

BUNDESFACHGRUPPE SCHWERTRANSPORTE UND KRANARBEITEN (BSK) e.V.

Haus des Straßenverkehrs
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt/Main

Tel.: 069/7919-342
Fax.: 069/7919-327
team@bsk-ffm.de



www.bsk-ffm.de - www.schwergut-deutschland.de - www.nix-ohne-uns.de

Privatisierung der Polizeibegleitung

14.02.2016

Häufig gestellte Fragen / FAQs

Seit einiger Zeit nimmt man das Thema der Begleitung von Großraum-/Schwertransporten durch die Polizei vermehrt in den Medien wahr. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Öffentlichkeit und Politik der Meinung ist, dass sich die Polizei primär um die Sicherheit zu kümmern hat und gleichzeitig die hohen Wartezeiten für Transportunternehmen bei vorgeschriebener Polizeibegleitung.

Darüber hinaus hat sich in jüngster Vergangenheit auch seitens des Verordnungsgebers einiges getan: So wurde das „Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten“ im letzten Jahr angepasst und die „Regelpläne für straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde zwecks Verlagerung der Standardbegleitfälle der Polizei unter Zuhilfenahme privater Verwaltungshelfer ...“ wurden ebenfalls veröffentlicht

Aufgrund dieser vorgenannten Ereignisse in der letzten Zeit, haben uns vermehrt Anfragen hinsichtlich der fortschreitenden Privatisierung der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten erreicht. Daher möchten wir mit dieser Darlegung versuchen, die häufig gestellten Fragen zu dieser Thematik bzw. zu den Begriffen BF3plus, BF4, Pilotprojekten usw., zu beantworten.

Wird es zukünftig noch BF3-Fahrzeuge geben?

In der Thematik der „Privatisierung“ sprechen wir über ein Ersetzen der Polizei durch „Private“. Dies bedeutet, dass in diesem Zusammenhang derzeit nur solche Transportfälle zur Diskussion stehen, bei denen derzeit die Polizei angeordnet ist. Bei diesen Transporten soll dann ausschließlich die Polizei durch „Private“ ersetzt werden.

Das BF3 bleibt weiterhin mit seinen Aufgaben (Absicherung des rückwärtigen Verkehrs auf sämtlichen öffentlichen Straßen) erhalten – auch wenn statt der Polizeifahrzeuge zukünftig Fahrzeuge, welche die Polizei ersetzen sollen, den Transport begleiten.

Die Notwendigkeit eines BF3 ist nach wie vor uneingeschränkt vorhanden. Die Einsatzmöglichkeit auf der Autobahn wird sich tendenziell sogar noch erhöhen, da Breiten, die bisher zusammen mit der Polizei abgesichert wurden, zukünftig durch die Kombination BF3 und BF3plus abgesichert werden könnten.

Wird sich die Polizei zukünftig von Großraum-/Schwertransporten zurückziehen?

Ziel der Privatisierung bzw. des Einsatzes der neuen Begleitfahrzeugtypen (BF3plus, BF4) i.V.m. entsprechenden Begleitfahrpersonals und Anordnungen ist es, den Einsatz der Polizei zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten in Abhängigkeit der Örtlichkeit und der Verkehrsverhältnisse „Zug um Zug“ zu entlasten. Das bedeutet, dass der Großteil der Fälle, bei denen die Polizei (derzeit noch) zur Absicherung von Großraum- und/oder Schwertransporten zum Einsatz kommt (z.B.: Breiten ab 3,5 m außerhalb AB), durch „Private“ übernommen werden sollte. In einigen Fällen, wie z.B. extremer Überbreite, wird man auch zukünftig nicht auf die Polizei verzichten können.

Daher wird sich die Polizei nicht ganz zurückziehen. Es könnte sogar sein, dass die freiwerdenden Kapazitäten seitens der Polizei gezielt für Kontrollen eingesetzt werden.

Was ist der Unterschied zwischen dem Merkblatt aus dem Jahr 1992 und der Version aus 2015?

Das aktuell gültige „Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten“ (Stand: 10/2015; Verkehrsblatt-Dokument Nr. B 3422) ersetzt das Regelwerk aus dem Jahr 1992 nur teilweise: Die Regelungen in Bezug auf das Schulungssystem des Fahrpersonals bleiben unverändert. Neu hinzugekommen sind die Vorgaben hinsichtlich des Aussehens und der Ausrüstung der (neuen) Begleitfahrzeugtypen BF3plus und BF4.

Geändert haben sich die Anforderungen an Ausstattung und Aussehen des BF3. Somit müssen alle BF3-Fahrzeuge, die ab dem 01.07.2015 in Betrieb genommen werden, nach dem neuen Merkblatt ausgerüstet bzw. ausgestattet werden. Folgende Änderungen sind für diese Fahrzeuge nun zu beachten:

- » Die Grundfläche der Rückwand im rückwärtigen Verkehrszeichenbild zwischen den rot-weiß schraffierten Bereichen müssen bei den BF3-Fahrzeugen mit Inbetriebnahme ab 01.07.15. nun zwingend weiß sein.
- » Der Feuerlöscher muss bei den BF3-Fahrzeugen mit einer Inbetriebnahme ab 01.07.15. nicht mehr mitgeführt werden. Ein Mitführen ist jedoch nicht verboten.
- » Für das mitzuführende Maßband gelten folgende Mindestlängen:
 - bei den BF3-Fahrzeugen mit Inbetriebnahme ab 01.07.15: 50 m
 - bei den BF3-Fahrzeugen mit Inbetriebnahme bis 30.06.15: 20 m
- » Die Anforderungen an die 5 Leitkegel (StVO-Zeichen 610) sind für die BF3-Fahrzeuge mit Inbetriebnahme ab 01.07.15 konkretisiert worden. Folgende Eigenschaften müssen die Leitkegel (ein- oder zweiteilig) erfüllen:
 - Die Leitkegel müssen TL- und BAST-geprüft sein
 - Höhe: 750 mm; Gewichtsklasse: III; Reflexfolie RA2 bzw. Folientyp B
- » Die nach altem Merkblatt vorgeschriebenen aufstellbaren Ständer mit StVO-Zeichen 101 (Kantenlänge 600 mm) sind zum Zeitpunkt der Einführung des neuen Merkblattes nicht mehr statthaft gewesen. Aus diesem Grund hat man sich als alternatives Warnzeichen zum Warndreieck durchgerungen. Die Fahrzeuge sind daher wie folgt auszustatten:
 - BF3-Fahrzeuge mit Inbetriebnahme ab 01.07.15:
4 zusätzliche Warndreiecke gemäß § 53a StVZO
 - BF3-Fahrzeuge mit Inbetriebnahme bis 30.06.15:
4 aufstellbare Ständer mit StVO-Zeichen 101 (Kantenlänge 600 mm)

Alle BF3-Fahrzeuge, die vor dem 30.06.2015 schon in Betrieb waren und nach dem alten Merkblatt ausgerüstet sind, haben nach Aussage aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Bestandsschutz und können vom äußeren Erscheinungsbild wie von der Ausstattung weiterhin betrieben werden. Eine Vermischung aus den Vorgaben des „neuen“ und „alten“ Merkblattes ist jedoch nicht möglich!

Wann kommt ein BF3plus zum Einsatz?

Das Begleitfahrzeug vom Typ BF3plus ist für die Begleitung auf der Autobahn für den Geschwindigkeitsbereich 0 km/h (Absenken) und bis zu 5 km/h (Brückenaufgaben) vorgesehen. Bei diesem Begleitfahrzeugtyp sind elf Verkehrszeichen einmal permanent schaltbar und einmal - natürlich nicht bei Zeichen 101 selbst - im automatischen Wechsel mit StVO-Zeichen 101 schaltbar.

Die Abstrahlrichtung der WVZ-Anlage ist ausschließlich nach hinten. Eine Kombination BF3 und BF3plus ist möglich, jedoch muss hier die Voraussetzung des Fahrpersonals beachtet werden.

Wie sieht die Schulung des (Begleit-) Fahrpersonals für ein BF3plus aus und welche Voraussetzungen benötigt man dafür?

Die Schulung über den Einsatz eines BF3plus erfolgt in der allgemeinen Schulung des BF3-Fahrpersonals (Erst-/Nachschulung). Es werden dabei die möglichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen – z.B. die Regelpläne - angesprochen sowie die Möglichkeit der Umsetzung. Es gelten die gleichen Voraussetzungen wie für das BF3-Fahrpersonal (auf die förmliche Verpflichtung nach dem „Gesetz über die förmliche Verpflichtung nichtbeamteter Personen“ wird verwiesen).

Wann kommt ein BF4 zum Einsatz?

Das BF4 ist für die Begleitung außerhalb der Autobahn vorgesehen. Dabei sichert es die Streckenabschnitte vor dem Großraum-/Schwertransport ab. Auch bei diesem Begleitfahrzeugtyp sind elf Verkehrszeichen permanent und im automatischen Wechsel (Ausnahme StVO-Zeichen 101) schaltbar.

Das Verkehrszeichenbild des BF4-Fahrzeugs soll für den entgegenkommenden Verkehr sowie beim Sperren von Einmündungen bzw. Kreuzungen für Fahrzeuge, die von der Seite kommen sichtbar sein. Eine Kombination aus BF3, BF3plus und BF4 ist theoretisch möglich, jedoch muss hier die Voraussetzung des Fahrpersonals beachtet werden.



Wie sieht die Schulung des (Begleit-) Fahrpersonals für ein BF4 aus bzw. welche Voraussetzungen gibt es dafür?

Die Voraussetzung zum Führen eines BF4 ist der Nachweis über die Tätigkeit als BF3-Fahrpersonal, es könnten drei Jahre gefordert werden (Nachweis durch den Berechtigungsausweis).

Da die BF4-Fahrzeuge ausschließlich auf „bekannten“ Strecken abseits der Autobahnen und wie Autobahn ausgebauten Straßen mit hohem Anteil von Großraum-/Schwertransporten zum Einsatz kommen, die bislang eine polizeiliche Absicherung bedurften, erfolgt die Schulung / Einweisung ausschließlich auf dieser Strecke. Dabei werden die streckenbezogenen Besonderheiten, wie die Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, beispielsweise durch einem Regelplan, weitergegeben. Einweisung i.d.R. durch die örtlich zuständigen Verkehrsbehörden / Polizei.

Wann benötigt man eine BAST-Abnahme bzw. wann ist eine „Abmusterung“ erforderlich?

Eine Abnahme bzw. Abmusterung betrifft BF3-, BF3plus-, BF4- oder ein wie auch immer geartete andere Vorausfahrzeuge. Dabei geht es nicht nur um die WVZ-Anlage, sondern auch um das komplette Erscheinungsbild des Fahrzeuges insgesamt.

Nach der derzeit gültigen Rechtslage werden die Begleitfahrzeuge vom Typ BF3, BF3plus und BF4 auf Basis des „Merkblattes über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten“ abgemustert.

Nach einer erfolgreichen Abnahme/Abmusterung durch die BAST erhält das „Gesamtpaket“ (lichttechnische Einrichtungen und das äußere Erscheinungsbild gemäß Merkblatt) eine BAST-Prüfnummer. Dies bedeutet, dass eine WVZ-Anlage keine eigene BAST-Prüfnummer erhält.

Folglich kann eine WVZ-Anlage ohne erneute Abmusterung auch nicht auf ein anderes Fahrzeugkonzept eingesetzt werden. Das bedeutet aber auch, dass bei einer Erweiterung von Verkehrszeichen in einer (abgenommenen) WVZ-Anlage auf dem gleichen Fahrzeugtyp die ursprüngliche BAST-Prüfnummer für das Gesamtpaket nicht mehr gültig ist.

Bei einem Tausch „alte BF3-WVZ-Anlage“ gegen „neue BF3-WVZ-Anlage“ muss das gesamte Fahrzeug nicht noch einmal abgenommen werden – so wurde es bisher zumindest nie gehandhabt. Jedoch muss die „neue“ Anlage selbstverständlich eine BAST-Abnahme haben.

Beispiel: Würde man beispielsweise aus dem BF3 ein BF3plus machen, müsste aufgrund der anderen WVZ-Anlage (11 anstatt 3 Verkehrszeichen) eine neue Abnahme und Freigabe erfolgen. Für einen Umbau vom BF3 zum BF4 ist ebenfalls eine neue Abnahme und Freigabe erforderlich.

Wie wird ein BF3plus / BF4 angeordnet und wie werden die Auflagen umgesetzt?

Bei entsprechender Vorlage der Voraussetzungen wird ein BF3plus oder ein BF4 über eine Auflage im Genehmigungsbescheid – wie bei BF3-Einsätzen – angeordnet. Die hierfür erforderlichen rechtlichen Grundlagen müssen noch veröffentlicht werden, was aller Voraussicht nach in 2016 erfolgen wird.

Die BF3plus-Auflagen erscheinen dann wie bisher in der Anlage 3 zum Genehmigungsbescheid, die BF4-Auflagen könnten in einer eigenen Anlage erscheinen. Zu Beginn der Privatisierung wird sicherlich eine Polizeibegleitung angeordnet werden, die mit der möglichen Alternative der zivilen Absicherung durch ein BF3plus oder BF4 verknüpft wird.

Die Umsetzung wird analog zu den bisher bekannten Verfahren beim BF3 geschehen.

Warum wird das (Begleit-) System aus Österreich nicht in Deutschland übernommen?

Die Anordnung eines Verwaltungshelfers bedingen zwingend straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Zur Anordnung sind zwingend „echte“ StVO-Zeichen (z.B. Ge- oder Verbotsschilder) erforderlich, deren Anforderungen unterschiedlich sind, je nachdem, ob sie auf Autobahnen und ähnlich ausgebauten Straßen zur Anwendung kommen, oder abseits von Autobahnen.

Das österreichische System basiert auf einem so genannten „vereidigtem Straßenaufsichtsorgan“, was bedeutet, dass dieser Personenkreis der Polizei gleichgestellt ist und hoheitliche Maßnahmen umsetzen darf. Gleiches kann in Deutschland nur unter der Voraussetzung der Beleihung geschehen. An den hierfür erforderlichen umfangreichen gesetzlichen Vorgaben wird derzeit in Deutschland gearbeitet.

Warum bekommen private Begleitfahrzeuge in Deutschland nicht einfach ein Blaulicht?

Weder im Bund noch in den Ländern gibt es auf Seiten der Verkehrs- wie Innenministerien auch nur ansatzweise diese Überlegung.

Was ist der Verwaltungshelfer und welche Aufgaben/Pflichten hat dieser?

Der Verwaltungshelfer ist eine Person, nicht ein Unternehmen. In der Begründung für die Einführung der Regelpläne sind neben der Empfehlung dieser auch die Qualitäten des Fahrpersonals (BF3plus und BF4) beschrieben. Sie lauten wie folgt:

1. Das Fahrpersonal ist Verwaltungshelfer und muss förmlich durch jedes Bundesland verpflichtet werden (Gesetz über die förmliche Verpflichtung nichtbeamteteter Personen). Damit ist das Fahrpersonal der Begleitfahrzeug-typen BF3plus und BF4 nur sich selbst und der örtlich zuständigen Verkehrs-behörde, die z.B. die Regelpläne als verkehrsrechtliche Anordnung umsetzt, verantwortlich. Arbeitgeber oder Auftraggeber sind nicht weisungsbefugt!
2. Vor dem Hintergrund der in Punkt 1 beschriebenen Eigenschaft bzw. der Beziehungen untereinander treten im Schadensfall die allgemeinen Grundsätze der Staatshaftung nach Art. 34 GG in Verbindung mit § 839 BGB ein und eine Art Berufshaftpflichtversicherung (analog nichtbeamtetes Lehrpersonal), ist vom Verwaltungshelfer (Fahrpersonal BF3plus und BF4) vorzuhalten.
3. Der Verwaltungshelfer im BF4 wird durch die jeweils (örtlich) zuständige Verkehrsbehörde auf der jeweiligen Strecke unterwiesen. Ausschließlich für den jeweiligen Streckenabschnitt unterwiesenes Fahrpersonal darf dort begleiten.

In den Transportfällen, bei denen ein Verwaltungshelfer bzw. BF3plus/BF4 angeordnet wird, hat dieser, wie es bis dato die Polizei auch tut, den Transport auf seine Richtigkeit zu überprüfen. Bei festgestellten Mängeln bleibt dem Bescheidinhaber nichts anderes übrig, als sich dem Verwaltungshelfer zu beugen, da dieser nur sich selbst und der örtlich zuständigen Verkehrsbehörde gegenüber verpflichtet ist.

Wie sieht es mit der „Beleihung“ aus? Wird es diese noch geben?

In den zuletzt geführten Gesprächen zwischen BSK und Verkehrs- wie Innenministerien hat sich herauskristalliert, dass durch die an Bedeutung gewonnene „Privatisierung“, auch das Thema „Beleihung“ an Schwung gewinnt. Der Verwaltungshelfer kann somit nur eine Übergangslösung sein, da dieser bekannterweise nur auf aus-/eingewiesenen Strecken unterwegs ist, somit nicht für die Fläche gedacht bzw. geeignet ist und hoheitliche Maßnahmen eigenverantwortlich nicht umsetzen darf.

Wer hat zukünftig die Verantwortung hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie die Richtigkeit bzw. die Einhaltung der Genehmigung?

In den Transportfällen, bei denen ein Verwaltungshelfer bzw. BF3plus/BF4 angeordnet wird, hat dieser, wie es bis dato die Polizei auch tut, den Transport auf seine Richtigkeit zu überprüfen. Bei festgestellten Mängeln bleibt dem Bescheidinhaber nichts anderes übrig, als sich dem Verwaltungshelfer zu beugen, da dieser nur sich selbst und der örtlich zuständigen Verkehrsbehörde gegenüber verpflichtet ist.

Bei dem Einsatz von BF4-Fahrzeugen kann es sein, dass mehrere Personen/Parteien an dem Transport beteiligt sind. Wer hat in diesem Fall das Sagen?

Bei einer Pilotstrecke ist die Absprache nicht das Problem, da i.d.R. nur eine Gruppe mit der Begleitung beauftragt (verpflichtet) wird. Bei einer generellen Regelung sind die für die Strecke unterwiesenen Verwaltungshelfer bekannt und es wird die Auflage geben, dass diese sich untereinander abzustimmen haben.

Auch hier bleibt dem Bescheidinhaber nichts anderes übrig, als sich dem/den Verwaltungshelfer/n zu beugen, da das Fahrpersonal ja nur sich selbst und der örtlich zuständigen Verkehrsbehörde gegenüber verpflichtet ist.

Warum benötigen die Fahrzeuge eine sog. Blackbox?

Die BF3plus- und BF4-Fahrzeuge haben eine Blackbox an Bord, welche die Örtlichkeit (GPS-Daten) und damit die Zeit und die abgestrahlten Verkehrszeichen komplett speichert (Aufbewahrungszeit: 1 Jahr). Bei begründetem Anfangstatverdacht, bei Anzeigen von Verkehrsteilnehmern oder bei Unfällen, ist der Datensatz zur Verfügung zu stellen. Der Halter kann an den Inhalt der Blackbox nicht heran.

Zusammen einfach stark!



**NIX
OHNE
UNS!**