Sprache des Volkes nennt und zu ihrer Zufriedenheit löst!*“ Das sollten sich einige Herrschaften in Berlin hinter die Ohren schreiben.

Eigentlich wollte ich eine sehr spöttische und zynische Abschlussrede über die Zustände bei der Autobahngesellschaft des Bundes (AdB) den Zentralen Zugangspunkt (ZZP) und deren Niederlassungen in Deutschland halten, aber die Zustände dort spotten seit Monaten jeder Beschreibung. Ich habe meine Rede daher insgesamt acht Mal redigiert. Außerdem hat mich der Koll. Dr. Burkhard Siebert, Gf. beim Thüringischen Straßenbauverband auf dem 7. Straßenbautag in Fulda im Sept. letzten Jahres ermahnt, es bringe auch nichts, wenn man der Politik ständig die Haare schneide. Ich habe mir das danach überlegt, er hat Recht. Deswegen werde ich denen heute nicht die Haare schneiden, sondern eine gute Frisur verpassen wie der Barbier von Sevilla.

Zunächst einmal sog`i nur „Obacht!“, also oberste Achtung! Hören Sie gut zu. Bei uns in Bayern gibt es nämlich einen Spruch, der lautet wie folgt: „*Wer nichts weiß und wer nichts kann, geht zur Post und Eisenbahn und wer sonst nichts wird, wird Wirt. Wem auch das nicht ist gelungen, macht er in Versicherungen.*“

Ich habe diesen Spruch ergänzt um den Vers: „*Wem das auch noch tut zu weh, bewirbt er sich bei AdB.*“

Die skandalösen Entwicklungen dort sind legendär und waren schon Gegenstand der Berichterstattung im Handelsblatt am 14.07.2020 und bei ntv/RTL am 31.10.2020.

Rückblende und Auszug ntv-Interview: „*Diesen Job sollte eine neu gegründete Behörde übernehmen, die auf den Namen „Die Autobahn GmbH des Bundes“ hört. Doch jetzt, zwei Monate vor ihrem Start, wird klar: Die Autobahn GmbH kommt zwar – doch ihren Job wird sie nicht machen, noch jahrelang nicht. Nach der PKW-Maut ein neues, teures Desaster für CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer. ntv liegt die Antwort von Scheuers Ministerium auf eine kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vor. Darin geht es um die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, kurz: DEGES. Sie kümmert sich für den Bund und zwölf Bundesländer um die allermeisten Autobahn- und viele Bun-*

desstraßenprojekte. Sie ist bislang die entscheidende Autobahn-Behörde. Zum 31. Dezember 2020 sollte sie mit der neuen Autobahn GmbH fusioniert werden.

Und das alles, obwohl das Bundesverfassungsgericht bereits vor über 20 Jahren die Mischverwaltung der Bundesfernstraßen zwischen Bund und Ländern als verfassungswidrig beanstandet hat. Eigentlich klar, das verstößt gegen den föderativen Staatenbund und die Zuständigkeitszuweisung im Grundgesetz.

Herr Oliver Luksic als Sprecher des BMDV hatte bereits im Sommer 2020 darauf hingewiesen, dass der Bundesrechnungshof und das Bundesfinanzministerium mehrfach darauf hingewiesen hätten, dass die Fusion mit der DEGES, Vorgängerin als Infrastrukturgesellschaft, mit der AdB scheitern könnte.

Deswegen wurde auch auf die Fusion mit der DEGES verzichtet und die AdB wurde in der Verantwortung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr am 13. September 2018 gegründet. Sie übernahm am 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Dadurch soll erreicht werden, schneller zu planen, direkt zu finanzieren und durch **kostensenkende Effizienzgewinne** mehr zu investieren. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Die Rechts- und Fachaufsicht übt das Fernstraßen-Bundesamt aus, das zum 01.10.2018 seine Arbeit aufnahm.

Im Zuge der Reform wurde am 13. September 2018 die privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesstraßen gegründet. Seit dem 17. Januar 2019 firmiert sie unter dem Namen „Die Autobahn GmbH des Bundes“. Nach § 1 Abs. 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) überträgt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung von Bundesautobahnen, soweit es sich um Aufgaben des Bundes handelt, zur Ausführung auf eine Gesellschaft privaten Rechts. Zum 1. Januar 2021 hat das BMVI die Autobahn GmbH des Bundes im Wege einer Rechtsverordnung aufgrund von § 6 InfrGG entsprechend beliehen. Der Gesellschaftsvertrag kann auf den Internetseiten des BMVI abgerufen werden (Quelle: Bundestag wissenschaftl. Dienste)

Seitdem ist nicht mehr viel passiert, außer dass fast alles steht und es kommen nur noch dumme Antworten aus den Behörden zurück, z.B. der Knüller aus Arnsberg vom 24.11.2022: „Für Ihren Antrag auf § 29 Abs. 3 StVO wird die Zustimmung abgelehnt. Begründung: *Es kann keine Zustimmung erteilt werden, da es aufgrund von rechtlichen Änderungen z. Zt. keine sachkundige Stelle gibt, die das betroffene Unterführungsbauwerk auf der gewünschten Strecke bewertet. Bis auf weiteres muss der Fahrtweg daher geändert und vom Ast neu gestellt werden!*“

Also: Keiner da!!!

Hintergrund war, dass sich die AdB für die Unterfahrung ihrer Fernstraßen nicht zuständig fühlte. Mag sein. Oben d´rüber ist auch etwas anders, wie unten durch. Aber die Zuständigkeit klärt man doch bitte vorher, meine Damen und Herren und nicht 3 Jahre nach Übernahme der Zuständigkeit. So wie jeder GmbH Geschäftsführer schon in der Gründungsphase verpflichtet ist, seine Geschäfte rechtzeitig nach dem Unternehmensgegenstand zu organisieren.



Wenn Sie das so machen würden: eine GmbH ins Handelsregister eintragen lassen würden, ohne EDV, ohne FiBu, ohne LoBu, ohne Dispo und ohne Arbeitszeitmanagement etc., dann sind Sie in drei Wochen insolvenzreif, nicht in drei Jahren, und die AdB war schon anfangs ein Sanierungsfall (Verkehrspolitik: Vollgas beim Gehalt: Daniel Delhaes Handelsblatt v. 14.07.2020).

Der Knüller aus Wiesbaden erreichte mich am 19.09.2023. Ein Unternehmer stellte einen wirklich ordinären Antrag nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für Lademaßüberschreitung bis 3,0 m für einen Überbreite Ladung zur Beförderung mit einem ganz normalen Standard-Sattelzug mit 38 t zGM.

Als Antwort kam von Hessen mobil zurück:

„*Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Antragsprüfung hat ergeben, dass eine Prüfung auf Notwendigkeit einer § 70 StVZO Ausnahmegenehmigung mit den vorgelegten Unterlagen nicht möglich ist. Dann folgt der Verweis auf das Sattelmaß nach § 32 Abs. 4, Nr. 2 StVZO.*“

Hääähhh??? Forderung nach § 70 Abs. 1 StVZO als zulassungsrechtl. Ausnahmegenehmigung, bei schlichter Lademaßüberschreitung nach § 22 Abs. 2 StVO??? Das führt zu § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO und zu sonst nichts. Ende Gelände!!!

Die EGB in Saarbrücken/Ordnungsamt, antwortet auf einen Antrag eines Kranunternehmers vom 20.09.2023 für eine Kranverbringung nach Saarwellingen einen Tag später: „für den o.gen. Antrag wird die Zustimmung abgelehnt.“

Begründung: *Es ist eine Lageskizze für die Aufstellung der selbstf. Arbeitsmaschine in der Straße „Neugäßchen“ einzurichten, aus der die Restfahrbahnbreite bei ausgefahrenen Hubstützen hervorgeht. Ebenfalls ist die verkehrsrechtl. Anordnung zur Sperrung der Straße „Neugäßchen“ bzw. zur Einrichtung eines Halteverbots unter Wahrung einer Antragsfrist von mind. 3 Wochen bei der Straßenverkehrsstelle der Landeshauptstadt Saarbrücken (..) unter Vorlage von entsprechenden VZ-Plänen und antragsbegründenden Dokumenten zu beantragen.*“

Liebe EGB in Saarbrücken, das geht Dich gar nichts an. Die EGB für einen Antrag nach § 29 Abs. 3 StVO ist ausschließlich für den Großraum- und Schwertransport zuständig, also für die Verbringung und die daraus resultierende übermäßige Straßenbenutzung durch den Transport. Für die Ausnahmegenehmigung nach den Straßen- und Wegegesetzen der Länder für Arbeiten im Straßenraum ist der jeweilige Straßen-

baulastträger zuständig und nicht die Verkehrsbehörde. Kontrolliert wird diese Sondernutzung von der Polizei, weil Hindernisse auf der Fahrbahn grds. nach § 32 StVO unzulässig ist. Das steht so im Gesetz!

Wer lesen kann ist klar im Vorteil.

Man ist versucht zu sagen: „Oh Herr vergib' ihnen, denn sie wissen nicht was sie tun!“. Ich sage dagegen: „Oh Herr, wirf' Hirn vom Himmel, aber bitte triff' in Gottesnamen die Richtigen!“

Das Ganze lässt sich aber umgekehrt auch noch toppen. Ein Schwertransportunternehmer sollte einen schweren Bagger von Burghausen nach St. Ingbert transportieren und hat kurzfristig einen Transporterlaubnisbescheid bei der EGB in Rinteln beantragt. Die AdB Südbayern in München, Frau Steinleitner, hat dem Anhörungsbescheid sofort zugestimmt und ihn am 18.09.2023 um 12:37 Uhr an die EGB zugestellt. Leider hat es die Verkehrsbehörde in Rinteln nicht geschafft, den Bescheid einfach nur zu signieren und zuzustellen. Der Transport, der am 18.09.2023 um 22 Uhr stattfinden sollte, konnte nicht durchgeführt werden und stand bis Mittwoch 20.09.2023 in Burghausen. Stillstandskosten des Transports alleine über 3.000,00 €.

Also kommt auch noch Untätigkeit dazu!

Die AdB Nordwest ist handlungsunfähig. Die GENOSK musste hier einspringen und die Anhörungen bearbeiten. Das ist ja wie Eigenverwaltung im Insolvenzverfahren. nach der Bankrotterklärung der AdB. Dann können wir das doch gleich alles selber machen.

Was ist bloß los in Deutschland oder ist da was faul im Staate Dänemark??? Da kräht doch der Hahn oder es wiehert der Amtsschimmel und in Heilbronn am Rathaus existiert sogar eine Statue dazu. Sie stellt einen Schimmelreiter dar, aber die Bezeichnung kommt in Wahrheit aus dem Rumänischen und von Faksimile bzw. dem Lateinischen *face-re similis*, immer dasselbe machen.

Liebe EGB in Rinteln oder Saarbrücken, es ist ganz einfach: „Stempel drauf, auf wiederseh'n. Nicht Beamtenmikado spielen, nach dem Motto, wer sich zuerst rührt, hat verloren. Und Einwegtaschentücher dürfen sie selbstverständlich auch verwenden, auch wenn „Tempo“ drauf steht, nicht einfach auf dem Stempelkissen einschlafen. Rausverfügen und zwar hurtig, sonst können da Staatshaftungsansprüche gegen Ihre Behörde daraus werden und ich prüfe das gerade ernsthaft!!!

Und das ist kein „Beamtenbashing“, also ein öffentlicher und verbaler Angriff, der vordergründig auf Emotionen basiert, sondern eine hofentlich konstruktive Kritik.

Stefan Lamby stellte am Montag, den 18.09.2023 in München auf dem Salvatorplatz sein neues Buch vor „Ernstfall – Regieren im Krieg!“

Es mag tatsächlich und sogar sicher so sein, dass das schwer ist, in solchen Krisenzeiten zu regieren, ganz sicher auch für jeden, unabhängig von seiner parteipolitischen Färbung. Das gebe ich gerne zu!!!

Bekanntlich sollen aber Ampeln den Verkehr regeln: rot-gelb-grün, fallen aber auch gelegentlich aus und können dann ihre Aufgabe nicht mehr wahrnehmen. So ähnlich kommt es mir gerade vor. Dafür aber einen ganzen Wirtschaftszweig, der im Wesentlichen für den Maschinen- und Anlagenbau, den Stahlbetonfertigteiltbau, den Stahlbau, den Holzbau und viele, viele andere Baustellen verantwortlich und maßgebend ist, der Existenzvernichtung auszuliefern, ist unangemessen, falsch und vollständig daneben. Ich werde nicht müde, das zu betonen.

Ich zitierte an dieser Stelle unseren viel zu früh verstorbenen Vater, der immer zu uns gesagt hat: „*Buam, ned geh' gibt's ned und wenn amoi was wirklich ned geht, dann hau'n wir so lange drauf, bis es gängig wird!*“

Aus diesem Grunde haue ich immer so lange drauf, bis es gängig wird. Das ist mein Lebensmotto geworden, auch jetzt in dieser unerträglichen Situation des Gewerbes und ich gebe auch nicht nach. Ich bin stur, auch wenn ich weiß, an wem das liegt und ich kann auch mit dem Hammer umgehen, notfalls mit dem Vorschlaghammer. Sie werden das noch sehen.

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister, Reformpolitik und Bürokratieabbau sehen anders aus. Allein: Mir fehlt der Glaube, obwohl ich aus Altötting komme, wo die Heilige Muttergottes schwarz vom Kerzenrauch der Jahrhunderte geworden ist und nicht rot, gelb oder grün! Manchmal läuft sei vielleicht rot an und wenn ihr schlecht wird, vielleicht auch gelb oder grün, das weiß ich nicht. „Augen zu und durch!“, einfach geradeaus und ohne Erlaubnis weiterfahren, koste es was es wolle, notfalls die Existenz? Das kann nicht wahr sein! Handlungsbedarf besteht dringend und zwar jetzt, sofort und ohne Zögern.

Dr. Carsten Linnemann hat Recht: „Deutschland erstickt an sich selbst!“ und das ist kein „Beamtenbashing“, wie der Vorsitzende des Dt. Beamtenbundes Ulrich Silberbach letztes Jahr meinte. Der Titel des Buches lautet doch: „Die ticken doch nicht richtig!“. Damit hatte er aber auch Recht und meint die Politik und die Legislative, nicht die Exekutive.

Doch die alte Frage von Georg Kreisler in seinem Lied ist bis heute unbeantwortet:

Was für 'n Ticker ist der Politiker???

Ja, die Welt ist eine Ansammlung von komischen Tier'n, die sich an das Leben klammern und nur selten amüsier'n.

Um gleich alle zu beschreiben, fehlt die Zeit hier momentan.

Und so führe ich nur einige als Beispiel an.

Ja, ein Dramatiker ist ein Stückeschreiber.

Und ein Fanatiker ist ein Übertreiber.

Und ein Botaniker ist ein Blumengießer.

Und ein Romantiker ist ein Frau'ngenießer.

Ein Philharmoniker ist ein Staatsmusiker.

Der Pension kriegt, wenn er nicht mehr gut gefällt.

Aber was für 'n Ticker ist ein Politiker?

Woher kommt er, und was will er von der Welt?

Was will er von der Welt und was will er vor allem von uns???

Kohle hole??? Diredare, an Flints, a Pulver, Penunse, cash in die Täsch, money, money, money must be funny. Natürlich auf diesem Planeten regieren die Moneten. Das ist bekannt!

Darum geht es wahrscheinlich. Piraterie oder moderne Straßenräuberei, neuerdings mit Augenklappe, wie Johnny Depp in *Pirates of the Caribbean*. Wenn ich an die kommunalen Sondernutzungsgebühren in Lüdenscheid und München denke ganz sicher. Das ist aktive Verdrängung der GST-Transporte und Vergrämungs- bzw. Verhinderungspolitik und unmoralisch. Die Stadt München hat im April letzten Jahres kommunale Sondernutzungsgebühren für GST beschlossen und im Juni umgesetzt, um dann nach der BAUMA im Okt. 30.000 Bescheide zu je 1.400,00 € an jeden Zulieferer und Abholer der Exponate für die Ausstellung versenden zu können. Die verdienen doch mit der Baumaschinenmesse schon Millionen und wenn sie die Messe nicht mehr haben wollen, sollen sei es einfach sagen.

Verdoppelung der Lkw-Maut und CO 2 Doppelbesteuerung kommen noch dazu und treiben 20-30 % der Frächter und Spediteure in den Ruin. Das ist bekannt.

Romanus Otte schrieb am 14.09.2023 gleichzeitig im Businessinsider: „Jetzt baut sich die Pleitewelle auf: Die Zahl der Insolvenzen steigt stark und das liegt nicht nur an der schwachen Konjunktur.“ Im ersten Halbjahr 2023 sind die Insolvenzzahlen um 20 % gestiegen und das geht so weiter. Wir sind erst am Anfang. Am Jahresende werden wir bei ca. 30 oder 40 % Steigerung der Insolvenzzahlen liegen. Das erinnert mich an die Bauleiten in den Jahren 1982 bis 1984 nach den beiden Ölkrisen und wird heftig werden. Ziehen Sie sich daher bitte warm an, meine Damen und Herren. Es kommen harte Zeiten auf uns zu, nicht nur, was die Verkehrspolitik angeht. Wir sind die Exoten, die Elefanten, aber keine Trampeltiere, die alles kaputtfahren und auch nicht die „Brückenschänder“, als die wir immer dargestellt werden.

Die Kühlgüterfrächter hatten früher auf ihren Aufliegern den Spruch: „So lange man die Leberwurst nicht durch das Internet versenden kann, müssen wir uns die Autobahn noch teilen!“

Und wir sollten jetzt auf unsere Schwerlastler schreiben: „Solange wir die Panzer zur Verteidigung der Ukraine noch transportieren müssen, muss man uns das auch erlauben!“

Und so lange wir die Windkraftbauteile für die Windenergiegewende herumfahren, umschlagen und montieren müssen, ebenso wie Beton-, Stahl- und Holzbauteile, Maschinen- und Anlagenteile usw., wird man unsere Fahrzeuge auch tolerieren müssen.

Dafür brauchen wir ein schnelles, effektives und einfaches Verfahren, sonst klappt das alles nicht mehr, wie gerade Ende letzten Jahres von der AdB mit 15.000 unbearbeiteten Anträgen unter Beweis gestellt wurde.

„Quod esset demonstrandum!“ Auch ein geflügelter Juristenspruch und bedeutet, was zu beweisen wäre. Ich beweise Ihnen jetzt, wie das gehen kann. Daher kommen jetzt meine Strategien: es gibt derer drei. Lang-, mittel- und kurzfristig wie immer.

Die langfristige Strategie

Untertitel: Pippi Langstrumpf und die Pistenkühe

Darüber will ich heute nicht viel reden. Gigaliner mit 60 t sind schon lange gestorben.

Obwohl, ich war im Sept. in Kanada in Urlaub, um Verwandte meiner Ehefrau dort am Lake of the Woods zu besuchen. Ich bin über 1.000 km mit dem Camper in Ontario (allein so groß wie die BRD) herumgefahren und aller Orten sind mit sog. „Pippi-Langstrumpf-Lkw“ entgegen gekommen: mehrgliedrige Kombinationen mit 3 Achsen SZM, 3 Achsen Sattelaufleger und entweder 2-achsigen Anhänger oder nochmal mit 3-achsigen Sattelaufleger, daher der Name umgangssprachlich „triples“ genannt: „3 mal 3 macht 9. Widwidi, wer will's von mir lernen!“

Natürlich ist dort die Verkehrsdichte eine andere. Kanada ist das zweitgrößte Land der Welt und hat nur 40 Mio. Einwohner, aber die fahren dort auch in den Metropolen wie Toronto oder Montreal mit 2,6 Mio. Einwohnern ganz normal und ohne irgendeine Sondererlaubnis im Alltagsverkehr sogar mit 100 km/h auf dem Highway ganz normal mit,

ohne dass die Infrastruktur dort merklich von der unseren abweichen würde.

In Australien gibt es nicht nur Kängurus und Koalas, sondern auch sog. „Pistenkühe“, das sind keine überflüssigen Pistenkleber, wie bei uns, sondern sog. Road Trains mit bis zu 15 Achsen und weit über 100 t zGM. Wer in den Outback von Australien fährt, insbesondere ins Northern Territory oder nach Western Australia, wird die gigantischen Lastzüge irgendwann sehen. Ein Roadtrain besteht aus einer relativ normalen 3-Achs Sattelzugmaschine mit 500 PS, die statt einem Auflieger zwei oder mehr Auflieger oder Anhänger zieht. Im australischen Überlandtransport stellen Road Trains vornehmlich die Versorgung entlegener Regionen sicher.

Erlaubt sind dort maximal 53,50 Meter Länge, ein maximales Fahrzeuggewicht bis 132 Tonnen ohne Zugwagen und eine maximale Höhe von 4,60 Metern. Sie dürfen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in den Staaten Victoria und Western Australia und von 90 km/h in New South Wales, Queensland und South Australia nicht überschreiten. Diese Road Trains werden offiziell LCV (longer combination vehicles) genannt.

Wobei aber nur die Kombinationen, die länger als 27,5 Meter sind, die gelb-schwarzen Warntafel „Road Train“ tragen müssen. Alles was keine 27,5 Meter übersteigt wird mit „Long Vehicle“ gekennzeichnet. Bei uns steht maximal drauf: „Meiner ist 18 m lang, wenn's denn stimmt!?!?!“ Mit der Lang-Lkw-Verordnung (LKWÜberlStVAusnV) haben wir gerade einmal Volumenzüge mit 40 t zGM und 24 m max. Gesamtlänge in Deutschland hingekriegt und die dürfen auf bundesdeutschen Autobahnen max. 80 km/h schnell fahren.

Dazu will ich aber heute gar nichts sagen, das (üb-)erlebe ich nicht mehr!

Mittelfristige Strategie:

Untertitel: Keine Ahnung, keine Vorstellung und kein Geld.

Das 4. Potenzgesetz ist heute falsch und längst überholt, der AASHO Road Test ist völlig veraltet. Dieser Road Test wurde 1953 auf Asphaltstraßen in Idaho unter der Schirmherrschaft der WASHO begonnen und bereits während der laufenden Untersuchungen auf Bundesebene ausgedehnt. Bis Mai 1955 wurden von einem Arbeitskreis die Finanzierung erarbeitet und dann mit dem überarbeiteten Highway Act vom 29. Juni 1956 von Präsident Dwight D. Eisenhower (schon wieder so ein Hammer) in Kraft gesetzt. Anschließend wurden die Erkenntnisse daraus erstmals 1961 im AASHO Interim Guide for the Design of Rigid and Flexible Pavements also Asphaltierungen publiziert. Ein Regelwerk, das neben Vorgaben für die Gestaltung von Straßenquerschnitten auch ein Konzept zum wartungsoptimierten, schichtweisen Aufbau von Asphaltbelägen beinhaltete und für Betonfahrbahnen die Bedeutung der Fugenabstände und der Verbindungselemente hervor hob. Dieses Regelwerk wurde anhand neuerer Erkenntnisse fortlaufend weiterentwickelt und ist nach umfangreicheren Aktualisierungen in den Jahren 1972 und 1993 noch heute in den Vereinigten Staaten weit verbreitet. Im Jahre 1980 wurden die Erkenntnisse aus dem AASHO Road Test hierher nach Deutschland übernommen und bildeten die Grundlage für die Allg. Straßenbauverordnung ASR 1981, wurde aber von der RWTH in Aachen längst wegen anderer Bauweisen, anderer klimatischer und geomechanischer Verhältnisse widerlegt und betrifft ohnehin nur die Längsunebenheiten der Fahrbahn, also Spurrillen, hat daher aber keinerlei Aussagekraft für Brücken.

Die dynamische Brückenbelastung mit modernen, hydraulischen Federungskonzepten ist < 3 % und zwar deswegen, weil die Druckverteilung beim Federn über einen Gasdruckbehälter mit Stickstoff abgepuffert wird. Die Räder werden damit in jeder Fahrsituation gegen die Fahrbahn gedrückt, sogar längs und quer. Es gibt dadurch bei diesem Federungskonzept keine oder kaum schlagartige Belastungen mehr und mit Spurrillen haben wir nichts zu tun. GST fahren mit 16er Reifen bei den Fahrzeugkranen mit einer Reifenaufstandsflächen so groß wie ein DIN A 4 Blatt und mehr und die Sattelaufleger fahren 4-fach, wenn nicht sogar 8-fach bereift.

Davon hat aber keiner eine Ahnung!!!

Das Gutachten von Intraplan Consult in Koblenz vom 01.03.2023 im Auftrag des BMDV zu den gleitenden Verkehrslastannahmen bis 2051 enthält die Aussage, dass bis dahin die Bevölkerung zunimmt, was ich schon aufgrund der jahrzehntelangen Geburtenrate in Deutschland von 1,53 Kindern pro Frau (Stat. Bundesamt 2020) nicht verstehen kann. Soviel kann ich noch rechnen, auch wenn ich Jurist bin und auch sonst nur von mäßigem Verstande, wie Ludwig Thoma schon vor über 100 Jahren geschrieben hat, der selbst Rechtsanwalt in Dachau war.

Wenn in einer Generation aus zwei Eheleuten nur 1,53 Kindern abstammen, dann sind wir rechnerisch nach 100 Jahren ausgestorben, oder tendieren gegen null, wie schon Charles Darwin auf den Gallapagos-Inseln für die dortigen Schildkröten festgestellt hat. Wie soll da bitte die Bevölkerung in Deutschland bis 2051 zunehmen? Es sei denn, es kommen lauter „Zuagroaste“, also Zugereiste mit Erstausrüstung für 1.928,00 € (Auszahlungsbeleg vom LRA Eichstätt liegt mir vor)??? Weltweit mag das anders sein, besonders in Indien und China, das seine 1-Kind Politik aufgegeben hat, weil die selber gemerkt haben, dass sie sich damit in einer Generation um die Hälfte dezimieren. Aber da fahren wir nicht hin. Außerdem heißt es bei Intraplan Consult dort auf S. 49, dass vor allem der Post- und Paketzustellverkehr bis 2051 stark zunehmen werden (Amazon u.a. sei Dank!). Dafür brauche ich aber kein teures Gutachten mit schönen Kästchen, Spalten und Pfeilchen.

GST ab 40 t aufwärts kommen aber im Intraplan-Gutachten vom 01.03.2023 zu den gleitenden Verkehrslastannahmen gar nicht vor. Ebenso wenig im BASt Bericht zu den Modellannahmen der Verkehrslasten im Schwerverkehr von Andreas Wolf aus dem Jahre 2010, Heft S. 61, dafür aber wird der (überholte und widerlegte) AASHO Road Test auf S. 31 zitiert. Außerdem endet der Bericht ebenfalls beim 40 t Europazug (siehe Bild: 31 ein 5-Achs Anhängerkombination). Schwerverkehr und Schwertransporte sind aber zweierlei Paar Schuhe (sagt auch meine Frau).

Also hat auch keiner eine Vorstellung!!!

Das Infrastruktur-Zusatzpaket, das Ex-BVM Alexander Dobrindt mit 5 Mrd. € p.a. zusätzlich für die Sanierung der Infrastruktureinrichtungen auf den Weg gebracht hat und selbst der Bundesrechnungshof im Gutachten zur Aufhebung der Mischverwaltung an Straßen mit der Finanzierung für die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft AdB (Verwaltungskosten alleine ca. 2 Mrd. € p.a. vgl. ntv-Interview) am 19.05.2015 selbst angeraten hat, sollte auch nach Annahme des Bundesrechnungshofes mit der Autobahn-Maut für Pkws finanziert werden. Wie wir wissen ist die Einführung der Pkw-Maut, mit der das finanziert werden sollte, aber nach der Gründung der AdB gescheitert. Andy Scheuer sei Dank.

Also ist auch kein Geld da!!!

Keine Ahnung, keine Prognose und kein Geld! Das ist eine Rechnung mit drei Unbekannten. Das lineare Gleichungssystem habe ich am Gymnasium schon nicht verstanden. „Judex non calculat!“ Frei übersetzt: „Juristen können nicht rechnen!“. Müssen wir auch nicht: vgl. § 287 ZPO. Der Richter darf den Schaden auch schätzen. Deswegen habe ich Jura studiert, weil ich nicht rechnen kann, dafür aber besser denken. So kommen wir nämlich nicht über den Berg, hat am 21.09.2023 der Kollege Dr. Didier vom LBT Ba.-Wü. geäußert, den ich vom BGL Rechtsausschuss gut kenne.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt meinte dazu in der BILD-Zeitung: *„So funktioniert Inflation: Auf der einen Seite versteckte Steuererhöhungen von über 7 Milliarden Euro jährlich durch eine Verdopplung der Lkw-Maut, die am Ende die Verbraucher zahlen. Und im Gegenzug wird das Bürgergeld erhöht. Auf der Strecke bleibt der arbeitende Bürger und der Mittelstand – so kommt Deutschland nicht über den Berg!“*

CO₂-Doppelbesteuerung kommt noch oben drauf, die ich persönlich für verfassungswidrig halte.

„Maut-Everest“ hat Prof. Engelhardt das genannt!!!

In der Tat befinden wir uns derzeit an einer extremen Steigung, wir fahren bergan: Die Inflation steigt auf über 6 %, der Verbraucherpreisindex steigt um 13 %, Lohnkosten steigen Dank „ver.di“ und den Bahn-Gewerkschaften effektiv um 10 %, um das aufzufangen. Das ist Gift, raubt Kaufkraft und treibt eine Inflationsspirale an.

Der BVMW, der Bundesverband der mittelständischen Wirtschaft in Berlin hat am 22.09.2023 schriftlich die Aussetzung der Mauterhöhung bis 2027 gefordert, weil das die Zahl der Insolvenzen bei den Speditionen und Frachtführern in die Höhe treiben wird, die Lieferketten gestört werden, ähnlich wie in Großbritannien nach dem Brexit und schließlich zur weiteren Preistreiberei bei den Verbraucherpreisen führen würde.

Nicht umsonst hat der Herr Bundeskanzler sich in Kw. 37/23 nun doch geäußert, nämlich gegen Schulden ohne Ende und gegen jedes weitere Konjunkturpaket. Ist das alles??? Aber Bürgergeld zum Chillen gibt's schon, oder wie??? Wo Du nicht bist, Herr Jesu Christ, sagen wir hier in Altötting, da läuten aber bekanntlich keine Glocken. Und es gilt die alte Trucker-Weisheit: *„Wer bergauf bremst, hat verloren!!!“*

Wir fahren gerade nicht nur bergan, wir fahren voll gegen die Wand, wenn wir so weitermachen. Es muss daher ein Gutachten über tatsächliche dynamische Brückenbelastungen bei Überfahrungen mit modern gefederten Fahrzeugen her, pneumatisch und hydraulisch gefedert. Zu diesem Zwecke habe ich Prof. Fischer und Prof. Novak von der TUM in München am 29.07.2023 mit den Fahrgestell-Konstrukteuren von LWE zusammen gespannt, um das nachzuweisen, dass da kaum Unterschiede zu herkömmlichen 40 Tonnern bestehen.

Zusätzlich brauchen wir eine Statistik, wie viele Großraum- und Schwertransporte tatsächlich auf den Straßen sind. Natürlich nehmen die auch zu, wie der Straßengüterverkehr insgesamt, schon allein wegen der Energiewende, die äußerst wichtig ist für uns und unser Klima, haben aber nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen.



Das BMDV hat am 19.07.2022 eine Datenerfassung für GST gestartet, um mehr Großraum- und Schwertransporte auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern. Zweck ist die Schaffung einer digitalen Datengrundlage zur Integration von GST-Übergabepunkten an Bundeswasserstraßen, wie z. B. Häfen, Umschlagstellen und RoRo-Rampen, in das Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS). Wie bitte? Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf Schiene und Binnenschiff war aber am 16.12.2020 schon veröffentlicht, offenbar ohne Datenerfassung???

Die IHK Siegen ist da schon sehr weit. Ich warne aber davor, von den Erlaubnisunterlagen nach § 29 Abs. 3 StVO auszugehen. Es gibt gerade derzeit viel zu viele Fehl-, Doppel- und Mehrfachanträge, gerade wegen der Antragsflut, die seit 16.11.2021 ausgelöst wurde. Maßgebend sein müssen die Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO – und da bitte auch nur für Fahrzeugkrane und die Schwerlast-Zugmaschinen. Für die Auflieger gibt es Flottenerlaubnisse, aber eine SZM kann immer nur einen Auflieger ziehen. Dann muss rechnerisch irgendwie gemittelt werden, wie oft diese Fahrzeugkrane und Fahrzeugkombinationen im Jahr fahren können und wie viel Tonnenkilometer das ergibt. Daraus kann dann eine präzise Verkehrslastannahme für GST abgeleitet werden, meinestwegen auch gleitend.

Diese Aufgabe würde ich gerne Ihnen zuteilen Herr Prof. Lüer, weil ich ein hinterkünftiger, bayerischer Anwalt bin, also gerissen und verschlagen und ich auch weiß, dass Sie und Prof. Poelke mit Unterstützung der IHK Siegen das flott ausrechnen können, ich aus o. gen. Gründen eben nicht.

Außerdem gilt auch hier: „Trau` keiner Statistik, die Du nicht selbst gefälscht hast! Den Rest mache dann ich schon!!!“

**Deswegen meine kurzfristige Strategie:
Untertitel: Mein 10 Punkte Plan.**

§ 70 StVZO wurde im Mai 2014 im VwVBl. 2014, S. 503 ff. geändert. Dabei wurde zwar die Geltungsdauer der Ausnahmegenehmigung auf 12 Jahre verlängert, das ist im Regelfall die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer in der ersten Generation der Maschinen, die dort zum Einsatz kommen. Sonst investiert in diese Technik niemand mehr. Allerdings hat man in den Vorbemerkungen auch die Versicherungspflicht nach Vorbemerkung 2.4.1 kontraproduktiv geändert. Der Versicherungsschutz ist bei jedem Genehmigungsinhaltsverstoß sofort weg, auch bei den Toleranzen in der VwV-Novelle vom 15.11.2021, weil die Toleranzen nicht Bescheidinhalt sind, sondern sich nur im Behörden-

innenrecht als der Verwaltungsvorschrift befinden. Die ganze Versicherungslösung ist ein völlig falscher Ansatz, ebenso die VwV-Novelle vom 15.11.2021. Der Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung hat dies bereits im November 2021 bestätigt und Dr. Guido Belger hat zutreffend schriftlich ausgeführt, dass die ganze Diskussion um diese VwV-Novelle auf der völlig falschen Grundlage geführt worden ist.

Warum hört das niemand? Professor Engelhard hat Recht, auch wenn er namentlich ein Engel ist, aber eben auch ein harter Hund. Ich bin dagegen nur der „Saller-Knaller“, aber den braucht es halt auch manchmal, besonders jetzt. Die EU ist selbst nicht verteidigungsfähig und hat kein eigenes Heer. Dafür fahren die UN-Panzer die Großraum- und Schwertransportunternehmer durch die Gegend und erhalten dafür minus 5 % Gewichtstoleranz. Das reicht noch nicht einmal, wenn der Tank des Panzers leergefahren ist, erst recht nicht der Long Range Tank der Sattelzugmaschine.

Die Politik fragt, wann kommt der Klimageldhammer, wann kommt der Bürgergeldhammer, wann kommt der Heizungs- und der Sanierungshammer, der Cannabis-Hammer und der Energieeffizienzhammer sowie der Krankhaustransparenzhammer sind schon in Arbeit und die Regierung zieht sich stattdessen das rote Hemd des Schinder Hannes an. Da fehlt nur noch der Hexenhammer!!!

Meine spurtreuen Unternehmer, zumindest die meisten davon, spüren im direkten Sinn des Wortes jeden Tag, um das Funktionieren des Wirtschaftszweiges aufrecht zu erhalten.

IST heißt in Wahrheit – Immer Spurtreu Transportieren.

Nur die AdB kriegt das nicht hin. Sie müsste nur innerhalb kürzester Zeit von geplanten maximal 3 Tagen den Stempel auf die Anhörungen machen, facere similis eben. Damit wir fahren können. Windkraftausbau bedeutet den Ausbau der Windkraftanlagen, dort wo der Wind weht. Ohne unsere Unternehmer ist das undenkbar. Laut Vestas Dänemark ist die green transition in Dänemark bereits bei 55 %, laut Prof. Luderer hinken wir in Deutschland hinterher und liegen nur bei 25 %. Laut Herrn Kustizar sind in Dänemark mit Offshore-Anlagen 300 Gigawatt Leistung in der Nord- und Ostsee möglich. 300 Millionen Haushalte könnten dabei mit Windstrom versorgt oder 200 AKWs ersetzt werden. Merken Sie, wohin der Wind weht?

Cuxhaven ist für Großraum- und Schwertransporte nicht mehr erreichbar. Regenerative Energien sind eine Revolution, die VwV-Novelle

vom 15.11.2021 dagegen eine Konterrevolution. Sollen wir denn die Windkraftanlagen und die Energiewende mit Legobausteinen zusammensetzen und dabei singen: „*Stein um Stein, Stein um Stein, wann soll dieses LEGO-Häuschen bitte fertig sein???*“

Wir brauchen Fertigteile und zwar schnell. Wir brauchen Expressbrücken zur Reparatur der Infrastruktur. Wir brauchen eine globale Lösung insgesamt, auch für den Weltfrieden. Das ist keine KI-geleitete Erkenntnis, sondern Solartechnik bricht uns sonst zusammen und Windkraftanlagen auch. Für die globale Energiewende brauchen wir derzeit weltweit 20 Terrawatt regenerativen Strom.

Alles, was möglich ist, basiert aber auf dem Material, dessen Transport und die Montage vor Ort, die die Schwerlast- und Kranunternehmer erbringen so auch die TU Ilmenau zur Thüringer Energieforschung.

Deswegen werde ich auch nicht aufhören, meinen 10-Punkte-Plan zur Änderung der Verwaltungsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte weiterzuverfolgen.

1. Die deutschsprachige Begleitperson muss weg.

Es gibt sie nicht am Markt, damit ist diese Auflage nicht erfüllbar und nach Rechtsprechung unzulässig. Die Person soll auch noch ein Sachkundiger sein und von Großraum- und Schwertransporten etwas verstehen, so lautet zumindest die allgemeine Auflage Nr. 2. Wie dieser Sachkundenachweis zu führen sein soll, bleibt offen. Deutsches Sprachniveau B 2 wird nach VGH-Mannheim gefordert, um sich in Krisensituation mit der Polizei und den Behörden verständigen zu können. B 2 bedeutet: Er oder sie kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, so dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Das müssten studierte Dolmetscher sein und noch die Sachkunde für Großraum- und Schertransporte nachweisen können. Wie das gehen soll, ist ungeregelt und offen. Diese Leute gibt es daher am Markt auch nicht. Dabei hat heute jedes Handy eine Übersetzungsapp und ich kann mich mit jedem deutschen Polizeibeamten in der Landessprache Englisch unterhalten. Objektiv gefährlich sind alle Kraftfahrzeuge. Das ergibt sich schon aus § 7 StVG. Der internat. Reiseverkehr und der 40 Tonner im Kabotageverkehr haben auch keine deutschsprachige „Begleitoma“ oder Tagesbetreuung dabei!

Im Übrigen darf kein begünstigender Verwaltungsakt mit Auflagen so beschwert werden, dass er nicht mehr vollziehbar ist. Dann kann ich mir den Bescheid gleich ersparen und den Antrag einfach zerreißen.

2. Der eBeifahrer muss kommen.

Die Frage ist nur wann und wie. Das Gutachten von Prof. Jürgenson, dass die BAST im März 2023 in Auftrag gegeben hat, wird für Nov. 2023 erwartet. Hoffentlich geht es dann schnell. Der eBeifahrer ist seit 01.11.2021 und nun fast zwei Jahre in Bayern im Versuch mit hervorragenden Ergebnissen. Bisher hat sich nur das Saarland angeschlossen. NRW, Ba.-Wü und Niedersachsen überlegen noch. Von den anderen Bundesländern hört man gar nichts.

Es muss sich schleunigst etwas tun um diese Situation zu verbessern, um die Polizei zu entlasten. Die Polizei ist kein Winkerposten und hat auch keine Zeit mehr, die zunehmenden Großraum- und Schwertransporte zu eskortieren. Es gibt andere Vollzugsaufga-

ben, die Vorrang haben. Nicht nur gegen die Pistenkleber und andere, die den Straßenverkehr ganz massiv beeinträchtigen. KI heißt auch Künstliche Intelligenz und nicht Kein Interesse!

3. Die Anhörfreigrenze muss auf 44 oder gar 48 t ab 6 Achsen angehoben werden.

Dann ist die Lastverteilung insgesamt immer noch besser, als 41,8 t bei 5-achsigen Fahrzeugkombinationen und Lastzügen. Es geht nur um die Anhebung von 2,2 t bei 6 oder eben dann 6,8 t bei 7 Achsen. Bei einer Achse mehr ist aber eben die Lastverteilung immer noch besser, als beim 5-achsigen Europazug. Im Übrigen hat Liebherr Ehingen bereits im Jahre 2016 156 Mal die Konrad-Adenauer-Brücke in Ulm befahren lassen und mit Messdosens die dynamische Beanspruchung abgenommen. Selbst beim Überfahren mit 72 t Gesamtmasse (dann natürlich mit Brückenaufgaben) ergab sich aber keine bemerkenswerte dynamische Zusatzbelastung. Die Belastung dynamisch betrug bei allen Fahrten mit 40 t, 44 t und 72 t Gesamtmasse nicht mehr als 3 %.

4. Die VwV-Novelle vom 15.11.2021 mit den Toleranzen von 5% bei Gewicht- und Achslasten und 15 cm bei den Abmessungen muss zurückgenommen werden

Dies ist in der Praxis nicht einzuhalten und zerstört alle Dauererlaubnisse. Dies ist letztlich der Grund für die exponentielle Zunahme der VEMAGS Erlaubnis-Anträge neben Fehl-, Doppel und Mehrfachanträgen. Weg damit. Es gilt der verwaltungsrechtl. Grundsatz „*maius minus continet*“ wie in Österreich selbstverständlich. „*Tu felix austria!*“

5. Versicherung erlischt:

Gleichzeitig erlischt die Versicherung wegen der Regelung der Versicherungspflicht in Nr. 2.4.1 der Vorbemerkungen in dem Empfehlungen zu § 70 StVZO. Hier muss dringend zurückgekehrt werden zur rechtlichen Situation mit der Entscheidung des Oberlandesgerichts Oldenburg im Jahre 2004. Es darf sich nur um eine Auflage handeln oder ein Widerrufsvorbehalt muss in die Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO aufgenommen werden, wie dies in Oldenburg jahrelang praktiziert wurde. Die Formulierung einer Bedingung ist schädlich und liefert das ganze Gewerbe der Strafbarkeit aus, das ohne Not. Es besteht ohnehin ein massiver Eingriff durch die Änderung von § 29a OWiG und die Verschärfung des Einziehungsverfahrens, auch im Ordnungswidrigkeitenrecht und Unterbindung der Weiterfahrt. Durch den Verspätungsschaden im innerdeutschen Frachtrecht des HGB von der 3-fach vereinbarten Fracht und der zusätzlichen Abschöpfung nach dem Bruttoprinzip bei Überladung wird der Unternehmer vierfach bestraft, obwohl die Kosten bei Stillstand weiterlaufen, außer vielleicht Reifen und Sprit. Das ist nicht notwendig und in meinen Augen auch rechtswidrig. „*Qudruplex in marsupium, nicht ne bis in idem!*“ Habe ich dazu letztes Jahr geschrieben.

6. Der BEM-ING-3 (RIBS, Flips und Chips) der Entwurf 03/2023

ist noch in der Verbändeanhörung bzw. Abstimmung mit dem BMDV. Prof. Küchler hat mit seinem Gutachten vom März 2023 den Normenvermischungsverstoß in den Vorgängerversionen 08/2016 und 11/2022 behoben. Der Entwurf muss jetzt unbedingt zügig umgesetzt werden. Wobei der Berechnungsbeiwert φ (Phi) keine Berechtigung mehr hat, wenn es keine oder nur marginale dynamische Brückenbeanspruchungen durch modern gefederte GST-Fahrzeuge gibt, wie oben nachgewiesen. Die Bezeichnung

Phi kommt offensichtlich von fies und steht für „Fisimatentenbeiwert“. Der muss weg, wenn wir beweisen können, dass von unseren Fahrzeugen keine nennenswerte, schlagartige und dynamische Brückenbelastung ausgeht.

- 7. Auch die digitale Karte, wie z.B. AGNES** als holistische Datenbank mit Anschluss an das Geoinformationssystem und das Baustelleninformationssystem des Bundes muss umgesetzt werden. Es handelt sich nicht um ein Monopol. Es gibt genug andere Hersteller, wie intelliRoad, Cargo Support, CodeSquare, Heavy Path und Infosystem AG. Es ist völlig unverständlich, warum die AdB nicht auf diese intelligenten Systeme und Kartenwerke zurückgreift, um die Strecken zu prüfen und die Anhörverfahren zügig zu beantworten und das mit Zugriff auf das Geodateninformationssystem (G.I.S.), Baustelleninformationssystem (B.I.S.) des Bundes und 3 D Route Mapping Solutions nicht genutzt werden, sondern die AdB drei Jahre lang ein eigenes Tool namens „GST. Autobahn“ entwickelt, das im Sommer 2023 mit immanenten Programmierfehlern fertig geworden ist und heute noch nicht in allen Niederlassungen läuft, anstatt uns die statischen Brückendaten zu geben, damit wir sie in unsere Systeme einpflegen können, schon für die Fahrstreckenerkundung.
- 8. Dauererlaubnisse** muss es wieder bis 60 t zulässige Gesamtmasse geben, wie beispielsweise in den Niederlanden. Dort fahren Schwertransporte bis 60 t sogar völlig ohne Transporterlaubnis. Gleichzeitig müssen Krane und Schwertransporte getrennt werden, da Krane stets völlig fixe Abmessungen und Gewichte aufweisen, Großraum- und Schwertransporte dagegen abhängig vom Ladegut völlig variabel, ausziehbar, verbreiterbar und sonst wie multimodal einsetzbar sind. Dies muss auch in der VwV Berücksichtigung finden.
- 9. Seit Einführung der GebOSTV** im Jahre 2021 sind durch das Multiplikationsverfahren die Gebühren bis zum 7-fachen gestiegen. Die Multiplikationsfaktoren werden von den Behörden völlig unterschiedlich angewandt. Der Leitfaden der BAST ist hier zu wenig bekannt. Es muss zur GebOSTV eine Verwaltungsvorschrift geben, die das Bemessen der Gebühren regelt. Gleichzeitig muss bitte das BMDV feststellen, dass es sich hierbei um eine Rechtsordnung nach § 8 Abs. 3, S. 3 FStRG handelt und damit kommunale Sondernutzungsgebühren wie in Lüdenscheid oder München nicht mehr erhoben werden dürfen. Dies ist inflationär und Straßenräuberei. Das durfte nur der britische Held Robin Hood und der auch nur, um den Armen und Geknechteten zu helfen. Außerdem muss bitte das BMDV klarstellen, dass damit auch alle Sondernutzungsgebühren, auch kommunale Durchfahrtsgebühren gem. § 8 Abs. 3, S. 3 FStRG erschlagen und bezahlt sind. Wir lohnen doch eh´ schon wie ein Haus für jeden Bescheid und jede Maßnahme.
- 10. Hurra, hurra, die StraßentransportbegleitungsV** ist da, endlich, nach 15 Jahren Kampf im Juni im Bundesrat beraten, aber die Ausbildung ist noch offen und Ländersache, so hat der Bundesrat mit der BR-Drucksache 132/23 (Beschluss) vom 16.06.2023 den Referentenentwurf vom 21.03.2022 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für die Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTBV) mit ein paar Änderungen abgesehen, nachdem der erste Referentenentwurf vom 19.09.2018 wegen CoVid 19 irgendwie und irgendwo stecken geblieben ist. Wahrscheinlich wegen Long Covid?!?!?

Laut Bundesratsdrucksache vom Juni diesen Jahres ist die Ausbildung Ländersache. Ich fordere die Länder auf, jetzt so schnell wie möglich hier zu Potte zu kommen und die Glocke zu gießen, wie es einst Schiller in dem bekannten Gedicht formuliert hat. Heute muss die Glocke werden. Ich wurde in der Schule von meiner Deutschlehrerin einmal gefragt, die Glocke von Schiller aufzusagen. Ich habe zurückgefragt, ob auf Deutsch oder in Türkisch. Sie meinte, ich kann doch die Glocke von Schiller nicht in Türkisch. Ich habe daraufhin gesagt doch – „Loch in Erde, Bronze rinn, Glocke fertig, bimbimbim!“ Daher das neu Zauberwort: „Sim-Saller-bim!“

Die Ausbildung ist aber derzeit allein in Bayern seit 2017 längst im Rahmen des Versuches vom 25.01.2017, den Innenminister Hermann eingeleitet hat, längst geregelt und bewährt. Es reicht m.E. einfaches Abschreiben, wie in der Schule. Außerdem hat Gothe schon gesagt: „Die Wissenschaft, sie ist und bleibt, was einer ab vom ander´n schreibt!“ Das ist also auch zumindest poetisch legitimiert.

Also Fazit (kommt auch von lat. *facere*):

Das ist mein 10-Punkte-Plan, den ich vom BMDV fordere und zwar deswegen, weil man sich in Altötting gerne an die 10 Gebote aus dem Alten Testament erinnert. Ich will hier nicht nur poltern und auf die Pauke hauen, sondern schlicht und möglichst schnell dazu beitragen, eine sinnvolle und tragbare Lösung für das Gewerbe zu finden, um die Auswirkungen der VwV-Novelle 2021 zurückzudrehen.

Bei mir im Kopf blinkt es derzeit auch permanent. Das ist aber eine Warnblinkanlage und keine ausgefallene Ampel.

Das Schwertransportgewerbe steht vor einer riesengroßen Herausforderung und die Wirtschaft insgesamt vor einer Krise, wie sie zuletzt nach der Ölkrise in den Jahren 1982-84 da gewesen ist. Die derzeitige Verwaltungs-Situation ist unerträglich und muss dringend behoben werden. Hierfür trete ich nachhaltig ein und bitte hierfür auch die Politik im Verständnis. Es kann so nicht weitergehen. „Gnua iss!“

Ehrlich es reicht wirklich!!!

Bitte tun sie etwas in Berlin und ändern Sie diese unerträgliche Situation, aber schnell, sonst kollabiert die ganze bundesdeutsche Wirtschaft!!! Das kann keiner ernsthaft wollen, oder??? Oder wollen Sie aus den GST Unternehmen sog. Zombiunternehmen machen, wie Prof. Christoph G. Paulus in seinem neuen Buch: „Große Pleiten“ über Carl Frdr. Wilh. Borgward schreibt? Erschienen ist es im Vahlen Verlag am 25. August 2023 und ich habe es mir schon reingepfiffen.

Zombie-Unternehmen sind Unternehmen, die es zwar am Markt noch gibt, die aber nichts mehr leisten und nur noch Ressourcen vergeuden. Untote also???

In spiritu sancti amen!!!

Danke schön für´s Zuhören!!!

PS: Christian Lindner hat kürzlich in einem Interview zu dem Haushaltsdebakel und der Entscheidung des BVerfG u.a. gesagt: „Wir brauchen eine agilere Verwaltung und mehr Technikfreundlichkeit!!!“

Auf die Plätze fertig, los!!!