



Auffahrt auf die Rampe zur Behelfsbrücke.

ße überlegt und verworfen: Eine Behelfsbrücke hätte den Schiffsverkehr beeinträchtigt, zusätzliche Kosten verursacht und die Bauzeit verlängert. In der Folge wurde der Neubau in Angriff genommen, der letztes Jahr im Herbst in eine ganz entscheidende Phase eingetreten ist.

Dabei wurde die neue Brücke vom Betriebsgelände der Firma Siefert aus, wo sie vormontiert worden war, zum Hafenbecken transportiert und auf den bereitliegenden Schwimmponton verladen.

Das ausführende Unternehmen ALE hatte es dabei mit einer Brücke von beachtlichen Ausmaßen zu tun: 350 t schwer, 67 m lang und annähernd 15 m breit. Zum Einsatz kamen 4 mal 6 Achslinien SPMT, bestückt mit Elefantfüßen, die für den Transport unter der Brücke positioniert wurden. Für die Fahrt zu den Pontons wurde das Gelände mit Stahlplatten ausgelegt. Zudem war der Krandienstleister Buller mit seinem Tadano ATF 200G-5 vor Ort, um den Aufbau der Rampen zu übernehmen, über die der

Schwertransport Millimeter für Millimeter auf die Pontons im Hafenbecken rollte.

Mithilfe eines Schubbootes wurden die Pontons dann mit der aufliegenden Brücke zur Hafeneinfahrt gefahren und der Brückenaufbau auf die neuen Widerlager abgesetzt.

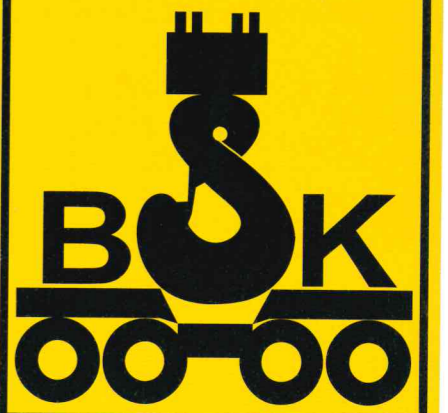


Fahrt mit Überhang. An beiden Seiten ragten die Fahrbrücken über die Pontons hinaus.

Verwaltungshelfer-Einsätze

Speziell in Nordrhein-Westfalen und in Hessen stellen die Anordnungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern (VwH) die Transportunternehmen in den meisten Fällen vor unsägliche Probleme.

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten



Diese Probleme sind nach Auffassung der BSK in der Regel durch die Behörden hausgemacht, weil sie keine Regeln haben, nach denen diese sinnvolle, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen treffen können respektive müssen.

Also erhebt die BSK ihre Stimme, wenn trotz Lichtsignalanlagen in Kreuzungsbereichen oder wenn trotz entsprechender Beschilderung („Vorfahrt“ VZ 301 oder 306 respektive „Vorfahrt gewähren“ VZ 205 oder „Halt. Vorfahrt gewähren“ VZ 206) drei BF 4-Fahrzeuge angeordnet werden. Zwei dieser Fahrzeuge sind nur dafür da, dass nachgeordnete Einmündungen

mit vorerwählter Beschilderung doppelt abgesichert werden.

Auch kommt den Behörden bei der Beurteilung des Streckenverlaufes nicht in den Sinn, dass im Verhaltensrecht (StVO) der § 11 StVO vorgibt, dass bei durch das Begleitfahrzeug oder durch den Schwertransport belegtem Kreuzungsbereich das Einfahren von anderen Verkehrsteilnehmern verboten ist. Er spricht sogar von Verzicht auf das Weiterfahren trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen. Wenn man diese Ausgangslagen strikt berücksichtigen würde, käme man im Regelfall mit einem BF 4-Fahrzeug bei der Anordnung aus.

Die BSK setzt sich in diesen Bundesländern, aber auch in anderen Einzelfällen, für den sinnvollen Einsatz, der auch die Anzahl der VwH beinhaltet, ein. Des Weiteren geht es dabei auch um einen Modus vivendi, einer praktikablen Entscheidung, wann Polizeibegleitung und wann VwH-Einsatz sinnvoll ist. Und dies, ohne von dem Ziel abzuweichen, die Polizei sukzessive zu entlasten. Da allerdings die jeweilige Straßenverkehrsbehörde in ihren Entscheidungen sehr autark agieren kann, ein schwieriges Unterfangen.



Nach der technischen Umsetzung durch BF 4-Fahrzeuge stellen sich jetzt ganz praktische Probleme bei der Umsetzung der Privatisierung der Polizeibegleitung.