

01.06.2018

Entlastung der Polizei

Verwaltungshelfer eskortieren Spezial-Brummis auf den Straßen

VON BERNADETTE WINTER (DPA)

Sie fahren Rotorblätter für Windkraftanlagen, Silos oder Kranteile - Schwertransporte sollen auf hessischen Straßen von privaten Unternehmen begleitet werden. Ziel ist es, die Polizei zu entlasten. Doch die kommt in der Praxis noch immer häufig zum Einsatz.



Knappe Angelegenheit: Spezialtransporter wie dieser an einer Brücke an der Hohemark in Oberursel, werden immer wieder von Helfern durch die Nacht gelotst,

Limburg/Wilnsdorf. . Andreas Pfeffer reißt die Fahrertür auf und spurtet los. „Rechts, noch etwas mehr rechts, kleines bisschen links“, schallt es über Funk in die Nacht. Pfeffer verschafft

sich einen Überblick und weist seine Männer an, Platz zu machen. Platz für einen über 50 Meter langen, gut vier Meter hohen und ebenso breiten Schwertransporter. Der hat jetzt genug Luft, um zwischen zwei geparkten Lkw hindurch zu manövrieren.

Etwas atemlos steigt Pfeffer wieder in sein Spezialfahrzeug. Diese gelben Begleitfahrzeuge, kurz BF4, dienen Schwertransportern außerhalb der Autobahn als Eskorte. Per Funk geben die Fahrer Infos an den Lkw-Fahrer durch und lotsen ihn durch enge Passagen.

In dieser Nacht sind drei davon unterwegs, um einen Kranausleger vom nordrhein-westfälischen Wilnsdorf (Kreis Siegen-Wittgenstein) ins hessische Limburg zu begleiten. Dann fährt das Team weiter bis nach Dresden. 1086 Kilometer wird der Lkw in drei Nächten zurücklegen.

Der kleinste Kratzer ärgert

Wenn es nach der Landesregierung ginge, wären viel mehr BF4 auf den Straßen im Land zu sehen. Zusammen mit den sogenannten Verwaltungshelfern sollen sie die Polizei dauerhaft entlasten und ihr den stressigen Nachtjob abnehmen. Doch sowohl die Fahrzeuge als auch das Personal sind noch Mangelware. Deshalb hat die schwarz-grüne Koalition eine Übergangsregelung entworfen, der zufolge noch bis Ende Juni dieses Jahres Transporte ausnahmsweise von Polizisten begleitet werden sollen.

„Wir haben derzeit Lieferfristen für die Autos von mehreren Monaten“, sagt Wolfgang Draaf. Der Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. mit Sitz in Frankfurt schätzt, dass mindestens eine vierstellige Anzahl notwendig wäre.

Dazu kommt: Verwaltungshelfer können im Gegensatz zur Polizei keine eigenen Entscheidungen treffen, wie ein Sprecher des Verkehrsministeriums erklärt.

Passiert also auf der Fahrt etwas Unvorhersehbares, so dass etwa in engeren Kurven der Gegenverkehr kurzzeitig angehalten werden müsste, dürften Verwaltungshelfer das schlicht nicht tun. Das heißt, sie können nur auf planbaren, bekannten, wiederkehrenden Strecken die Polizei ersetzen.

Eine Lösung könnten „Beliehene“ sein. Im Gegensatz zu Verwaltungshelfern dürfen sie eigenständig Anordnungen treffen. „In Bezug auf Schwertransporte hätten sie die gleichen Rechte wie die Polizei“, erklärt Draaf. Die entsprechende Verordnung wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium erarbeitet. Draaf schätzt, dass es noch „gut vier Jahre“ dauert, bis sie tatsächlich einsatzfähig sind.

Andreas Pfeffer hat gerade ganz andere Sorgen. „Schon der kleinste Kratzer ärgert mich“, sagt er. „Ich will alles unfallfrei ans Ziel bringen.“ Zwei Monate hat es gedauert, bis er die Genehmigung für den Kran-Transport bekommen hat. „Für Hessen ist das schnell“, konstatiert der Chef des Schwerlastservice SGS. In der Zeit hat er die komplette Strecke abgefahren und jeden Kreisel vermessen, um abzuschätzen, ob der lange Transporter da durch passt. In jedem Bundesland, das der Konvoi durchquert, muss Pfeffer sich mit den Behörden absprechen und Genehmigungen einholen. Jede Baustelle und jede Brücke wird da zum Problem.

Um die Route zu planen, müssen Streckenprotokolle und sogenannte Roadbooks, also Straßenbücher, erstellt werden. Die verzeichnen unter anderem, wo Gefahren liegen könnten und wie der Transport abzulaufen hat.

Und hier kommt immer wieder die Polizei ins Spiel, obwohl die durch das System eigentlich entlastet werden soll.

„Um Roadbooks zu erstellen, greifen die Straßenverkehrsbehörden momentan meist auf unsere Hilfe zurück, weil sie selbst nicht genügend geeignetes Außendienstpersonal haben“, bemängelt der Landesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei in Hessen, Andreas Grün.

Als sich die Schwertransport-Truppe auf die Landstraße zubewegt, entspannt sich Andreas Pfeffer. „Umso größer der Transporter ist, umso ruhiger werde ich“, sagt der 47-Jährige. Sein Team hat inzwischen auf der Bundesstraße 54 die Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz passiert.

Plötzlich halten alle an. „Wir warten jetzt auf die Polizei“, gibt Pfeffer per Funk durch. Zwar soll in Hessens Nachbarbundesland ebenfalls die Begleitung durch BF4 eingeführt werden, momentan ist aber auch hier noch die Polizei vor Ort. Bis kurz vor Hessen fährt sie dann – ohne einzugreifen – vorweg.

Für die BF4-Fahrer neigt sich die Nacht da schon ihrem Ende zu. Bei Limburg geleiten sie den Kran-Transporter auf die Autobahn 3. Ab hier übernehmen die Kollegen in den BF3-Fahrzeugen, auf der Autobahn wird Pfeffer nicht gebraucht. Er wird sich jetzt kurz schlafen legen. „Morgen früh geht's weiter, Halteverbotsschilder entlang der Strecke wegräumen.“
