



Der Verwaltungshelfer – Fluch oder Segen?

Am 30. Mai 2017 traten die neuen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO in Kraft. Mit dem Inkrafttreten war praktisch die Grundlage geschaffen worden, die Polizei zu entlasten und an deren Stelle so genannte Verwaltungshelfer (VwH) mit den neuen Begleitfahrzeugtypen BF3 plus (auf Autobahnen) und BF4 (abseits der Autobahn) zum Einsatz zu bringen.

Der Hintergrund für die Entlastung der Polizei basiert auf einer Beschlusslage der Innenministerkonferenz (IMK) aus dem Jahre 2008 (!). Die IMK war und ist der Meinung, dass die polizeiliche Absicherung der Verkehrsteilnehmer aufgrund von Schwertransporten nicht zum eigentlichen Aufgabengebiet der Polizei gehört. Faktisch hat die IMK Recht, da die Polizei bei dieser Form des Einsatzes aus fremden Recht, nämlich der Anordnungen von Straßenverkehrsbehörden, tätig wird.

Im Verlaufe der Jahre wurde immer wieder das Thema angepackt und in 2015 wurden die zwei Grundlagen geschaffen, um das Thema anzugehen: das

neue Merkblatt macht den Weg für das BF3 plus und das BF4 frei und im gleichen Jahr wurden die Regelpläne zum Einsatz der beiden Begleitfahrzeugkategorien ebenfalls im Verkehrsblatt veröffentlicht. Bei den Regelplänen handelt es sich ausdrücklich um Musterpläne, wie eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung je Einsatzpunkt aussehen könnte. Und eine Aneinanderreihung von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wird dann als „Roadbook“ bezeichnet.

Einige Bundesländer hatten nach im Vorfeld der Schaffung der Rechtsgrundlagen bereits so genannte „Pilotstrecken“ ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Innen- und Verkehrsministerium jeweils Roadbooks dafür geschrieben und auf diesen Strecken versuchsweise die Polizeibegleitung durch zivile Kräfte ersetzt. Versuche, die allesamt positiv verlaufen sind. Allerdings waren es Strecken, die als „Schwertransportstrecken“ identifiziert worden sind, was bedeutet, dass es sich hierbei um Strecken mit wiederkehrendem Transportaufkommen handelt.

Und genau diese identifizierbaren Strecken mit wiederkehrendem Transportaufkommen war die Basis für die Zustimmung der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. zum Einsatz von den Verwaltungshelfern. Die BSK hatte immer davor gewarnt, dass Einzeltransporte, die theoretisch von der Verwaltungsvorschrift gedeckt sind, nicht durch VwH und BF 4 begleitet werden können. Und dies hat seinen Grund darin, dass eine Vielzahl von Schritten gegangen werden müssen, die rein zeitlich gar nicht für einen Einzeltransport abgewickelt werden können. Es sei denn, man lässt zu, dass das Genehmigungsverfahren nicht mehr 2 Wochen, sondern 4 Wochen oder länger dauert.

Die Gründe für diese erheblichen Verzögerungen sind einfach zu erklären. Die Verwaltungsvorschriften lassen den VwH zu, sagen aber an keiner Stelle etwas über das Aussehen einer Anordnung, eines Roadbooks oder das Zulassungsverfahren für den VwH an sich aus. Sind es bei wiederkehrenden Strecken zwei Roadbooks, die

geschrieben werden müssen (einmal Begegnungsverkehr mit Geschwindigkeitstrichter und einmal Sperrung des Gegen- und Einmündungsverkehrs) und stets wieder verwendet werden können, müssen logischerweise bei Einzeltransporte jedes Mal ein Roadbook erstellt werden. In den Ländern herrschen dabei zwei unterschiedliche Herangehensweisen: ei-

gentlich muss die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde das Roadbook erstellen oder sie bedient sich eines Dritten. In letzterem Fall muss sie diesen Vorschlag prüfen und freigeben, d. h. den Vorschlag in eine verkehrsrechtlichen Anordnung umwandeln. Im nächsten Schritt muss dann für die VwH eine Verpflichtung durch die Verkehrsbehörde erfolgen und

eine Einweisung auf die Strecke hat ebenso umgesetzt zu werden. Schulungen oder Ausbildungen hierfür fehlen. Dies führt ja auch dazu, dass die Regelung „ein oder mehrere BF 4-Fahrzeuge“ in der Regel in 3 Vorausfahrzeuge und einem nachfolgendes BF 3 mündet. Die Verkehrszeichengebung vor Ort oder auch Lichtsignalanlagen keine Berücksichtigung

finden. Von der preislichen Gestaltung einmal ganz abgesehen.

Quintessenz: für Strecken mit wiederkehrenden Schwertransporten ist der VwH ein Segen, für Einzeltransporte definitiv mit den jetzigen Werkzeugen ein Fluch!

