

Von: @bsk-ffm.de>
Gesendet: Donnerstag, 22. April 2021 12:49
An: ; Ref-StV12
Cc: @vdma.org';
Betreff: Ergänzung zur Stellungnahme der Verbände BSK, BGL und VDMA zur VwV-StVO

Sehr geehrter Herr ,

aufgrund aktueller Geschehnisse möchten wir kurzfristig noch eine Ergänzung zu den Regelungstatbeständen der VwV-StVO nachreichen. Es fehlt im Text der VwV der Hinweis auf so genannte Anschlussgenehmigungen an bestehende (gültige) Bescheide (Erlaubnisse und/oder Ausnahmegenehmigungen). Als Beispiel: Genehmigung von Dortmund nach Grenze Ellund liegt vor, nun muss der Transport aber in den Hamburger Hafen; es wird eine Anschlussgenehmigung ab AS Hamburg-Waltershof zum Gate X im Zuge der A 7 an bestehende Genehmigung mit VEMAGS-Nummer Z beantragt.) Dies würde eine erhebliche Erleichterung bieten, die auch insbesondere die Genehmigungsbehörden betrifft, weil das Anhörverfahren für den Fahrtweg Dortmund nach AS Hamburg-Waltershof bereits mit dem Ursprungsbescheid erledigt ist.

Bei der Anschlussgenehmigung handelt es sich nicht um eine Teilgenehmigung, sondern um eine separate eigenständige Genehmigung. Sie wird oft abgelehnt, da man argumentiert: AS Hamburg-Waltershof ist keine Beladestelle oder die AS hat keine Adresse. Dies muss nicht sein, sondern der Anschlusspunkt muss genau beschrieben und unverwechselbar sein.

Unser Textvorschlag lautet nun wie folgt zu Rn. 96, 97 und 98 als Ergänzung ein zusätzlicher Satz am Ende der jeweiligen Randnummern:

Rn 96
"Anschlussgenehmigungen an bestehende Einzelerlaubnis unter Bezugnahme auf deren Aktenzeichen sind statthaft."

Rn97
"Anschlussgenehmigungen an bestehende Kurzeiterlaubnis unter Bezugnahme auf deren Aktenzeichen sind statthaft."

Rn 98
"Anschlussgenehmigungen an bestehende Dauererlaubnis unter Bezugnahme auf deren Aktenzeichen sind statthaft."

Wir hoffen sehr, dass die Einbeziehung unseres nachgereichten Vorschlages noch möglich sein wird. Für Fragen steht Ihnen der Unterzeichner gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

/-----\

(Geschäftsführer)
Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.
Telefon: 069-2991418- mailto: @bsk-ffm.de
Haus des Straßenverkehrs, Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt, Fax: 069-7919-327
Vertretungsberechtigter Vorstand:
Wolfgang Draaf (Geschäftsführer)
Registriergericht: Amtsgericht Frankfurt/M.
Registernummer : VR14187
\-----/

Diese E-Mail und ihre Anhaenge sind nur zu Ihrem Gebrauch bestimmt und koennen rechtlich geschuetzte oder vertrauliche Informationen enthalten. Sollten Sie weder der beabsichtigte Empfaenger sein noch zur Zustellung an diesen berechtigt sein, so ist jede Weitergabe, Vervielfaeltigung oder sonstige Nutzung dieser E-Mail oder ihrer Anhaenge zu unterlassen. Wenn Sie diese Mitteilung irrtuemlich erhalten haben, benachrichtigen Sie bitte umgehend den Absender und loeschen die Mitteilung.

This e-mail message and its attachments are intended solely for the use of the addressee and may contain legally privileged and confidential information. If the reader of this message is not the intended recipient, nor an employee or agent responsible for delivering this message to the intended recipient, please note that any dissemination, distribution, copying, or other use of this message or its attachments is strictly prohibited. If you have received this message in error, please notify the sender immediately and delete this message.

STELLUNGNAHME

BGL, BSK und VDMA

- a) zum Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO und
- b) weitere Anmerkungen zu den VwV-StVO

Ansprechpartner:

Bundesfachgruppe
Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

TEL 069 299141882

MAIL team@bsk-ffm.de

www.bsk-ffm.de

15. April 2021



Änderungsentwurf zu VwV zu § 29 Absatz 3 StVO

aa) Die Überschrift Zu Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Zu Absatz 3 Großraum- oder Schwerverkehr“

Die Praxis kennt in der Regel und in der Hauptsache Verkehre, die sowohl Großraum- als auch Schwertransporte darstellen. Es gibt sicherlich den reinen Großraumtransport, kaum jedoch den reinen Schwertransport. Daher schlagen BGL, BSK und VDMA folgende Formulierung vor:

Formulierungsvorschlag:

„Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr“

- bb) In Nummer II Absatz 2 werden vor dem Punkt die Wörter „mit Ausnahme einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 2, 2. Alternative hinsichtlich mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen die Autobahn zu benutzen“ eingefügt.

Randnummer 81:

Im Vorschlag zur Änderung der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 StVO wurde in Randnummer 81 nicht die Ausnahmemöglichkeit nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO berücksichtigt. Nach den Regelungen der VwV (in der Fassung vom 22.05.2017) ist es erforderlich, Ausnahmen nach §§ 46 Absatz 1 Nummer 2 (von § 18 Absatz 1 und 9), Nummer 5 (von § 18 Absatz 1 Satz 2 und § 22 Absatz 2 bis 4), Nummer 7 (von § 30 StVO) und Nummer 11 (von Verboten und Beschränkungen) zu erteilen. Vor diesem Hintergrund, insbesondere im Hinblick auf Nummer 5, empfehlen der BGL, die BSK und der VDMA zur eindeutigen Klarstellung der Regelung folgende Formulierung.

Formulierungsvorschlag:

„Die Erteilung einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 ersetzt nicht das Erfordernis einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 2, 5, 7 und 11 StVO.“

In diesem Zusammenhang weisen der BGL, die BSK und der VDMA auf die entsprechende Notwendigkeit der Ergänzung im Antragsformular gemäß Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST) 20XX hin.

- cc) Nummer IV Nummer 2 wird wie folgt geändert:



- aaa) **In Buchstabe b werden im ersten Satzteil die jeweiligen Wörter „amtlich anerkannten“ durch die Wörter „unabhängigen“ ersetzt und vor dem Klammerende folgende Wörter eingefügt „die in Kopie beim Transport mitzuführen und auf Verlangen auszuhändigen ist oder in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt wird, dass sie bei Kontrollen auf Verlangen der zuständigen Person lesbar gemacht werden kann“.**

Randnummer 88:

Es wird von uns begrüßt, dass der entsprechende Nachweis auch in elektronischer Form mitgeführt werden kann, sofern er bei Kontrollen auf Verlangen der zuständigen Person lesbar gemacht werden kann. Auch sehen wir die Notwendigkeit, den „amtlich anerkannten“ Sachverständigen durch den „unabhängigen“ Sachverständigen zu ersetzen. Wir schlagen aber vor, die Fähigkeiten dieses Sachverständigen zu konkretisieren, da er über die notwendigen spezifischen Fachkenntnisse im Hinblick auf die Besonderheiten der Festigkeitslehre und Statik in diesem Transportsektor verfügen muss. Ziel muss sein, dass es ausgeschlossen ist, dass während der Transportabwicklung durch Kontrollorgane dieses Gutachten in Frage gestellt wird.

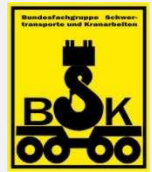
Formulierungsvorschlag für den Klammersausdruck:

„(dies ist durch eine Bestätigung eines unabhängigen Sachverständigen nachzuweisen)“

- bbb) **Der jetzige Buchstabe d wird Buchstabe c.**

- ccc) **Buchstabe d wird wie folgt gefasst:**

„mehrerer einzelner unteilbarer Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeuges mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtmasse und Achslasten. Zusätzliche Ladung (Beiladung) ist gestattet, soweit die Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.“



Randnummer 89/90

Die vorgelegte Zusammenführung von Randnummer 89 und 90 ist in dieser Form nachteilig für die Schwergutbranche und muss vom BGL, der BSK und dem VDMA mit aller Entschiedenheit abgelehnt werden.

Nach unserer Bewertung haben Randnummer 89 und 90 separate Regelungsgegenstände. Während Randnummer 89 besagt, dass der Bescheidinhaber mehrere, je für sich unteilbare Ladungsteile, transportieren darf, wenn die Vorgaben von § 34 StVZO hinsichtlich Achslasten und Gesamtmassen eingehalten werden, spricht Randnummer 90 von Zubehör zu einem unteilbaren Ladungsgut, wobei die Vorgaben des § 34 StVZO nicht einschlägig sind (10 Prozent-Regelung).

Gemäß dem Vorschlag zur Änderung der VwV-StVO würde eine „Verschmelzung“ des Regelungsgehalts von Randnummer 89 und 90 in eine ergänzte Randnummer 89 münden. Dabei wurde aber der Regelungsgehalt der aktuellen Randnummer 90 (Zubehörregelung) nicht mehr berücksichtigt. Diese muss aber unbedingt erhalten bleiben.

Formulierungsvorschlag:

Daher schlagen der BGL, die BSK und der VDMA vor, dass die aktuelle Randnummer 89 um den Satz „*Beiladung ist gestattet, soweit Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten*“ erweitert wird und die aktuelle Randnummer 90 unverändert als separate Randnummer beibehalten wird.

aaa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„95 2. Für Großraum- oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen.“

Randnummer 95:

Die Einführung einer „Kurzzeiterlaubnis“ wird von BGL, BSK und VDMA begrüßt.

In einem Bescheid können 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, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahrzeuge oder



Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahrzeugkombination zu sehen. Zulässig ist ein Transportumlauf, der aus maximal drei Fahrtwegen besteht: z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeugs zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Belade- zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum Firmensitz).

noch Randnummer 95:

BGL, BSK und VDMA begrüßen die Erweiterung der Anzahl von ziehenden und gezogenen Fahrzeugen, wodurch ein Mehr an Flexibilität für Antragsteller wie Genehmigungsbehörden gleichermaßen hergestellt wird. Auch wird die Klarstellung, dass zusammengebaute Fahrwerksmodule als eine Fahrzeugkombination anzusehen ist, begrüßt.

Die Klarstellung, dass ein Transportumlauf aus maximal 3 Fahrtwegen bestehen darf und dies mit einem Beispiel erläutert wird, führt zu erheblichen Verbesserungen in der Genehmigungspraxis. Durch den beispielhaft aufgeführten Umlauf sind nun auch drei aneinanderhängende Lastfahrten möglich, wenn Leerfahrten nicht genehmigungspflichtig sind.

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.

noch Randnummer 95:

BGL, BSK und VDMA begrüßen die Klarstellung, dass bei allgemeinen Dauererlaubnissen und somit auch bei allgemeinen Dauerausnahmegenehmigungen für den gesamten Geltungsbereich der StVO genehmigte Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen „Bis-Werte“ darstellen. Eine andere Auslegung würde den Charakter eines solchen Bescheides konterkarieren.

Nach Ansicht von BGL, BSK und VDMA muss dies auch zwingend bei streckenbezogenen und flächendeckenden Dauererlaubnissen aufgenommen werden. Denn auch in diesen Fällen wird nicht nur eine Ladungsart transportiert



und dies würde insbesondere für die Bauindustrie als Auftraggeber oder mit eigenem Fuhrpark als erheblicher wirtschaftlicher Nachteil anzusehen sein.

Formulierungsvorschlag:

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich und bei Dauererlaubnissen gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.

Grundsätzlich ist eine maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Höheren Achslasten kann in Einzelfällen zugestimmt werden. Wird die Erlaubnis für eine Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen.“

noch Randnummer 95:

BGL, BSK und VDMA begrüßen diese Klarstellung, da es in der Vergangenheit hierüber sehr häufig unterschiedliche Rechtsauffassungen gab.

96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt)

Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt) mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination. Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

Randnummer 96, 1. Satz

Die Klarstellung, dass ein Fahrtweg aus drei Fahrtwegteilen bestehen darf, wird ebenso begrüßt wie die nicht abschließende Auflistung eines Beispiels. Das Thema erlaubnispflichtiger „Hin- und Rückfahrten“ bedarf im Regelungskomplex der Einzelerlaubnis noch der Klarstellung. Das Schwergutgewerbe aber auch die zuständigen Behörden (Stichwort: Vereinfachung der Verwaltung) benötigen sehr oft die Möglichkeit der „Hin- und Rückfahrt“ als EINE in sich geschlossene Strecke. Oft werden z. B. Baumaschinen nicht nur auf der Hinfahrt, sondern auch auf der Rückfahrt transportiert. Es wäre eine Vereinfachung sowohl für die Schwergutbranche als



Verkehr

auch für die Genehmigungsbehörden, wenn Hin- und Rückfahrten mit einer einzigen Genehmigung beschieden werden könnten.

Nach Auffassung von BGL, BSK und VDMA führt allerdings die Auflistung „mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination“ zu erheblichen Irritationen, da sie klar im Widerspruch zur Rn 95, 1. Satz von Absatz 2, steht. Um dem Missbrauch – gleichzeitige Mehrfachnutzung eines Bescheides – entgegenzuwirken, kann auf die entsprechende Anzahl von Erlaubnisausfertigungen verwiesen werden, so wie dies in VEMAGS bereits umgesetzt worden ist.

Formulierungsvorschlag:

„Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt einschließlich der jeweiligen Rückfahrten). Soll eine Einzelerlaubnis mehrfach gleichzeitig genutzt werden, ist eine entsprechende Anzahl von Erlaubnisausfertigungen zu beantragen.“

97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)

Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt). Die Kurzzeiterlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.“

Randnummer 97:

Das Thema erlaubnispflichtiger „Hin- und Rückfahrten“ bedarf im Regelungskomplex der Kurzzeiterlaubnis noch der Klarstellung. Das Schwergutgewerbe aber auch die zuständigen Behörden (Stichwort: Vereinfachung der Verwaltung) benötigen sehr oft die Möglichkeit der „Hin- und Rückfahrt“ als EINE in sich geschlossene Strecke. Oft werden z. B. Baumaschinen nicht nur auf der Hinfahrt, sondern auch auf der Rückfahrt transportiert. Es wäre eine Vereinfachung sowohl für die Schwergutbranche als auch für die Genehmigungsbehörden, wenn Hin- und Rückfahrten mit einer einzigen Genehmigung beschieden werden könnten.



Formulierungsvorschlag für Satz 1:

„ Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt einschließlich der jeweiligen Rückfahrten).

98 c) Dauererlaubnis

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder Verkehrsregelung nicht erforderlich sind. Polizeiliche Maßnahmen sind stets erforderlich, wenn Ermessensentscheidungen vor Ort getroffen werden müssen oder bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.

Randnummer 98:

Dem BGL, der BSK und dem VDMA ist unverständlich, warum für die Nichterteilung einer Dauererlaubnis das Kriterium der Anwesenheit der Polizei bei einem Transport ausschlaggebend sein soll.

Es gibt keinen Unterschied bei der Polizeianmeldung durch den Bescheidinhaber bei Einzel- und Dauererlaubnissen und keinen Unterschied bei der eigentlichen Polizeitätigkeit bei einer Einzel- und Dauererlaubnis.

Entscheidender Unterschied bei der Polizeitätigkeit ist die Tätigkeit im eigenen Wirkungskreis (Ermessensentscheidung vor Ort) und im übertragenen Wirkungskreis (Polizei ist gebunden an eine verkehrsrechtliche Anordnung, z.B. Sperrung des Gegenverkehrs bei Bauwerksüberfahrt).

Gerade bei flächendeckenden Dauererlaubnissen und der statischen Berechnung in der Fläche können immer wieder Bauwerke im Genehmigungsbescheid aufgeführt sein, die unter Einhaltung der Fahrauflage 16 (RGST 1992) „Sperrung des Gegenverkehrs“, befahren werden dürfen.

Nach dem Entwurf zur Änderung der VwV-StVO kann ein solcher Genehmigungsbescheid nicht erteilt werden, obwohl dieses Bauwerk umfahren werden kann bzw. nicht befahren werden muss. Dies führt zu einer existentiellen Gefährdung von Unternehmen, die auf diese flächendeckenden Dauererlaubnisse angewiesen sind (Betreiber von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen wie z.B. der Autokran). Ein deutlich höherer bürokratischer Aufwand auf Behördenseite und höhere Genehmigungsgebühren und ein erheblicher Mehraufwand durch streckenbezogene Dauergenehmigung auf der



Unternehmerseite sind die Folgen. **Dies steht im krassen Widerspruch zum Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, wo es auf Seite 83, Zeile 3840/3841 heißt; „Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte werden wir beschleunigen und verbessern.“**

Formulierungsvorschlag:

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend befristet auf höchstens drei Jahre, für eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn vor Ort keine Ermessensentscheidungen getroffen werden müssen, welche die Anwesenheit der Polizei erforderlich macht, die dann aus eigenem Recht tätig wird. Hierunter fallen keine Maßnahmen, die auf Grundlage straßenbaulicher Auflagen erteilt bzw. umgesetzt werden müssen.

99 aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis

Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken.

Wird weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten, können in einem Bescheid bis zu fünf Fahrtwege festgelegt werden. Die Fahrauflagen sind dann im Erlaubnisbescheid getrennt nach Fahrweg chronologisch zu gliedern. Bei höherer Gesamtmasse oder Achslast kann nur ein Fahrtweg genehmigt werden.

Randnummer 99, Absatz 1

Das Thema erlaubnispflichtiger „Hin- und Rückfahrten“ bedarf auch im Regelungskomplex der streckenbezogenen Dauererlaubnis noch der Klarstellung. Das Schwergutgewerbe aber auch die zuständigen Behörden (Stichwort: Vereinfachung der Verwaltung) benötigen sehr oft die Möglichkeit der „Hin- und Rückfahrt“ als EINE in sich geschlossene Strecke. Oft werden z. B. Baumaschinen nicht nur auf der Hinfahrt, sondern auch auf der Rückfahrt transportiert. Es wäre eine Vereinfachung sowohl für die Schwergutbranche als auch für die Genehmigungsbehörden, wenn Hin- und Rückfahrten mit einer einzigen Genehmigung beschieden werden könnten.

Formulierungsvorschlag:

Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten und den jeweiligen Rückfahrten zu beschränken.



Randnummer 99, Absatz 2

BGL, BSK und VDMA begrüßen die Anpassung der tatsächlichen Gesamtmasse auf 68 t, da dies für die Flexibilität bei Transportdurchführungen von großer Bedeutung ist.

100 bb) Flächendeckende Dauererlaubnis

Eine flächendeckende Dauererlaubnis kann für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Erlaubnisbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen und für bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze) können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

Zur Überschaubarkeit und Handhabbarkeit der statischen Auflagen und damit Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke kann für Anträge auf teilnetzbezogene oder flächendeckende Dauererlaubnisse für Kranfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Eichfahrzeuge über 60 t Gesamtgewicht, für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen über 68 t Gesamtgewicht und für Fahrzeuge jeglicher Art mit Einzelachslasten über 12 t keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden. Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen. Die Negativliste oder Karte muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen. Grundsätzlich sollen noch ausreichend Strecken zur Verfügung stehen, welche die Erteilung einer flächendeckenden Dauererlaubnis rechtfertigen.

Randnummer 100, Absatz 1

In Satz 1 wird die Möglichkeit, flächendeckende Dauererlaubnisse für ALLE Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde eingeräumt. In Satz 2 wird der obersten Landesbehörde die Möglichkeit eröffnet, Sonderregelungen treffen zu können. Allerdings wird dabei auf „bestimmte qualifizierte Straßen

(Teilnetze)“ abgehoben. Dies steht im Widerspruch zu Satz 1, denn alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde inkludieren auch nichtqualifizierte Straßen. Diese sind existentiell wichtig für diese Art der Dauererlaubnis.

BGL, BSK und VDMA schlagen daher vor, den Halbsatz „und bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze)“ ersatzlos zu streichen.

Randnummer 100, Absatz 2

BGL, BSK und VDMA begrüßen ausdrücklich, dass in Absatz 2 nunmehr auf teilnetzbezogene oder flächendeckende Dauererlaubnisse abgehoben wird. Zusammen mit der Formulierung in Absatz 1 kann nunmehr auch auf ein dichteres Netz als nur auf das der Bundefernstraßen zurückgegriffen werden. Des Weiteren begrüßen die Verbände ausdrücklich die Anpassung bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf nunmehr 60 t zulässige Gesamtmasse und bei anderen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen auf 68 t zulässige Gesamtmasse.

- 101 Für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V.4 f. (Rn. 109 ff.) genannten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen (anhörfreier Bereich) kann eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO erteilt werden. Neben den nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörden kann auch die Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt, innerhalb der Anhörfreigrenzen nach Nummer V.4 f. (Rn. 109 ff.) zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis erteilen. Entsprechendes gilt, wenn das Sichtfeld (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist.“**

Randnummer 101

In Rn. 101 kann nur eine allgemeine Dauererlaubnis geregelt werden. Es fehlt aber in der einschlägigen Verwaltungsvorschrift zu § 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO expressis verbis das entsprechende Pendant. Hierdurch kam es in der Vergangenheit des Öfteren zu Irritationen, so dass die Anhörungsfreigrenzen aus der vorerwähnten Verwaltungsvorschrift nicht umgesetzt wurden.

Formulierungsvorschlag:

Fundstelle für den Vorschlag ist die VwV zu § 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO im hinteren Teil der Stellungnahme.



bbb) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Absatz 2 werden die Wörter „zulässige und“ gestrichen und die Wörter „und Kurvenlaufverhalten sowie die Bodenfreiheit“ durch die Wörter „sowie Einzelfahrzeugen“ ersetzt.

Beide Änderungen werden von BGL, BSK und VDMA ausdrücklich begrüßt

bbbb) Die bisherigen Randnummern 101 bis 104 werden die Randnummern 102 bis 105.

ccc) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Buchstabe a wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Führt die Fahrt über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes, so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts als zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuhören; diese verfährt für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1.“

bbbb) Buchstabe b wird gestrichen.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

„Führt die Fahrt in einem anderen Land ausschließlich über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes ist nur die Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts einzuholen.“

- (2) In Satz 3 wird das Wort
„fahrtwegteilchronologisch“ durch das Wort
„chronologisch“ ersetzt.**

Diese Änderungen respektive Anpassungen werden von BGL, BSK und VDMA mitgetragen.

- (3) Nach Satz 6 werden folgende Sätze angefügt:**

„In der Begründung ist zur besseren Nachvollziehbarkeit die konkrete Stelle (z. B. Straße, Brücke), für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben. Die Zustimmung darf auch mit der Begründung versagt werden, dass die Voraussetzungen für eine Erlaubniserteilung nicht vorliegen.“

BGL, BSK und VDMA begrüßen diese Ergänzung. Damit wird die langjährig bestehende Forderung von BGL, BSK und VDMA, dass ein ablehnender Bescheid zwangsläufig nach dem VwVfG nicht ohne qualitative Begründung abgegeben werden darf, nunmehr konkretisiert und klargestellt.

- dddd) In Buchstabe e werden nach dem Wort „der“ die Wörter „von der Änderung“ eingefügt.**

Auch diese Änderung wird ausdrücklich von BGL, BSK und VDMA begrüßt. Somit ist sichergestellt, dass es bei einer Änderung nicht zu einer erneuten Komplettanhörung kommt, sondern nur die Behörde anzuhören ist, in deren Zuständigkeitsbereich die Änderung auch tatsächlich erfolgen muss.

- ddd) In Nummer 5 wird nach Buchstabe c folgender Satz angefügt und die Randnummern 119 bis 148 werden die Randnummern 120 bis 149:**

„119 Rn. 116 – 118 sind nicht anzuwenden auf Transporte, die durch die Streitkräfte von NATO oder EU-Staaten oder in deren Auftrag aufgrund militärischer Forderungen durchgeführt werden.“

- ee) Nummer VI wird wie folgt geändert:**



aaa) In Nummer 1 Absatz 2 wird in Satz 2 das Wort „fahrwegteilchronologisch“ durch das Wort „chronologisch“ ersetzt.

bbb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen trifft das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebige Gesellschaft privaten Rechts die verkehrsrechtlichen Anordnungen.“

(2) In Satz 3 wird das Wort „Auflagen“ durch das Wort „Bedingung“ ersetzt.

Diese Änderungen und Ergänzungen werden von BGL, BSK und VDMA mitgetragen.

(3) Satz 5 wird gestrichen und.

BGL, BSK und VDMA sind der Auffassung, dass der 5. Satz zur rechtssicheren Klarstellung erforderlich ist. Denn die eigentliche Bedingung richtet sich im Fall der vorgenannten Randnummer zunächst an den Bescheidinhaber, nicht an den zur Verfügung von Genannten.

(4) Folgende Sätze werden angefügt:

„Vor Beginn des Transportes ist dem Verwaltungshelfer eine Kopie des Erlaubnisbescheides auszuhändigen. Eine Kopie der verkehrsrechtlichen Anordnung ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Personen auszuhändigen. Die Anordnung kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden,

dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

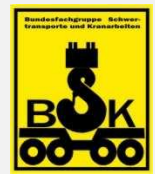
bbbb) In Buchstabe c werden folgende Sätze angefügt:

„Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, ist diese Auflage nicht anzuwenden. Stattdessen ist als Auflage vorzuschreiben, dass der Transportführer in diesen Fällen den Transport auf eigene Verantwortung fortsetzen kann. Für den weiteren Transport hat der Transportführer geeignete Sicherungsmaßnahmen anzuwenden. Die Feststellung des Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfalls erfolgt nach den Vorgaben des Grundgesetzes. Die Feststellung, ob der Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall vorbereitet werden muss, trifft das Bundesministerium der Verteidigung.“

Diese Änderungen und Ergänzungen werden von BGL, BSK und VDMA mitgetragen.

cccc) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen unabhängigen Sachverständigen, Prüfer oder ein Prüfindgenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten



Regeln der Technik geprüft wurden. Die Feststellungen sind durch ein Gutachten nachzuweisen. Das Gutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium 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.“

BGL, BSK und VDMA begrüßen die Aufweitung hin zu einem „unabhängigen Sachverständigen“ genauso, wie sie die Möglichkeit begrüßen, das Gutachten auch in digitalisierter Form mitzuführen.

BGL, BSK und VDMA sehen jedoch nicht die Notwendigkeit, dem Antrag eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen (letzter Satz). In der VEMAGS-Antragsmaske sind diese Daten einzutragen und somit hinterlegt. Wieso dies doppelt geschehen soll, ist nicht nachvollziehbar und nicht sinnvoll und muss daher nach unserem Dafürhalten als Mehrbelastung abgelehnt werden.

dddd) In Buchstabe g werden in Satz 2 nach dem Wort „mitzuführen“ die Wörter „und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen“ eingefügt und folgender Satz angefügt:

„Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

Formulierungsvorschlag:

BGL, BSK und VDMA weisen darauf hin, dass redaktionell auch in Buchstabe „g“ die Formulierung in Satz 1 aus Buchstabe „f“ übernommen werden muss „.....vor Ort durch einen unabhängigen Sachverständigen, Prüfer oder Prüfenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand“



Ansonsten sind BGL, BSK und VDMA mit den Ergänzungen einverstanden.

ccc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

- aaaa) In Buchstabe a dritter Absatz werden in Satz 1 die Wörter „Großraum- und Schwerverkehr“ durch die Wörter „Großraum- oder Schwerverkehr“ ersetzt.**

Formulierungsvorschlag:

„Großraum- und/oder Schwerverkehr“

- bbbb) In Buchstabe b wird im zweiten Absatz das Wort „Werktagsstunden“ durch die Wörter „Stunden (Samstag und Sonntag werden nicht mitgezählt)“ ersetzt.**

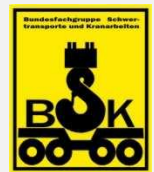
Der BGL, die BSK und der VDMA sind der Auffassung, dass die in Randnummer 138 aufgeführte 48-Stundenfrist nicht eine originäre Auflage, sondern eine Auflage mit aufschiebender Wirkung ist. Argument: Man muss dem Vollzugsdienst die Zeit geben, sein Personal entsprechend einzuplanen. Wenn es jedoch möglich ist, liegt es im Ermessen des Vollzugsdienstes, diese Situation konkludent zu heilen. Wenn nicht, bleibt der zu begleitende Transport/Autokran stehen.

Ferner sind der BGL, die BSK und der VDMA der Auffassung, dass die aktuelle Regelung zur 48 Stundenfrist in Randnummer 138 bestehen bleiben muss. Die 48-Werktagsstundenfrist-Regelung hat nichts mit der Erreichbarkeit der Polizei zu tun. Vielmehr handelt es sich hierbei um eine „reine“ Anmeldefrist. Dies ermöglicht z.B. eine Anmeldung an einem Freitag (Polizei ist erreichbar) für die Durchführung eines Transportes am Montagabend. Mit der nun vorgeschlagenen Änderung der Randnummer 138 wäre eine Fahrt bei Anmeldung am Freitag erst am darauffolgenden Dienstag möglich. Dies führt zu Störungen in der Transportkette und zu Transportverzögerungen.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

- (1) In Doppelbuchstabe b wird das Wort „werktags“ durch die Wörter „Montag bis Freitag“ ersetzt.**

Diese redaktionelle Anpassung wird von BGL, BSK und VDMA mitgetragen.



- (2) In Absatz 4 werden die Wörter „Großraum- und Schwerverkehr“ durch die Wörter „Großraum- oder Schwerverkehr“ ersetzt.

Formulierungsvorschlag:

„Großraum- und/oder Schwerverkehr“

- (3) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass während des gesamten Transportes entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Bei anhörfreien Transporten kann auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden, wenn nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaubnis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern.“

BGL, BSK und VDMA sehen die Formulierung „Beifahrende“ äußerst kritisch, da bei Transporten außerhalb der Anhörungsfreigrenzen nicht immer ein Beifahrender anwesend ist. Daher schlagen wir die alte Formulierung „„..... während des gesamten Transports eine Person anwesend ist, die sich „ vor.

In Kenntnis der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg und in Abwägung der Praktikabilität schlagen der BGL, die BSK und der VDMA eine Ergänzung der Randnummer 145 für nicht anhörungspflichtige Transporte nach Randnummer 109 ff. vor. Nach unserer Auffassung ist es ausreichend, dass eine Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Polizei oder anderer Einsatzkräfte auch durch elektronische technische Hilfsmittel, wie z.B. Übersetzungs-/Sprachsoftware auf mobilen Endgeräten, sichergestellt werden kann.

Formulierungsvorschlag:

Bei Transporten innerhalb der Anhörungsfreigrenzen gemäß Randnummer 109 ff. muss sichergestellt sein, dass eine Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Polizei oder anderer Einsatzkräfte erfolgen kann.



(4) Folgender Absatz wird angefügt:

„Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sind Fahrzeitbeschränkungen nicht anzuordnen.“

BGL, BSK und VDMA tragen diese Ergänzung mit.

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1 Nummer 5“ wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer II Nummer 1 werden in Buchstabe a das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt, in Buchstabe b der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt und folgender Buchstabe c angefügt:

„c) nicht die Gefahr besteht, dass die Ladung auf der Fahrbahn schleift.“

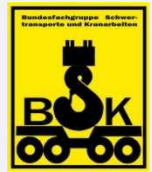
bb) In Nummer IV Nummer 4 wird Buchstabe c gestrichen.

cc) In Nummer V werden nach dem Wort „anzuwenden“ die Wörter „mit Ausnahme der Begrenzungen der Anzahl an zulässigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (vgl. zu § 29 Abs. 3; Rn. 95)“ angefügt.

Wie zu Rn. 101 geschrieben, schlagen BGL, BSK und VDMA zum Einschluss einer Dauerausnahmegenehmigung in die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO folgende Formulierung vor:

Formulierungsvorschlag:

In Nummer V werden nach dem Wort „anzuwenden“ die Wörter „und analoge Anwendung der Rn. 101 zu § 29 Absatz 3 auch auf diese Ausnahmen mit Ausnahme der Begrenzung ...“



Weitere Vorschläge von BGL, BSK und VDMA zur Änderung der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 StVO

Allgemeines

1.

Begleiteter Transportverband (ehemals Konvoifahrten)

Seit der Implementierung des neuen Antrags-Release V20F10 wurde die Auswahlmöglichkeit für Konvoifahrten (alt) weggenommen. Die für das Release Verantwortlichen haben somit die seit Jahrzehnten geübte Praxis einer Konvoifahrt (alt) ohne Not aus dem Katalog der Möglichkeiten gestrichen.

Gleichwohl fehlt es in den Rechtsgrundlagen an einer Legaldefinition für den Konvoi (alt), da § 27 StVO hierfür nicht einschlägig ist. Wir würden es außerordentlich begrüßen, wenn sich der Bund und die Bundesländer dahingehend einigen könnten, dass man die Konvoifahrten (alt) auch weiterhin als eine Möglichkeit des Transportverbands ansehen kann. Um sich von altbewehrter Praxis abzuheben, ist die Bezeichnung „begleiteter Transportverband“ denkbar.

BGL, BSK und VDMA schlagen daher nachstehende Legaldefinition sowie deren Platzierung in der VwV-StVO vor:

Rn 94neu

„Die Durchführung von begleiteten Transportverbänden ist zulässig. Um einen begleiteten Transportverband handelt es sich, wenn mindestens zwei Transporte mit gleichem Abgangs- und Zielort zu einer Transporteinheit zusammengeführt werden und je für sich mit einem eigenen Bescheid versehen sind. Die Auflagen richten sich dann an die Transporteinheit „begleiteter Transportverband“.

Weitere Details und Eckdaten sind vom Bund und den Bundesländern noch festzulegen.

Die Rn 94 bis 148 werden dann zu den Rn 95 bis 149.

2.

Interpretationen rund um allgemeine und flächendeckende Dauererlaubnis- und -ausnahmegenehmigungen

Hier: Angaben zur Ladung

Auch wenn dies in Rn 102 gefordert wird, kann man bei den in Rede stehenden Dauergenehmigungen die genaue Bezeichnung der Ladungsart wie auch der geometrischen Daten nicht leisten.



Der Charakter von allgemeinen und flächendeckenden Dauergenehmigungen mit einer Gültigkeit von bis zu 3 Jahren beinhaltet zwangsläufig, dass Ladungen der verschiedensten Art transportiert werden können, die alle den Bedingungen der Unteilbarkeit (Definitionen gemäß der Rn 87 bis 90) unterworfen sind.

Von daher sind hier zwingend diesbezügliche Klarstellungen in den Verwaltungsvorschriften erforderlich. Wir verweisen in dem Zusammenhang auf den Vorschlag von Nordrhein-Westfalen, den wir vorbehaltlos unterstützen:
Rn. 95 Nummer 2

Am Ende von Absatz 3 wird zusätzlich eingeführt:

„In einem Bescheid kann auch ein Gewichtsrahmen festgelegt werden, bis zu dessen Höchstgrenze Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden können. Ein Achsabstand von 1,31 m darf hierbei nicht unterschritten werden.

3.

Sattelzugmaschinen-Clusterung

Im Zusammenhang mit der allgemeinen Frage einer Clusterung wurde auch der Frage nachgegangen, ob Sattelzugmaschinen tauschbar sein könnten.
Ergebnis: Wenn eine Fahrzeugkombination einmal statisch überprüft worden ist, kann ein Tausch der Sattelzugmaschine bei LASTFAHRTEN vorgenommen werden, ohne dass sich das Prüfergebnis ändert. Dies ist anzunehmen, weil bei einer LASTFAHRT die Achsgruppe(n) des Sattelanhängers für die statische Belastung maßgebend sind. Voraussetzung: getauscht werden dürfen Sattelzugmaschinen nur bei gleichem Rüstzustand (Achszahl und Anzahl der Bereifung je Achse).

Mit einem solchen Zugeständnis könnte sich die Anzahl der Genehmigungsanträge reduzieren, ohne die Standsicherheit von Bauwerken oder die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur zu gefährden.

Eine solche Klarstellung könnte in Rn 103 eingefügt werden:

Des Weiteren ist dringend die **Rn 103** dahingehend **zu ändern**, dass bei Einhaltung der Anhörungsfreigrenzen gemäß Rn 111 bis 113 die Angaben zur Gesamtmasse, Achslasten und Achsabstände entbehrlich sind. Dies ist gerade der Charakter der Anhörungsfreigrenze, da eine Überprüfung dieser Werte nicht erfolgen muss respektive als erfolgt angesehen wird.

BGL, BSK und VDMA schlagen daher vor:

Rn 103 neu Die Angaben zum Achsbild sind entbehrlich, wenn die Gesamtmasse, Achslasten und Achsabstände nach Rn 111 bis 113 nicht überschritten sind; die Angaben zum Achsbild der Sattelzugmaschine bei Lastfahrten sind austauschbar, wenn sich der Rüstzustand – Achs- und Reifenzahl je Achse – nicht ändern.



4.

Ein Antrag mit mehreren Achsbildern

Da eine Fahrzeugkombinations-Clusterung nicht möglich ist, schlagen BGL, BSK und VDMA vor, dass bei ähnlichen Achsbildern (gleicher Rüstzustand) mehrere Achsbilder in einem Antrag zusammengefasst werden dürfen. Hierdurch erspart man sich eine Anhäufung von Einzelanträgen, was Antragstellern wie Behörden gleichermaßen zu Gute kommen würde. Wir schlagen daher folgende Ergänzung der Rn. 102 2. Absatz vor:

„Bei ähnlichen Achsbildern mit gleichem Rüstzustand (Anzahl Achsen und Reifen je Achse) können bis zu 4 zusätzliche Achsbilder dem Antrag beigefügt werden.“

Und weiter in der Chronologie der VwV in der Fassung aus 2017

5.

Rn 102

Zum einen gilt das unter Punkt 2 gesagte. Zum anderen muss hier auch klargestellt werden, dass die Verwendung des Singulars nicht so interpretiert werden darf, dass hieraus zwangsläufig nur EINE Ladung gemeint sein kann. Der Wortlaut ist so zu interpretieren, dass sich Singularformulierung nur auf eine Ladungsart beziehen kann, dass aber durchaus mehrere Ladungsarten in einem Bescheid zusammengefasst werden können.

Des Weiteren muss präzisiert werden, dass bei „Art und Bezeichnung der Ladung“ nicht gemeint ist, dass auch Hersteller und Maschinentyp bei z. B. Baumaschinen anzugeben sind. Bei einer Baumaschine handelt es sich bei der Ladungsart per Definitionem um „Stückgut“ und die Bezeichnung der Ladung „Baumaschine“ muss ausreichend sein.

Diese Angaben geben den Behörden aus der Aktenlage heraus die Möglichkeit der Prüfung der Unteilbarkeit der Ladung. Vor diesem Hintergrund wäre aus unserer Sicht es ausreichend, wenn dort die ergänzende Formulierung enthalten ist:

„Bei flächendeckenden Dauergenehmigungen reichen die ladungsbezogenen Angaben mit dem Verweis auf unteilbares Ladungsgut gemäß Rn 87 bis 90 aus.“

6.

Rn 112

Im Zug- Schubbetrieb bei Anhängern wird die zusätzliche ballastierte Schubmaschine bei der Lastfahrt über die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO genehmigt, bei Brückenüberfahrten oft mit Auflage des Abkuppelns der



Schubmaschine. Ist diese ballastierte 4-achsige Schubmaschine im Solobetrieb unterwegs, würde sie eine separate Erlaubnis benötigen. Für z. B. Tankvorgänge ist dies nicht einfach darstellbar.

Als Lösung schlagen wir vor:

Ergänzung der Auflistung:

Sattelzugmaschinen und Zugmaschinen mit mehr als 3 Achsen

33,0 t

sowie

ballastierte Solozugmaschine

35,0 t

7.

Rn 113

Mit der Richtlinie 96_53_EG_Konsolidierte_Fassung_Stand-2019 werden unter Punkt 2.2.2. c) und d) dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsigen Sattelanhänger im Rahmen intermodaler Beförderungsvorgänge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 44 t geregelt. Um eine Gleichbehandlung mit dieser Regelung auch für den Großraum- und Schwertransporten zu erreichen, schlagen wir vor:

mit fünf Achsen

42,0 t

mit mehr als fünf Achsen

44,0 t

8.

Rn 122

Anmerkung von BGL, BSK und VDMA: Es ist nachvollziehbar, dass die Anordnung der Begleitung als Bedingung im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) im „Ur-Bescheid“ aufgeführt sein muss.

Etwas ganz anderes sind die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, die als selbstständiges Verfahren nach § 45 StVO nicht mit dem Ur-Bescheid (Verfahren nach § 29 Absatz 3 StVO) in einen Bescheid gesetzt werden dürfen. Es sind also zwei separate Verfahren, die in Randnummer 122 dem Adressaten der Norm (Genehmigungsbehörde und Antragsteller) auch kenntlich gemacht werden müssen. Der Verweis auf das entsprechende Aktenzeichen der Anordnung in der Bedingung muss ausreichen, da der Verwaltungshelfer im Besitz der Anordnung ist.

Wir schlagen daher nachstehende Änderung des Satz 2 vor:

„Für diese Fälle gilt: Die Erforderlichkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung für einen bestimmten und benannten Streckenabschnitt mit entsprechendem Aktenzeichen ist in den Erlaubnisbescheid als Bedingung aufzunehmen, welche



dem Erlaubnisinhaber (oder dem den Transport durchführenden Unternehmen oder die den Transport durchführende Person) vorschreibt (Bedingung). Zur Erfüllung der Bedingung ist eine separate Genehmigung gem. § 45 StVO vor Transportdurchführung, durch die für den Streckenabschnitt zuständige Straßenverkehrsbehörde zu erteilen und bei Transportdurchführung mitzuführen. Dem Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde steht kein eigenständiges Ermessen zu. Vor Beginn des Transportes ist dem Verwaltungshelfer eine Kopie des Erlaubnisbescheides auszuhändigen.“

9.

Künftige Weiterentwicklung und Vereinfachung der VwV

Der Gedanke der Fahrzeugclusterung und Ausdehnung von Erlaubnissen auf mehrere Fahrzeuge sollte gerade mit Blick auf den Einsatz mobiler Arbeitsmaschinen konsequent weiterentwickelt werden. Ziel hierbei sollte eine weitere Vereinfachung und Praktikabilität sowie die Reduzierung von Anträgen sein, ohne dabei die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, die Leichtigkeit des Verkehrs/der Verkehrsfluss und die Schonung von Straßen und Bauwerken zu beeinträchtigen.

