

REBLER · BORZYM · VOGEL



Großraum- und Schwertransporte und selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Leitfaden für Unternehmen, Polizei,
Verwaltung und Sachverständige

4. Auflage

 BOORBERG

Großraum- und Schwertransporte und selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Leitfaden für Unternehmen, Polizei,
Verwaltung und Sachverständige

Dr. Adolf Rebler
Regierungsdirektor,
Regierung der Oberpfalz, Regensburg

Christian Borzym
Kriminaloberkommissar,
Polizeipräsidium Schwaben Nord, Augsburg

Oliver Vogel
Dipl.-Ing. (FH), GTÜ-Prüfingenieur und Unterschriftsberechtigter
SCHORER + WOLF, Landsberg am Lech

4., aktualisierte und erweiterte Auflage,
2025

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek | Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

4. Auflage, 2025

ISBN 978-3-415-07795-9

© 2008 Richard Boorberg Verlag

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Nutzung sämtlicher Inhalte für das Text- und Data-Mining ist ausschließlich dem Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG vorbehalten. Der Verlag untersagt eine Vervielfältigung gemäß § 44b Abs. 2 UrhG ausdrücklich.

Anfragen gemäß EU-Verordnung über die allgemeine Produktsicherheit (EU) 2023/988 (General Product Safety Regulation – GPSR) richten Sie bitte an: Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG, Produktsicherheit, Scharrstraße 2, 70563 Stuttgart; E-Mail: produktsicherheit@boorberg.de

Titelfoto: © Firma Max Bögl Transporte GmbH Co. KG |

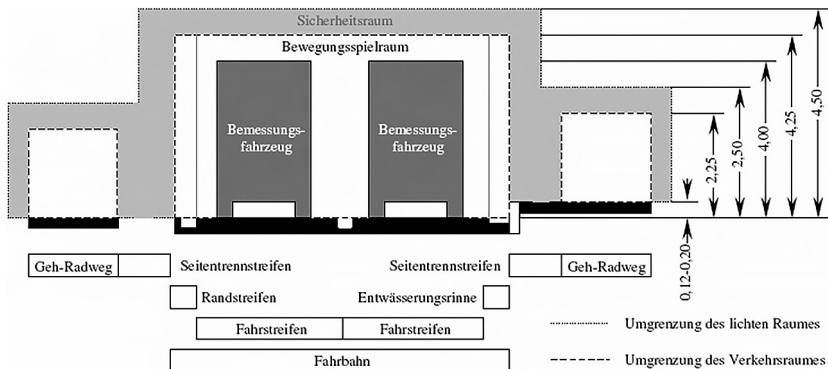
Satz: Olaf Mangold Text & Typo, 70374 Stuttgart | Druck und Bindung: mediaprint solutions GmbH, Eggertstraße 28, 33100 Paderborn

Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG | Scharrstraße 2 | 70563 Stuttgart
Stuttgart | München | Hannover | Berlin | Weimar | Dresden
www.boorberg.de

3. Notwendigkeit und Funktion von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen

Eine moderne Volkswirtschaft ist darauf angewiesen, dass ihre Güter und Produkte so schnell und sicher wie möglich ihren Bestimmungsort erreichen.³ Dafür steht ein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung. Die Straßen sind – je nach Funktion und Verkehrsbedeutung – in verschiedene Klassen eingeteilt. Es gibt die Autobahnen, Bundesstraßen, Landes- oder Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen. Doch all diese Straßen sind nur für den „normalen“ Verkehr gebaut.⁴ Sowohl Straßenquerschnitte als auch die durch den Unterbau bestimmte Tragfähigkeit werden durch technische Normen und Vorschriften festgelegt, die – allein schon aus fiskalischen Gründen – nur für bestimmte Regelstandards angelegt sind.

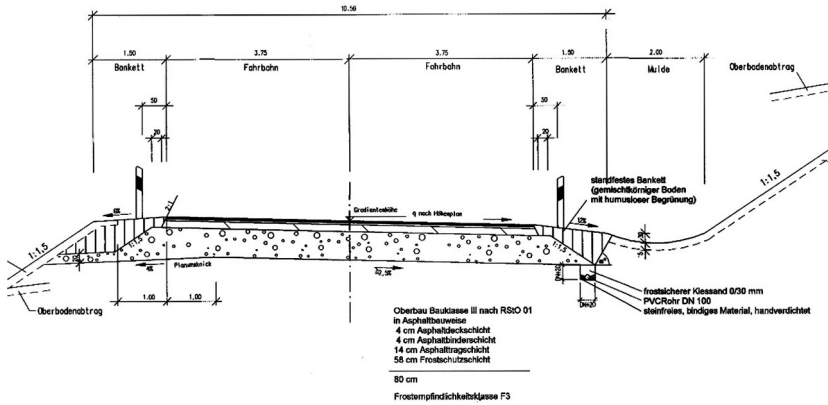
So geht man bei der Festlegung der Straßenquerschnitte von einem sog. „Bemessungsfahrzeug“ aus. Dieses „standardisierte“ Fahrzeug hat eine Breite von 2,50 m und eine Höhe von 4,00 m. Hinzu kommen ein seitlicher Bewegungsspielraum von 0,25 m bis 1,25 m und ein oberer Bewegungs-



3 Besondere Aktualität hat der Transport unteilbarer Ladung mit Großraum- und Schwertransport-Fahrzeugen durch die Energiewende gewonnen: Für den Aufbau eines einzigen Windrades sind rd. 60 bis 80 Einzeltransporte notwendig. Dazu gehören neben dem Transport der Rotorblätter auch die Fahrten, die notwendig sind, um einen Kran für den Aufbau des Windrades an Ort und Stelle zu bringen.

4 RN 1 VwV zu § 46 StVO.

3. Notwendigkeit und Funktion von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen



spielraum von 0,25 m. Der sog. „Verkehrsraum“ für den Kfz-Verkehr setzt sich dann zusammen aus dem vom Bemessungsfahrzeug eingenommenen Raum, den seitlichen und oberen Bewegungsspielräumen sowie den Räumen über den Randstreifen bzw. befahrbaren Entwässerungsrinnen und den Standstreifen.⁵

In ähnlicher Weise wird bei der Bemessung der Oberbaustärken von Straßen eine Belastung durch Schwerverkehr, in Form von sog. „10-t-Achs-übergängen“ zugrunde gelegt.⁶

Welche Grenzwerte Fahrzeuge einzuhalten haben, um die Straßenbau- und Unterhaltungskosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten⁷, ist dann in der StVZO festgelegt.⁸ Diese Werte gelten quasi als „unbedenklich“.⁹

Nun ist es aber in bestimmten Fällen notwendig, Ausnahmen zu erteilen, um die Entwicklung der Technik nicht zu hemmen, unnötige Härten zu

5 Nrn. 2.1 und 2.2 der Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS, Teil: Querschnitte (RAS-Q 96).

6 Nr. 2.2.4 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01), Ausgabe 2001.

7 So die amtliche Begründung zu §§ 32, 34 StVZO anlässlich der Herabsetzung von Abmessungen und Gewichten der Nutzfahrzeuge durch die VO vom 21. März 1956 (BGBl. I, S. 127) – Fundstelle VkB1. 1960, S. 464.

8 Über diesen Zweck hinaus dienen die Vorschriften in der StVZO über Abmessungen und Gewichte auch der Sicherheit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs, so kann z. B. die Gesamtlänge eines Fahrzeugs beim Überholen durch nachfolgende Fahrzeuge von Bedeutung sein.

9 Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 48. Aufl. 2025, § 29 StVO, RN 8.

vermeiden oder die Ungewissheit über die Rechtslage zu beseitigen.¹⁰ Bei Großraum- und Schwertransporten macht die Beschaffenheit der jeweiligen Ladung eine Ausnahme notwendig.

Das Rechtsinstitut der Befreiung/Ausnahmegenehmigung von dem Gebot oder Verbot einer Norm rechtfertigt sich daraus, dass die mit einer Normierung regelmäßig verbundene Abstraktion und Verallgemeinerung unvermeidbar zu Differenzen zwischen dem Regelungsinhalt und dem hinter der Regelung stehenden Schutzgut führen können, weil und soweit sie besonders gelagerten Sachverhalten, die aus tatsächlichen Gründen – atypisch – „aus dem Rahmen fallen“, nicht gerecht werden. Um im Einzelfall diesem Mangel abhelfen zu können, bedarf es der Möglichkeit, in solchen atypischen Fällen von der Einhaltung der Norm zu befreien.¹¹

Siehe hierzu BMV/StV 7 – 25/721/52 vom 25.03.1952, Einzelentscheid: Die in § 70 vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten sind geschaffen worden, um nicht von vornherein durch strenge Bindung an die jeweiligen Verhältnisse die technische Entwicklung einzuengen und ihren Ergebnissen ohne jedesmalige Änderung der Grundregeln Rechnung tragen zu können. Andererseits stellt die StVZO in technischer Beziehung grundsätzlich die Grenze des Zulässigen dar. So sind denn auch die in § 32 vorgesehenen Längenbeschränkungen der Fahrzeuge und Züge den geltenden Gegebenheiten des Straßen- und Verkehrswesens, insbesondere der Verkehrssicherheit, angepasst worden. Diese Beschränkungen sollten nur da preisgegeben werden, wo diese Belange nicht gefährdet werden. Ökonomische Überlegungen müssen dabei außer Betracht bleiben. Hinzu kommt, dass mit der Ermächtigung zu Ausnahmen von den Vorschriften des § 32 die Möglichkeit zur Zulassung von Fahrzeugen für die Beförderung überlanger und überschwerer unteilbarer Ladungen gegeben werden sollte.

¹⁰ So die amtliche Begründung zu § 70 StVZO (VkB1. 1960, 474).

¹¹ BVerwG, Urt. v. 09.06.1978 – 4 C 54/75, NJW 1979, 939 zum Baurecht.

4. Bei der Planung und Durchführung eines GST zu beachtende Vorschriften und Regelungen

4.1 (Nationale) Rechtsnormen¹²

Bei der Planung und Durchführung eines GST sind insbesondere folgende Rechtsvorschriften (Rechtsnormen) zu beachten:

4.1.1

Die **allgemeinen Zulassungsvorschriften**: Grundsätzlich darf ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn es zugelassen ist (§ 3 Abs. 1 Satz 1 *Fahrzeug-Zulassungsverordnung* – FZV; vor 01.03.2007: § 16 StVZO). Das gilt sowohl für Lkw bzw. Sattelzugmaschinen als auch für Anhänger (Ausnahme: ggf. Dolly als Fahrzeugteil).

4.1.2

Die Bau- und Betriebsvorschriften der *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)*, hier insbesondere: §§ 32 (Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen), 32 d (Kurvenlaufeigenschaften), 34 (Achslast und Gesamtgewicht) und 70 (Ausnahmegenehmigung).

4.1.3

Die Vorschriften der *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*: § 18 Abs. 1 Sätze 2 und 3 (Abmessungen von Fahrzeug und Ladung auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen), § 22 (Ladung), § 29 Abs. 3 (Übermäßige Straßenbenutzung – Erlaubnis für den Großraum- und Schwerverkehr), § 36 a (Zeichen und Weisungen bei Transportbegleitung mit Anordnungsbefugnis), § 39 Abs. 6 (Verkehrszeichen: „Verkehrszeichen können an einem Fahrzeug angebracht sein. Sie gelten auch, während das Fahrzeug sich bewegt.“),

¹² Rechtsnormen sind Gesetze, Verordnungen und (kommunale) Satzungen. Sie gelten nicht nur intern, d. h. für die Angehörigen der Verwaltung, sondern sind unmittelbar auch für den Bürger verbindlich. Die StVZO, die StVO und die FZV sind Verordnungen, die vom Bundesministerium für Verkehr erlassen worden sind. Richtlinien (Verwaltungsvorschriften, Erlasse, Bekanntmachungen) dagegen sind interne Handlungsanweisungen der Ministerien an die nachgeordneten Behörden.

§ 44 Abs. 2 a (Sachliche Zuständigkeit: „Transportbegleiter nach § 1 Nummer 6 der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung sind befugt, den Verkehr ... zu regeln.“).

4.1.4

Vorschriften der Straßengesetze (z.B. § 8 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG; Art. 18, 21 des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes – BayStrWG) über Sondernutzungen.

4.2 Richtlinien, Verwaltungsvorschriften¹³

4.2.1

Die *Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO)*

Trotz ihres fehlenden Rechtsnormcharakters haben die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) sehr große Bedeutung für die Praxis. Die VwV wurden zugleich mit der StVO (vom Bundesministerium für Verkehr) erlassen. Als Verwaltungsvorschriften wenden sie sich (in erster Linie) an die (nachgeordneten) Straßenverkehrsbehörden; sie sind für sie verbindlich.¹⁴ Die VwV – nicht die StVO – enthalten auch verkehrsrechtliche Begriffsbestimmungen.¹⁵

13 Zur ermessensfehlerfreien Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften über zulässige Gesamtgewichte siehe BayVGH, VRS 74, 234: „Wenn es auch grundsätzlich zulässig ist, dass sich die entscheidende Behörde bei der Ermessensentscheidung der Erwägungen aus behördeninternen Vorschriften bedient, so ist sie gleichwohl verpflichtet, den maßgeblichen Sachverhalt in jedem Einzelfall genau zu ermitteln und über den konkreten Antrag innerhalb des gegebenen Rahmens nach eigenem, an dem Zweck der Ermächtigung ausgerichteten pflichtgemäßen Ermessen zu entscheiden. Dabei genügt es regelmäßig nicht, dass die Behörde die behördeninternen beachtlichen Verwaltungsvorschriften gleich Rechtsvorschriften schematisch vollzieht. Die VwV sind ergangen, um eine einheitliche Handhabung des vom Gesetz eingeräumten Ermessens in einer Vielzahl von Fällen zur Wahrung des Gleichbehandlungsgebots zu gewährleisten. Bewegen sie sich innerhalb der rechtlichen Ermessensgrenzen, sind sie grundsätzlich von der Verwaltung zu beachten und können über den Gleichbehandlungsgrundsatz des Art. 3 GG auch Außenwirkung erlangen. Eine Abweichung von VwV, die regelmäßig angewandt werden, ist im Einzelfall jedoch möglich, soweit wesentliche Besonderheiten dies rechtfertigen. In besonderen Fällen kann eine Abweichung von den VwV sogar geboten sein.“

14 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 27.11.1990 – 5 Ss (OWi) 384/90 – (OWi) 157/90, NZV 1991, 204.

15 Hühnermann in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, Vorb. zur StVO RN 9.

Die VwV sind zwar keine die Gerichte bindenden Rechtsvorschriften, können aber eine wertvolle Auslegungshilfe sein. Damit kommt auch den in ihnen enthaltenen Begriffsbestimmungen keine bindende Wirkung zu; allerdings wird die Rechtsprechung i. d. R. ohne triftige Gründe kaum abweichen.¹⁶

Seit ihrem (ersten) Neuerlass 1998 (BAnZ Nr. 246 b v. 31.12.1998) sind die VwV mit Randnummern versehen; die Zitierung wird im Weiteren nach diesen Randnummern erfolgen.

Im Jahr 2017 wurden die VwV geändert und neu gefasst. Maßgeblicher Grund für die Änderung war das Bestreben, die Polizei von „polizeifremden“ Aufgaben wie der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten und erweiterte Möglichkeiten einer Begleitung durch (private) Verwaltungshelfer zu schaffen.¹⁷

Weitere Änderungen erfuhren die VwV am 16.11.2021:¹⁸

- In RN 127 der VwV zu § 29 wurde die Achslast, ab der ein zusätzliches Sachverständigengutachten verlangt wird, von 14 t auf 12 t abgesenkt.
- In RN 145 wurde aufgenommen, dass der Transport von einer Deutschsprechenden Person begleitet wird.¹⁹ (Das gilt aber nur für anhörflichtige Transporte, also nicht im Bereich der Dauernerlaubnis.)
- Es wurden Kurzzeiterlaubnisse eingeführt (RN 95²⁰).
- Es wurde festgelegt, in welchen Fällen Unterschreitungen der genehmigten Parameter als mitgenehmigt gelten (RN 95).
- Weitere Änderungen erfuhren die VwV am 10.03.2025: Begleitung durch Verwaltungshelfer (RN 122).

16 BGH, Beschl. v. 27.08.1969 – 4 StR 192/69, BGHSt 23, 108.

17 BR-Drucks. 85/15 vom 26.01.2017.

18 Siehe BR-Drs. 410/21 v. 25.06.2021.

19 Die Richtlinie 96/53/EG (Entwurf) sieht nun in Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 3 vor, dass die Mitgliedstaaten keine Sprachanforderungen für die Beförderung unteilbarer Ladung vorschreiben dürfen.

20 Die amtliche Begründung (BR-Drs. 410/21, S. 103) führt dazu aus: „Die Änderung berücksichtigt die Einführung einer ‚Kurzzeiterlaubnis‘. Durch die Änderung wird der gängigen Verwaltungspraxis Rechnung getragen, dass nur wenige Erlaubnisse für echte Einzelfahrten beantragt werden. Die Mehrzahl der Anträge umfasst Transporte, die eine begrenzte Anzahl von mehreren Fahrten auf einem bestimmten Fahrweg innerhalb eines kürzeren Zeitraums (drei Monate) umfassen.“

4.2.2

Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST 2013), VkB. 2014, 154.

4.2.3

Empfehlung für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO); VkB. 2014, 503.

Halten sich die Abweichungen von Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen innerhalb der Werte dieser Richtlinie, ist eine Anhörung nach § 70 Abs. 2 StVZO (Beteiligung der Behörden anderer Bundesländer bei bundesweiter Geltung der Ausnahmegenehmigung) nicht notwendig.

4.2.4

Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter herausragender Ladungen (vom 12.02.2019, VkB. 2019, 192).

4.2.5

- Merkblatt zur Ausrüstung v. firmeneigenen Begleitfzgen. m. WVZ-Anlage (VkB. 1992, 218).
- Merkblatt über Ausrüstung v. priv. Begleitfzgen. zur Absicherung v. GST (VkB. 2003, 786).
- Merkblatt über Ausrüstung v. priv. Begleitfzgen. zur Absicherung v. GST (VkB. 2015, 404).

4.2.6

Richtlinie zur Beurteilung des Sichtfeldes selbstfahrender Arbeitsmaschinen (VkB. 1995, 274).

4.2.7

Richtlinien für die Prüfung von Langholzfahrzeugen (VkB. 1979, 116).

4.3 EU-Regelungen (Richtlinie 96/53/EG)

Nach dem Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung dürfen die am Gesetzgebungsprozess beteiligten Organe der EU nur dann Gesetze („Rechtsnormen“) erlassen, wenn sie durch die europäischen Verträge hierzu ausdrücklich ermächtigt sind.²¹ Gestützt auf Art. 75 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft hat der Rat der Europäischen Union am 25. Juli 1996 die Richtlinie 96/53/EG²² erlassen.

Die RiLi 96/53/EG legt die höchstzulässigen Gewichte von bestimmten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr fest.

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Gebiet den Einsatz von Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen sind, im grenzüberschreitenden Verkehr nicht aus Gründen, die die Gewichte [...] betreffen, verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen (Art. 3 Abs. 1).

Die Richtlinie ist jedoch kein unmittelbar geltendes Recht. Die Mitgliedstaaten sind aber nach näherer Maßgabe des Art. 288 AEUV verpflichtet, das Unionsrecht in das nationale Recht zu übernehmen.²³ Die Richtlinie ist nämlich für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. Der nationale Verwaltungsgeber ist dieser Forderung durch wiederholte²⁴ Anpassung des § 34 StVZO nachgekommen.²⁵

Durch § 31 d Abs. 1 StVZO werden die Vorschriften des § 34 StVZO (Achslast und Gesamtgewicht) auf ausländische Fahrzeuge unmittelbar anwendbar.

21 Höreth, Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung; in kurz&knapp: Das Europalexikon, Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (<https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-europalexikon/177210/prinzip-der-begrenzten-einzelermaechtigung/>).

22 Richtlinie zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr vom 25.07.1996 (ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 59) i. d. F. VO(EU) 2019/1242 (ABl. L 198 vom 25.07.2019, S. 202).

23 StRspr. des EuGH seit dem Urt. v. 15.07.1964 – Rs. 6/64, Slg. 1964, 1251 – Costa/ENEL.

24 13. ÄndVO-StVZO v. 16.07.1986 (BGBl. I, 1019); 10. ÄndVO v. 23.07.1990 (BGBl. I, 1489); 15. ÄndVO v. 23.06.1993 (BGBl. I, 1024); 26. ÄndVO v. 12.08.1997 (BGBl. I, 2051); 36. ÄndVO v. 22.10.2003 (BGBl. I, 2085); 48. ÄndVO v. 26.07.2013 (BGBl. I, 2803); 51. ÄndVO v. 17.06.2016 (BGBl. I, 1463).

25 Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 48. Aufl. 2025, § 34 StVZO, RN 2 u. 5.