

**Landesamt
für Zentrale Polizeiliche Dienste
Nordrhein-Westfalen**



LZPD NRW, Postfach 210765, 47029 Duisburg
Elektronische Post

08. August 2012

Seite 1 von 10

AG VPA

Aktenzeichen:

Dez. 44 – 57.04.17

Ministerium für Inneres und Kommunales
des Landes Nordrhein-Westfalen

(bei Antwort bitte angeben)

PHK Holger Lemmer

Telefon 0203 4175 - 4418

Fax 0203 4175 - 4402

dez44.lzpd

@polizei.nrw.de

Großraum- und Schwertransporte

1. Sachstand der Umsetzung der Empfehlungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Entlastung der Polizei in Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten
2. Projektgruppe „Prüfung weiterer Harmonisierungsmöglichkeiten bei den so genannten polizeilichen Abfahrtskontrollen“; Projektbericht

1. Projektgruppenbericht der AG VPEA, Projektgruppe Großraum- und Schwertransporte, vom 07.08.2008
2. Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe des BLFA-StVO/OWi und des UA FEK (AG VPA) „Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten“ vom 04.05.2011
3. AG VPA 18./19.01.2012, TOP 7.1.1
4. Sachstandsbericht „Großraum- und Schwertransporte (GST)“ der AG VPA vom 08.02.2012
5. UA FEK UB vom 08.03.2012
6. UA FEK Schreiben vom 08.03.2012
7. AK II 18./19.04.2012, TOP 24
8. AG VPA Schreiben vom 04.05.2012
9. IMK 31.05./01.06.2012, TOP 12
10. AG VPA 12./13.06.2012, TOP 7.1.1 und 7.1.2

Dienstgebäude und Lieferanschrift:

Hammfelddamm 4 a
41460 Neuss

Telefon 0203 4175 - 0

Telefax 0203 4175 - 4608

fuesta4.lzpd@polizei.nrw.de

www.lzpd.de

Zahlungen an :

Landeskasse Düsseldorf

Kto-Nr.: 4 100 012

BLZ: 300 500 00 WestLB AG

IBAN :

DE41300500000004100012

BIC : WELADED

1. Sachstand zur Umsetzung der Empfehlungen zur Entlastung der Polizei in Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten

Der Arbeitsgruppenbericht der BLAG GST wurde in der 48. Sitzung des UA FEK am 8./9. September 2011, TOP 5.2, sowie in der Folge in der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz am 5./6. Oktober 2011, TOP 6.6, in der 231. Sitzung der AK II am 20./21. Oktober 2011, TOP 30, und in der Herbstsitzung der Innenministerkonferenz am 8./9. Dezember 2011, TOP 12, zur Kenntnis genommen.

In den im Bericht enthaltenen Vorschlägen sahen alle damit befassten Gremien geeignete Ansätze, die Anzahl und die Dauer polizeilicher Begleiteinsätze für Großraum- und Schwertransporte signifikant zu reduzieren. Insbesondere wurde zur Entlastung der Polizei vorgeschlagen,

- die Überprüfung incl. des gutachterlichen Nachweises von Großraum- und Schwertransporten ab 100 Tonnen Gesamtmasse und/oder einer Achslast von mehr als 12 Tonnen durch anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfsachverständige amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen durchzuführen und
- die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen von Verkehrszeichen im gesamten Umfeld eines Transportes bei allen vorhersehbaren und planbaren regulierenden Verkehrsmaßnahmen durch private Begleitunternehmen als Verwaltungshelfer ohne eigene Entscheidungskompetenz vornehmen zu lassen.

Die weitere praktische Umsetzung der Empfehlungen sowie die in diesem Zusammenhang erforderliche Anpassung der bundesweit geltenden Regelwerke hängt nunmehr von der Zustimmung der Verkehrsressorts der Länder für entsprechende Regelpläne ab, mit deren Hilfe künftig private Begleitunternehmen einen Großteil der bisherigen polizeilichen Aufgaben übernehmen sollen. In Vorbereitung auf die erforderliche Abstimmung wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom BMVBS gebeten, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Die ersten grob skizzierten Entwürfe der BASt von Regelplänen für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Begleitung von GST durch private Verwaltungshelfer wurden anlässlich der Sitzung des BLFA StVO am 9./10. Mai 2012 in Dresden mit den Vertretern der Verkehrs- und Innenressorts der Länder erörtert. U. a. bedingt durch Personalrotationen in einigen Verkehrsressorts wurde der Einsatz von privaten Verwaltungshelfern erneut in Frage gestellt bzw. Ergebnisse diskutiert, die bisher von allen damit befassten Gremien befürwortet wurden. Die Vorsitzende des BLFA StVO/OWi erinnerte in diesem Zusammenhang an die Beschlusslage von IMK und VMK.

Im Ergebnis der Diskussion zu den vorgelegten Regelplänen erhielten die Länder die Möglichkeit, gegenüber der BASt schriftlich ihre Auffassungen zu den Regelplänen mitzuteilen, wobei die Pläne auf Tauglichkeit mit konkreten Verbesserungsvorschlägen bewertet werden sollen. Strittig in diesem Gremium war insbesondere die Frage, ob bei kurzfristigen Vollsperrungen von Straßen auf den Polizeivollzugsdienst verzichtet werden kann.

Im Zusammenhang mit einer Stellungnahme der Länder an die BAST bezüglich der Regelpläne ist eine enge Abstimmung der Innenressorts mit den Verkehrsressorts von besonderer Bedeutung, um die Empfehlungen der BLAG GST in absehbarer Zeit tatsächlich umsetzen zu können.

Ein Einfluss der Polizei auf die Umsetzung der Empfehlungen ist nur bedingt möglich. Es wird jedoch als zielführend eingeschätzt, von Seiten der Innenressorts gegenüber den Verkehrsressorts die Dringlichkeit der Umsetzung zu betonen.

2. Projektgruppe „Prüfung weiterer Harmonisierungsmöglichkeiten bei den so genannten polizeilichen Abfahrtkontrollen“; Projektbericht

2.1 Ausgangslage zur Einrichtung einer gesonderten Projektgruppe der AG VPA

Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe des BLFA-StVO/OWi und des UA FEK (AG VPA) „Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten“ (BLAG GST) hat ihren Bericht mit darin enthaltenen Empfehlungen vorgelegt (Arbeitsgruppenbericht vom 04.05.2011). Die Empfehlungen wurden von allen damit befassten Gremien getragen, soweit die einschlägigen Fachverbände keine durchgreifenden Einwände vorbrachten.

Die Befassung der Fachverbände erbrachte neben deren generellen Zustimmung zu den Vorschlägen der BLAG GST auch deren Bedürfnis nach einer maßgeblichen Harmonisierung der sogenannten polizeilichen Abfahrtkontrollen (Bezug zu 4.)). Die AG VPA hielt daher die Einrichtung einer gesonderten Projektgruppe für erforderlich, um auf Grundlage der Empfehlungen der BLAG GST zu prüfen, inwieweit sich aus einer weite-

ren Harmonisierung bei den sogenannten polizeilichen Abfahrtskontrollen ein zusätzliches Einsparpotential bei der Polizei und ein Mehr an Handlungssicherheit für die durchführenden Polizeibeamten ergeben. Hierbei sollen ggf. entsprechende Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Nach Zustimmung der einschlägigen Gremien wurde folgende Projektgruppe (NW FF, NI, RP, HB, SN) eingerichtet.

Projektgruppenmitglieder:

POR	Bernd Heller	NW (Vorsitzender)
PHK	Holger Lemmer	NW (Geschäftsführer)
POR	Jürgen Griesing	NW
LPD	Karl-Heinz Brüggemann	NI
POR	Volker Orben	RP
PR'in	Jana Hänsel	SN
PR	René Demmler	SN
PHK'in	Andrea Twachtmann	HB

Diese wurde mit Schreiben vom 04.05.2012 vom Vorsitz der AG VPA und Beschluss in der Sitzung AG VPA am 12./13.06.2012 gebeten, einen Sachstandsbericht zum 01.08.2012 vorzulegen.

2.2 Ergebnisse der Projektgruppenbefassung

Es fanden bisher zwei Projektgruppensitzungen am 1. Juni 2012 in Neuss und am 3. Juli 2012 in Münster statt. Dieser Sachstandsbericht gibt die Ergebnisse der Sitzungen wieder.

Die Projektgruppe prüft weitere Harmonisierungsmöglichkeiten bei den Abfahrtskontrollen mit dem Ziel,

- den Umfang der polizeilichen Überprüfung auf einem einheitlichen Mindeststandard neu zu definieren,
- auf eine weitere Überprüfung bei Übergabe / Übernahme bereits überprüfter polizeilich begleiteter Transporte verzichten zu können und
- freiwillig erbrachte Gutachten der Transportunternehmen in Anlehnung an die 100t-Gutachten bundesweit anzuerkennen.

2.2.1 Rechtsgrundlagen und derzeitige Praxis

Ordnet eine Straßenverkehrsbehörde eine polizeiliche Begleitung des Transportes an, erfolgt dies mit dem Ziel, Gefahren, die durch die Transportdurchführung entstehen, von anderen Verkehrsteilnehmern abzuwenden¹. Die dafür grundsätzliche Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde ergibt sich aus § 44 Abs. 1 und Abs. 3a StVO². Eine Zuständigkeit der Polizei ergibt sich aus § 44 Abs. 2 StVO, wonach sie befugt ist, den Verkehr "...durch Zeichen und Weisungen (§ 36 StVO)..." zu regeln. Die Polizei hat somit als Regelzuständigkeit die Verwirklichung der Vorschriften und Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde³.

¹ vgl. OLG Düsseldorf, Urteil vom 08.12.1988 (18U221/88) in VersR 1989, 185

² vgl. JAGOW, Joachim; BURRMANN, Michael; HEß, Rainer, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., München 2006, S. 554, RN 1

³ ebenda, S. 554, RN 2

Daraus resultierend ergibt sich auch eine Amtspflicht⁴ zur Begleitung der Transporte im Rahmen der Erlaubnis bzw. Genehmigung⁵.

Die Polizeien der Länder entscheiden, welche Polizeikräfte die Begleitung von GST durchführen.

Einige Länder haben spezifische Regelungen zur Überprüfung und Begleitung von Transporten erlassen, wobei deutliche Unterschiede zu verzeichnen sind. Eine Sachstandsdarstellung findet sich im Projektgruppenbericht der AG VPEA (Bezug zu 1.) unter Punkt 3.2 sowie unter Punkt 9.

2.2.2 Definition eines einheitlichen Mindeststandards

Da bereits das Erlaubnis- bzw. Genehmigungsverfahren der Straßenverkehrsbehörde das Ziel der Abwehr von Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer verfolgt, kann sich der standardmäßige Umfang polizeilicher Überprüfung (Sichtprüfung) auf Folgendes beschränken:

- Überprüfung der Gültigkeit der Erlaubnis/Genehmigung
- Sichtprüfung hinsichtlich offenkundiger Mängel (z. B. Abmaße des Transports, Kenntlichmachung von Fahrzeug und Ladung⁶, Verstöße gegen Auflagen und Bedingungen)

Weiterführende Maßnahmen sind für die Vorbereitung einer behördlich angeordneten Begleitung nicht erforderlich. Die Bestimmung des Gewichtes kann auf Verdachtsfälle auf Verstöße gegen Bedingungen und Auflagen reduziert werden. Grundsätzlich ist das Gewicht kein kritischer Punkt für die verkehrssichere Begleitung. Zum Schutz der Straßeninfra-

⁴ vgl. LG Bielefeld, Urteil vom 22.11.2005 (2023/04)

⁵ Eine zeitliche Eingrenzung ergibt sich aus der Gültigkeitsdauer, der Anmeldefrist und Fahrzeitbeschränkung.

⁶ Die RGST 1992 schreibt dazu als Allgemeine Auflage die Beachtung der Richtlinie für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter herausragender Ladungen (VkB1 1974, S. 2, zuletzt geändert am 04.01.1983, VkB1. 1983, S. 23) vor.

struktur ist den Empfehlungen der BLAG (Bezug zu 2.; Pkt. 3.3 und Pkt. 7) folgend und in der Zuständigkeit des BMVBS liegend die Überprüfung und Dokumentierung, insbesondere der Achslastverteilung, ab 100 Tonnen Gesamtmasse oder einer Achslast größer als 12 Tonnen durch einen Prüfer vorgesehen.

Durch die gewonnenen Erkenntnisse zu Fahrzeug und Fahrstrecke sind zudem notwendige Verkehrsregelungs- und Sicherungsmaßnahmen zu bestimmen. Entsprechende Absprachen mit dem Transportpersonal sind zu führen. Erforderlichenfalls ist der angemessene Einsatz weiterer Kräfte zu veranlassen.

Der o. g. Umfang der polizeilichen Überprüfung stellt einen Mindeststandard dar. Offensichtliche, ohne Spezialwissen erkennbare Mängel begründen unter gefahrenabwehrrechtlichen Gesichtspunkten⁷ sowie aus der polizeilichen Aufgabe zur Erforschung von Ordnungswidrigkeiten gem. § 53 OWiG⁸ heraus weitere polizeiliche Maßnahmen. Bei Verdacht auf technische Mängel sowie Zweifeln an der Befähigung und Eignung des Fahrpersonals ist eine entsprechende weitergehende Überprüfung vorzunehmen.

Eine Harmonisierung in der dargestellten Weise hat folgende Vorteile:

- Reduzierung der Übergabezeiten im Verlauf der Transporte, da grundsätzlich keine weitere Überprüfung erforderlich ist; daraus resultierend: personelle Entlastung der Polizei und Beschleunigung der Transporte

⁷ vgl. JAGOW, Joachim; BURRMANN, Michael; HEB, Rainer, a.a.O., S. 410, RN 12: "... Verkehrskontrollen sind präventive, verkehrsbezogene Maßnahmen..."

⁸ Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 7. August 2007 (BGBl. I S. 1786)

- Handlungssicherheit für die den Transport begleitenden Polizeibeamten/-beamtinnen
- Gewinn an Flexibilität für die Transportunternehmer
- Verlässlichkeit und Berechenbarkeit für alle am Transport Beteiligten

Durch die beschriebene Vorgehensweise werden die Unteren Straßenverkehrsbehörden nicht zusätzlich belastet.

2.2.3 Anerkennung freiwillig erbrachter Gutachten

Die erstmalige Überprüfung von Transporten, bei denen eine polizeiliche Begleitung erforderlich ist, kann darüber hinaus durch vom Unternehmer **freiwillig** beauftragte amtlich anerkannte Prüforganisationen erfolgen. Das Ergebnis dieser Überprüfung sollte in einem standardisierten Gutachten festgehalten werden. Der Umfang der Gutachten sollte sich an den Vorschlägen der BLAG GST für die 100t-Gutachten orientieren. Die Gutachten sollten von den Polizeien aller Länder als Nachweis anerkannt werden. Da eine solche Regelung dem Gefahrenabwehrrecht zuzurechnen wäre, bedürfte eine solche Regelung einer einheitlichen Erlasslage der Innenressorts.

Bei Vorlage eines Gutachtens würde sich der polizeiliche Kontrollumfang reduzieren auf:

- Überprüfung des Vorliegens der erforderlichen Erlaubnis / Genehmigung und
- Bloße Inaugenscheinnahme des Transportes

Entwürfe von Standards solcher Gutachten sowie von Ausbildungskonzepten für Mitarbeiter (z. B. Prüfindenieure) amtlich anerkannter Über-

wachungsorganisationen liegen im Detail noch nicht vor. Als Anhaltspunkt könnte die Checkliste des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

Seite 10 von 10

Im Auftrag
gez.
Heller
