



Fracht- und Logistikdienste ZUGANG ZU SONDERTRANSPORTVORSCHRIFTEN

Einsatzempfehlungen

FLS-DG02 | VERSION 01-02-00 | JANUAR 2012

KOORDINATOR: KURT RICHTER



Mitwirkende

Koordinator Kurt Richter, Ministry of Science, Economic Affairs and Transport Schleswig-Holstein, Germany

Koordinator-Betreuung (Name, Unternehmen, Land, E-Mail-Adresse):

- Nils Heine, heine@c-pl.de

Technische Experten - Bearbeitungsvorgang (Firma/Unternehmen, Land, Name, E-Mail-Adresse)

- Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Transport Schleswig-Holstein, Deutschland
- Ministerium für Ökologie, Energie und Entwicklung, Frankreich
- Dänische Straßenverwaltungsbehörde, Dänemark
- Trafikverket (Schwedische Verkehrsverwaltung)
- ASFINAG Maut Service GmbH, Österreich
- Zwölf Medien GbR, Deutschland
- Traffic Wales im Auftrag von Streetwise Partners, Wales
- MEDDTL – Sétra, Cété SO Groupe Sanef/ASFA, Frankreich
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie), Österreich
- LISITT/DGT, Spanien
- EasyWay Partner, Deutschland
- EasyWay Partner, Österreich
- Finnische Straßenverwaltung, Finnland
- EW VIKING A3 workgroup, 'transportXXL', Dänemark, Finnland, Deutschland, Norwegen, Schweden
- EW ESG 6 ICT, Rumänien
- Highways Agency, Großbritannien
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Deutschland
- InIR - Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, Portugal
- ITV Deutschland, Deutschland
- Hochschule Wismar, Deutschland
- Klaipedia Science and Technology Park, Litauen
- Egnatia Odos SA, Griechenland
- Rijkswaterstaat, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Niederlande

Gutachter(Funktion: Name, Organisation, Land, E-Mail-Adresse):

- Kristina Hunke, Hochschule Wismar
- Anatoli Beifert, Hochschule Wismar
- Andrius Sutnikas, Klaipeda Wissenschaft und Technologiepark
- Marie-Christine Esposito, Technische Abteilung für Straßen und Brücken des Ministeriums für Ökologie, Energie, nachhaltige Entwicklung und Meeresfragen in Frankreich
- Konstantinos Koutsoukos, Egnatia Odos SA
- Bard de Vries, Rijkswaterstaat, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Niederlande
- Jan M. Jansen, Dänische Straßenverwaltungsbehörde, Dänemark

Der Dienst auf einen Blick

DIENST-DEFINITION

"Zugang zu Sondertransportvorschriften" ist ein Informationsdienst. Antragsteller erhalten landesspezifische Informationen über Bestimmungen für Kraftfahrzeuge und Antragsverfahren, Ansprechpersonen und Empfehlungen zum Ausfüllen von Formularen für Sondertransporte.

Dieser Dienst bietet einen Zugang zu den notwendigen Informationen und Verfahren für Sondertransporte gemäß der EU-Norm in allen europäischen Ländern in einer Sprache, die für den Spediteur und den Antragsteller verständlich ist (Englisch und jeweilige nationale Sprache) und in einem Zeitrahmen, der einer modernen Logistik entspricht.

Über diesen Dienst sind die erforderlichen Informationen und die Kontaktdaten der zuständigen Behörden leicht zugänglich.

ZIEL DES DIENSTES

Ziel des kerneuropäischen IVS-Dienstes ist es, ein Portal anzubieten, das alle relevanten, nationalen Bedingungen für Sondertransporte der Mitgliedstaaten in zuverlässiger, vollständiger und interaktiver Form bereit- und alle erforderlichen Informationen in Bezug auf Ausnahmegenehmigungen für Sondertransporte sowie die Kontaktdaten aller zuständigen Behörden zur Verfügung stellt.

EUROPÄISCHE DIMENSION

Die Europäische Dimension des Dienstes behandelt geografische und rechtliche Belange.

Transporte innerhalb europäischer Verkehrskorridore, wie TEN-T, umfassen auch den Kurzstreckenseeverkehr. Der gesetzliche Aspekt der Europäischen Dimension beinhaltet verschiedene Bestimmungen und Abkommen. Innerhalb der EU gibt die Richtlinie 96/53/EG Aufschluss über die erlaubten Abmessungen und Gewichte von bestimmten Straßenfahrzeugen im internationalen Verkehr. Fahrzeugkombinationen (LKW mit normalem Anhänger oder Sattelanhänger), welche den hier festgelegten Kriterien entsprechen, dürfen innerhalb der EU ohne Sondergenehmigung verkehren. Die 'Europäischen Leitlinien für optimale Verfahren in Bezug auf Sondertransporte' enthalten zusätzliche Einzelheiten.

Die gesetzlich relevanten Richtlinien für Sondertransporte finden Sie unter dem folgendem Link:

EG-Richtlinie 96/53/EC (für Schwertransportfahrzeuge):

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0053:20020309:DE:PDF>

European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports (nur Engl.):

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/doc/abnormal_transport_guidelines_en.pdf

Die überregionale Kombination der EU-Richtlinie mit den nationalen Vorschriften für Sondertransporte innerhalb der EU ist komplex; dieser Dienst erleichtert Spediteuren das Genehmigungsverfahren zu transnationalen Transporten innerhalb der EU-Mitgliedstaaten.

Der Dienst ist jedoch auf normale Zugänglichkeit beschränkt. Bitte beachten Sie, dass lokale Einschränkungen für geringe Tragfähigkeiten oder für Hindernisse wie z.B. ungewöhnlich niedrigen Brücken, nicht berücksichtigt sind.

Inhaltsverzeichnis

1	Introduction	7
1.1	The concept of the EasyWay Deployment Guidelines	7
1.1.1	Preliminary note	7
1.1.2	Applying Deployment Guidelines – the “comply or explain” principle	7
1.1.3	Use of Language in Part A	8
1.2	ITS-Service Profile	10
1.2.1	ITS-Service Strategy	10
1.2.2	Contribution to EasyWay Objectives	11
1.2.3	State of the art	11
1.2.4	European Dimension	11
2	Part A: Harmonization Requirements	13
2.1	Service Definition.....	13
2.2	Functional Requirements	13
2.3	Organisational Requirements.....	15
2.4	Technical Requirements.....	16
2.4.1	Required ICT Infrastructure.....	16
2.5	Common Look & Feel.....	16
2.6	Level of Service Definition.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.1	Preliminary remark	18
2.6.2	Level of Service Criteria Provision	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.3	Level of Service Criteria Query and Application	19
2.6.4	Level of Service Criteria related to Operating Environment	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3	Part B: Supplementary Information	20
3.1	Example of Deployment:.....	20
3.1.1	Spain	20
3.2	Denmark, Germany, Finland, Norway, Sweden.....	25
4	Annex A: Compliance Checklist	31
4.1	Compliance Checklist "must"	31
4.2	Compliance checklist "should"	32
4.3	Compliance checklist "may"	32
4.4	Special Compliance checklist "on Level of Service"	33
5	Annex B: Bibliography	34

Abbildungen und Tabellen

Figure 1: Sitemap draft	13
Figure 2: General structure of a web service	16
Table 1: Part A - requirement wording	8
Table 2: Service level definition	19

DRAFT

Abkürzungen

CL&FR	Anforderung an ein einheitliches Erscheinungsbild
CMS	Content Management System
DGT	Dirección General de Tráfico/ Spanisches Generaldirektorat für Verkehr (DGT)
EG	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EW	EasyWay
F&L / FL	Fracht und Logistik
DG	Einsatzempfehlungen
FR	Funktionelle Anforderung
GIS	Geografisches Informationssystem
ICT	Informations- und Kommunikationstechnologie
ITV	Intelligentes Transportsystem
LoS	Servicestufen
LoSR	Serviceniveau-Anforderungen
OE	Einsatzgebiete
OR	Organisatorische Anforderungen
RFC	Aufforderung zur Stellungnahme
TEN-T	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TERN	Transeuropäisches Straßennetz
TR	Technische Vorschriften

1 Einleitung

1.1 Das Konzept der EasyWay-Einsatzempfehlungen

1.1.1 Vorbemerkung

Dieses Dokument ist eines aus einer Reihe von Dokumenten, die als Teil des EasyWay-Projekts entstanden sind, einem Projekt für den europaweiten IVS-Einsatz auf den Hauptverkehrswegen des transeuropäischen Straßennetzes (TERN), verwaltet von nationalen Verkehrsbehörden und -Betreibern mit Verbundpartnern, einschließlich der Automobilindustrie, den Telekommunikationsbetreibern und der Interessenvertreter der öffentlichen Verkehrsunternehmen. Es definiert klare Ziele, identifiziert die erforderlichen europäischen IVS-Dienste, die bereit gestellt werden müssen (Reiseinformationen, Verkehrsmanagement und Fracht- und Logistikdienste) und ist eine effiziente Plattform, die den europäischen Verkehrsbetreibern einen koordinierten und kombinierten Einsatz dieser europaweiten Dienste ermöglicht.

EasyWay begann im Jahr 2007 und hat einen hohen Wissensstand und Konsens für den harmonisierten Einsatz dieser IVS-Dienste erarbeitet. Dieses Wissen wurde in Dokumenten zusammengefasst, die einen Leitfaden für die Bereitstellung von Diensten bieten, den EasyWay-Einsatzempfehlungen.

Die ersten Schritte der Einsatzempfehlungen begannen mit ihrem ersten Wiederholungsverfahren, hauptsächlich durch das Sammeln bewährter Einsatzbeispiele. Dadurch wurde die Einsatzempfehlung in EasyWay sehr stark unterstützt, indem

- die EasyWay-Akteure beim Einsatz bewusst die Erfahrungen aus anderen Teilen Europas anwendeten,
- um dabei zu helfen, von anderen bereits begangene Fehler zu vermeiden
- und den Einsatz durch das Hervorheben von wichtigen und kritischen Themen, die zu beachten sind, zu beschleunigen.

In der Zwischenzeit haben diese bewährten Methoden erfolgreich zu IVS-Einsätzen in ganz Europa beigetragen. Daher ist es nun möglich, den nächsten logischen Schritt zu machen und zu beginnen, diejenigen Elemente für einen Einsatz zu empfehlen, welche nachweislich ihren Beitrag sowohl zum Erfolg des lokalen Einsatzes als auch zum europäischen Mehrwert eines harmonisierten Einsatzes für nahtlose und dialogfähige Dienste geleistet haben.

1.1.2 Anwendung von Einsatzempfehlungen - das „Erfüllen oder Begründen“ Prinzip

Der Schritt von der Beschreibung bewährter Praxisbeispiele hin zu klaren Empfehlungen spiegelt sich in der Dokumentstruktur, die für diese Generation der Einsatzempfehlungen verwendet wurde, wider. Neben der Einführung und den Anhängen, welche spezifisches Zusatzmaterial umfassen, bestehen die Einsatzempfehlungen aus zwei Hauptabschnitten:

Teil A - dieser Teil deckt die Empfehlungen und Anforderungen ab, welche nachweislich zum erfolgreichen Einsatz beigetragen haben und von den EasyWay-Partnern als Elemente vereinbart wurden, die Teil aller Implementationen dieses speziellen Dienstes im Rahmen von EasyWay sein sollten. Daher ist der Inhalt dieses Abschnitts von Natur aus eine Vorschrift und von den EasyWay-Partnern wird erwartet, dass ihre Implementationen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abschnitts erfolgen. Immer wenn konkrete Umstände in einem Projekt eine vollständige Einhaltung dieser Empfehlungen nicht ermöglichen, wird von den EasyWay-Partnern erwartet, dass sie eine detaillierte Begründung für die Notwendigkeit dieser Abweichung bereitstellen. Dieses Konzept ist bekannt als das Prinzip „Erfüllen oder Begründen“.

Teil B - dieser Teil bietet Gelegenheit zur Bereitstellung weiterführender aber nicht zwingenden Informationen. Solche ergänzenden Informationen können u. a. regionale/nationale Einsatzbeispiele und Geschäftsmodelle, wie Interessenträgerbeteiligung oder Ergebnisse aus Kosten-/Nutzenanalysen enthalten.

1.1.3 Sprachgebrauch in Teil A

Technische Vorgaben in Dokumenten mit Vorschriftcharakter müssen unbedingt klar definiert und unmissverständlich formuliert sein. Es gibt verschiedene Spezifikationen, welche die Verwendung bestimmter Schlüsselwörter in solchen verpflichtenden Texten klarstellen.

Für die Zwecke der EasyWay Einsatzempfehlungen wird auf die bewährten Festlegungen der RFC 2119 (<http://www.ietf.org/rfc/rfc2119.txt>, siehe (1) zurückgegriffen, die zur Spezifikation der grundlegenden Internet-Standards verwendet werden:

Die Schlüsselwörter „MUSS“ („ERFORDERLICH“, „SOLL“), „DARF NICHT“ („SOLL AUF KEINEN FALL“), „SOLLTE“ („EMPFOHLEN“), „SOLLTE NICHT“ („NICHT EMPFOHLEN“), „KANN“ („OPTIONAL“) in diesem Dokument müssen gemäß RFC 2119 interpretiert werden.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Schlüsselwörter, deren Bedeutung und die möglichen Antworten im Zusammenhang mit Teil A. Im Allgemeinen sind die Schlüsselwörter in den Klammern möglich, werden zur Vermeidung von Missverständnissen, die ihre Ursache in der unterschiedlichen linguistischen Verwendung der Begriffe in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten haben, nicht zur Verwendung empfohlen.

Requirement wording	Meaning in RFC 2119	Meaning in EasyWay	Possible checklist answers
MUST (REQUIRED, SHALL)	the definition is an absolute requirement	there may exist insurmountable reasons to not fulfill (e.g. legal regulations...)	fulfilled: yes
MUST NOT (SHALL NOT)	the definition is an absolute prohibition		or Fulfilled: no - explanation of insurmountable reasons
SHOULD (RECOMMENDED)	there may exist valid reasons in particular circumstances to ignore a particular item, but the full implications must be understood and carefully weighed before choosing a different course.	The Definition is very close to a "MUST", "MUST NOT" Meaning in EasyWay conform to RFC 2119	fulfilled: yes
SHOULD NOT (NOT RECOMMENDED)	there may exist valid reasons in particular circumstances when the particular behavior is acceptable or even useful, but the full implications should be understood and the case carefully weighed before implementing any behavior described with this label		or Fulfilled: no - with explanation
MAY (OPTIONAL)	The item is truly optional. One deployment may choose to include the item because of particular local circumstances or because it is felt to deliver a special added value	Meaning in EasyWay conform to RFC 2119	fulfilled: yes - with explanation or Fulfilled: no

Tabelle 1: Teil A - Erforderlicher Wortlaut

Hinweis: die Großschreibung dieser Schlüsselwörter, die häufig in Internet-Standards verwendet wird, wird für die EasyWay Einsatzempfehlungen nicht empfohlen. Bei Anwendung dieser „Anforderungs-Sprache“ können die im Teil A angeführten Anforderungen direkt in eine Übereinstimmungs-Kontrollliste übernommen werden.

Im folgenden Absatz ist ein Beispiel für eine funktionale Anforderung gegeben:

FA2: Von automatischen und nicht-technischen Quellen erfasste Daten und Informationen **müssen** sowohl auf einem einheitlichen geographischen Referenzmodell als auch auf einem zeitlichen Gültigkeitsmodell basieren, die beide Teil der Datenbeschreibung sein **müssen**. Die Festlegung der geografischen Basis **kann** dem Betreiber überlassen werden.

Neben dem semantischen Typ „Anforderung“ wird in Teil A ein weiteres semantisches Element „Hinweis“ benutzt, das keine verbindliche Anforderung, sondern lediglich eine „Empfehlung“ darstellt und deshalb nicht in der Übereinstimmungskontrollliste aufgeführt wird. „Hinweise“ gehören nicht direkt zu den drei Säulen der

Harmonisierung des IVS-Dienstes (Dialogfähigkeit, einheitliches Erscheinungsbild, Qualitätskriterien) sondern zu den „inneren Merkmalen“ eines IVS-Dienstes. Allerdings stellt ein solches Element ebenfalls einen zusätzlichen europäischen Nutzen dar und sollte folglich in den Einsatzempfehlungen behandelt werden.

Folgende Bezeichnung wird für das Hinweiselement im Text verwendet:

Hinweis

FA1: Loremipsumdolor sit amet, conseteturadipscingelit, ...

DRAFT

1.2 ITV-Dienstprofil

1.2.1 ITV-Dienststrategie

1.2.1.1 Allgemeine Dienstbeschreibung

Im Kontext dieser Empfehlungen ist Sondertransport wie folgt definiert:

- Sondertransport bezeichnet Transporte ohne Ladung oder mit unteilbarer Ladung auf Fahrzeugen bzw. Fahrzeugkombinationen, die mindestens eine zulässige Abmessung oder Gewichtsvorgabe überschreiten, die im normalen Straßenverkehr der Mitgliedstaaten, in denen der Transport stattfindet, erlaubt sind.

In vergangenen Jahren ist das Verkehrsaufkommen, besonders auf Europas Straßen, stark gestiegen. Darüber hinaus haben auch Sondertransporte zugenommen. Die Vorschriften für Sondertransporte sind innerhalb Europas unterschiedlich. Außerdem sind Antragsverfahren, Antragsformulare und zuständige Behörden in jedem Land verschieden.

Mit Zunahme der Sondertransporte wächst auch der Verwaltungsaufwand, weil Sondertransporte eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Landesbehörden und der jeweiligen Straßenbetreiber aller Mitgliedstaaten, die sie passieren wollen, benötigen. Der Antragsteller benötigt zum Ausfüllen der landesspezifischen Antragsformulare für jedes Land die jeweiligen Informationen über Vorschriften, Antragsverfahren, Kontaktperson und Empfehlungen.

Der Dienst soll Spediteuren und Fahrern eine gesamteuropäische Plattform bzw. Anlaufstelle anbieten, die sie mit den erforderlichen Hinweisen zu Vorschriften für Sondertransporte innerhalb der EU und Links zu Landesdiensten und weiteren Informationen versorgt.

Dieser Dienst bietet gemäß der Eu-Norm für alle europäischen Staaten die erforderlichen Informationen und Verfahren für Sondertransporte in einer für den Spediteur/Antragsteller verständlichen Sprache (Englisch und jeweilige Landessprache) und einem Zeitrahmen, der einem modernen Transportwesen angemessenen ist.

1.2.1.2 Was ist die Vision?

Ziel des Core-European-ITV-Service ist es, ein Portal anzubieten, das alle relevanten, nationalen Bedingungen für Sondertransporte der Mitgliedstaaten in zuverlässiger, vollständiger und interaktiver Form bereitstellt und alle erforderlichen Informationen in Bezug auf Ausnahmegenehmigungen für Sondertransporte sowie die Kontaktdaten aller zuständigen Behörden zur Verfügung stellt.

1.2.1.1 Was sind die Aufgaben?

Nutzer der Dienste können prüfen,

- ob besondere Genehmigungen benötigt werden;
- ob besondere Auflagen zu erfüllen sind;
- welche Behörden involviert sind und
- ob es Online-Antragsformulare und entsprechende Links zu den jeweils nationalen Antragsverfahren gibt.

Der Dienst wird die erforderlichen Auskünfte und Verfahren für die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und der Zielgruppe anbieten. Die Zielgruppe umfasst die

- Hersteller der Güter;
- Versender der Transportgüter;
- für den Gesamttransport verantwortlichen Spediteure;

- für Binnenschiffs-/Überseetransport verantwortlichen Reedereien;
- Spediteure/Frachtführer, die den Transport durch mehrere Länder ausführenden und
- Empfänger der Güter.

1.2.1.1 EasyWay-Harmonisierungsfokus

Schwerpunkt dieser EasyWay-Einsatzempfehlung ist die Bereitstellung eines Webinterface-Service auf Europa-Ebene.

1.2.1.1 Unterscheidung von anderen ITV-Diensten

Da „Zugang zu Sondertransportvorschriften“ ein Informationsdienst ist, der die Transportvorschriften betrifft, kann er nicht mit den anderen TIS-, TMS- und F&L-Diensten verglichen werden, die das Straßennetz, den Straßenverkehr und die Verkehrsbedingungen betreffen.

1.2.2 Beitrag zu den EasyWay-Zielen

Mitgliedstaaten müssen für die Vorbereitung von Sondertransporten zuverlässige, aktuelle Informationen, vereinfachte Kommunikation und problemlosen Zugang zu gültigen Genehmigungsverfahren (Dokumenten oder Onlineservice) bereitstellen. Des Weiteren ist das Angebot zusätzlicher Dienste, wie besondere Routenplanung, Reservierung geeigneter Parkplätze, Unterstützung des Spediteurs bei der Vorbereitung des betreffenden Transports durch Festlegung der sichersten und am besten geeigneten Route bei minimaler Verkehrsbehinderung und idealen Zeiten unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Straßenverhältnisse, äußerst wünschenswert.

Zusammenfassend hat der Dienst zum Ziel:

- die Verkehrssicherheit zu verbessern;
- Verkehrsbehinderungen zu minimieren und
- die ökologischen Bedingungen zu verbessern.

1.2.3 Stand der Technik

Für Sondertransporte innerhalb der EU sind verschiedene Veröffentlichungen zu beachten. Insbesondere die Richtlinie 96/53/EG des Rates und die Europäischen Empfehlungen für optimale Verfahren für Sondertransporte, herausgegeben 2006 von der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Vereinigung der Schwertransport- und Mobilkran-Unternehmer. Die Dokumente können auf folgenden Links heruntergeladen werden:

Richtlinie 96/53/EG des Rates:

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0053:20020309:DE:PDF>

Europäischen Empfehlungen für optimale Verfahren für Sondertransporte (englisch):

- http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/vehicles/abnormal_transport_guidelines_en.pdf

1.2.4 Europäische Dimension

Die Europäische Dimension des Dienstes behandelt geografische und rechtliche Belange.

Transporte innerhalb europäischer Verkehrskorridore, wie TEN-T, umfassen auch den Kurzstreckenseeverkehr. Der gesetzliche Aspekt der Europäischen Dimension beinhaltet verschiedene Bestimmungen und Abkommen. Innerhalb der EU definiert die Richtlinie 96/53/EG die zulässigen Abmessungen und Gewichte bestimmter Straßenfahrzeuge im internationalen Verkehr. Fahrzeugkombinationen (LKW mit normalem Anhänger oder Sattelanhänger), welche den hier festgelegten Kriterien entsprechen, dürfen innerhalb der EU ohne Sondergenehmigung verkehren. Die ‘Europäischen Empfehlungen für optimale Verfahren für Sondertransporte’ (engl.) enthalten zusätzliche Einzelheiten.

Die gesetzlich relevanten Richtlinien für Sondertransporte finden Sie unter dem folgendem Link:

EG-Richtlinie 96/53/EG (für Schwertransportfahrzeuge):

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0053:20020309:DE:PDF>

European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports (engl.):

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/doc/abnormal_transport_guidelines_en.pdf

Die überregionale Kombination der EU-Richtlinie mit den nationalen Vorschriften für Sondertransporte innerhalb der EU ist komplex; dieser Dienst erleichtert Spediteuren das Genehmigungsverfahren zu grenzüberschreitenden Transporten innerhalb der EU-Mitgliedstaaten.

DRAFT

2 Teil A: Harmonisierungsbedarf

2.1 Dienstdefinition

"Zugang zu Sondertransportvorschriften" ist ein Informationsdienst, bei dem Antragsteller landesspezifische Informationen über Regelungen für Kraftfahrzeuge und Antragsverfahren, Ansprechpersonen und Empfehlungen zum Ausfüllen von Formularen für Sondertransporte erhalten.

Dieser Dienst bietet einen Zugang zu den notwendigen Informationen und Verfahren für Sondertransporte gemäß der EU-Norm in allen europäischen Ländern in einer Sprache, die für den Spediteur und den Antragsteller verständlich ist (Englisch und jeweilige nationale Sprache) und in einem Zeitrahmen, der einer modernen Logistik entspricht.

Über diesen Dienst sind die erforderlichen Informationen und die Kontaktdaten der zuständigen Behörden leicht zugänglich.

2.2 Funktionale Anforderungen

Dieses Kapitel beschreibt den Websiteaufbau der einheitlichen Dienste für Sondertransporte und gibt dem Benutzer einen allgemeinen Überblick zum Thema 'Sondertransporte' sowie Zugang zu detaillierten Informationen für jedes Land.

Die Umsetzung kann mit zusätzlichen Auflagen verbunden sein, z. B. besondere Vorschriften für Begleitfahrzeuge innerhalb eines Mitgliedstaates. Grafische Oberflächen wie Karten erleichtern die Navigation auf der Webseite.

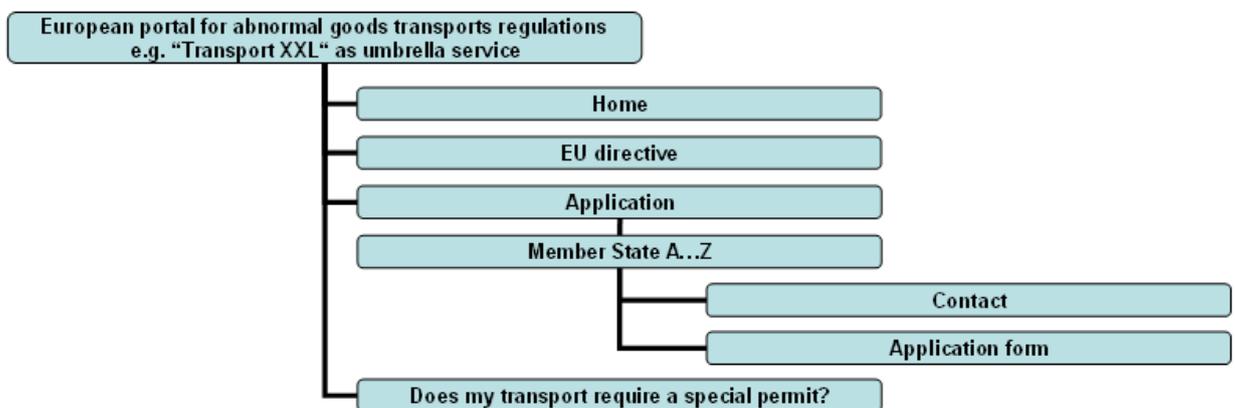


Abbildung 1: Sitemapskizze

Auf der 'Start'-Seite wird der Benutzer in seiner Landessprache (per Nutzeragenten-Profil) begrüßt und mit dem Inhalt der Website vertraut gemacht. Unter dem Titel 'EU-Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte' werden die gültigen EU-Rechtsvorschriften genannt und beschrieben (s. Abb. 1 Startseite und EU-Richtlinie).

Funktionelle Forderung:

- **FR1:** Die Website **muss** Informationen zu 'EU-Bestimmungen und Vorschriften für Spezialtransporte' bereitstellen.

Der Benutzer erhält im Bereich 'Anträge' (s. Abb. 1) alle erforderlichen Informationen zum Antragsverfahren, der nach Mitgliedstaaten geordnet und in die Bereiche 'Kontakt' und 'Antragsformular' unterteilt ist. Wenn eine nationale Online-Antragsstellung verfügbar ist, können die Antragsdaten direkt an das entsprechende

System übermittelt werden. Andernfalls werden die Daten zum Drucken oder Einsenden in ein Antragsformular übernommen. Abschließend müssen die erforderlichen Antragsformulare mit dem Dienst verlinkt werden.

DRAFT

Funktionale Anforderung:

- **FR2:** Die Website **muss** Informationen zu folgender Frage bereitstellen: 'Wie beantrage ich eine Ausnahmegenehmigung?'

Im Bereich 'Ist mein Transport genehmigungspflichtig?' wird der Benutzer aufgefordert, Abmessungen und Gewichte zur Weiterleitung an die betreffenden Länder einzugeben. Diese Daten werden (per Abfrage) mit den entsprechenden Ländervorschriften abgeglichen. Als Ergebnis erhält der Benutzer eine Aussage darüber, ob der Transport unter die Kategorie 'Sondertransport' fällt oder nicht.

Funktionale Anforderung:

- **FR3:** Die Website **muss** Informationen zu folgender Frage bereitstellen: Brauche ich für meinen Transport eine Ausnahmegenehmigung?

Funktionaler Hinweis:

Der Dienst verfügt auch über eine Suchmaschine. Diese durchsucht die Transport-XXL-Website nach eingegebenen Suchbegriffen. Gleichzeitig werden im Bereich 'Nutzungsbedingungen und Impressum' die Projektpartner der betreffenden Länder als Ansprechpartner bei Fragen angezeigt.

Die Website bietet Informationen über Sondertransporte in den Mitgliedstaaten an. Die Verantwortlichkeiten der drei Hauptbereiche sind:

- der technische Support der Website;
- die Richtigkeit und Aktualität der Inhalte und Links sowie
- die Richtigkeit der Übersetzungen.

Technischer Support einer Website ist allgemein Aufgabe des Webmasters. Der Webmaster, als Verantwortlicher für den technischen Support des einheitlichen Dienstes, arbeitet mit den Personen, die für den Service in den einzelnen Mitgliedstaaten verantwortlich sind, zusammen. Die Richtigkeit und Aktualität der Inhalte der auf der Webseite angebotenen Informationen und die entsprechenden Übersetzungen werden von einem Expertenteam mit jeweils einem Vertreter eines Mitgliedstaates, dessen Bestimmungen und Vorschriften auf der Website angeboten werden, betreut. Diese Experten sind Vertreter der Behörden und Straßenverwaltungen. Darüber hinaus wird die Gruppe bei ihrer Teamarbeit von einer verantwortlichen Führungskraft koordiniert. Diese Funktion wird auf Dauer von einem gemeinsamen Serviceprovider wahrgenommen.

2.3 Organisatorische Anforderungen

Organisatorische Anforderungen:

Zur Realisierung dieses Dienstes müssen folgende Mittel bereitgestellt werden:

- **OR1:** Mittel **sollten** unter Berücksichtigung eines ganzheitlichen Aspekts für das Angebot angemessener Dienste, gemäß Kapitel 1.2.2, bereitgestellt werden
- **OR2:** Mittel **sollten** für die Entwicklung dieses einheitlichen Dienstes bereitgestellt werden

Die Ernennung eines Koordinators ist für die Entwicklung eines einheitlichen Dienstes vorteilhaft. Potentielle Kandidaten werden nach Standort und Arbeitserfahrung mit Transitverkehr in verschiedenen europäischen Ländern, z. B. dem EW-VIKING-Projekt in Deutschland, ausgewählt.

Weitere besondere Anforderungen an die Mitgliedstaaten, welche an diesem Projekt mitwirken, sind:

- **OR3:** Ein Ansprechpartner für jedes Land **muss** zur Gewährleistung der Richtigkeit und Aktualität der Inhalte dieser Seite zur Verfügung stehen.
- **OR4:** Jeder Mitgliedstaat **muss** finanzielle Mittel bereitstellen.

2.4 Technische Vorschriften

2.4.1 Erforderliche ICT-Infrastruktur

Technische Hinweise:

Eine internetbasierte Lösung als ICT-Infrastruktur erfüllt diese Anforderungen am besten. Ein internetbasierter Dienst kann für die Entwicklung einer interaktiven und sicheren Zugriffsmöglichkeit auf Datenbanken und Informationsdienste für nationale Bestimmungen und Genehmigungsverfahren herangezogen werden. Nachstehend wird der allgemeine Aufbau einer Website dargestellt:

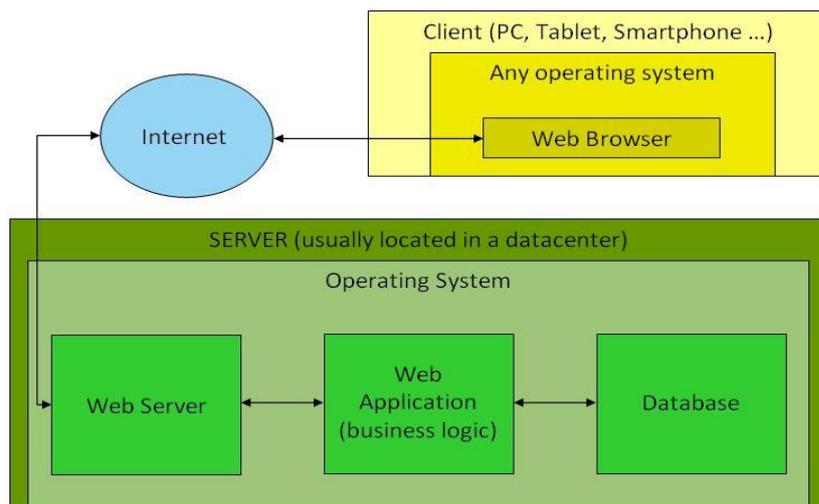


Abb. 2: Allgemeiner Aufbau einer Website

Der einheitliche Dienst beinhaltet die in Bezug auf Sondertransporte verfügbaren Dienste. Hard- und Software sollten für Weiterentwicklungen und Erweiterungen anpassbar und flexibel sein. Die Aktualisierung und Überprüfung der Daten wird mit einem speziellen Content Management System in Verbindung mit abgestimmten und dokumentierten Verfahren ausgeführt, welche von einem verantwortlichen Manager definiert worden sind. Diese verantwortliche Person wird von einer Arbeitsgruppe aus nationalen Sachverständigen der einzelnen Teilnehmerstaaten unterstützt.

Zur Identifizierung der Anforderungen an eine stabile, sichere und tragfähige ICT-Infrastruktur wird eine Auswahl bewährter, getesteter und vergleichbarer Dienste (z. B. die Dienste, die als Teil der Einführung der Dienstleistungsrichtlinie vorgestellt wurden) zusammengestellt. Auf dieser Basis müssen teilnehmende Staaten die Hard- und Softwareanforderungen dieser existierenden Dienste, die für den einheitlichen Dienst ebenfalls geeignet oder einsetzbar sein können, ermitteln.

Die technischen Anforderungen zur Einführung eines Dokumentationssystems sind für ein neues Land relativ gering und erfordern nur die jeweils aktuellen Bestimmungen und Vorgaben, da die vorhandene Plattform die Abrufe verarbeiten kann.

2.5 Einheitliches Erscheinungsbild (CL&F)

Auf den Webseiten wird dem Benutzer ein einheitliches Erscheinungsbild präsentiert. 'Einheitliches Erscheinungsbild' heißt, dass alle Bereiche, die sich auf die individuellen jeweiligen Mitgliedstaaten beziehen, ein einheitliches Erscheinungsbild haben. Die Kriterien für Sondertransportgenehmigungen sind für jedes Land gleich und der Benutzer kann sich mit der Informationsstruktur vertraut machen.

Die Voraussetzung für die einheitliche Benutzeroberfläche ist eine konsistente Struktur für die Seiten der verschiedenen Staaten unter transportxl.eu und die direkten Links zu den jeweiligen Genehmigungsbehörden.

Folgende Schritte sind zum Starten der Website nötig: 'Zugang zu den Sondertransportbestimmungen' (siehe ergänzenden Teil B Formulare und Tabellen):

DRAFT

Einheitliches Erscheinungsbild:

- **CL&FR1:** Die Website **muss** eine Beschreibung der Dienste in der jeweiligen Landessprache im Abschnitt „Home“ anbieten.
- **CL&FR2:** Der Bereich 'EU-Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte' **muss** in der jeweiligen Landessprache formuliert sein.
- **CL&FR3:** Die Website **muss** unter 'Ist mein Transport genehmigungspflichtig?' eine Tabelle zur Eingabe der aktuellen Abmessungen in die Datenbank anbieten.
- **CL&FR4:** Die Website **muss** eine allgemeine Beschreibung des Antragsverfahrens des jeweiligen Landes mit einem Link zu den entsprechenden Antragsformularen, aktuelle Kontaktdaten für das Antragsverfahren und alle sonstigen Dokumente, die ein Land zum Download bereitstellen möchte, anbieten. Diese Information muss in Englisch und der jeweiligen Landessprache verfügbar sein.
- **CL&FR5:** Die Webseite **muss** eine Übersetzung der allgemeinen Leistungsbeschreibungen in der jeweiligen Landessprache anbieten.
- **CL&FR6:** Die Sondertransportgenehmigung **muss** für jedes Land nach dem gleichen Prinzip ablaufen. Benutzer müssen sich mit der Informationsstruktur vertraut machen können.

Sobald der Webmaster über die o. a. Texte, Übersetzungen und Tabellen verfügt, stellt er diese in das bereits funktionierende System 'Transport XXL'. Das neu hinzugefügte Land bekommt dann Zugang zu dem betreffenden Teil des CMS. Nach einer angemessenen Testphase werden die Daten veröffentlicht.

2.6 Definition der Dienstqualität (Level of Service, LoS)

2.6.1 Vorbemerkung

Das Ziel von EasyWay ist es den europäischen Verkehrsteilnehmern zentrale europäische Dienste bereitzustellen. Diese Dienste sind bezüglich Inhalt und Funktionsweise, aber auch bezüglich ihrer Verfügbarkeit harmonisiert: Die Verkehrsteilnehmer sollen ein bestimmtes Dienstangebot in einer entsprechenden Straßenumgebung erwarten können. EasyWay braucht zwecks Bereitstellung einer Basis für den Harmonisierungsprozess ein Instrument, um solche Umgebungen in vereinbarter Weise abzugrenzen. Dieses Instrument sind die Betriebsumfelder – also ein Satz vordefinierter Straßenumgebungen, die Aufbau der Straße und Netzwerktypologie mit verschiedenen verkehrlichen Eigenschaften kombinieren.

EasyWay hat im Wesentlichen einem Satz von 18 vordefinierten Betriebsumfelder (OE) zugestimmt, wo jede OE eine Kombination aus drei Kriterien ist:

- Physische Eigenschaften: Autobahnen, 3- oder 4-spurige bzw. 2-spurige Straßen
- Netztypologie – Korridor, Netz, Verbindung oder kritischer Ort
- verkehrliche Eigenschaften - Verkehrsfluss und Straßenverkehrssicherheit (mit wahlweisen Zusätzen)

Weitere Informationen und Details erhalten Sie unter <http://www.easyway-its.eu/document-center/document/open/490/> Hier können sich eine Hilfestellung für die Klassifizierung des EasyWay Straßennetzes in die Betriebsumfelder herunterladen (*Guidance for classifying EasyWay network into OEs v1.0*).

2.6.2 Dienstqualität - Leistungskriterien

Die Leistungskriterien (Servicestufen) sind nach Anwendernutzen gestaffelt. Die Stufe null steht für „nicht verfügbar“ und Stufe drei für den größten Anwendernutzen.

- **Servicestufe 0: Service nicht verfügbar**

Der Service ist nicht verfügbar.

- **Servicestufe 1: Nationaler (internetbasierter) Service**

Alle erforderlichen Informationen zu den aktuellen Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte werden in der jeweiligen Landessprache auf der jeweiligen Website jedes EU-Mitgliedstaates bereitgestellt. Antragsformulare werden in der jeweiligen Landessprache bereitgestellt.

- **Servicestufe 2: Nationaler Service in Englisch und der jeweiligen Landessprache**

Alle erforderlichen Informationen zu den aktuellen Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte werden in der jeweiligen Landessprache und international (d. h. in Englisch) auf der jeweiligen Website jedes EU-Mitgliedstaates bereitgestellt. Antragsformulare werden in beiden Sprachen bereitgestellt.

- **Servicestufe 3: Nationaler Dienst verbunden mit dem Europa-Portal**

Alle erforderlichen Informationen zu den aktuellen Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte werden in der jeweiligen Landessprache und international (d. h. in Englisch) auf der mit allen anderen EU-Mitgliedstaaten verbundenen Website bereitgestellt. Antragsformulare werden in beiden Sprachen bereitgestellt.

2.6.3 Leistungskriterien - Abfrage und Anträge

Zusätzlich können die Leistungskriterien mit einer Abfragefunktion und/oder Antragsformularen erweitert werden.

Mit einer Abfragefunktion kann der Anwender prüfen, ob sein Transport besonderen Bestimmungen und/oder Genehmigungen unterliegt. Dafür muss er alle relevanten Daten (z. B. Abmessungen und Gewichte) seines Transports eingeben.

Ein Online-Antrag und, falls technisch machbar, die erteilte Genehmigung kann in vereinheitlichter Form für die jeweiligen Länder ausgegeben werden. In die Abfrage bereits eingegebene Daten werden an die verlinkten Landesdienste weitergeleitet.

Kriterien	SERVICESTUFEN			
	0	1	2	3
Bereitstellung	Service ist nicht verfügbar	Nationaler Informationsdienst	+ Bereitstellung in English	+ Verbindung zum Europa-Portal
Abfrage	Service ist nicht verfügbar	Abfrage ist verfügbar		
Online-Antrag	Nicht verfügbar	Nationaler Online-Antrag ist verfügbar		

Tabelle 2: Definition Servicestufen

2.6.4 Dienstqualität bezogen auf das Betriebsumfeld

Die Stufen der Dienstqualität gelten für alle Betriebsumfelder

Level of service Anforderung:

LoSR1: Entsprechend des Betriebsumfeldes, in welcher der Dienst implementiert wird, **muss** beim Minimum und Maximum der Dienstqualität die Tabelle für die Zuordnung zu den Betriebsumfeldern beachtet werden..

3 Teil B: Zusätzliche Informationen

3.1 Beispiele für den Einsatz:

3.1.1 Spanien

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	
Name des Diensts/Projekts	Spanisches TRAZA-System
Name Betreiber/Organisation	Spanisches Generaldirektorat für Verkehr (DGT)
Weblink	http://traza.dgt.es
Kontakt	Alberto Emilio Arbaiza Martín alberto@dgt.es
Andere	
Anzuwendende Einsatzempfehlung	FL DG02 Sonder- und Gefahrguttransport
GEOGRAFISCHE BEDINGUNGEN	
Land	Spanien
Implementierungsbereich	Spanien
Betreffendes Netzwerk	Spanisches Straßennetz, außer Katalonien und Baskenland
Einsatzindikatoren	Wählen Sie eine Position.
DIENSTBESCHREIBUNG	
Problem(e) behandelt / Zielvorgaben (bezogen auf EW-Zielvorgaben. Hintergrund/Gründe für die ITV-Applikation - generelle Frage: WARUM)	<input type="checkbox"/> Reduzierung der Verkehrsüberlastung <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der Sicherheit <input checked="" type="checkbox"/> Reduzierung der Umweltbelastung (%) <input checked="" type="checkbox"/> Andere: Optimierung des Reisekomforts
ITV-Dienstbeschreibung (Beschreibung der ITV-Applikation, Beispiele von Systemen im Einsatz, Funktionalität und Technologien, beteiligte Benutzer, Standort, Kontext innerhalb des breiteren ITS-Systems, aktueller Status der Applikation. (maximal 50 Wörter)	Das TRAZA-System hat die Kontrolle, Überwachung und zusätzliche Erteilung von Genehmigungen zum Ziel. Die erste Phase ist die Erstellung und Erledigung des Genehmigungsantrags. Das Programm führt die Überprüfung der Fahrzeugdaten anhand des Nummernschilds durch. Nur wenn die Transportdurchführbarkeit von allen Streckenbetreibern bindend bestätigt ist, wird die Genehmigungserteilung vom System weiterbearbeitet.

IMPLEMENTIERUNGSBEDINGUNGEN

Dauer (Start, Ende)

Start: 01.09.2005

Ende: Hier klicken und Datum eingeben.

Gemachte Erfahrungen / Erfolgsfaktor

(Wichtigste technische, institutionelle/organisatorische, rechtliche, finanzielle Erfahrungen in verschiedenen Planungs- und Implementierungsphasen – generelle Fragen: War die Implementierung ein Erfolg / Wurden die Ziele erreicht? Warum? Was kann beim nächsten Mal besser gemacht werden?)

Technisch

Ständige Aktualisierung und Entwicklung der technischen Aspekte wird zur Funktionsoptimierung des Systems durchgeführt. Integration mit GIS und Streckenkalkulation wird ebenfalls implementiert

Institutionell/organisatorisch

Zentralisierung der Formalitätsabwicklung. Je nach Straße sind andere Genehmigungsbehörden zuständig und mit diesem System werden die Formalitäten für den Antragsteller vereinfacht.

Rechtlich

Für Sondertransporte ist in Spanien eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Das System erleichtert dieses Verfahren

Finanziell

Folgenabschätzung / Resultate

(Beschreibung der Auswirkung in Bezug auf Sicherheit, Reiseeffizienz, Umweltbelastung, Sicherung, Verkehrsmanagement...)

Gute Erfahrung.

Der Nutzer kann die Strecke planen und Genehmigungen bequem über eine zentrale Website beantragen.

Die Behörden haben für Sondertransporte mit besonderem Behandlungsbedarf einen organisierten Fahrplan.

REFERENZEN

Dokumentation über das Projekt ist verfügbar

Titel: Präsentation von TRAZA in EASYWAY, jährliches Forum 2010 von Pilar del eal (pdelreal@dgt.es)

- Kontakt:
<http://easyway2010.inir.pt/Presentations/03-AF51.2010TRAZA%20en%202.pdf>
- Sprache: Englisch
- EW/TEMPO-Beurteilung

ABBILDUNGEN

✖ Datos generales
✖ Vehículos motor
✖ Remolque
✖ Conjunto
✖ Itinerario
Observaciones

Tipo de expediente

Con itinerario Sin itinerario

Solicitante

Identificador: Documento: Nombre y Apellidos, razón social o denominación:

Tipo calle: Calle: Número: Escalera: Piso: Letra:

Ciudad: Provincia: CP: País:

Teléfono: Fax: Correo electrónico: Añadir nueva dirección a esta organización

Titular

* Identificador: * Documento: * Nombre y Apellidos, razón social o denominación:

* Tipo calle: * Calle: * Número: Escalera: Piso: Letra:

* Ciudad: * Provincia: * CP: * País:

Teléfono: Fax: Correo electrónico: Añadir nueva dirección a esta organización

✔ Datos generales
✖ Vehículos motor
✖ Remolque
✖ Conjunto
✖ Itinerario
Observaciones

Tipo de conjunto

Nuevo vehículo

Matrícula: Tipo vehículo: Marca: Temporal

Número de Bastidor: Clasificación del vehículo (Según T. técnica): Selección Clasificación: Longitud mínima: m Longitud máxima: m

Tara: TM MTMA: TM MTMR: TM

Anchura: m Longitud: m Distancia Sª Rueda: m Voladizo trasero: m Velocidad: Km/h

Fecha de caducidad ITV: Fecha de caducidad tarjeta de transporte: Ámbito de la tarjeta de transporte:

Nº de ejes:

Eje	MMTA	
1	<input type="text" value="7.5"/>	Eliminar
2	<input type="text" value="11.5"/>	Eliminar

Identificación del modular

Identificación: Una sola matricula Fabricante: TRABOSA

Matricula: E9572BBG Número bastidor: VVFGLO9543ET21595 Tipo: GL095

Clasificación del vehículo (Según T. técnica): 4300 Longitud mínima: m Longitud máxima: m

Tara: 28.0 TM MTMA: 120.0 TM Velocidad: 60.0 Km/h

Anchura: 2.7 m Longitud: 22.045 m

Guardar

Composición del modular

Módulo: Seleccionar Especificación: Seleccionar

Cuello de Cisne Rodante 2 ejes Cama Rodante 4 ejes eliminar

Carga

Carga Divisible

Si la carga es divisible indique las dimensiones del elemento de mayor dimensiones.

Longitud: m Anchura: m Altura: m Masa total: TM

Con carga Sin carga

Descripción: PREFABRICADO DE CONSTRUCCIÓN Identificación de la carga:

Longitud: 10 m Anchura: 3 m Altura: 10 m Masa total: 40 TM

2010-10 Expedier
 Debug window ("remote", 20.9 MB)

Imprimir

Expediente 20060119/002568

Tipo Tractocamiión + Semirrem...

Dimensiones 19.47 x 3 x 4.5 m

Red. altura -

Carga OTRAS MAQUINARIA AGRIL...

Itinerario 

Nº de viajes Origen Destino Km ida y vuelta

Detalle del itinerario

Comunidad autónoma Provincia Carretera

Tramos

Provincia	Denominación Tramo	Añadir Tramo
BURGOS	De Honrubia de la Cuesta (L.P. Segovia) a Rubena (N-I)	Añadir Tramo
MADRID	De Madrid (M-30) a Somosierra (L.P. Segovia)	Añadir Tramo
SEGOVIA	De Somosierra (L.P. Madrid) a Honrubia de la Cuesta (L.P. Burgos)	Añadir Tramo
BURGOS	De Treviño oeste (L.P. Alava) a Treviño este (L.P. Alava)	Añadir Tramo
NAVARRA	De Ziordia (L.P. Alava) a Pto. Etxegárate (L.P. Guipúzcoa)	Añadir Tramo

Datos incluidos en el itinerario

	Provincia	Carretera	Denominación Tramo	Localidad	
▼	1	MADRID	A-1	De Madrid (M-30) a Somosierra (L.P. Segovia)	 
▲	2	SEGOVIA	A-1	De Somosierra (L.P. Madrid) a Honrubia de la Cuesta (L.P. Burgos)	 
▲	3	BURGOS	A-1	De Honrubia de la Cuesta (L.P. Segovia) a Rubena (N-I)	 
▲	4	BURGOS	A-1	De Treviño oeste (L.P. Alava) a Treviño este (L.P. Alava)	 
▲	5	NAVARRA	A-1	De Ziordia (L.P. Alava) a Pto. Etxegárate (L.P. Guipúzcoa)	 

Unidad de tramitación: SERVICIOS CENTRALES

Titulares afectados
Modo texto
Borrar
Guardar

3.2 Dänemark, Deutschland, Finnland, Norwegen, Schweden

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME ...

EU DIRECTIVE	
Dimensions	
Vehicle weights	
Axle loads	
APPLICATION	
Denmark	
Germany	
Finland	
Norway	
Sweden	
DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT?	



Welcome to the website www.transportxxl.eu dealing with the topic of abnormal transports.

Here, you will find an overview of the regulations and application procedures for oversized and heavy transports in the VIKING Region. The VIKING Region encompasses the countries Denmark, Germany, Finland, Norway and Sweden.

Transports which exceed the maximum authorised weight or axle load are referred to as "heavy transports". Transports whose dimensions exceed the maximum authorised values are referred to as "oversized transports" (or, in some countries, as "high and wide transports"). The term "abnormal transport" is used on this website as a collective term for oversized and heavy transports.

In the section [EU Directive](#) you will find the maximum authorised dimensions and weights with which a transport can be made on European roads without a special permit. You can determine whether you will need a special permit for your transport in the VIKING Region under the category [Does my transport require a special permit?](#)

The application procedures for each country, as well as contact information for the responsible authorities and links for required forms, can be found under [Application procedures](#). In the [Forum](#), you have the opportunity to discuss the subject of abnormal transports with other users and send us your feedback about the website.

We hope to be able to provide you with some useful information through this site and wish you great success in your search!

[Imprint And Terms Of Use](#) · [Login](#)



TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / APPLICATION / GERMANY ...

EU DIRECTIVE

Dimensions
 Vehicle weights
 Axle loads

APPLICATION

Denmark

Germany

Contact search

Application form

Finland

Norway

Sweden

DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT?

Germany



The authorised dimensions, weights and axle loads which a transport in Germany may not exceed are laid down by the StVZO, Germany's Road Traffic Licensing Regulations, and the StVO, Germany's Road Traffic Regulations. Permits for abnormal transports in Germany are issued in the form of single permits (Einzelurlaubnis), general permits (Dauerurlaubnis) and special permits (Ausnahmegenehmigung).

For heavy transports, the **vehicles and vehicle combinations** whose dimensions, axles loads and/or total laden weight exceed the limits specified by the StVZO require an special permits (**Ausnahmegenehmigung**) in accordance with [§ 70 StVZO](#) for the special technical equipment of the vehicle. This permit also specifies guidelines for the attachment of safety equipment such as warning signs and flashing lights or the repositioning of side lights. The Ausnahmegenehmigung can also be included in the documents delivered with the vehicle from the manufacturer.

The **use of the vehicle for a specific transport**, including load, must be approved separately. For this purpose, an application must be submitted for either an single permit (Einzelurlaubnis) or a **general permit** (Dauerurlaubnis) in accordance with [§ 29 StVO](#). In this context, the responsible authorities will assess whether the vehicle can be used on the planned route with transport dimensions and/or weights which are above the legal limits with respect to road conditions/parameters and traffic considerations. A Dauerurlaubnis is valid for a period of up to three years for one or more specified routes. The Einzelurlaubnis is generally valid for one or more trips within a onemonth period on one or more specified routes.

If the vehicle itself complies with the legal limits for dimensions and weights but is to be used for transporting a **load** which projects past the boundaries of the vehicle, a **special permit** (Ausnahmegenehmigung) in accordance with [§ 46 StVO](#) for the transport of loads with excessive widths, heights or lengths must be requested.

The applications related to §§ 46 and 29 StVO have been combined in one form.

The responsible authorities vary from state to state. In some cases, all applications can be applied for at the lower traffic authorities on the municipal level. Or a higher traffic authority on the state level is responsible (as in the states of Mecklenburg-Vorpommern and Brandenburg).

For applications regarding oversized transports, the information on axle-load, distance between axles and on tyres is not required.

If the transport shall cross the borders of other municipalities or administrative districts, (intra-official) permits from the other affected authorities must be collected through the responsible traffic authority. The application from the haulage contractor cannot be approved until these permits have been issued. Currently, this communication between the municipalities is generally carried out in paper form because of the differences in the procedures followed by the individual municipalities for the processing of applications and permits. The responsible municipality will assess whether the route specified in the application is passable for the transport with respect to dimensions and weight. The permit may include special conditions such as the lowering of the load when passing beneath bridges, the dismantling of signs, the removal of construction sites, the trimming of greenery, the requirement of a police escort or escort by private safety vehicles, or a no-stopping provision for certain sections of the route.

The application procedure takes, on average, between one and three weeks, and the fees, in accordance with the official fee scale for road traffic measures, can amount to between 10.20 and 767.00 euros.

search.. english

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

Dimensions
 Vehicle weights
 Axle loads

APPLICATION

Denmark
 Germany
 Finland
 Norway
 Sweden

**DOES MY TRANSPORT REQUIRE
 A SPECIAL PERMIT?**

TYPE OF TRANSPORT

Please select your basic type of transport.



motor vehicle



truck with drawbar trailer



truck with semi-trailer



Next

search.. english

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

Dimensions
 Vehicle weights
 Axle loads

APPLICATION

Denmark
 Germany
 Finland
 Norway
 Sweden

**DOES MY TRANSPORT REQUIRE
 A SPECIAL PERMIT?**

COUNTRIES

Please select all countries your transport travels through

Denmark



national



international (*1)



Germany



Finland



registered in the EU/EEA



registered elsewhere



Norway



Sweden



class BK1 roads



class BK2 roads (*1)



class BK3 roads (*1)



Back

Next

(*1) Denmark intl. and Sweden BK2/BK3 checks are currently disabled due to the need of database updates and verifications.

search.. english ▼

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

- Dimensions
- Vehicle weights
- Axle loads

APPLICATION

- Denmark
- Germany
- Finland
- Norway
- Sweden

DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT?

AXLE LOADS

number of axles of motor vehicle - + 2



motor vehicle

	1	2
driving axle	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
axle load (t)	7,5	7,5
distance (m)	10,5	

Note: Every two adjoined axles of a vehicle with a distance of 2 meters or less will be considered tandem-axles. Every three adjoined axles of a vehicle with a distance of 5 meters (first to third axle) or less will be considered tri-axles.

In every other country, three adjoined axles of a vehicle with a distances of less than 1.8 meters from first to second and second to third axle are considered to be tri-axles. Also, Two adjoined axles with a distance of less than 1.8 meters are considered a tandem axle.

Back Next

search.. english ▼

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

- Dimensions
- Vehicle weights
- Axle loads

APPLICATION

- Denmark
- Germany
- Finland
- Norway
- Sweden

DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT?

SUMMARY

	 Denmark national	 Finland EU	 Finland others	 Germany	 Sweden BK1
permit needed	NO	NO	NO	NO	NO
is oversized	NO	NO	NO	NO	NO
is overweight (total)	NO	NO	NO	NO	NO
is overweight (axle loads)	NO	NO	NO	NO	NO

DIMENSIONS

TOTAL WEIGHTS

AXLE LOADS

search.. english 

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

Dimensions
 Vehicle weights
 Axle loads

APPLICATION

Denmark
 Germany
 Finland
 Norway
 Sweden

**DOES MY TRANSPORT REQUIRE
 A SPECIAL PERMIT?**

SUMMARY

DIMENSIONS

	 Denmark national	 Finland EU	 Finland others	 Germany	 Sweden BK1
height	4m	4m	4m	4m	4m
width	2.54m	2.54m	2.54m	2.54m	2.54m
length	12m	12m	12m	12m	12m
front overhang	0cm	0cm ¹⁴	0cm	0cm ³	0cm
rear overhang	0cm	0cm ¹⁰	0cm	0cm	0cm
left overhang	0cm	0cm	0cm	0cm	0cm ⁴
right overhang	0cm	0cm	0cm	0cm	0cm ⁴

TOTAL WEIGHTS

AXLE LOADS

search.. english 

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

Dimensions
 Vehicle weights
 Axle loads

APPLICATION

Denmark
 Germany
 Finland
 Norway
 Sweden

**DOES MY TRANSPORT REQUIRE
 A SPECIAL PERMIT?**

SUMMARY

DIMENSIONS

TOTAL WEIGHTS

	 Denmark national	 Finland EU	 Finland others	 Germany	 Sweden BK1
total weight	15t	15t	15t	15t	15t ⁷

AXLE LOADS

search. english

TRANSPORT^{XXL} RULES AND REGULATIONS OF ABNORMAL TRANSPORTS IN EUROPE

... HOME / DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT? ...

EU DIRECTIVE

- Dimensions
- Vehicle weights
- Axle loads

APPLICATION

- Denmark
- Germany
- Finland
- Norway
- Sweden

DOES MY TRANSPORT REQUIRE A SPECIAL PERMIT?

SUMMARY

DIMENSIONS

TOTAL WEIGHTS

AXLE LOADS

Denmark national	motor vehicle		drawbar trailer semi-trailer
axle number	1	2	
driving axle	X	X	
axle load ^t	7.5	7.5	
distance ^m	10.5		
tandem axles ^t	-		
tri-axles ^t			

Finland EU	motor vehicle		drawbar trailer semi-trailer
axle number	1	2	
driving axle	X	X	
axle load ^t	7.5	7.5	
distance ^m	10.5		
tandem axles ^t	-		
tri-axles ^t			

Finland others	motor vehicle		drawbar trailer semi-trailer
axle number	1	2	
driving axle	X	X	
axle load ^t	7.5	7.5	
distance ^m	10.5		
tandem axles ^t	-		
tri-axles ^t			

Germany	motor vehicle		drawbar trailer semi-trailer
axle number	1	2	
driving axle	X	X	
axle load ^t	7.5	7.5	
distance ^m	10.5		
tandem axles ^t	-		
tri-axles ^t			

Sweden BK1	motor vehicle		drawbar trailer semi-trailer
axle number	1	2	
driving axle	X	X	
axle load ^t	7.5	7.5	
distance ^m	10.5		
tandem axles ^t	-		
tri-axles ^t			

4 Anhang A: Konformitätsprüfliste

4.1 Konformitätsprüfliste „muss“

#	Anforderung	Erfüllt?		Falls nicht - nicht behebbare Gründe nennen
		Ja	Nein	
Funktionsanforderungen				
FR1	Die Website muss Informationen zu 'EU-Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte' bereitstellen.			
FR2	Die Website muss Informationen zu folgender Frage bereitstellen: 'Wie beantrage ich eine Ausnahmegenehmigung?'			
FR3	Die Website muss Informationen zu folgender Frage bereitstellen: 'Ist mein Transport genehmigungspflichtig?'			
Organisationsanforderungen				
OR3	Ein Ansprechpartner für jedes Land muss zur Gewährleistung der Richtigkeit und Aktualität der Inhalte dieser Seite zur Verfügung stehen.			
OR4	Jeder Mitgliedstaat muss finanzielle Mittel bereitstellen.			
Technische Anforderungen				
keine				
Anforderung an ein einheitliches Erscheinungsbild				
CL&FR1	Die Website muss eine Beschreibung der Dienste in der jeweiligen Landessprache im Abschnitt „Home“ anbieten.			
CL&FR2:	Der Bereich 'EU-Bestimmungen und Vorschriften für Sondertransporte' muss in der jeweiligen Landessprache sein.			
CL&FR3	Die Website muss unter 'Ist mein Transport genehmigungspflichtig?' eine Tabelle zur Eingabe der aktuellen Abmessungen in die Datenbank anbieten.			
CL&FR4	Die Website muss eine allgemeine Beschreibung des Antragsverfahrens des jeweiligen Landes mit einem Link zu den entsprechenden Antragsformularen, aktuelle Kontaktdaten für das			

	Antragsverfahren und alle sonstigen Dokumente, die ein Land zum Download bereitstellen möchte, anbieten. Diese Information muss in Englisch und der jeweiligen Landessprache verfügbar sein.			
CL&FR5	Die Webseite muss eine Übersetzung der allgemeinen Leistungsbeschreibungen in der jeweiligen Landessprache anbieten.			
CL&FR6:	<ul style="list-style-type: none"> Die Sondertransportgenehmigung muss für jedes Land nach dem gleichen Prinzip ablaufen. Benutzer müssen sich mit der Informationsstruktur vertraut machen können. 			
Stufen der Serviceniveau-Anforderungen				
LoSR1	Entsprechend des Betriebsumfeldes, in welcher der Dienst implementiert wird, muss beim Minimum und Maximum der Dienstqualität die Tabelle für die Zuordnung zu den Betriebsumfeldern beachtet werden.			

4.2 Konformitätsprüfliste „**sollte**“

#	Anforderung	Erfüllt?		Falls nicht - Grund der Abweichung
		Ja	Nein	
Funktionsanforderungen				
keine				
Organisationsanforderungen				
OR1	Mittel sollten als wesentlicher Bestandteil zur Gewährleistung der jeweiligen Dienste bereitgestellt werden			
OR2	Mittel sollten für die Entwicklung eines gemeinsamen Rahmens für diese Dienste bereitgestellt werden			
Technische Anforderungen				
keine				
Anforderung an ein einheitliches Erscheinungsbild				
keine				
Stufen der Serviceniveau-Anforderungen				
keine				

4.3 Konformitätsprüfliste „**kann**“

#	Anforderung	Erfüllt?	Falls ja - Bemerkungen
---	-------------	----------	------------------------

		Ja	Nein	
Funktionsanforderungen				
keine				
Organisationsanforderungen				
keine				
Technische Anforderungen:				
keine				
Einheitliches Erscheinungsbild				
keine				
Niveau der Leistungskriterien				
keine				

4.4 Spezielle Konformitätsprüfliste „für die Servicestufen“

#	Anforderung	Erfüllt?		Falls nicht - nicht behebbare Gründe nennen
		Ja	Nein	
Konformitätsprüfliste: Bereitstellung				
LoSR2	Konformitätsprüfung STUFE 1			
	Bieten Sie auf einer Internetplattform Informationen über Einschränkungen und Bestimmungen für Sondertransporte in Ihrer Landessprache an?			
LoSR3	Konformitätsprüfung STUFE 2 (Ergänzung zu Stufe 1)			
	Bieten Sie auf einer Internetplattform Informationen über Einschränkungen und Bestimmungen für Sondertransporte in Englisch an?			
LoSR4	Konformitätsprüfung STUFE 3 (Ergänzung zu Stufe 2)			
	Ist dieser Informationsdienst mit einem Europa-Portal verbunden?			
Konformitätsprüfliste: Abfrage				
LoSR5	Konformitätsprüfung STUFE 1			
	Gibt es eine Abfragefunktion, ob der Transport besondere Bestimmungen und spezielle Genehmigungen erfordert?			
Konformitätsprüfliste: Antrag				
LoSR6	Konformitätsprüfung STUFE 1			
	Ist die Abfrage mit einem Online-Antrag verbunden?			

5 Anhang B: Bibliografie

1. **S. Bradner, (Network Working Group)**. Suchbegriffe für die Abfrage in RFCs nach Anforderungsstufen. *The Internet Engineering Task Force (IETF)*. [Online] März 1997. <http://www.ietf.org/rfc/rfc2119.txt>.

DRAFT