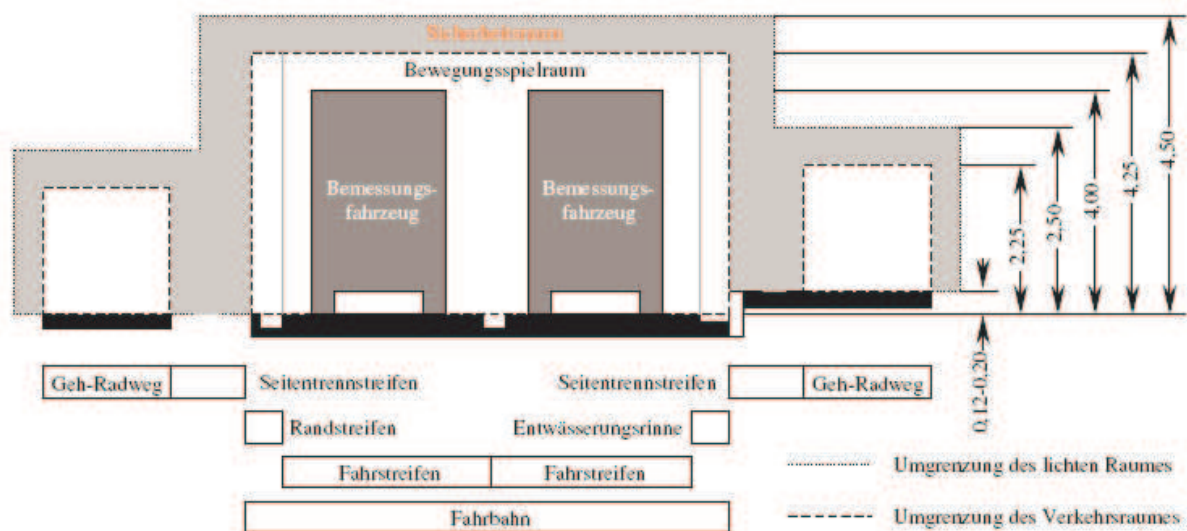


3. Notwendigkeit und Funktion von Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnissen

Eine moderne Volkswirtschaft ist darauf angewiesen, dass ihre Güter und Produkte so schnell und sicher wie möglich ihren Bestimmungsort erreichen. 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 gebaut¹. 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 sogenannten „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 Bewegungsspielraum 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 Standstreifen².

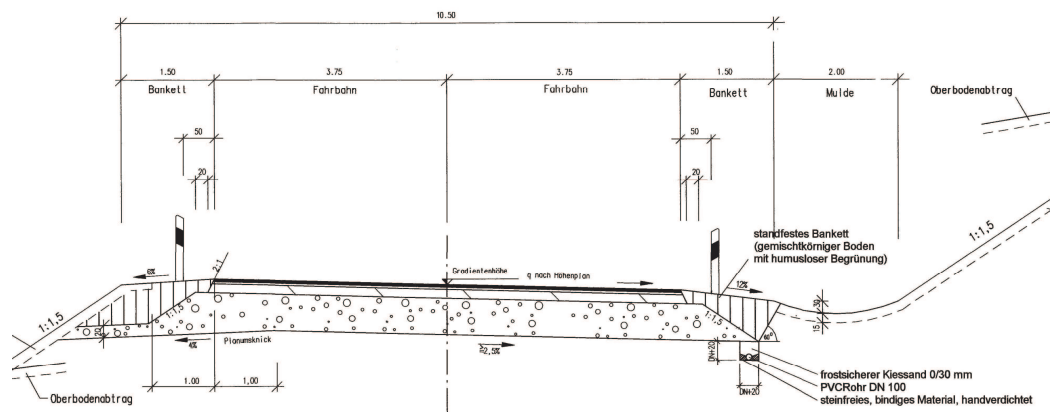


In ähnlicher Weise wird bei der Bemessung der Oberbaustärken von Straßen eine Belastung durch Schwerverkehr, in Form von sog. „10-t-Achsübergängen“ zugrunde gelegt³.

¹ RN 1 VwV zu § 46 StVO.

² Nrn. 2.1 und 2.2 der Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS, Teil: Querschnitte (RAS-Q 96).

³ Nr. 2.2.4 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO 01), Ausgabe 2001.



Oberbau Bauklasse III nach RStO 01
in Asphaltbauweise
4 cm Asphaltdeckschicht
4 cm Asphaltbinderschicht
14 cm Asphalttragschicht
58 cm Frostschutzschicht
80 cm
Frostempfindlichkeitsklasse F3

Welche Grenzwerte Fahrzeuge einzuhalten haben, um die Straßenbau- und Unterhaltungskosten in einem vertretbaren Rahmen zu halten⁴, ist dann in der StVZO festgelegt⁵. Diese Werte gelten quasi als „unbedenklich“⁶.

Nun ist es aber in bestimmten Fällen notwendig, Ausnahmen zu erteilen, um die Entwicklung der Technik nicht zu hemmen, unnötige Härten zu vermeiden oder die Ungewissheit über die Rechtslage zu beseitigen⁷. Bei Großraum- und Schwertransporten macht die Beschaffenheit der jeweiligen Ladung eine Ausnahme notwendig.

⁴ 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 VkbI. 1960, S. 464.

⁵ 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.

⁶ Hentschel, § 29 StVO RN 8.

⁷ So die amtliche Begründung zu § 70 StVZO (VkbI. 1960, 474).