



Abschlussbericht der Projektgruppe

**„Prüfung weiterer Harmonisierungsmöglichkeiten
bei den sogenannten
polizeilichen Abfahrtskontrollen“**



Deutsche
Hochschule der Polizei

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage zur Einrichtung einer gesonderten Projektgruppe der AG VPA	4
2	Ziele der Projektgruppe	5
3	Bewertung	5
3.1	Rechtsgrundlagen	5
3.2	Derzeitige Praxis	6
3.3	Definition eines einheitlichen Mindeststandards	7
3.4	Verdachtskontrolle	7
3.5	Allgemeine Verkehrskontrollen	7
4	Einführung eines einheitlichen Mindeststandards	8
5	Positive Effekte	8
6	Handlungsempfehlungen	9

Abkürzungen der Bundesländer

BB	Brandenburg
BE	Berlin
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
HB	Bremen
HH	Hamburg
HE	Hessen
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NI	Niedersachsen
NW	Nordrhein-Westfalen
RP	Rheinland-Pfalz
SL	Saarland
SN	Sachsen
ST	Sachsen-Anhalt
SH	Schleswig-Holstein
TH	Thüringen

Projektgruppe „Prüfung weiterer Harmonisierungsmöglichkeiten bei den so genannten polizeilichen Abfahrtskontrollen“; Projektabschlussbericht

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 Abfahrtskontrollen. Die AG VPA richtete daher nach Zustimmung der einschlägigen Gremien eine gesonderte Projektgruppe (NW FF, NI, RP, HB, SN) ein. Sie erhielt den Auftrag, auf Grundlage der Empfehlungen der BLAG GST zu prüfen, inwieweit sich aus einer weiteren 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.

Projektgruppenmitglieder:

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

Die Projektgruppe wurde vom Vorsitz der AG VPA gebeten, einen Abschlussbericht zum 30.11.2012 vorzulegen.

Es fanden vier Projektgruppensitzungen statt (01. Juni 2012 in Neuss, 03. Juli 2012, 05. September 2012 und 23. Oktober 2012 jeweils in Münster).

2 Ziele der Projektgruppe

Die Projektgruppe prüft zur Erfüllung des Auftrags weitere Harmonisierungsmöglichkeiten bei den so genannten polizeilichen Abfahrtskontrollen mit dem Ziel,

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

3 Bewertung

3.1 Rechtsgrundlagen

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 Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde dazu ergibt sich aus § 44 Abs. 1 und Abs. 3a StVO². Die Polizei ist dagegen nicht originär zuständig³.

Die Polizei nimmt die Transportbegleitung im Rahmen der speziellen Gefahrenabwehr wahr und setzt die Vorschriften und Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde

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 BLAG GST, Arbeitsgruppenbericht vom 04.05.2011

um⁴. Die Zuständigkeit der Polizei dazu ergibt sich, bei der Erforderlichkeit manueller Verkehrsregelungsmaßnahmen, aus § 44 Abs. 2 StVO, wonach sie befugt ist, den Verkehr "...durch Zeichen und Weisungen (§ 36 StVO)..." zu regeln.

Zur praktischen Durchführung dieser Begleitung ist es ausreichend, dass sich die Polizei einen Eindruck über den Transport in Form einer Sichtprüfung verschafft. Dazu sind die mit Bezug zur Wegstrecke sicherheitsrelevanten Merkmale des Transports und die entsprechenden Auflagen der Erlaubnis zur Kenntnis zu nehmen.

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Überprüfung der zuvor durch die Straßenverkehrsbehörde erteilten Genehmigung und der damit verbundenen möglichen Auflagen ergibt sich auf dieser Grundlage für die Polizei nicht. Die Einhaltung der in dem Genehmigungsbescheid vorgegebenen Bedingungen und Auflagen ist ausschließlich Aufgabe des Bescheidinhabers. Er haftet für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken, die durch den Transport entstehen und stellt Straßenbaulastträger, Polizei u. a. von Ersatzansprüchen Dritter frei^{5 6}.

Auch eine polizeiliche Überprüfung des Gewichts ist nicht erforderlich. Dies ist grundsätzlich kein kritischer Punkt für eine verkehrssichere Begleitung. Zum Schutz der Straßeninfrastruktur ist den Empfehlungen der BLAG GST (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.

3.2 Derzeitige Praxis

In einigen Ländern existieren spezifische Regelungen zur Überprüfung und Begleitung von Transporten, wobei Unterschiede sowohl bei der Intensität der Überprüfungen als auch bei der Qualifizierung des eingesetzten Personals bestehen. Die Pro-

⁴ ebenda, S. 554, RN 2

⁵ VwV zu § 29 StVO, RN 126

⁶ VwV zu § 46 StVO, RN 69

jektgruppe stellt fest, dass innerhalb der Länder unterschiedliche Maßstäbe angelegt werden.

3.3 Sichtprüfung

Da bereits das Erlaubnis- bzw. Genehmigungsverfahren der Straßenverkehrsbehörde das Ziel der Abwehr von Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer umfasst, beschränkt sich der standardmäßige Umfang polizeilicher Maßnahmen (Sichtprüfung) auf Folgendes:

- Überprüfung der Gültigkeit der Erlaubnis/Genehmigung zur Feststellung, dass der Transport generell zugelassen ist,
- Kenntnisnahme der Auflagen und Bedingungen zur Durchführung der Begleitung sowie
- Sichtung hinsichtlich offenkundiger Mängel des Transports. Bei der Übernahme eines Transports von anderen polizeilichen Begleitkräften ist die Kenntnisnahme der Auflagen und Bedingungen zur Durchführung der Begleitung im eigenen Zuständigkeitsbereich ausreichend.

Die gewonnenen Erkenntnisse zu Fahrzeug und Fahrstrecke dienen dazu, notwendige situationsangepasste Verkehrsregelungs- und Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Entsprechende Absprachen mit dem Transportpersonal sind zu treffen.

Der o. g. Umfang der polizeilichen Maßnahmen stellt einen Mindeststandard dar, bei dem keine besonderen fachlichen Anforderungen an die durchführenden Einsatzkräfte gestellt werden.

3.4 Verdachtskontrolle

Werden bei der Sichtprüfung Mängel festgestellt oder ergeben sich auf andere Weise konkrete Erkenntnisse zu möglichen Mängeln, können unter gefahrenabwehrrechtlichen Gesichtspunkten⁷ sowie zur Erforschung von Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten heraus weitere polizeiliche Maßnahmen erfolgen (Verdachtskontrolle). In diesen Fällen ist eine entsprechende weitergehende Überprüfung - ggf. unter Hinzuziehung von speziell fortgebildetem Personal - vorzunehmen. Soweit erforderlich ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu informieren.

3.5 Allgemeine Verkehrskontrollen

Die Möglichkeit zur Durchführung allgemeiner Verkehrskontrollen (§ 36 Abs. 5 StVO) bleibt unberührt.

4 Einführung und Anerkennung des Mindeststandards

Die verbindliche Einführung des zuvor beschriebenen Mindeststandards sowie die gegenseitige Anerkennung dieses Standards durch die Länder führen zu einer einheitlichen Verfahrensweise und steigern die Handlungssicherheit für die den Transport begleitenden Polizeibeamten.

5 Positive Effekte

Die Harmonisierung der Anwendung des Mindeststandards hat folgende Vorteile:

- Reduzierung des personellen und zeitlichen Aufwandes bei erstmaliger Überprüfung,
- Reduzierung der Übergabezeiten im Verlauf der Transporte, da bei unmittelbarer Übergabe grundsätzlich keine weitere Überprüfung erforderlich ist;

⁶ vgl. JAGOW, Joachim; BURRMANN, Michael; HEß, Rainer, a.a.O., S. 410, RN 12: "... Verkehrskontrollen sind präventive, verkehrsbezogene Maßnahmen..."

daraus resultiert eine personelle Entlastung der Polizei und Beschleunigung der Transporte,

- gesteigerte Handlungssicherheit für die den Transport begleitenden Polizeibeamten,

6 Handlungsempfehlungen

Die Projektgruppe empfiehlt, den Umfang polizeilicher Maßnahmen vor der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten anhand des beschriebenen Mindeststandards auszurichten und damit auf Folgendes zu beschränken:

- Überprüfung der Gültigkeit der Erlaubnis/Genehmigung zur Feststellung, dass der Transport generell zugelassen ist,
- Kenntnisnahme der Auflagen und Bedingungen zur Durchführung der Begleitung sowie
- Sichtung hinsichtlich offenkundiger Mängel des Transports.

Eine weitere Entlastung und Harmonisierung könnte dadurch erreicht werden, dass durch die Unternehmen freiwillig eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation mit der Überprüfung des Transports beauftragt wird.

Das Ergebnis dieser Überprüfung wäre in einem standardisierten Gutachten festzuhalten. Der Umfang der Gutachten sollte sich an den Vorschlägen der BLAG GST für die 100t-Gutachten orientieren. Entwürfe von Fortbildungskonzepten für Mitarbeiter (z. B. Prüfeningenieure) amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen sowie von Standards solcher Gutachten werden derzeit von Vertretern amtlich anerkannter Überwachungsorganisationen erarbeitet.