

# Ist die Polizeibegleitung von Lkw künftig passé?

**Die Bundesländer sind sich seit Jahren einig, dass die Polizeibegleitung von Großraum-Schwertransporten nicht mehr zeitgemäß ist. Warum dauert das so lange, die entsprechenden gesetzlichen Regeln zu ändern?**

Die Innenministerkonferenz hat im Jahr 2008 beschlossen, sich sukzessive von der Polizeibegleitung bei Großraum- und Schwertransporten verabschieden zu wollen. Wenn alle Bundesländer gemeinsam entscheiden, welche straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen private Spezialunternehmen anstelle der Behörden vor Ort machen dürfen und wie deren Fahrzeuge aussehen müssen, ist das kompliziert und braucht Zeit.

**Nun gibt es endlich eine Einigung. Was halten Sie von den Plänen auf Bundesebene?**

Mit der geplanten Vorschriftenänderung ist ein Einstieg in die Privatisierung gemacht. Die Polizei wird entlastet und kann sich um andere Probleme in Deutschland kümmern. Im nächsten Schritt haben wir uns die Beleihung von nicht staatlichen Unternehmen zum Ziel gesetzt. Sie sollen auch hoheitliche Aufgaben der öffentlichen Verwaltung durchführen dürfen, die bisher allein unter Kompetenz der Polizei fallen. Etwa das Absperren von Straßen oder das Regeln des Verkehrs.

**Ab wann ist die Polizeibegleitung passé?**

Der Entwurf der Verwaltungsvorschrift befindet sich derzeit bei den Verkehrsverbänden, damit diese dazu Stellung nehmen können. Die geänderte Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung soll noch vor Beginn der Sommerpause im Juli in den Bundesrat gehen. Danach könnte sie relativ zügig in Kraft treten. Ich rechne damit, dass dies noch 2016 geschieht. Zudem bedarf es danach noch einer Überarbeitung der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte, in denen die Anforderungen für die praktische Durchführung stehen. Die Umsetzung der neuen Regelung

## Private Begleitung für den Schwerverkehr

Bundesinnen- und Verkehrsminister haben sich jetzt darauf geeinigt, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung auf Bundesebene zu ändern, wodurch Großraum- und Schwertransporte auch von privaten Spezialunternehmen begleitet werden dürften und aufwendige Polizeieinsätze damit entfielen. Vorgesehen ist dies auf Strecken, auf denen oft solche Beförderungen stattfinden und bisher eine Polizeibegleitung vorgeschrieben ist. *ag*



Wolfgang Draaf ist Hauptgeschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BFK)

BFK

gen liegt letztlich bei den Bundesländern. Eine Polizeibegleitung ist es trotz der Novelle in vielen Fällen weiterhin notwendig.

**Was bedeutet die Vorschriftenänderung für die Groß- und Schwerlastbranche?**

Bisher ist nicht abzusehen, wie sich das Gesetzesvorhaben auf unser Gewerbe auswirken wird. Es ist angedacht, dass auf den Autobahnen und abseits davon ein Begleitfahrzeug den Transport nach hinten absichern muss und bis zu drei vorausfahren sollen. Einige Unternehmen fürchten zwar, dass die Privatbegleitung teurer sein wird als die Polizeibegleitung. Wie sich die Kosten tatsächlich entwickeln, muss man allerdings abwarten.

Positiv finde ich, dass Großraum- und Schwertransporteure durch die privaten Verwaltungshelfer künftig flexibler arbeiten können und mehr Planungssicherheit haben. In der Vergangenheit mussten sie bisweilen tagelang auf eine Polizeibegleitung warten. Ich schätze, dass sie bald auf

30 bis 50 Prozent aller Bundesstraßen und Autobahnen deutlich schneller zum Ziel kommen.

**Groß- und Schwerrraumtransporteure beklagen, dass die Genehmigung oft zu lange dauert. Beschleunigt sich der Prozess nun?**

Die Wartezeiten bei den Genehmigungen sind nach wie vor ein Problem. Das liegt daran, dass einerseits bei den Behörden sehr viele Beförderungsanfragen eingehen und andererseits nicht genügend geschulte Leute vorhanden sind, um diese zu bearbeiten.

**Bleiben noch die Probleme wegen maroder Brücken und kaputter Straßen. Was erwarten Sie diesbezüglich von der Regierung?**

Dass sie mehr Geld in die Infrastruktur investiert, wie sie es in dem neuen Bundesverkehrswegeplan verspricht. Derzeit müssen unsere Mitgliedsunternehmen oft Umwege in Kauf nehmen, die im Durchschnitt doppelt so lang sind wie die direkten Routen, da manche Strecken nicht befahrbar sind. ■■■

André Gießle