

Protokoll der Sondertransporttagung 2007 in Pertisau

Beginn: 24.05.2007, 14.00 Uhr
Ende: 25.05.2007, 13.00 Uhr

Anwesende: siehe Anwesenheitsliste

Im Zuge der Tagung wurden folgende Themen behandelt:

1. Vorstellung des Projektes E-Government im Verfahren zur Erteilung von Sondertransportbewilligungen

Diesbezüglich wird auf die Projektinformationen von DI Dr. techn. Eva-Maria Eichinger, BMVIT, sowie DI Martin Wögerer, Abteilung Brücken- und Tunnelbau des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung verwiesen.

Festgehalten wird zusätzlich noch, dass für dieses Projekt Ansprechpartner für jedes Bundesland genannt wurden.

In einer ersten großen Runde sollen dann diese neun Ländervertreter jeweils zwei Personen für das Team „Portal“ und für das Team „Bescheid“ namhaft machen, die sodann die weiteren Schritte setzen sollen.

Laut Dr. Eichinger soll dieses Projekt, dessen Realisierung sicherlich eine nicht unbeträchtliche Zeit in Anspruch nehmen wird, im Rahmen der Politik „der kleinen Schritte“ umgesetzt werden.

Wolfgang Wierer, Amt der Tiroler Landesregierung, wäre bereit, im Team „Portal“ mitzuarbeiten.

Die anwesenden Vertreter der Wirtschaftskammer Österreichs verweisen darauf, dass in jedem Fall auch sicher gestellt sein müsste, dass der ASFINAG auch eine entsprechende Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden müsste.

In diesem Zusammenhang verweist DI Hartl, Burgenland, darauf, dass derzeit an einen Auflagenkatalog – insgesamt acht Brückenaufgaben – gearbeitet wird und geplant ist, in Hinkunft die Brückenaufgaben nur mehr noch aus diesem Katalog – er liegt als Tischvorlage vor – heraus zu nehmen und damit individuelle Formulierungen zu vermeiden.

Auch die ASFINAG ist, so DI Hartl bestrebt, einheitliche Auflagen festzulegen.

Keinesfalls ist jedoch vorgesehen, dass Gemeindestraßen von diesen Brückenaufgaben mit erfasst sind.

Dieser Katalog an Brückenaufgaben soll nur für Landesstraßen B und L Geltung haben.

Der Zeitrahmen für dieses Projekt kann jedoch derzeit nicht abgeschätzt werden.

Zurückkommend auf das E-Government-Projekt verwiesen die Vertreter der Wirtschaftskammer Österreich darauf, dass die diesbezüglichen Bestrebungen begrüßt werden.

Wichtig ist, so wurde betont, dass die jeweiligen Vertreter im Team „Portal“ und im Team „Bescheid“ letztendlich von allen Ländervertretern ermächtigt sind, Entscheidungen zu treffen.

Nicht zu unterschätzen ist jedoch, so wurde betont, die Belastung jedes einzelnen Teilnehmers in der Arbeitsgemeinschaft.

Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde auch am 25.05.2007 noch kurz diskutiert.

Diesbezüglich ersuchte Frau Dr. Eichinger, dass seitens jedes Bundeslandes Bescheide und Antragsformulare an sie per e-mail – eva-maria.eichinger@bmvit.gv.at – übermittelt werden.

Wichtig ist auch, welche Vorgaben von den einzelnen Landesamtsdirektionen für die Bescheiderstellung gemacht wurden, hier zeichnen sich jedoch gewisse Unterschiede ab.

2. Anliegen der Vertreter der Wirtschaft

Hier möchte Herr Fellner erreichen, dass die Anhörungsverfahren bei einzelnen Anträgen mit geringeren Abmessungen – bis zu den Maximalgrenzen der Jahresdauerbewilligungen – entfallen sollten.

Dies wird – so die Ländervertreter, in einzelnen Bundesländern – ohnehin schon praktiziert.

Naturgemäß kann in Einzelfällen das Problem auftreten, dass etwa eine vorgesehene Strecke nicht befahrbar ist und dann auch naturgemäß noch einmal eine Befragung des in Betracht kommenden Bundeslandes erforderlich wird.

Allgemein jedoch wird – hier wurde auf die festgelegten Höchstabmessungen der generellen Zustimmung verwiesen – 25 m Länge, 3,50 m Breite, 4,20/4,30 m Höhe und maximal 60 t – verwiesen.

Im Erlass soll letztendlich auch der Passus „soferne keine Bedenken bestehen“ aufgenommen werden.

Sollte dies der Fall sein, dann erfolgt kein Ermittlungsverfahren.

Wird ein Ermittlungsverfahren notwendig, so sollte dieses nicht im vollen Umfange erfolgen.

Hier einigt man sich darauf, dass diese Angelegenheit im Erlass entsprechend formuliert wird.

Begrüßt wird die Initiative zur Schaffung von einheitlichen Brückenaufgaben. Weiters sollte auch eine einheitliche Regelung der Begleitstufen, was das Gewicht angeht, vorgeschrieben werden – 60 bis 80 t Stufe 2.

Diesbezüglich äußern sich die Vertreter der Bundesländer dahingehend, dass, was die Landesstraßen L und B betrifft, dies wohl Sache der Länder sein und bleiben wird.

Was die ASFINAG angeht, so wird es demnächst einheitliche Auflagen in diese Richtung geben.

An Kärnten wird der Dank ausgesprochen, dass hier Konvoifahrten ermöglicht werden.

Was die Erhöhung der erlaubten Fahrgeschwindigkeiten angeht, so sollte erwogen werden, im Erlass dies vorzusehen.

Es würde sich hier um Abmessungen handeln, die von der Jahregenehmigung erfasst sind – 25 m Länge, 44 t Gesamtgewicht, 3,50 m Breite, 4,20/4,30 m Höhe.

Bei Straßenrückbauten und Kreisverkehren sollte darauf Bedacht genommen werden, dass auch Sondertransporte diese Straßenstellen passieren müssen.

Diesbezüglich ersucht Herr Fellner um Weitergabe an die einzelnen Straßenerhalter.

Die bessere Lösung ist jedoch, hier einigt man sich dann darauf, dass es an diejenigen Bundesstellen weitergegeben wird, die für die Erarbeitung der RVS-Richtlinien zuständig sind.

Was den Wunsch nach einheitlichen Antragsformularen betrifft, so ist dieser Wunsch im Hinblick auf die Bestrebungen in Richtung E-Government eher obsolet.

Weiters ersucht Herr Fellner darum, die Bearbeitungsdauer für Anträge in den einzelnen Bundesländern zu minimieren.

Ebenso sollte auf die Kunden dahin gehend eingewirkt werden, dass Bewilligungsbescheide – sofern es sich um keine Dauerbescheide handelt – auf die Dauer von einen Monat eingeschränkt werden.

Überdies werden die Bundesländer ersucht, wenn eine angesuchte Fahrtroute nicht befahrbar ist, dies dem Antragsteller mitzuteilen.

Der Vertreter des Burgenlandes wurde ersucht, eine entsprechende Regelung hinsichtlich der Stufe 4 Begleitung herbeizuführen.

Was den Wunsch offenbar eines Transportbegleiters nach der Verwendung von silbernen Begleitfahrzeugen betrifft, so steht hier die Wirtschaftskammer auf dem Standpunkt, dass klar und deutlich vereinbart wurde, nur weiße und gelbe Fahrzeuge zu verwenden.

Es wird in allernächster Zeit ein Schreiben an alle Transportbegleiter hinausgehen, und es findet damit gleichzeitig eine entsprechende Befragung statt.

Das Ergebnis dieser Befragung wird dem BMVIT und den Bundesländern mitgeteilt.

Mit einer endgültigen Entscheidung, ob nun auch silberne Fahrzeuge im Rahmen der Transportbegleitung zugelassen werden, wird derzeit abgewartet.

An das Amt der Wiener Landesregierung wird das Ersuchen gerichtet, in Hinkunft Bescheide auch per Fax zu versenden.

Der Vertreter des Bundeslandes Wien verweist darauf, dass dies derzeit noch nicht möglich ist.

Weiters sollte für Transporte mit kleineren Abmessungen die Routenprüfung entfallen.

Der Vertreter des Bundeslandes Wien lehnt dies ab.

Andererseits sollte, so die Vertreter der Bundesländer, auch seitens der Wirtschaft an das Verständnis der Betriebe appelliert werden, dass die Behörden für die Prüfung und Bearbeitung von Anträgen die nötige Zeit brauchen.

Je besser ein Antrag formuliert und ausgefüllt ist, umso schneller kann die Behörde auch die entsprechende Genehmigung erteilen.

Hier hängt es also auch im Wesentlichen von der Qualität der Anträge ab.

Weiters wird seitens der Bundesländer gewünscht, dass jene Anträge auf Transportbewilligungen, die durch mehrere Bundesländer führen, auch die betroffenen Bundesländer jeweils angeführt werden.

Von den Vertretern der Wirtschaft wird auch der Wunsch vorgebracht, dass die genaue Beschreibung des Ladegutes in Hinkunft wegfallen sollte; dies sollte man sich doch wenigstens bei den Jahresbewilligungen überlegen.

Ausgenommen davon sind naturgemäß die Einzeltransporte.

Die Sondertransporttagung findet nach dem Gespräch über die Anliegen der Wirtschaft mit der normalen Tagesordnung ihre Fortsetzung.

3. Vergebührung von Anträgen und Bescheiden

Die diesbezügliche Diskussion – ausgelöst durch einen Erlass des Bundesministeriums für Finanzen – zog sich bereits über mehrere Monate durch alle Bundesländer hin.

So ist die Handhabung in den einzelnen Bundesländern völlig unterschiedlich.

Hier einigen sich alle Ländervertreter darauf, dass seitens des BMVIT eine neuerliche Anfrage beim Bundesministerium für Finanzen erfolgen wird.

Die diesbezügliche Rückantwort des Bundesministeriums für Finanzen wird dann von allen Bundesländern als verbindliche Regelung übernommen. In diesem Zusammenhang wird seitens des Bundeslandes Steiermark auf ein Erkenntnis des dortigen UVS vom 14.03.2007 verwiesen. Der UVS hat hier festgehalten, dass dann, wenn etwa vor Ablauf der Frist einer Transportbewilligung ein entsprechender Verlängerungsantrag gestellt wird, so hat die zuständige Behörde hier keinen Verlängerungsbescheid zu erlassen, sondern ist dies als neuer Antrag zu werten und ist sohin ein neuer Bescheid auszustellen.

4. Tischvorlage Brückenauflagen

DI Hartl legt einen Entwurf für einen gemeinsamen Katalog für die Brückenauflagen für Schwertransporte vor.

Diese Brückenauflagen wurden von den brückenbautechnischen Amtssachverständigen der einzelnen Bundesländer erarbeitet.

Man könnte sich vorstellen, diese Brückenauflagen in den Erlass hinein zu nehmen, und so den Text für verbindlich zu erklären.

Hinterfragt werden müsste naturgemäß auch die entsprechende Abstimmung der Begleitung.

Im Zuge der regen Diskussion wurde einerseits von allen Ländervertretern diese Initiative im höchsten Maße begrüßt.

Andererseits wurde auch das Problem aufgeworfen „rechter Fahrstreifen“ plus „70 km/h“ – wie sich etwa diese Regelung bei einer 15-Meter-Brücke darstellt.

Nach Ansicht der Länderexperten sollte hier keine Fahrstreifenbenützung vorgeschrieben werden.

Weiters tauchte auch die Frage auf, ob die gegenständlichen Brückenauflagen für den Stadtverkehr Geltung haben sollten. Ferner ist offen, ab welchen Gewichten diese Vorschriften Gültigkeit haben sollten.

Betont wurde auch, dass die Letztverantwortung weiterhin beim brückenbautechnischen Sachverständigen verbleibt.

Vorgeschlagen wurde, diese Brückenauflagen in die Standardauflagen hinein zu nehmen.

Erwogen werden sollte auch die kursivschriftlich gehaltenen Teile wegfallen zu lassen.

Als Ergebnis der Diskussion kann sodann Folgendes festgehalten werden:

- a) Bei den ersten drei Auflagen sollte der Passus „am rechten Fahrstreifen“ heraus genommen werden.

Hier könnten die Brücken ohne Einschränkungen befahren werden. Dies sollte jedoch im Kreis der brückenbautechnischen Sachverständigen nochmals durchdiskutiert werden.

- b) Die Brückenauflagen sollten auf den textlichen Teil beschränkt bleiben. Die so formulierten Brückenauflagen würden zwar allgemein gelten, sofern nicht länderspezifische Brückenauflagen etwa eine höhere Begleitung vorsehen.

Schlussendlich wird vereinbart, dass die Brückenauflagen noch nicht in den Erlass aufgenommen werden.

Diese sollten nochmals überarbeitet werden und werden dann vom BMVIT den einzelnen Ländern zur Stellungnahme übermittelt.

Die 5-km/h-Regelung sollte nur für Brücken innerhalb des Ortsgebietes gelten – siehe Auflage 3.

Außerhalb des Ortgebietes sollte Auflage 4 zum Tragen kommen.

Laut DI Hartl wird sich die ASFINAG auch an diese Brückenauflagen halten; derzeit arbeiten Experten der ASFINAG an derartigen Brückenauflagen.

Der Vertreter des Bundeslandes Wien erwähnt, dass auch die ÖBB und die Wiener Linien sich den diesbezüglichen Brückenauflagen anschließen sollten.

Statt „Stufe 2“ Begleitung sollte die Formulierung lauten „mit Begleitfahrzeug“.

Offen bleibt auch die Frage, wie diese Brückenauflagen zu handhaben sind, wenn etwa auf einer Brücke Stau in Nachfolge und Begleitverkehr erfolgt.

Wie bereits erwähnt, werden die brückenbautechnischen Sachverständigen die diesbezüglichen Auflagen nochmals durchsprechen und überarbeiten und ein neues Papier erstellen.

Dann erfolgt der Rundruf bei den Ländern, wie man letztlich zu diesen neu formulierten Auflagen steht.

5. Themen lt. Themenliste:

Anfragen des Bundeslandes Kärnten

- a) Abgabe von Stellungnahmen im Ermittlungsverfahren – hier wird festgehalten, dass es sich hier grundsätzlich um ein Kärnten spezifisches Problem handelt. Sollte hier eine Einschränkung passieren, dann müsste das entsprechend begründet werden.

Die Punkte **b)**, **c)** und **d)** wurden bereits am 24.05.2007 im Rahmen der Besprechung mit den Vertretern der Wirtschaft behandelt.

- e) Wahlweise zu verwendende Zugfahrzeuge bei Einzelfahrten – grundsätzlich wird nur das jeweils schwerste Fahrzeug beurteilt. Dies dann, wenn im Antrag wahlweise bauartgleiche Zugfahrzeuge angeführt werden.

Was die 3-Monats-Bewilligungen für Boote betrifft, so ist grundsätzlich von den höchsten Abmessungen auszugehen und damit auch für die größten Abmessungen die entsprechende Begleitstufe vorzuschreiben. Sollte das ein Antragsteller nicht wünschen, muss er für einen geringer dimensionierten Transport einen neuen Antrag stellen.

In diesem Zusammenhang erwähnen die Vertreter des Bundeslandes Salzburg, dass sie selbstverständlich die Stellungnahmen der anderen Bundesländer, die eingeholt werden, voll inhaltlich übernehmen.

Für Transitfahrten mit größeren Abmessungen und Gewichten werden zur Zeit teilweise keine Mehrfachfahrten vom Bundesland Kärnten bewilligt. Dieser Sachverhalt wird von Kärnten jedoch nochmals geprüft.

Zu lit e) wird noch festgehalten, dass **Kärnten** maximal drei Fahrzeuge gleicher Bauart in einen Bewilligungsbescheid aufnimmt; bei Einzelfahrten maximal fünf, in Vorarlberg sind es mindestens zehn.

Laut Meinung des BMVIT soll hier keine genaue zahlenmäßige Festlegung erfolgen, letztendlich liegt es im Ermessen der bescheidausstellenden Behörde, wie viel Zugfahrzeuge im Bescheid angeführt werden.

Es wird vereinbart, dass die rundfragende Behörde immer das ungünstigste Fahrzeug in einen solchen Antrag um Stellungnahme hinein zu geben hat.

Hinsichtlich der Fristverlängerung bei Bescheiden wird man wohl eher davon ausgehen müssen, dass eine derartige mit geringeren Gebühren zu genehmigen ist, sofern die Fristverlängerung innerhalb der Gültigkeitsdauer des ursprünglichen Bescheides liegt.

Grundsätzlich kann man sich den Vorschlag Kärntens, dass in Stellungnahmen nur mehr noch die Begleitstufe ohne Zusatz anzugeben ist, anschließen. Wird von einzelnen Bundesländern bereits praktiziert.

Hinsichtlich der Gebührenvorschreibung wird auf die Ausführungen am Beginn des Protokolls verwiesen.

Anfragen des Bundeslandes Wien:

a) Schneepflüge

Hier gibt es keine Grundlage im KFG.

Dr. Kast kündigt an, dass die von Wien gewünschte Regelung innerhalb eines Zeitraumes von einem Jahr gesetzlich erfolgen könnte.

b) Sonstiges

1. Die Ländervertreter werden ersucht, bei Verlängerungen die Vorzahlen der jeweiligen Stellungnahmen anzuführen.
 2. „Im Originaltext mitzuführen“ bedeutet, dass ein Bescheid grundsätzlich in Papierform mitzuführen ist. Ein Mitführen am Laptop ist nur zulässig, wenn es sich um einen elektronisch versendeten Bescheid handelt und ein Ausdrucken vor Ort möglich ist. Einem Kontrollorgan muss der Bescheid jedenfalls in Papierform ausgehändigt werden können.
 3. Hier wird seitens des BMVIT nochmals beim BMI nachgefragt werden.
 4. Diese Anfrage wurde bereits am 24.05.2007 erledigt.
- c)** In Hinkunft sollte bei der Änderung von generellen Zustimmungen jener Bereich bzw. jene Bereiche gelb unterlegt werden, die sich geändert haben.

Anfragen des Bundeslandes Salzburg:

a) bundesweite einheitliche Tarifverrechnung

Hier wird seitens der Vertreter des Bundeslandes Salzburg darauf verwiesen, dass gerade die Verrechnung der Gebühren im Hinblick auf § 39 KFG nicht einheitlich erfolgt.

Einheitlichkeit sollte darüber erzielt werden, dass dann, sobald die gesetzlichen Achslasten und Gewichte überschritten werden, auch eine Verrechnung nach § 39 KFG erfolgen sollte.

b) Ausnahmebewilligung Autotransporte

Seitens der Transportwirtschaft wird vorgebracht, dass Autotransporte bis zu einer Höhe von 4,2 m schon aus Gründen des Umweltschutzes genehmigt werden sollten, da bei einem Verbleib bei der Höhe von 4,00 m, in jedem Fall zwei Fahrten anstelle von einer erforderlich wären.

Das zweite Argument ist das Argument der Wirtschaftlichkeit, das nach Ansicht der Transportwirtschaft berücksichtigt werden sollte.

Seitens des BMVIT steht man hier auf dem Standpunkt, dass im Einzelfall mit dem Hinweis auf besondere Gegebenheiten argumentiert werden sollte.

In jedem Fall müsste aber eine entsprechende Begründung des Antragsstellers gefordert werden.

- c) Verfahrensvereinfachung für Transporte auf den Transitrouten (durchführenden Autobahnen) bis 40 t Gesamtgewicht, 20 m Länge, 3 m Breite und 4,3 m Höhe – Bescheide ohne Ermittlungsverfahren
Diesbezüglich wird auf den Punkt „Generelle Zustimmungen“ verwiesen.
- d) Weiters wird seitens der Vertreter des Bundeslandes Salzburg ersucht, die internen Kommentare in den Stellungnahmen – hier wird vornehmlich das Bundesland Niederösterreich angesprochen – entfallen zu lassen.
- e) Desgleichen sollten auch die Seitenumbrüche in den Stellungnahmen entfallen (hier wird auf die bereits vereinbarte Formatierung verwiesen)

Anfragen des Bundeslandes Oberösterreich:

- a) § 4 Abs. 6 KFG – Abmessungen – größte Breite, Schneeräumung mit Zugmaschinen
Eine Befristung ist wegen des sicher großen Verwaltungsaufwandes nicht unbedingt wünschenswert.

Ganz abgesehen davon ist die unbefristete Erteilung von derartigen Bewilligungen auch historisch bedingt, zumal früher die Schneeräumgeräte vielfach im Eigentum der Länder standen.

- b) Befahren von Gemeindestraßen
Hier sollte nach den Vorstellungen des Landes Oberösterreich eine Änderung bei den Standardauflagen erfolgen, wobei diese im Entwurf zum Gesamterlass schon enthalten ist.

Wien merkt dazu an, dass in jeden Fall der Hinweis „ausgenommen Wien“ in dieser Regelung enthalten sein muss.

- c) Was die Bewilligung von Mähdreschern angeht, so werden auch die Bewilligungen unbefristet erteilt.

Auch für Güllefässer ist eine unbefristete Bewilligung zu erteilen, zumal sie für Zwecke der Land- und Forstwirtschaft zugelassen und auch auf diese Verwendungsbestimmung eingeschränkt sind.

Anfragen des Bundeslandes Vorarlberg:

a) Verkürzung der Transportbescheide

Die Vertreter des Bundeslandes Vorarlberg wollen dies als reinen Denkanstoß in die Diskussion einbringen, zumal viele Bestimmungen ja letztendlich in der StVO enthalten sind.

Weiters sollten sich auch die Gremien, die sich mit der Dienstanweisung zu beschäftigen haben, damit befassen; so könnte es nach Ansicht der Ländervertreter des Bundeslandes Vorarlberg genügen, zu schreiben „Stufe 2 unter Einhaltung der Dienstanweisung“.

Wegfallen könnte auch der Hinweis auf die Ausstattung der Transportbegleitung.

b) ASFINAG-Stellungnahmen

Im Osten Österreichs unterschreibt der Sachbearbeiter die entsprechenden Stellungnahmen und nicht der Geschäftsstellenleiter.

In Vorarlberg muss es der Geschäftsstellenleiter unterschreiben, wie übrigens auch im Bundesland Tirol; hier erscheint ein direktes Gespräch mit Vertretern der ASFINAG notwendig.

c) wurde bereits erledigt.

d) Was die Streckenprotokolle der ASFINAG angeht, so ist nach Ansicht der Besprechungsteilnehmer ein solches grundsätzlich nicht erforderlich.

Hinsichtlich des weiteren Punktes – Vergebührung der Sondertransportbewilligungen – wurde bereits im Zuge der Tagung mehrfach gesprochen.

Anfragen des Bundeslandes Tirol:

Hinsichtlich der Vergebührung, einheitliche Vorgangsweise, sowie Überhöhe von Autotransporten, einheitliche Vorgangsweise, wurde bereits ausführlich im Zuge der Tagung gesprochen.

Was den Wunsch nach Entfall der Anführung der Ladegüter betrifft, so konnte hierüber keine Einheitlichkeit erzielt werden.

Autokräne der Feuerwehren sind nach § 39 KFG für die normalen Fahrten zu genehmigen.

Dies gilt naturgemäß nicht für Einsatzfahrten.

Der Wunsch, dass Baustellen in den einzelnen Bundesländern in den generellen Zustimmungen nicht mehr angeführt werden sollen, wurde zur Kenntnis genommen.

Kritik ertete die generelle Zustimmung des Landes Tirol hinsichtlich der angeblich fehlenden Formatierung derselben und hinsichtlich der zu umfangreichen Auflagen bzw. des zu umfangreichen Straßenverzeichnisses der Stadtgemeinde Innsbruck.

Weiters wurde seitens der Vertreter des Bundeslandes Salzburg auch darauf verwiesen, dass die Auflagen der Felbertauernstraße AG überprüft werden sollten.

Tischvorlage von Kärnten:

Hier verwies Dr. Kast darauf, dass die Angelegenheit der Mähdrescher nicht in diesem Gremium diskutiert werden sollte.

Seiner Ansicht nach sollten sich die betroffenen Bundesländer untereinander zusammensetzen und das Notwendige recherchieren bzw. vereinbaren.

Von einigen Ländervertretern wurde die Ansicht vertreten, dass etwa dann, wenn ein Dauerbescheid für mehrere Zugfahrzeuge und einen Anhänger erlassen wurde und etwa dieser Anhänger sodann gegen einen anderen Anhänger ausgetauscht wird, in jedem Fall kein Änderungsbescheid sondern ein neuer Bescheid zu erlassen wäre.

Kennzeichenänderungen für Zugfahrzeuge mit einer Bescheidänderung (1/4 der Verwaltungsgebühren) sind bei Einzelfahrtgenehmigungen bzw. Mehrfahrtenehmigungen möglich, bei Änderung des Anhängers ist ein vollständig neuer Bescheid auszustellen (bei gleichbleibenden Daten ohne Ermittlungsverfahren).

Seitens der Vertreter des Landes Steiermark wird noch darauf verwiesen, dass etwa dann, wenn ein Anhänger der Länge nach ausziehbar ist, eine Genehmigung nach § 104 Abs. 9 KFG zu erfolgen hat.

Wenn hingegen ein Anhänger in der Breite ausziehbar ist, so ist auch hier grundsätzlich die Bestimmung des § 101 Abs. 5 KFG heranzuziehen.

Wurde diese Ausziehbarkeit bereits bei der Genehmigung so festgehalten, dann ist in jedem Fall eine Bewilligung nach § 39 KFG erforderlich.

Die Ausstattung der STAO-Fahrzeuge soll nicht mehr in jedem Transportbescheid extra angeführt werden, sondern soll im Rahmen einer Dienstanweisung dem STAO-Organ vorgeschrieben werden.

Ing. Auer, Niederösterreich, teilt am Schluss der Besprechung mit, dass er mit 01.06.2007 nicht mehr bei der Gruppe Sondertransport tätig ist, sondern eine andere Herausforderung angenommen hat.

Die Leitung der Gruppe Sondertransport wird ab diesem Zeitpunkt Frau Manuela Schandl übernehmen.

Abschließend dankt Dr. Kast den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die rege und auch effektive Diskussion und gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass die nächste Sondertransporttagung im Herbst 2008 im Bundesland Kärnten stattfinden wird.

Innsbruck, am 11.09.2007

Dr. Mitterer