

Zivile Kräfte sollen Polizei entlasten

Deutschland diskutiert über das österreichische Modell vereidigter Straßenaufsichtsorgane für die Transportbegleitung



FOTO: ULLSTEIN BILD

Mehr rechtliche Möglichkeiten für zivile Begleiter würden die Situation entspannen.



Von Wolfgang Draaf,
Geschäftsführender
Vorstand der BSK

In den vergangenen zehn Jahren ist die Zahl von Großraum- und Schwertransporten in und durch Deutschland weiter gestiegen. Das verschärft ein schon lange bekanntes Problem: Weil rechtlich vielfach Polizeibegleitung vorgesehen ist, sorgt die Personalknappheit bei den Sicherheitsorganen für zusätzliche Engpässe.

Auch die Art der beförderten Güter verstärkt diesen Engpass. So hängt inzwischen ein Großteil der Anträge wie der Bescheide für Großraum- und Schwertransporte mit Aufträgen aus der Windenergiebranche zusammen. Diese Transporte brauchen sehr oft von der Quelle her polizeiliche Absicherung und für die gesamte Strecke Polizeibegleitung. Eigen ist diesen Aufträgen auch die sehr hohe Anzahl, die in jeder Nacht den jeweiligen Wind-

park anläuft. Sind bei den Flügeltransporten die Autobahnen in der Regel noch durchgehend befahrbar, so müssen Turmsegmente, Maschinenhaus oder Naben des Öfteren abfahren - wegen Baustellen oder abgelasteten Brücken. Auch diese Umfahrungen müssen polizeilich abgesichert werden.

Die deutsche Polizei ist an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt - teilweise ist diese auch schon überschritten. Kein Wunder, dass die Innenministerkonferenz bereits vor Jahren eine spürbare Entlastung durch zivile Kräfte eingefordert hat. Diese Forderung hat dazu geführt, dass sich auch die Verkehrsminis-

„Auf Autobahnen oder auf Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, sind weitergehende Einsatzmöglichkeiten ziviler Kräfte arg begrenzt.“

terkonferenz mit diesem Thema befasst und das Bundesverkehrsministerium mit der Ausarbeitung von Substitutionsmöglichkeiten beauftragt hat.

Deutsches Modell ist zu eng

Zunächst waren sich die Bundesländer schnell einig, es mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu versuchen. Solche Anordnungen erlauben einer zivilen Begleitkraft keine eigenständigen Entscheidungen; sie hat damit keine Möglichkeit, analog zur Polizei hoheitlich in das Verkehrsgeschehen einzugreifen.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen können am einfachsten mit den vorhandenen und offiziellen Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung (StVO) umgesetzt werden. Das kennt man von der Einführung des Begleitfahrzeugs mit Wechselverkehrszeichen-Anlage Anfang der 1990er Jahre. Auch das Fahrpersonal der Begleitfahrzeuge arbeitet ausschließlich auf Basis einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung.

Es wurde die Idee geboren, sogenannte Regelpläne aufzustellen, die mit Hilfe eines oder mehrerer Fahrzeuge und entsprechender Verkehrszeichen eine zivile Absicherung ermöglichen. Im Hinterkopf hatte man dabei die Regelpläne der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstätten an Straßen (RSA)“.

Länder müssen bald entscheiden

Auf Autobahnen oder auf Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, sind weitergehende Einsatzmöglichkeiten ziviler Kräfte arg begrenzt. So kann die derzeit auf 5,50 m limitierte Transportbreite aufgehoben und können künftig alle Überbreiten mit einem Begleitfahrzeug begleitet werden. Weitere Einsatzmöglichkeiten sind die Absicherung der „5 km/h-Auflage“ sowie des „Absenkens“ wegen zu großer Überhöhe beim Unterfahren eines Überführungsbauwerks. In beiden Fällen liegen Regelplanvorschläge für die Bundesländer vor, wie mit Begleitfahrzeugen und einer weiterentwickelten Wechselverkehrszeichen-Anlage diese beiden nicht ungefährlichen Situationen abgesichert werden können. Die Länder sollen bald hierüber befinden.

Abseits der Autobahnen stellt sich die Sache schon erheblich komplizierter dar. Hier ist der Versuch gescheitert, die möglichen Fälle mit Regelplänen zu lösen - vor allem deshalb, weil Regelpläne auf Basis der jeweiligen Straßenbreite und Restspurbreite zu entwickeln gewesen wären, die alle Straßenverkehrsbehörden als anordnende Behörde überfordert hätten. Hier sind Musterpläne als Anhaltspunkt einer punktuellen Umsetzung erarbeitet worden. Mit deren Hilfe ist es bei ausgewiesenen Quell- und Zielstrecken möglich, eine Umsetzung ohne großen Aufwand durch die zuständige Behörde zu realisieren.

Vorbild Österreich

Wegen der Probleme jenseits der Autobahnen ist ein Gedanke wieder aufgekommen, der eigentlich schon beerdigt war. Das südliche Nachbarland Österreich nämlich kommt bei Schwer- und Großraumtransporten fast ohne Polizeikräfte aus, weil „vereidigte Straßenaufsichtsorgane“ eingesetzt werden. Auch in Deutschland - so der Gedanke - könnten doch „beliebte Unternehmen“ einspringen, die dann auch eigenständig im Straßenverkehr auf Basis vorgegebener Möglichkeiten agieren dürften und könnten. Diese Überlegungen sind nun im Fluss, und auch die Innenministerkonferenz hat einer Beleihung bereits zugestimmt. Dahinter steht eine wichtige Erkenntnis: Nur so kann die Polizei nachhaltig entlastet werden.