

Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte in Berlin erfolgreich

Am 06.12.2022 wurde beim Landesverband Bayerischer Transportunternehmer (LBT) e.V. in München auf Initiative des Herrn Ass. Sebastian Lechner, Frau Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. Diana Krüger vom Bundesverband Baustoffe, Steine, Erden, Herr Peter Guttenberger als Präsident des VDBUM und verschiedenen anderen Mitstreitern die sog. Verbändeinitiative Runder Tisch Großraum- und Schwertransporte (VI GST) [www.vi-gst.de] initiiert. Bereits im Januar 2023 bestand die Initiative aus 32 Unternehmensverbänden in Deutschland, mithin die größte Verbändeinitiative, die die Bundesrepublik Deutschland je gesehen hatte.

Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting
Dipl.-Ing. (FH) Oliver Vogel, Ing.-Büro Schorer + Wolf, Landsberg/Lech

Diese Verbändeinitiative nahm sofort ihre Arbeit auf und beanstandete die VwV-Novelle BAz 2021 vom 15.11.2021, insbesondere die dort neu eingeführten negativen Toleranzabweichungen bei Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewicht, die letztendlich aus transportbedingten und technischen Gründen nicht einzuhalten waren. Hinzu kam, dass bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) bis November 2022 insgesamt 15.000 Anhörungen aufgelaufen waren und unbeantwortet blieben, weil das EDV-Tool, das später im September 2023 als GST.Autobahn eingeführt wurde, noch nicht verfügbar war.

Am 08.05.2023 fand das erste Gespräch mit Herrn Staatssekretär Oliver Luksic vom BMDV und der Verbändeinitiative und ihren Vertretern statt. Konsequenz war drei Tage später am 11.05.2023 die Dienstfreistellung des 1. Geschäftsführers bei der AdB GmbH. Darüber hinaus wurde im BMDV die sog. „Ad-hoc-Kommission Großraum- und Schwertransporte“ gegründet, die fortan Gesprächspartner der Verbändeinitiative GST war. Dort wurden die Probleme mit der bisherigen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO diskutiert, ebenso die fehlende Verkehrsbelastung und die fehlende dynamische Belastung der Straßenmöblierung bei negativen Unterschreitungen von Achslasten und Gesamtgewichten sowie Unterschreitungen der Abmessungen. Leider konnten dennoch und aufgrund der Einsprüche der Länder hinsichtlich der sog. „Auflagensprünge“, die zur unnötigen Belastung der Polizei führen

würden, die Negativtoleranzen nicht vollständig wieder abgeschafft und der sog. „maius-minus-continent-Grundsatz“ nicht wieder eingeführt werden, obwohl dies ja sonst im gesamten Verwaltungsrecht gilt.

Allerdings konnte nach vielfältigen Diskussionen bereits mit dem Referentenentwurf (Bearbeitungsstand 20.09.2024) ein erster Entwurf für die Änderung der Allg. Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO zur übermäßigen Straßenbenutzung durch Großraum- und Schwertransporte vorgelegt werden. Nach weiterer Diskussion dieses Referentenentwurfs wurde die endgültige Bundesratsdrucksache 544/24 am 06.11.2024 an Frau Ministerpräsidentin Anke Rehlinger vom bisherigen Bundeskanzler Olaf Scholz vorgelegt zur Stellungnahme des nationalen Normenkontrollrats nach § 6 Abs. 1 NKRg.

Nach Stellungnahme dieses Kontrollrates wurde schließlich die Änderung der Verwaltungsvorschrift am 20.12.2024 im Bundesrat in seiner 1.050 Sitzung gem. Art. 84 Abs. 2 GG beschlossen. Derzeit warten alle Mitglieder der VI GST auf die Veröffentlichung im Bundesanzeiger, die voraussichtlich im Juni (angeblich) 2025 erfolgen wird.

Einen Tag nach Veröffentlichung wird die Verwaltungsvorschrift mit der Novelle vom 20.12.2024 wirksam. Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am ersten Tag des vierten auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.

Ebenfalls durch die Verbändeinitiative initiiert und beraten wurde die Änderung der

Richtlinien über die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (RGST im Entwurf 2024), die vermutlich ebenfalls nach Veröffentlichung der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO umgesetzt wird, dann als RGST 2025 mit dem Inhalt über die Abgabe der Haftungserklärung des transportdurchführenden Unternehmers und Versicherungsbestätigung, wonach Haftpflicht-Versicherungsschutz in Kfz.-Haftpflichtversicherung auch besteht, wenn die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32, 34 StVZO bauartbedingt nicht eingehalten werden können. Ferner ist die Frage der summarischen Bezeichnung der Eigenschaft und der Art der Ladung im Erlaubnisantrag Thema, weil bei Dauererlaubnissen naturgemäß nicht im Vorfeld konkrete Angaben zu Art und Beschreibung der Ladung möglich sind. Dies versteht sich eigentlich von selbst, sonst müsste der Antragsteller Hellseher sein und für die gesamte Laufzeit der Dauererlaubnis Art und Eigenschaften der Ladung konkret vorhersehen können. Diskutiert wird auch die Anmeldung für etwa notwendige Polizeibegleitung 48 Stunden vor Fahrtantritt sowie die chronologische Führung der Auflagen und Bedingungen nach Streckenverzeichnis und Fahrtablauf.

Schließlich und endlich muss auch die Sprachauflage des digitalen Beifahrers und dessen Einsatz noch umgesetzt werden, auch durch eine neue numerische Zuordnung des digitalen Beifahrers. Darüber hinaus muss auch die Straßenverkehr-Transportbegleitverordnung (StTbV), die bereits am 16.06.2023 im Bundestag verabschiedet wurde, in die RGST-Richt-

linien als bundesweite Einsetzbarkeit von beliehenen Schwertransportbegleitern mit aufgenommen werden, naturgemäß auch der Einsatz und die Systemanforderungen für den digitalen Beifahrer sowie die Vorverlegung für Beginn der Nachtfahrt auf 20 Uhr, statt früher 22 Uhr. Ferner werden weitere Themen insbesondere in Bayern forciert, wie der geschlossene Transportverband, Dauererlaubnisse flächendeckend wieder bis 60 t etc..

Größte Errungenschaft der VwV-Novelle ist die Änderung der Rdnr. 95 mit den Negativabweichungen nach unten. Diese zulässige Unterschreitung des Gesamtgewichts beträgt bis 68 t zulässig 20 %. Oberhalb einer Gesamtmasse von 130 t ist nur noch eine Unterschreitung von maximal 5 % zulässig und dazwischen fällt die mögliche Unterschreitung linear von 20 % auf 5 % ab, wie folgende Grafik darstellen sollen:

Hierzu ist aber ohnehin schon nach VDI-Richtlinie 2700/Blatt 13 „Ladungssicherung bei Großraum- und Schwertransporten“ seit deren Einführung im Jahre 2010 eine geschlossene Transportprozessplanung (TPP) erforderlich, die den Schwerpunkt der Ladung und den Lastverteilungsplan beinhalten muss.

Geändert und klargestellt wurde auch Rdnr. 90a e) – Mitnahme teilbarer Ladung bei Leerfahrten, soweit Gesamtmasse und Achslasten, die die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten, also zulässige Gesamtmasse max. 40 t und die Achslasten des 40-Tonnen-Europazuges. Dies war eigentlich schon seit den 80er-Jahren standardmäßige Rechtsprechung, weil es aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnvoll war, bei der Hin- oder Rückfahrt von Großraum- und Schwertransporte im Leerzustand das Fahrzeug mit seinen technischen

raum- und Schwertransportfahrzeug mit seinen Grundabmessungen sodann teilbare Ladung bis maximal 40 t zGM und unter Einhaltung der allgemein gültigen Achslasten mitbefördert, weil ansonsten nur sinnlose Leerfahrten provoziert werden, die unnötige Umweltbelastungen und Verkehrsbelastungen sowie ähnliche Belastungen der Straßenbaustanz hervorrufen, ohne einen sinnvollen wirtschaftlichen und umweltpolitischen Effekt zu haben. Die Ergänzung ist redaktionell sinnvoll und stellt klar, dass im Hin- und Rückladungsverkehr bei Großraum- und Schwertransporten die Beförderung von teilbarer Ladung unter Einhaltung der allgemeinen Gewichtsgrenzen des § 34 StVZO zulässig ist und das Fahrzeug dann keine gesonderte Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO wegen übermäßiger Straßenbelastung benötigt, sondern nur die Grundabmessungen der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO einhalten muss sowie die Gewichtsgrenzen für Gesamtmasse und Achslasten nach § 34 StVZO.

Ergänzt wurde auch Rdnr. 93a Nr. 1.) – Hinweise der Erlaubnisbehörde. Danach ist der Antragsteller darauf hinzuweisen, dass die Bearbeitung der Anträge i.d.R. zwei Wochen ab Vorliegen eines vollständigen und fehlerfreien Antrags erfordert und bei statischen Nachberechnungen von Brückenbauwerken sowie bei aus anderen Gründen besonders aufwendigen Verfahren eine längere Verfahrensdauer erforderlich sein kann. Auf die Unvollständigkeit und Fehlerhaftigkeit eines Antrags hat die Behörde unverzüglich, mindestens aber innerhalb der Frist nach Satz 1 hinzuweisen. Auch das ist lediglich eine redaktionelle Ergänzung

Gesamtgewicht G	Zulässige Unterschreitung x
$G \leq 68 \text{ t}$	$x = 20 \%$
$68 \text{ t} < G \leq 130 \text{ t}$	$x = 20 \% - \frac{20 - 5}{130 \text{ t} - 68 \text{ t}} (G - 68 \text{ t}) \%$
$G > 130 \text{ t}$	$x = 5 \%$

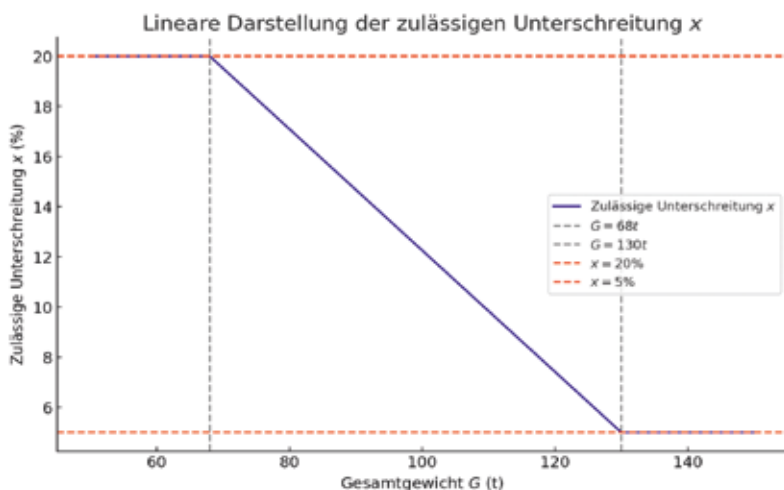
Diese Tabelle bedeutet, dass bei einem Gesamtgewicht G von bis zu 68t eine Unterschreitung von bis zu 20% zulässig ist. Oberhalb eines Gesamtgewichtes G von 130t ist nur noch eine Unterschreitung von 5% zulässig. Dazwischen fällt die mögliche Unterschreitung von 20 auf 5% linear ab, das bedeutet in Zahlen:

Gesamtgewicht G (beantragter Wert)	zul. Unterschreitung	zul. Unterschreitung	Gesamtgewicht G (zul. Minimumwert)
[t]	[%]	[t]	
40	20%	8,00	32,00
45	20%	9,00	36,00
50	20%	10,00	40,00
55	20%	11,00	44,00
60	20%	12,00	48,00
68	20%	13,60	54,40
70	19,52%	13,66	56,34
75	18,31%	13,73	61,27
80	17,10%	13,68	66,32
85	15,89%	13,50	71,50
90	14,68%	13,21	76,79
95	13,47%	12,79	82,21
100	12,26%	12,26	87,74
105	11,05%	11,60	93,40
110	9,84%	10,82	99,18
115	8,63%	9,92	105,08
120	7,42%	8,90	111,10
125	6,21%	7,76	117,24
130	5,00%	6,50	123,50
140	5%	7,00	133,00
150	5%	7,50	142,50
160	5%	8,00	152,00
180	5%	9,00	171,00
200	5%	10,00	190,00
250	5%	12,50	237,50
300	5%	15,00	285,00

Beide den Abmessungen gelten mit der neuen VwV zu § 29 Abs. 3 StVO folgende Negativabweichungen als mitgenehmigt: Abmessungen der Ladung von 200 cm in der Länge, 50 cm in der Breite und 25 cm in der Höhe unter der Bedingung, dass die Lage der lotrechten Schwerpunktsachse der Ladung in Bezug zum Fahrzeug bzw. zur Fahrzeugkombination nicht verändert wird.

Grundabmessungen zu nutzen, um auch teilbare Ladung bis zu den Gewichtsgrenzen des § 34 StVZO mitnehmen zu können. Das Fahrzeug muss zum Schwertransport sowieso anreisen bzw. rückreisen, sodass im Hin- und Rückladungsverkehr vor oder nach Großraum- und Schwertransporten es sinnvoll ist und keine weitere Verkehrsbelastung oder Belastung der Straßenmöblierung darstellt, wenn dieses Groß-

und Richtigstellung. Die Regelantragsfrist betrug auch vorher schon i.d.R. 14 Tage vor Beginn des Transports, weil natürlich im Regelfall auch unzählige Anhörungsbehörden auf Autobahnen und im nachgeordneten Streckennetz hinsichtlich der straßenbaulichen Möglichkeiten von der Eingangsbehörde anzuhören sind. Natürlich können besonders aufwendige Verfahren oder auch die statische Nachberechnung





Neu ist die Erweiterung der Flottenerlaubnisse für bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen.

Bild: AdobeStock - Wlodzimierz

nung von Brückenbauwerken nach der Bemessungsrichtlinie Ingenieurbauwerke (BEM-ING III) längere Bearbeitungsdauern zur Folge haben. Es wäre allerdings zu wünschen, dass die Behörde hierauf nicht nur bei Unvollständigkeit und Fehlerhaftigkeit des Antrags hinzuweisen hat, sondern eben auch auf die möglicherweise längere Verfahrens- und Bearbeitungsdauer der Anhörung etc..

Erweitert wurde auch Rdnr. 95 um eine Nr. 3.). Für Großraum- und/oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen. Dies ist eine reguläre Nebenbestimmung für jeden begünstigenden Verwaltungsakt nach § 36 Abs. 2, Nr. 3 VwVfG und bedürfte eigentlich keiner eigenen Verwaltungsvorschrift. Insofern hat diese Regelung nur klarstellenden Charakter.

Neu ist die Erweiterung der Flottenerlaubnisse für bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu fünf baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen Anhängern bestehen. Bislang war die VwV auf 10 Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen beschränkt. Insofern wurde hier die Flottenerlaubnis um sogar 50 % erweitert. Außerdem wurde bereits eine Definition der Baugleichheit in der VwV-Version vom 16.11.2021 aufgenommen und der Vollständigkeit halber wiederholt und danach die neuen zulässigen Unterschreitungen aufgeführt. Als baugleich gelten danach Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Insofern wurde eine Definition der Baugleichheit an die Bauartgleichheit angenähert, weil häufig die Auffassung vertreten wurde, dass Baugleichheit

völlige Identität voraussetzt, auch Hersteller und Type, etc..

Ergänzt wurde auch die Definition der zusammenhängenden Schwertransportmodule (SPMT), die als eine einheitliche Fahrzeugkombination anzusehen sind. Außerdem wurde ein Transportumlauf, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht, z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeuges zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Beladeort zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum nächsten Beladeort oder Firmensitz) erneut klargestellt.

Wie bisher wird klargestellt, dass natürlich im anhörfreien Bereich Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt gelten. Dies deswegen, weil im anhörfreien Bereich gerade Abmessungen, Achslasten und Gesamtmasse als unbedenklich gelten und daher Negativunterschreitungen nicht ins Gewicht fallen. Die neuen Negativtoleranzen im anhörpflichtigen Bereich sind in der oben bereits zitierten Grafik beschrieben, die sich nunmehr auch in Rdnr. 95 Abs. 3 als mathematische Formel befindet (s.S. 53).

Grundsätzlich ist außerdem die maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Das gilt also für die Achslast nach oben. Höheren Achslasten können in Einzelfällen erlaubt werden. Wird eine solche Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen. Es handelt sich hierbei häufig um Transporte mit SPMT-Modulen über kurze Strecken und mit geringer Geschwindigkeit mit Hilfe von Tragschnabelhubbrücken oder ähnlichen Fahrzeugen.

Für diese wichtigen Transporte, auch für den Ausbau des Stromnetzes, wie Nord-Süd-Link etc. wurde die Rdnr. 118b Nr. 7 – Anträge für den Transport von Kabelrollen und Großtransformatoren für die Übertragungsnetze eingefügt. Diese sind vorrangig zu bearbei-

ten, weil sie im Moment für die Ertüchtigung des Stromnetzes und den Netzausbau für die Energiewende in Deutschland eine sehr große Rolle spielen. Insbesondere die Nachrüstung von Gleichrichter-Transformatoren ist für den Netzausbau von enormer Bedeutung. Im Fall von Kabelrollen gilt jedoch der Vorrang nur für einen Reparaturfall durch Ausfall eines Stromkabels etc. Die Erforderlichkeit des Transports für ein Übertragungsnetz und ggf. das Vorliegen eines Reparaturfalls ist bei Antragstellung durch den Antragsteller mit einer Dringlichkeitsbescheinigung eines Übertragungsnetzbetreibers nachzuweisen, damit die Behörde die Dringlichkeit und den Vorrang überprüfen kann. Das ist sicher sinnvoll, um einen Missbrauch dieser Vorrangsklausel auszuschließen

Rdnr. 127 f) Sachverständigengutachten (sog. Abgangsgutachten) wurde neu gefasst. Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten ab 12 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder einen Prüflingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung, die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik geprüft wurde. Dies deswegen, weil gem. § 22 S. 2 StVO bei der Ladungssicherung die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten sind. Dies erfordert selbstverständlich bei Durchführung von Großraum- und Schwertransporten mit einer Gesamtmasse ab 100 t besondere Kenntnisse, weil natürlich die form- und kraftschlüssige

Ladungssicherung gerade bei überbreiten Schwertransporten (negativer Zurrwinkel etc.) oder bei ganz erheblicher Masse, wie vorliegend über 100 t Gesamtzuggewicht, besondere Anforderungen stellen. Hier ist die VDI-Richtlinie 2700/Blatt 13 „Ladungssicherung im Großraum- und Schwerverkehr“ einzuhalten. Hierzu existiert seit etwa 2 ½ Jahren auch ein eigenes Fachbuch des Autors mit dem Titel „Dimension XXL – Ladungssicherung bei Großraum- und Schwertransporten“, das im Huss-Verlag in München erschienen ist. Im Abgangsgutachten müssen diese Anforderungen durch eine sachverständige Person oder einen Prüfenieur gesondert geprüft werden. Diese Abgangsgutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann natürlich auch heute in digitalisierter Form auf einem Speichermedium (Tablet, etc.) derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann. Dem Antrag ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen. Dies geschieht heute durch geschlossene Transportprozessplanung, die auch in der VDI-Richtlinie 2700/Blatt 13 vorgesehen ist und natürlich mit entsprechender Berechnung des Lastmittelpunkts und einer Darstellung der Achsdrücke, z.B. in Goldhofer-EasyLoad oder SALSA von Scheuerle.

Rdnr. 128 wurde ebenfalls neu eingefügt. Bei wiederkehrenden Transporten, bei denen das gleiche Fahrzeug oder die gleiche Fahrzeugkombination oder ein baugleiches Fahrzeug oder eine baugleiche Fahrzeugkombination eingesetzt und die gleiche Ladung oder die gleiche Ladungsart transportiert werden und ein beanstandungsfreies Erstgutachten als Abgangsgutachten eines Sachverständigen oder Prüfenieurs nach Rdnr. 127 vorliegt, kann dieses Gutachten erneut verwendet werden. Es ist dann nur ein Gutachten eines Prüfenieurs oder eines Sachverständigen jeweils mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut darüber vorzulegen, dass der Transport mit dem beanstandungsfreien Erstgutachten nach Kontrolle des weiteren Transports ausreicht. Diese Bestätigung und das Erstgutachten sind beim Transport mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Personen auszuhändigen. Die Bestätigung oder das Erstgutachten können natürlich auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium nach den vorgenannten Bedingungen der Rdnr. 127 mitgeführt werden.

Rdnr. 129 g) – Prüfung des Fahrtwegs wurde ebenfalls neu eingefügt. Danach muss der Antragsteller bzw. die den transportdurchführende Person unmittelbar vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung prüfen, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist.

Wie eine solche Überprüfung der Geeignetheit des Fahrtwegs erfolgen soll, ist nicht geregelt. Hilfreich wäre hier gewesen zu ergänzen, dass auch eine digitale Überprüfung mit Daten aus einem Digitalsystem mit Route-Scanning und entsprechenden Straßendatenbanken ausreichend ist, also eine virtuelle Überprüfung des Fahrtwegs mit solchen Datenbanken, die heute unschwer existieren und von verschiedenen Herstellern bzw. Betreibern am Markt angeboten werden, also eine erlaubte Überprüfung mit digitalen Straßendaten und tatsächlich entsprechenden 3D-Route-Scanning-Daten über die Erfassung der Straßenmöblierung, wie Leitplanken, Verkehrszeichen, Lichtzeichenanlagen, Durchfahrtsprofilen, etc. Eine körperliche Überprüfung des Fahrtwegs ist dann nicht notwendig und in vielen Fällen auch nicht möglich. Man möge sich vorstellen, ein Großraum- und Schwertransportunternehmer soll die tatsächliche Durchfahrts Höhe des Elbtunnels in Hamburg überprüfen oder die Durchfahrts Höhe einer Autobahnbrücke, obwohl das Anhalten auf Autobahnen verboten und grundsätzlich nur bei einer Panne auf dem Pannen-

streifen erlaubt ist. Tatsächlich sind daher nur Daten über 3D-Route-Scanning unschwer erhältlich, einschließlich Schleppkurvenberechnungen, aber auch ausreichend. Im Zuge der stets zitierten Digitalisierung und Reduzierung des Bürokratieaufwandes wäre es sicher hilfreich gewesen, dies in der Rdnr. 129 g) ausdrücklich zu normieren.

Die Rdnr. 145 wurde ergänzt für Transporte, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten, durch verbündete Streitkräfte oder in deren Auftrag durchgeführt werden. Danach sind Fahrzeitbeschränkungen für solche Transporte nicht anzuordnen. Eine solche Regelung versteht sich an sich von selbst. Wenn im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall hier Militärtransporte notwendig werden sollen, was schon im Angesicht der Ukraine-Krise nicht von der Hand zu weisen ist, können natürlich Fahrzeugbeschränkungen nicht angeordnet werden. Militärtransporte im Spannungs-, Bündnis- und insbesondere im Verteidigungsfall haben wg. der Bedrohungslage natürlich Vorrang.

Siehe hierzu auch den Aufsatz von Dr. Rudolf Saller und Dr. Adolf Rebler im Schwertransportmagazin Nr. 110 vom März 2023, der den Anstoß zur Verbändeinitiative GST gegeben hat.



Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) ist eingetragen im Lobbyregister unter R005912 und wird unterstützt durch:

		
		
		
		
		
		
		
	Unterstützt durch KRANMAGAZIN und SCHWERTRANSPORTMAGAZIN	



Ergänzt wurde auch die Definition der zusammenhängenden Schwertransportmodule (SPMT), die als eine einheitliche Fahrzeugkombination anzusehen sind.

Bild: AdobeStock - Diyanski

Rdnr. 145a d) Deutsche Sprache wurde neu eingeführt. Entgegen aller Wünsche und insbesondere auch den Ausführungen des Autors vor dem VGH Mannheim, wonach zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs die Kenntnisse des Fahrzeugführers oder des Beifahrers nach europäischem Sprachniveau B2 in Deutsch notwendig sind, aber am Markt solche beifahrenden Personen nicht verfügbar sind, insbesondere mit Kenntnissen für Großraum- und Schwertransporte (das müssten akademisch gebildete Dolmetscher sein) wurde das Sprachniveau in Deutsch B2 beibehalten. Ob das sinnvoll ist, muss das Kabinett im Bundestag ggf. nochmals diskutieren. Sinnvoll und zeitgemäß erscheint Weltsprache Englisch, wobei auch dort Sprachniveau B 2 kaum jemand beherrscht, außer native Speaker.

Ergänzt wurde, dass, wenn sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit den Verkehrssituationen abzeichnet, dass die Anwesenheit einer Person erforderlich ist, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden kann. Ansonsten ist im anhörfreien Bereich natürlich keine deutsch-sprachige Begleitperson notwendig, weil im Regelfall bei diesen Transporten keine vollziehbaren Auflagen und keine Kommunikation mit den Behörden notwendig sind.

Rdnr. 149 wurde komplett neu eingeführt mit dem Verweis auf die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST). Danach sind im Übrigen die Vorgaben der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten, die das Bundesministerium für Digitales

und Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntmacht. Hier ist eben bereits – wie oben ausgeführt – davon auszugehen, dass der Entwurf RGST 2024 im laufenden Jahr noch überarbeitet und bekannt gemacht wird. Dort werden sich dann auch zum einen eine eigene Auflage für den eBeifahrer (digitalen Beifahrer) wiederfinden sowie die Systemanforderungen. Wahlweise kann dann der Antragsteller bzw. die transportdurchführende Person jetzt einen menschlichen Beifahrer mit Sprachniveau B2 in deutscher Sprache mitführen, falls erforderlich, oder eben ersatzweise einen digitalen Beifahrer, der die Systemanforderungen erfüllt und die Auflagen anhand der Streckenkilometrierung des Navigationssystem dem Fahrzeugführer in Landessprache vorlesen kann. Solche Systeme sind seit über 7 Jahren üblich und am Markt erhältlich, so insbesondere ERNA (Efficient Read and Navigation Assistant). In Bayern wurde nach Ausbruch der Corona-Pandemie dieses System schon 2021 und im Versuch eingeführt, weil der vom Infektionsschutzgesetz geforderte Sicherheitsabstand von mind. 1,5 m in der Fahrerkabine eines Lastwagens nicht eingehalten werden konnte. Die Erkenntnisse und Erfahrungen waren begeisternd. Das System arbeitet sicherer und zuverlässiger als jeder menschliche Beifahrer, der z.B. bei Nebel, dichtem Schneefall oder bei Bewuchs des Straßenrandes die Streckenkilometrierung im Regelfall nicht erkennen kann und dann der Vollzug der Auflagen nicht sichergestellt ist. Dagegen liest der eBeifahrer die Auflagen anhand der GPS-Daten im Navigationssystem fehlerfrei und unbeeinträchtigt von Witterung, Uhrzeit,

Dunkelheit und Verkehrslage und das sogar in der Landessprache des Fahrers vor. Insofern ist auch hier die Umstellung auf KI zeitgemäß, verkehrssicherer und sinnvoller.

Es bleibt zu hoffen, dass insgesamt die Digitalisierung des gesamten Antragsverfahrens umgesetzt wird und eine digitale Straßendatenbank für Großraum- und Schwertransporte geschaffen wird, die es in Echtzeit erlaubt, die Anträge für die jeweilige Strecke und die Daten der Fahrzeugkombination und der Ladung elektronisch einzugeben, die geeignete Strecke und die jeweils notwendigen Auflagen zu erhalten. Technisch ist dies längst möglich, scheitert aber im Regelfall an der EDV-Ausstattung der Behörden. Es bleibt zu hoffen, dass hier noch nachgearbeitet wird. Weitere Diskussionen werden geführt über den begleiteten Transportverband, flächendeckende Dauererlaubnisse bis 60 t Gesamtmasse, etc. Das Gewerbe und die Verbändeinitiative GST begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich und ist insbesondere von der Geschwindigkeit, mit der die VwV-Novelle nach der Gründung der Verbändeinitiative im Januar 2023 vorangetrieben wurde, begeistert. Die weitere Umsetzung der Digitalisierung und die Einführung künstlicher Intelligenz sowie Bürokratieabbau bleiben nach der Bundestagswahl im Februar 2025 aber weiterhin im Fokus und genießen absoluten Vorrang.

Die VI GST bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich bei Herrn pStS Oliver Luksic, der die VwV-Novelle im Jahre 2024 mit hohem persönlichen Einsatz vorangetrieben hat.

Bundesrat**Drucksache 544/24 (Beschluss)****Beschluss****des Bundesrates****20.12.24****Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung***(Anm. der Red.: wird einen Tag nach Veröffentlichung im Bundesanzeiger wirksam)*

Der Bundesrat hat in seiner 1050. Sitzung am 20. Dezember 2024 beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc1 – neu –(Randnummer 144 VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

Nach Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc ist folgender Doppelbuchstabe einzufügen:
,cc1) In Randnummer 144 wird das Wort „zulassen“ durch das Wort „bestimmen“ ersetzt.“

Begründung:

Zur Gefahrenabwehr aufgrund aktueller Verkehrslagen oder sonstiger Ereignisse muss die Polizei jederzeit berechtigt sein, eine Abweichung von der zeitlichen Vorgabe der sogenannten Nachtfahrzeit anzuordnen.

Die grundsätzliche Vorverlegung der Nachtfahrzeit könnte nach den beispielsweise in Hamburg erhobenen Erfahrungswerten nicht nur den Individualverkehr, sondern auch den ÖPNV erheblich beeinträchtigen und den Zielen der Verkehrswende entgegenstehen. Gerade in innerstädtischen Bereichen oder Ballungszentren ist aufgrund dessen die Vorverlegung der Nachtfahrt abzulehnen.

Zur Gefahrenabwehr aufgrund aktueller Verkehrslagen oder sonstiger Ereignisse muss die Polizei jederzeit berechtigt sein, eine Abweichung von der zeitlichen Vorgabe der sogenannten Nachtfahrzeit anzuordnen.

Regelfälle für eine Anordnung der Nachtfahrt ab 22:00 Uhr wären beispielsweise hohe Verkehrsbelastung, Beeinträchtigung des ÖPNV usw. Der begründete Einzelfall würde dementsprechend für solche Regelfälle wegfallen.

Dass im begründeten Einzelfall, zum Beispiel bei hohen Verkehrsbelastungen nach 20:00 Uhr, die Anordnung einer Nachtfahrt ab 22:00 Uhr weiterhin möglich ist, soll durch die Verwendung des Verbs „bestimmen“ verdeutlicht werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd(Randnummer 145a VwV zu § 29 Absatz 3 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd Randnummer 145a sind die Wörter „oder englischer“ zu streichen.

Begründung:

Gemäß § 23 Absatz 1 VwVfG ist die Amtssprache deutsch. Die hier benannte alternative Verständigung in englischer Sprache scheidet bereits aus diesem Grunde.

Ein weiterer Grund der bisherigen Sprachauflage Deutsch ist, dass der Fahrer oder Beifahrer die allgemeinen sowie besonderen Auflagen in dem Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsbescheid verstehen muss, um sie auch umsetzen zu können. Dadurch soll ein sicherer und geordneter Verkehrsablauf des GST gewährleistet werden.

Durch den Erlaubnis- beziehungsweise Genehmigungsbescheid werden in einem nicht unerheblichen Umfang Auflagen (wie zum Beispiel Alleinfahrten auf Brückenbauwerken und die damit einhergehenden Vollsperrungen von Streckenabschnitten, Schrittgeschwindigkeitsanordnungen, Anzahl der Begleitfahrzeuge, Fahrzeiten, polizeiliche Begleitungen usw.) angeordnet. Die Einhaltung aller Auflagen ist essenziell für die sichere Durchführung des Transportes und die Erhaltung der Infrastruktur.

Dementsprechend ist es nicht zielführend, wenn Englisch als zweite Sprache erlaubt wird und keine der am Transport beteiligten Personen die in Deutsch gefassten Auflagen versteht.

Nach hiesiger Erkenntnis ist es nicht beabsichtigt, den ohnehin schon sehr umfangreichen Erlaubnisbeziehungsweise Genehmigungsbescheid (zum großen Teil weit über 50 Seiten) in Englisch darzustellen.

Des Weiteren wird durch die Neuregelung der EGB die Möglichkeit genommen, auch bei nicht anhörpflichtigen Transporten, wenn erforderlich, die Sprachauflage zu setzen.

Eine eindeutige Formulierung, dass wenigstens eine der an dem Transport beteiligten Personen die in Deutsch gefassten Auflagen verstehen muss und mit allen Beteiligten kommunizieren kann, ist dringend erforderlich.

Die Möglichkeit, auch bei nicht anhörungspflichtigen Transporten die Sprachauflage setzen zu können, wird weiterhin als erforderlich angesehen.