

Genehmigungen von Sondertransporten in Österreich



180 Tonnen auf 23 Achslinien des Felbermayr-Tiefloaders verteilt.

Am Genehmigungschaos für Großraum- und Schwertransporte in Deutschland hat sich noch nicht viel geändert. Dass Genehmigungen auch unbürokratisch und zeitnah erteilt werden, belegt der Artikel „Das Genehmigungswesen in U.K.“ in der letzten Ausgabe des SCHWERTRANSPORTMAGAZINS. Jetzt erhielt die STM-Redaktion einen Bericht von Johann Fellner über die Genehmigungspraxis in Österreich.

Text: Johann Fellner

Mein Name ist Johann Fellner. Ich vertrete bei der Wirtschaftskammer Österreich seit mehr als 20 Jahren die Gruppe der Sondertransporteure und die beideten Straßentransportaufsichtsorgane. Bekanntlich wird in Österreich seit über 20 Jahren zur Absicherung von Sondertransporten keine Polizei mehr eingesetzt. Es funktioniert ausgezeichnet und es gibt praktisch keine Unfälle bei der Absicherung von diesen Transporten mit großen Übermaßen in Österreich mit privaten, vereideten Organen.



Felbermayr transportiert Großtrafos.

Vor einigen Jahren meldete sich ein Beamter des bayerischen Innenministers Hermann bei mir und wollte mehr vom österreichischen Modell erfahren. Er hat bei mir den kompletten Ausbildungskurs absolviert, ebenso die Prüfung und nahm an Transportabsicherungen teil. Abschließend sagte er mir, dass dieses einfache, für alle Beteiligten zufriedenstellende Modell deutschlandweit ein großer Vorteil sein könnte; Bayern ist stark und wird sich für diese Umsetzung einsetzen. Leider ist mein Namenskollege kurz darauf verstorben.

Nichts liegt uns ferner, als uns in deutsche Angelegenheiten einzumischen; ich kenne mit meinem Unternehmen als „Bescheidbeschaffer“ die deutschen Auflagen für Großraum- und Schwertransporte seit Jahrzehnten.

Nun haben mich bereits einige Mitglieder aus der Transportwirtschaft kontaktiert, um mir zu sagen, dass der Zeitpunkt gekommen ist, wo sie freiwillig auf Aufträge, die den deutschen Markt betreffen, verzichten, weil es für die Mitarbeiter und LKW-Lenker entwürdigend ist, sich täglich mit so viel unnötiger Bürokratie herumzuschlagen. Es wird über Vorfälle bei Bescheidbeantragung bzw. Polizeikontrolle gesprochen, die an Schikane grenzen.

In Österreich können wir aus Erfahrung sagen, dass durch immense Bürokratie, die wir auch vor vielen Jahren einmal hatten, kein einziger Großraum- und Schwertransport verhindert wird. Das Gegenteil ist eigentlich der Fall: Sollte der Transport aus Termingründen doch ohne Erlaubnis durchgeführt werden, ist die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und Infrastruktur sehr hoch.

Die große Anzahl der verschiedenen Begleitmethoden, wie BF2, BF3, BF4, Hilfspolizist, Verwaltungshelfer und schließlich der „Beliehe- ne“, verstehen wir überhaupt nicht. Es wird ein sehr großer Aufwand betrieben, der viel Geld kostet und den Betroffenen das Leben schwer macht. Es wird kolportiert, dass die intensive Ausbildung in Deutschland zum „Beliehenen“ dazu beiträgt, dass sich der Ausgebildete einen anderen Job sucht und sich nicht ins Begleitauto setzt.

In Österreich hat sich die derzeitige Ausbildung auf unser verhältnismäßig kleines Land bezogen sehr gut bewährt und es zwingt die „Beeideten“ auch als „verlängerter Arm der Bescheidausstellenden Behörde“ eine gewisse Kontrollfunktion auszuüben, da bei festgestelltem Fehlverhalten die Vereidigung (Berufliche Existenzberechtigung) durch die Behörde – ohne Einspruchsmöglichkeit – entzogen werden kann.

Wir haben anhand vieler Beispiele herausgefunden, dass die einfachen Dinge sehr oft die Besten sind. Die Polizeilichen Maßnahmen, dass in Deutschland der Transport stillgelegt wird, falls die tatsächlichen Abmessungen geringer sind als die in der Genehmigung bewil-

ligten, werden als Schikane gesehen. Manche Transporteure geben dem LKW-Lenker bereits Material wie Stahlrohre und ein Schweißgerät mit, damit er die bescheidmäßigen Abmessungen durch nachträgliche Ladungsveränderung bzw. Erweiterung erfüllen kann. Diese Thematik gab es in Österreich ebenso vor vielen Jahrzehnten. Wir haben jedoch von Seiten der Wirtschaftskammer sämtliche betroffenen Behörden informiert, dass es vernünftiger ist, immer bei Länge, Breite, Höhe und Gewicht etwas mehr zu beantragen (bis zum nächsten Grenzwert), da im Antragsstadium das Ladegut möglicherweise erst gebaut wird, sich auf einem Schiff befindet und man so sehr oft die exakten Abmessungen aufgrund der Verkleidung, Ketten und Ladungssicherung zu diesem Zeitpunkt nicht immer genau feststellen kann.

In Österreich wurde dahingehend durch das Ministerium ein Erlass ausgestellt, dass die tatsächlichen Abmessungen und Gewichte (um auf der sicheren Seite zu sein) geringer sein dürfen als in der Genehmigung. Einzig und allein die vorgeschriebene Transportabsicherung (Begleitung) darf dadurch nicht verändert werden.

Ein weiteres Beispiel sind die schraffierten Tafeln, welche die Überbreite kennzeichnen. Jeder europäische Staat hat eigene Normen; damit man es in Österreich jedem recht machen kann, wurde bei den in Österreich vorgeschriebenen

schraffierten Tafeln ein „circa Maß“ angegeben und im Sondertransporterlass festgehalten, da wir einstimmig festgestellt haben, dass einige wenige Zentimeter in diesem Fall keinerlei Auswirkung haben und es die Kontrollen erleichtert.

Eine grundsätzliche Anmerkung für den Sondertransportbereich in Österreich: im Verhältnis zu Deutschland haben wir viel weniger gesetzliche Grundlagen bei der Abwicklung. Sehr viele Richtlinien werden im Erlasswege festgehalten. Dieser Erlass wird annähernd jährlich auf Änderungen adaptiert unter der Voraussetzung, dass alle 9 Bundesländer, ASFINAG und die Vertreter der Wirtschaftskammer einheitlich zustimmen. Die gesamte Handhabung gestaltet sich dadurch einfacher und es besteht eine große Flexibilität.“

Wichtige Änderung in Österreich für Großraum- und Schwertransporte (Sondertransporte)

Die ASFINAG wird Anfang 2024 Mautaufsichtsorgane zur Sondertransportkontrolle ein-

KFG § 40. Verfahren bei der Zulassung

(4) Über einen Antrag auf eingeschränkte Zulassung (§ 39) eines Fahrzeuges, das in den örtlichen Wirkungsbereichen von zwei oder mehr Landeshauptmännern verwendet werden soll, hat, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5, nach Anhörung der Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, der Landeshauptmann zu entscheiden, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der dauernde Standort des Fahrzeuges liegt; bei sinngemäßer Anwendung dieser Bestimmung gemäß § 45 Abs. 5, § 46 Abs. 3, § 82 Abs. 5, § 101 Abs. 5 und § 104 Abs. 9 ist das Verfahren auf Antrag von dem Landeshauptmann zu führen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt angetreten wird oder das Fahrzeug in das Bundesgebiet eingebracht wird. Der das Verfahren führende Landeshauptmann hat das Einvernehmen mit den übrigen betroffenen Landeshauptmännern herzustellen. Falls auch Gemeinde- oder Privatstraßen befahren werden sollen, so kann der Landeshauptmann von der Anhörung der Gemeinden als Straßenerhalter oder der Eigentümer der Privatstraßen absehen und im Bescheid auftragen, dass vor Durchführung des Transportes die Zustimmung der Gemeinde oder des Straßeneigentümers einzuholen ist. Einem Antrag auf eingeschränkte Zulassung (§ 39) oder auf Bewilligung von Transporten gemäß § 82 Abs. 5, § 101 Abs. 5 oder § 104 Abs. 9 ist nur dann stattzugeben, wenn der Antragsteller, sein Bevollmächtigter und gegebenenfalls auch ein beauftragter Transporteur die für die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrzeuges bzw. die Durchführung des Transportes erforderliche Verlässlichkeit besitzen. Diese Verlässlichkeit liegt nicht vor, wenn der Antragsteller oder sein Bevollmächtigter oder ein beauftragter Transporteur innerhalb der letzten sechs Monate bewilligungspflichtige Transporte mit einer gefälschten oder verfälschten Bewilligung durchgeführt haben oder wiederholt Sondertransport-Bescheid-Auflagen grob missachtet haben, oder eine solche Bewilligung wegen Missbrauchs aufgehoben worden ist. Wird im Zuge einer Kontrolle eine ge- oder verfälschte Bewilligung vorgewiesen, so ist der Landeshauptmann, der die Bewilligung erteilt hat, zu verständigen. Im Falle einer Verfälschung einer erteilten Bewilligung kann diese vom Landeshauptmann aufgehoben werden und in Folge die Ausstellung von Bewilligungen bis zu einem Zeitraum von sechs Monaten verweigert werden.

Verstöße gegen diese Auflagen, erfüllen nach § 40 KFG einen schweren Verstoß gegen die Sondertransportauflagen. Dies hat zur Folge, dass Ihnen die Ausstellung von Genehmigungen nach §§ 39, 40, 45, 46 82, sowie 101 Abs. 5, 104 Abs.9 und 105 Abs. 6 KFG, für bis zu sechs Monate verweigert werden kann.



Mit einem 220 m langen Tank ging es durch enge Straßen.

setzen. Betroffen sind sämtliche Transporte mit Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte bei Übermaßen, Übergewichten und höheren Achsdrücken (BRD: Großraum u. Schwertransporte). Kontrolliert werden ausschließlich die vorgeschriebenen Bescheidaufgaben.

Nach Gesprächen zwischen der Wirtschaftskammer und der ASFINAG wurde bestätigt, dass man hier nicht „Apothekermaßstäbe“ anwenden, sondern ebenso wie bisher bei Polizeikontrollen mit Hausverstand an die Sache herangehen werde.

Wie bereits verlautbart, wurde mit Inkrafttreten der 41. KFG Novelle die rechtliche Grundlage für Sondertransportkontrollen durch Organe der ASFINAG (Organe zur Sondertransportkontrolle) geschaffen. Die Kontrolle von Sondertransporten und die damit verbundenen Auflagen werden künftig zusätzlich zu der Exekutive auch durch besonders geschulte Mautaufsichtsorgane der ASFINAG durchgeführt. Von der ASFINAG wurde bestätigt, dass ihre Mitarbeiter über Ortskenntnisse und Kontrollmöglichkeiten entlang der Autobahn verfügen. Neben der allgemeinen Bescheidkontrolle werden auch wie bisher Gewichtskontrollen durch die Organe der Sondertransportkontrolle übernommen. Bei festgestellten Übertretungen wird durch die Organe der Sondertransportkontrolle ein Verwaltungsstrafverfahren bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde eingeleitet und gegebenenfalls eine Fahrtunterbrechung bis zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes angeordnet.

Von Zuständigkeitsverantwortlichen der ASFINAG wurde mitgeteilt, dass auch schwerpunktmäßig die Transitroute Suben-Nickelsdorf und umgekehrt kontrolliert wird, da bekanntlich in diesem Bereich in den Nachtstunden sehr viele Sondertransporte nicht bescheidkonform durchgeführt werden. Diese Kontrollen bieten die Gelegenheit, widerrechtlich agierende Marktteilnehmer zu belangen.

Sehr wichtig erscheint der Hinweis, einerseits an vorgeschriebene beidete Begleitorgane sowie an die Kontrollorgane der ASFINAG, dass bei Anhaltung bzw. Ausleitung der SOTRA aus dem fließenden Verkehr keinesfalls die notwendige Absicherung vernachlässigt werden darf.

High & Heavy auf die Wasserstraße

Im vergangenen Jahr wurde zwischen dem Klimaministerium, der Via Donau, einigen Bundesländern und der Wirtschaftskammer eine gesetzliche Voraussetzung geschaffen, aufgrund derer Sondertransporte mit sehr großen Abmessungen und Gewichten im Bundesgebiet Österreich im Bereich des Donaukorridors, die Straßengenehmigung nur bedingt, laut unten angeführtem Maßnahmenpaket, erhalten.

Seit 1. Januar 2022 ist bei Transporten, die nachstehend angeführte Parameter erfüllen, grundsätzlich das Binnenschiff als Verkehrsträger zu verwenden:

- Gesamtgewicht ist größer als 160 t oder
 - Gesamthöhe beträgt mehr als 4,5 m oder
 - Gesamtbreite beträgt mehr als 5,6 m und es erfolgt mindestens 1 Grenzübertritt bei den Grenzübergängen
 - Suben / Passau (A8)
 - Walserberg / Schwarzbach (A1)
 - Nickelsdorf / Hegyeshalom (A4)
 - Kittsee / Bratislava (A6)
- und die Route folgt teilweise oder ganz dem Donaukorridor auf den Autobahnen A1, A4, A6, A7, A8, A21, A22, A23, A25, S1, S2 S5, S33 und die in Österreich zurückgelegte Strecke beträgt mindestens 200 km.

Nur wenn nachgewiesen wird, dass ein solcher Transport mit dem Binnenschiff nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand durchgeführt werden kann, ist die Erteilung einer Sondertransportbewilligung möglich (SOTRA-Gesamterlass Punkt 9). Hierzu sind vom Antragsteller/von der Antragstellerin vor Stellung des Sondertransportbewilligungsantrags mindestens drei Schifffahrtsunternehmen anzufordern und eine Wartezeit von mindestens 5 Werktagen abzuwarten. Dem Sondertransportbewilligungsantrag sind vom Antragsteller/von der Antragstellerin mindestens drei Angebote von Schifffahrtsunternehmen sowie ein Gesamtkostenvergleich, aus welchem hervorgeht, dass der Transport mit dem Binnenschiff teurer ist als auf der Straße (SOTRA-Gesamterlass Punkt 9.3) oder eine Bestätigung des Antragstellers/der Antragstellerin, dass innerhalb einer Frist von 5 Werktagen von einem oder mehreren angefragten Schifffahrtsunternehmen kein Angebot gestellt wurde oder eine Bestätigung des Antragstellers/der Antragstellerin, dass ein Transport mit dem Binnenschiff nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand durchgeführt werden kann inkl. Angaben des Grundes anzuschließen.

Sperre des elektronischen Bescheidantrages

Eine weitere gesetzliche Regelung, welche vor einigen Jahren beschlossen wurde, wird bereits vermehrt durch die österreichischen Behördenvertreter angewendet. Es handelt sich dabei um eine Sperre des Sotra Zuganges bis zu 6 Monaten bei wiederholter Missachtung der Bescheidaufgaben bzw. Bescheidfälschung. Bei der angewendeten Sperre zur Bescheiderlangung durch eine Behörde, ist es für den betroffenen Transporteur keinesfalls mehr möglich, im Zeitraum der Sperre eine Genehmigung zu erlangen. (Auch nicht über ein anderes Unternehmen). In den vergangenen Monaten waren bereits einige Transporteure von dieser Sperre betroffen.