jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE UVS Tirol 2008/03/17 2008/K3/0014-7

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.03.2008

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch die Kammer 3, bestehend aus dem Kammervorsitzenden Dr. Alfred Stöbich sowie den weiteren Mitgliedern Mag. Albin Larcher und Mag. Barbara Glieber über die Berufung des Herrn C. F., I-C. A. C., vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. B. H., I., gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 19.04.2007, Zahl IIb2-3-5-2442/4, wie folgt:

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in Verbindung mit§ 23 Abs 1 KFG wird die Berufung als unbegründet abgewiesen.

Text

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der Antrag des C. F. auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung gemäß § 82 Abs 5 iVm §§ 101 Abs 1 lit a, 101 Abs 5 und 101 Abs 5 Z 2 KFG abgewiesen. Beantragt wurde in Bezug auf ein mit Kennzeichen und Fahrzeugidentifikationsnummer näher umschriebenes Sattelzugfahrzeug eine Erhöhung der höchstzulässigen Achslast der zweiten Achse (Antriebsachse) auf maximal 12.190 kg.

Begründet wurde das Anbringen im Wesentlichen damit, dass es in der Vergangenheit wiederholt zu Beanstandungen wegen Überschreitung der zulässigen Achslast der Antriebsachse gekommen sei, obwohl das höchste zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen deutlich unterschritten worden sei. Die Problematik stelle sich im Zusammenhang mit der Durchführung von Fleischtransporten, wobei die Fleischware in Führungsschienen eingehängt und nach vorne geschoben werde, bis sie formschlüssig an die Stirnwand anschließe. Die weitere Fleischware werde jedenfalls nachgeschoben und somit der gesamte Kühlkoffer-Sattel beladen, wobei es gelte, das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht zu überschreiten. Das Kühlaggregat mit den Lüftungsauslässen befinde sich an der Stirnwand des Kühlkoffer-Sattels. Dieses wiege ca. 650 kg und komme es im Bereich der Antriebsachse regelmäßig zu einer Überschreitung des in Österreich zulässigen Höchstgewichtes von 11.500 kg.

Aus hygienetechnischen Gründen sei es nicht möglich, an der Stirnwand Paletten aufzustellen, um bei geringerer Belastung der Antriebsachse einen Formschluss herzustellen. Der Einzug einer ausreichend stabilen Zwischenwand sei nicht möglich, da dadurch die Kühlung unterbrochen werde. Die Verwendung einer Bodenkühlung für Frischfleischtransporte sei aus hygienetechnischen Gründen nicht zulässig. Das Einhalten eines Abstandes der hängenden Fleischware zur Stirnwand und das Absichern durch einen Sperrbalken sei aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich.

Im Ansuchen wurde unter anderem auch auf ein Schreiben der Firma S. C. AG sowie auf ein Schreiben des allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen P. W., dem ein Lastverteilungsplan angeschlossen war, verwiesen.

Die Erstbehörde verwies in der Begründung des angefochtenen Bescheides darauf, dass nicht davon auszugehen sei, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung vorlägen. Insbesondere würden keine ?besonderen Gegebenheiten? im Sinn des § 101 Abs 5 Z 1 KFG vorliegen. In der Begründung wurde auch auf die in einem Schreiben vom 10.05.2005 geäußerte Rechtsansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verwiesen. In dem genannten Schreiben wurde im Wesentlichen zum Ausdruck gebracht, dass die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung wegen besonderer Gegebenheiten nach Ansicht des Ministeriums deshalb nicht in Frage komme, da die Achslastüberschreitung durch andere Maßnahmen (Beladung) vermieden werden könne. So könnte etwa durch ein ausreichend stabiles Trenngitter, welches die Kühlung nicht beeinträchtige, der vorderste Bereich des Anhängers freigehalten werden. Eventuell könnte diese Problematik auch mit einer entsprechend geeigneten Sattelzugmaschine das Problem vermieden werden.

Gegen diese abweisliche Entscheidung des Landeshauptmannes von Tirol wurde Berufung erhoben. In dieser wurde ergänzend vorgebracht, dass der Berufungswerber (die Berufungswerberin) Eigentümer/in von Sattelzugfahrzeugen sei und diese der Firma C. SPA zur Verfügung stelle (so auch das gegenständliche Sattelzugfahrzeug), damit dieses Unternehmen im Nord-Süd-Verkehr vorwiegend Kühltransporte mit hängender Fleischware im gewerblichen Güterverkehr durchführe.

In Bezug auf die Art der Beladung wurde das bereits bei der Antragstellung erstattete Vorbringen wiederholt. Ergänzend wurde ausgeführt, dass eine Beladung ohne Überschreitung der zulässigen Achslast der Antriebsachse von 11.500 kg nur möglich sei, wenn dabei die Vorschriften der Ladungssicherung missachtet würden. Auch eine drastische Reduzierung des Gesamtgewichtes würde zu keiner Senkung des Ladegewichtes auf der Antriebsachse führen, da, wie bereits ausgeführt, zur Stirnwand formschlüssig geladen werden müsse und dies immer wieder zu einer Überschreitung der zulässigen Achslast der Antriebsachse von maximal 11.500 kg führe.

Aus technischer Sicht weise der verfahrensgegenständliche LKW eine zulässige Triebachslast von 13.000 kg auf.

Im Zuge eines Gesprächs am 14.04.2005 bei der Verkehrsabteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung habe sich herausgestellt, dass man seitens der Verkehrsabteilung von dieser Problematik keine Kenntnis gehabt habe, da die festgestellten Überschreitungen jeweils mit Organmandaten geahndet worden seien.

Als Ergebnis dieses Gesprächs sei verblieben, dass das Transportunternehmen lediglich die Wahl zwischen Achslastüberschreitung oder Verstoß gegen Ladungssicherungsvorschriften habe und eine Verletzung der Ladungssicherungsvorschriften natürlich nicht in Frage kommen dürfe.

Es wurde nochmals darauf verwiesen, dass eine nicht formschlüssige Beladung nicht möglich sei, da es bereits im normalen Fahrbetrieb zu Pendelbewegungen des gesamten Kühlguts von ca 20 Tonnen käme und bei einer Notbremsung oder gar bei einer Kollision derartige Pendelbewegungen fatale Folgen hätten.

Die Erstbehörde stütze sich Unrecht auf eine Rechtsmeinung des BMVIT, welche tatsächlich eine technische Beurteilung darstelle, obwohl diesbezüglich die fachliche Qualifikation fehle.

Die Stellungnahme sei daher dem Antragsteller zu keinem Zeitpunkt zur Verfügung gestellt worden.

Bezugnehmend auf die vom BMVIT geäußerte Möglichkeit der Verwendung von entsprechenden geeigneten Sattelzugmaschinen wurde in der Berufung vorgebracht, dass für die Kühlsattelanhänger nur Sattelzugmaschinen verwendet werden könnten, die in ihrer technischen Ausstattung, was Gesamtgewicht und Achsgewichte anbelange, der verfahrensgegenständlichen Sattelzugmaschine so weit entsprechen würden, dass jedenfalls eine Ausnahmebewilligung erforderlich sei.

Was die Anbringung eines ausreichend stabilen Trenngitters im vorderen Bereich des Anhängers betreffe, wurde auf ein Schreiben der Firma S.-C. AG verwiesen. Bei diesem Unternehmen handle es sich um die größte Herstellerin von Sattelanhängern und Kühlsattelanhängern. In diesem Schreiben dieses Unternehmens vom 26.04.2005 sei zum Problem der Lastverteilung Stellung genommen worden und sei auch die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen P. W. vom 26.04.2005 eingeflossen und der Erstbehörde zur Verfügung gestellt worden. Nach dieser Stellungnahme sei das Vorbringen eines Trenngitters als zurückgesetzte zweite Stirnwand praktisch kaum durchführbar und verbiete sich aus hygienischen Gründen. Es seien derzeit auch keine Techniken bekannt, die diese Problematik effizient lösen könnten.

Es biete daher der Markt keine technische Lösung an, welche eine Überschreitung der zulässigen Achslast bei der Antriebsachse unter Einhaltung der Ladungssicherung hintanhalte und es könnte ein derartiger Zustand auch nicht durch individuelle Umbaumaßnahmen hergestellt werden.

Die Beladestelle befinde sich am Standort des Antragstellers in Verona. Die Entladestellen in Deutschland seine weit mehr als 65 km Luftlinie voneinander entfernt. Eine Beförderung zum größten Teil der Strecke mit einem umweltverträglicheren Verkehrsträger (insbesondere Bahn oder Schiff) sei nicht möglich.

Es wurde daher beantragt, der Berufung stattzugeben und dem Antrag auf Erteilung der Ausnahmebewilligung vollinhaltlich Folge zu geben.

Die Berufung samt erstinstanzlichen Akt langte am 09.05.2007 bei der Berufungsbehörde ein.

In der Folge richtete die Berufungsbehörde ein mit 11.07.2007 datiertes Schreiben an die Abteilung Verkehr, Fachbereich Fahrzeugtechnik, zur Erstattung eines kraftfahrtechnischen Gutachtens:

?Sehr geehrte Damen und Herren!

Beim Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol behängt ein Verwaltungsverfahren, in welchem es um die Erteilung einer Ausnahmebewilligung nach § 101 Abs 5 KFG geht.

Seitens des Zulassungsbesitzers eines Sattelzugfahrzeuges (F. C.) wird im Wesentlichen eine Erhöhung der zulässigen Achslast im Bezug auf die zweite Achse eines Sattelzugfahrzeuges im Ausmaß von 690 kg begehrt.

Begründet wird dieser Antrag im Wesentlichen damit, dass mit dem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelauflieger vorwiegend Kühltransporte mit hängender Fleischware durchgeführt würden, wobei es im Zuge von Kontrollen (etwa der Kontrollstelle Radfeld) wiederholt zu Beanstandungen wegen Überschreitung der zulässigen Achslast der

Antriebsachse gekommen sei, obwohl das höchste zulässige Gesamtgewicht von 40 t deutlich unterschritten worden sei.

Gemäß § 4 Abs 8 KFG gelte in Österreich für die Antriebsache eine zulässige Höchstlast von 11.500 kg. Aufgrund der besonderen Konstellation würde diese überschritten.

Die transportiere Fleischware würde in Führungsschienen eingehängt und nach vorne geschoben werden, bis sie formschlüssig an die Stirnwand anschließe. Die weitere Fleischware würde jeweils nachgeschoben und so der gesamte Kühlkoffer-Sattel beladen, wobei selbstverständlich gelte, das höchste zulässige Gesamtgewicht nicht zu überschreiten.

Das Kühlaggregat mit den Lüftungsaulässen befinde sich an der Stirnwand des Kühlkoffer-Sattels. Da dieses Kühlaggregat ca 650 kg wiege, komme es im Bereich der Antriebsachse regelmäßig zu einer Überschreitung der höchsten zulässigen Achslast des Zugfahrzeuges.

Aus hygienetechnischen Gründen sei es nicht möglich, an der Stirnwand Paletten aufzustapeln, um bei geringerer Belastung der Antriebsachse einen Formschluss herzustellen. Der Einzug einer ausreichend stabilen Zwischenwand sei nicht möglich, da dadurch die Kühlung unterbrochen werde. Die Verwendung einer Bodenkühlung sei für Frischfleischtransporte aus hygienetechnischen Gründen nicht zulässig.

Das Einhalten eines Abstandes der hängenden Fleischware zur Stirnwand und das Absichern durch einen Sperrbalken sei aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich, da ein solcher nur bis zu einem Gewicht von etwa 400 kg Sicherheit biete, er jedoch einer Fleischware mit einem Gesamtgewicht von ca 20.000 kg standhalten müsste.

Im Zuge seiner Antragstellung verweist der Antragsteller auch auf eine Stellungnahme des Sachverständigen P. W. vom 26.4.2005. Demnach hätten ?diverse Gespräche mit Aufbauherstellern in Europa? die aufgezeigte Problematik von geringen Achslastüberladungen bei Fleischbehang bestätigt, wobei dieser Umstand aufgrund von Hygienevorschriften, vor allem aber aus Fahrstabilitätsgründen (Ladungssicherung) unumgänglich sei. Die technischen Achswerte der Fahrzeuge (13 t) würden nicht erreicht. Bereits geringe Gewichtsdifferenzen beim Fleischbehang oder Treibstoff für die Kühlmaschine würden sich auf die Achslast der Sattelzugmaschine auswirken, wie ein beigelegter Lastverteilungsplan zeige.

In der Berufung wird insbesondere auf ein Schreiben der Firma S.?C. AG verwiesen. Demnach kämen zur Erfüllung der besonderen hygienischen Anforderungen bei Kühlsattelanhängern mit Fleischbehang glattflächige Seitenwände aus einem Kunststoffmaterial zum Einsatz. Jegliche Einbringung oder auch aufgesetzte Materialien, ebenso wie Seitentüren, seien neben technischen vornehmlich aus hygienischen Gründen problematisch und würden daher bei Fahrzeugen für hängendes Fleisch nicht und Seitentüren kaum gewünscht. Komme es bei hängendem Fleisch zu Teilentladungen, müsse heckseitig begonnen werden, da seitlich kein Zugang bestehe. Das Vorbringen eines Trenngitters als zurückgesetzte zweite Stirnwand sei praktisch kaum durchführbar und verbiete sich ebenso aus hygienischen Gründen. Es seien zur Zeit keine Techniken bekannt, die diese Problematik effizient lösen könnten.

Es wird nunmehr gebeten, eine sachverständige Stellungnahme zur Frage abzugeben, inwieweit bei der Durchführung von Kühltransporten in der zuvor erwähnten Weise (bei deutlichem Unterschreiten des höchst zulässigen Gesamtgewichtes von 40 t), wie vom Antragsteller behauptet, eine Achslastüberschreitung der Antriebsachse aus hygienetechnischen und sicherheitstechnischen Gründen unausweichlich ist bzw inwieweit technische Möglichkeiten bestehen (insbesondere im Bezug auf die Verteilung der Ladung), eine Überschreitung der Achslast der Antriebsachse, wie sie vom Antragsteller aufgezeigt wurde, hintanzuhalten.?

Dieses Ersuchen blieb vorerst unbeantwortet. Auch ein Urgenzschreiben blieb vorerst ohne Erfolg.

In weiterer Folge langte am 21.01.2008 ein kraftfahrzeugtechnisches Gutachten des Amtssachverständigen beim Amt der Tiroler Landesregierung Ing. W. G. bei der Berufungsbehörde ein. Die Stellungnahme des Amtssachverständigen lautet wie folgt:

?Stellungnahme

Beim Transport hängender Fleischware wird das Ladegut über an der Decke montierter Laufschienen von hinten in den Laderaum geschoben. Das Ladegut wird wie bekannt formschlüssig bis an die Stirnwand des Sattelanhängers geladen. Diese Haken an denen das Fleisch hängt werden dann an der Laufschiene arretiert (je nach Gewicht des Fleisches jeder 2. bis 3. Laufwagen)um ein verfahren während der Beförderung zu verhindern.

Foto zeigt Euro Fleischhang der Fa S.

Die allgemeinen Vorschriften für die Ladungssicherung finden auch beim Fleischtransport Anwendung.

Die im Betrieb möglichen auftretenden Kräfte sind in EN 12195-1:2003 Tab.2 wie folgt definiert :

In Fahrtrichtung, 0,8 Fg, entspricht 80% des Ladungsgewichtes

Zu den Seiten, 0,5 Fg, entspricht 50% des Ladungsgewichtes

Nach hinten, 0,5 Fg, entspricht 50% des Ladungsgewichtes

Beim Bremsen, also in Fahrtrichtung, wirken auf die Ladung die größten Kräfte. Aus diesem Grund wird die Fleischladung bündig an die Stirnwand geladen.

Wäre die hängende Ladung nach vorne nicht gesichert (durch Stirnwand oder anderes adäquates Mittel) würden bei bestimmtem Fahrzuständen (zB starkes Bremsen) gefährliche dynamische Verhältnisse entstehen, vergleichbar mit einem halb gefüllten Tankwagen ohne Schwallwände. Die Gefahr des seitlichen Kippens bei Kühltransportern mit Fleischhang ist ja bekannt.

Die gegenständliche Überschreitung der höchstzulässigen Achslast von 11500kg kommt wie folgt Zustande:

Bei richtiger Auslegung des Sattelkraftfahrzeuges (angepasster Radstand des Sattelanhängers an den vorgesehenen Verwendungszweck) kommt es bei gleichmäßiger Vollbeladung trotz Kühlaggregat zu keiner Achslastüberschreitung.

Wird aber ein Teil der Ladung entnommen verlagert sich der Ladungsschwerpunkt der verbleibenden Ladung nach vorne und es kommt zu einer Erhöhung der Hinterachslast (beim Sattelzugfahrzeug).

Aus dem Lastverteilungsplan ist ersichtlich dass man bei einer Verringerung der Nutzlast um einige Tonnen (Teilentladung) und der sich daraus ergebenden Verlagerung des Schwerpunktes nach vorne den zulässigen Bereich des Lastverteilungsplanes verlässt. Das heißt der Druck des Sattelanhängers auf die Sattelkupplung erhöht sich und somit erhöht sich auch die Hinterachslast des Zugfahrzeuges.

Diese Problematik der Teilentladung stellt sich aber auch bei herkömmlichen Transporten (zB Palettentransport) immer dann, wenn nur von hinten entladen wird.

Es stellt sich daher die Frage inwieweit technische Möglichkeiten bestehen die Ladung eines mit Fleischhang teilbeladenen Sattelanhängers auf der Ladefläche entsprechend zu platzieren um eine Achslastüberschreitung zu verhindern, bzw ob alternative Möglichkeiten bestehen.

Meines Erachtens gibt es diesbezüglich zwei Lösungsansätze:

Verschiebung das Ladungsschwerpunktes nach hinten.

Aus technischer Sicht scheint es plausibel den Ladungsschwerpunkt durch verschieben des Fleisches nach hinten wieder dem Schwerpunkt des Fahrzeuges laut Lastverteilungsplan anzupassen.

Das es gilt ein Aufschaukeln des Fleisches nach vorne zu verhindern, ist auf Grund der negativen Einflüsse auf das Fahrverhalten unbestritten.

Technisch bieten sich dazu einige Möglichkeiten an:

Anbringung von Sperrbalken in ausreichender Anzahl, also nicht nur an vorderster Stelle sonder in geeigneten Abständen (zB alle 2 Meter oder geringer).

Durch eine erhöhte Anzahl von Klemmbalken wird dem Argument des Berufungswerbers dies sei aus Sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich, da ein Sperrbalken nur eine zu geringe Kraft aufnehmen kann, entgegnet.

Als alternative technische Möglichkeit wurde die Anbringung eines ausreichend stabilen Trenngitters, das die Kühlung nicht beeinträchtigt und den vordersten Bereich des Anhängers freihält, in Erwägung gezogen.

Diese Lösung könnte aber nur von einem Fahrzeughersteller konstruktiv gelöst werden.

Diesbezüglich liegt dem Akt eine Stellungnahme der Fa S. C. AG, einem der größten Hersteller Europas, bei in der es wie folgt heißt:

?Kühlsattelanhänger mit Fleischhang sind besonderen hygienischen Anforderungen unterworfen, weshalb glattflächige Seitenwände aus Kunststoffmaterial zum Einsatz kommen. Jegliche Einbringung oder auch aufgesetzte Materialien, ebenso wie Seitentüren, sind neben technischen vornehmlich aus hygienischen Gründen problematisch und werden daher bei Fahrzeugen für hängendes Fleisch nicht gewünscht. Das vorbringen eines Trenngitters als zurückgesetzte zweite Stirnwand ist praktisch kaum durchführbar und verbietet sich aus hygienischen Gründen. Uns sind zZt keine Techniken bekannt, die dieser Problematik effizient entsprechen könnten.?

Weiters wird von Seiten des Berufungswerbers eingewendet das Gitter bewirke, dass das Kühlgut daran scheuere und dadurch aus hygienischen Gründen unbrauchbar werde. Zudem werde die Annahme eines beschädigten Ladegutes vom Empfänger verweigert.

Aus der obigen zitierten Stellungnahme des Fahrzeugherstellers ist zu entnehmen dass eine technische Lösung bislang an den strengen hygienischen Bestimmungen scheitert.

Inwieweit jedoch aus Gründen der Hygiene eine technische Lösung tatsächlich verhindert wird wäre zB von einem Sachverständigen auf dem Gebiet von Hygienebestimmungen zu klären.

Bezüglich technischer Lösungen seitens des Sattelanhängers wurde meinerseits umfangreich im Internet recherchiert. Es konnte jedoch auch auf den Websites der gängigsten Fahrzeughersteller kein praktikabler Lösungsansatz ermittelt werden.

Es scheint daher, dass diese Fahrzeuge nur für den Transport in voll beladenem Zustand konzipiert sind und nicht geeignet sind Teilbeladen zu fahren.

Daher zu Lösungsansatz Nummer 2

2. dreiachsiges Sattelzugfahrzeug

Im angefochtenen Bescheid wird die Möglichkeit erörtert, dass mit einer entsprechenden Sattelzugmaschine das Problem vermieden werden kann.

In der Berufung wird eingewendet, dass für die Kühlsattelanhänger nur Sattelzugmaschinen verwendet werden können die in Ihrer technischen Ausstattung der verfahrensgegenständlichen Sattelzugmaschine so weit entsprechen, dass jedenfalls eine Ausnahmebewilligung erforderlich ist.

Dieser Äußerung muss entschieden widersprochen werden. Durch eine Verwendung von dreiachsigen Sattelzugmaschinen kann dem Problem der überladenen Hinterachse vorgebeugt werden.

Um eine Fahrzeugkombination aus einem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelanhänger zu bilden müssen insbesondere folgende Kriterien beachtet werden:

Gesamtlänge von 16,5m muss eingehalten werden.

Frontabstand der Sattelkupplung 4500mm

vorderer und hinterer Überhangradius (Durchschwenkradius) von Sattelzugfahrzeug und Sattelanhänger müssen kompatibel sein.

Um Fahrzeuge untereinander austauschbar zu machen sind gewisse Abmessungen nach ISO 1726 geregelt.

Durchschwenkradius des Sattelanhängers bei den Sattelstützen:

Dieser wird nach ISO 1726 ausgeführt und beträgt bei Standardaufliegern 2300mm. Eine Rückfrage bei der Fa S. (Herr H., Gebietsvertretung für Tirol und Vorarlberg) hat ergeben das dieses Maß auch bei S. Sattelanhängern standardmäßig 2300mm beträgt.

Durchschwenkradius des Sattelanhängers nach vorne; dieses ist ebenfalls genormt und darf maximal 2040mm betragen

Durch Verwendung eines dreiachsigen Sattelzugfahrzeuges wird ein sechsachsiges Sattelkraftfahrzeug gebildet. Einer Achslastüberschreitung wird damit entsprechend vorgebeugt. Bei diesen Sattelzugmaschinen handelt es sich um Fahrzeuge in Kompaktbauweise. Dh der Radstand 1.-2.Achse beträgt nur 2600mm, 2800mm, der Radstand 2. bis 3.Achse beträgt ca 1100mm, 1350mm. Die 2.Achse ist nicht angetrieben und ist als nachlaufgelenkte oder zwangsgelenkte Vorlaufachse ausgeführt. Es gibt auch Ausführungen bei denen die 2.Achse nicht gelenkt ist dafür aber liftbar ausgeführt ist. Bei diesen Sattelzugmaschinen in Kompaktbauweise handelt es sich aber nicht um Sonderanfertigungen sondern um Standardausführungen die ab Werk bei den renommierten Herstellern bestellbar sind. Diese Sattelzugmaschinen können daher unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Gesamtlänge, Gewichte, Achslasten) mit Standardtiefkühlsattelanhängern kombiniert werden.

Diese Fahrzeugkombinationen werden in Mitteleuropa eher selten verwendet, sind jedoch häufiger in den nordischen Ländern und GB anzutreffen.

Symbolfoto

Die Anlage 1 enthält zur Veranschaulichung eine Maßzeichnung eines derartigen Sattelzugfahrzeuges.

Das Problem der überladenen Hinterachse an der Sattelzugmaschine bei teilbeladenen Kühlfahrzeugen ist kein rein österreichisches. Dieses Thema wurde auch im Zuge einer Fachveranstaltung durch die Fa M. ausführlich behandelt. Darin wird zwar nicht konkret auf den Transport mit Fleischhang eingegangen, sondern auf die Entladung von Kühlfahrzeugen, bei denen die Paletten die nur von hinten entladen werden können. Als mögliche Lösungsansätze werden dort ebenfalls die Möglichkeiten von 2 und 3-achsigen Sattelzugfahrzeugen aufgezeigt.

Diesbezüglich wurde bei der Firma M. in M. nochmals Rücksprache gehalten. In einem Telefongespräch mit Herrn L. Abteilung Systemberatung wurde bestätigt, dass mit oben angeführten Sattelzugfahrzeugen und mit Standardsattelanhängern (Euromaße) Sattelkraftfahrzeuge mit 16,5 Meter Gesamtlänge gebildet werden können da diese Fahrzeuge für diesen Zweck gebaut werden.

Die Anlage 2 dieses Schreibens enthält eine auszugsweise Wiedergabe dieser Präsentation.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, das die Problematik der Hinterachsüberladung an Sattelzugfahrzeugen bei Teilbeladung durch Verwendung von 3achsigen Sattelzugfahrzeugen ohne Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gelöst werden kann.

Vorstellbar ist auch die Verwendung einer entsprechend großen Anzahl von Klemmbalken und Verschiebung der Ladung im Sattelanhänger, wenn dies aus dem Blickpunkt der Hygiene zulässig ist.?

Diesem Gutachten waren auch noch die in der Stellungnahme als Anlagen bezeichneten Schriftstücke angeschlossen.

Das erwähnte Gutachten wurde dem Berufungswerber mit Schreiben vom 22.01.2008 mit der Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme binnen zwei Wochen zur Kenntnis gebracht. Einem Ansuchen zur Verlängerung der Frist zur Stellungnahme wurde dahingehend entsprochen, dass diese Frist bis zum 14.03.2008 verlängert wurde.

Am 20.02.2008 langte seitens des Berufungswerbers eine Stellungnahme ein. Es wurde im Wesentlichen auf das bisherige Vorbringen, insbesondere auf das bereits mehrfach erwähnte Schreiben der Firma S. C. und auf die Ausführungen des Sachverständigen P. W. verwiesen. Demnach sei die Einbringung eines Sperrbalkens oder irgendwelcher Materialien aus hygienischen Gründen nicht möglich.

Die Verwendung einer dreiachsigen Zugmaschine sei zwar in technischer Hinsicht möglich, jedoch nicht aus betriebswirtschaftlichen Gründen. Dreiachsige Zugfahrzeuge würden ca eine Tonne mehr wiegen, sodass sich die Nutzlast entsprechend reduziere. Es würden auch ca Euro 10.000,00 Mehrkosten als zweiachsige Zugfahrzeuge.

Fahrzeugkombinationen mit dreiachsigem Zugfahrzeug seien betriebswirtschaftlich nur dann tragbar, wenn diese ausschließlich für entsprechende Transporte eingesetzt würden und diese höheren Kosten vom Kunden bezahlt würden. Dies sei jedoch sehr selten der Fall, sodass diese Fahrzeugkombinationen im Nord-Süd-Verkehr kaum im Einsatz seien.

Für den Berufungswerber komme der Einsatz von dreiachsigen Zugfahrzeugen neben den vorangeführten Gründen nicht in Frage, da nur ein Teil der Fleischtransporte eine Triebachsüberladung bedingen würden und die Zugfahrzeuge auch für andere Transporte mit normalen Sattelaufliegern eingesetzt würden.

Die Bedenken des BMVIT, wonach die beantragten Ausnahmebewilligungen auch dann verwendet würden, wenn die Voraussetzungen nicht vorliegen würden, sei entgegen zu halten, dass die Ausnahmegenehmigung entsprechend eingeschränkt werden könnte, um die genehmigungskonforme Verwendung sicherzustellen.

Das Gutachten sowie die ergänzende Stellungnahme des Berufungswerbers wurden auch der im Berufungsverfahren belangten Behörde übermittelt. Mit Schreiben vom 07.03.2008 (E-Mail) wurde mitgeteilt, dass keine weitere Stellungnahme erstattet werde.

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol hat über die gegenständliche Berufung wie folgt erwogen:

Gemäß § 101 Abs 1 KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Abs 2 und 5 nur zulässig, wenn die höchsten zulässigen Achslasten nicht überschritten werden.

Gemäß § 101 Abs 5 KFG sind Transporte, bei denen die im Abs 1 lit a bis c leg cit angeführten oder die gemäß Abs 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfuhren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig.

Diese Bewilligung darf höchstens für die Dauer eines Jahres und nur bei Vorliegen folgender Voraussetzungen erteilt werden:

1. Beförderung einer unteilbaren Ladung oder andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, und

2. wenn die Beförderung, ausgenommen Beförderungen bei denen die Be- und Entladestelle nicht mehr als 65 km Luftlinie voneinander entfernt sind, wenigstens zum größten Teil der Strecke mit einem anderen,

umweltverträglicheren Verkehrsträger (insbesondere Bahn, Schiff) nicht oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand durchgeführt werden kann. In allen Fällen ist in der Bewilligung die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben.

Soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, ist die Bewilligung nur unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen. § 36 lit c, § 39 Abs 3 und § 40 Abs 4 sind sinngemäß anzuwenden. Die Behörden sind verpflichtet über solche Anträge ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen den Bescheid zu erlassen.

Wie bereits die Erstbehörde zutreffend ausgeführt hat, handelt es sich bei den gegenständlichen Ladegütern (hängende Fleischware) nicht um eine ?unteilbare Ladung?, sodass zu prüfen war, inwieweit vom Vorliegen ? besonderer Gegebenheiten? im Sinne des § 101 Abs 5 Z 1 KFG auszugehen ist.

Allein die im gegenständlichen Fall vom Gesetzgeber vorgenommene Umschreibung der hier in Betracht kommenden Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung bedeutet, dass außergewöhnliche Umstände des Einzelfalls vorliegen müssen. Ausnahmeregelungen sind nach ständiger Rechtsprechung regelmäßig restriktiv auszulegen. Auch aus dem Zusammenhang heraus, in den die hier interessierende Erteilungsvoraussetzung für eine Ausnahmebewilligung eingebettet ist, lässt den Schluss zu, dass eine Bewilligung nach § 101 Abs 5 Z 1 KFG lediglich für einzelne Transporte erteilt werden darf, bei denen die Einhaltung der im Abs 1 lit a bis c und Abs 6 festgesetzten Voraussetzungen ausnahmsweise nicht möglich ist.

Die im gegenständlichen Fall relevante Problematik betrifft jedoch nicht einen einzelnen Transport, sondern stellt sich als grundsätzliches Problem bei der Durchführung von Fleischtransporten mit Kühlsattelanhängern dar.

Wie vom Amtssachverständigen Ing. W. G. aufgezeigt wird (zur Vermeidung einer Achslastüberschreitung der Antriebsachse des Zugfahrzeuges) seitens der Fahrzeughersteller derzeit kein praktikabler Lösungsansatz in Bezug auf die Möglichkeit der Verschiebung des Ladungsschwerpunktes nach hinten angeboten.

Allerdings besteht, was im erwähnten Gutachten unmissverständlich zum Ausdruck gebracht und auch vom Berufungswerber nicht bestritten wird, die Möglichkeit, durch Verwendung einer dreiachsigen Sattelzugmaschine eine Achslastüberschreitung zu verhindern. Diesbezüglich wurden seitens des Berufungswerbers im Berufungsverfahren betriebswirtschaftliche und logistische Gründe ins Treffen geführt, welche der Verwendung einer dreiachsigen Sattelzugmaschine bei der Durchführung von Kühltransporten entgegen stehen würden.

Im Hinblick darauf, dass die gegenständliche Problematik nicht die Durchführung einer einzelnen Transportfahrt betrifft, sondern regelmäßig wiederkehrend auftritt, liegen einerseits nicht diese besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls vor und kann andererseits auch nicht gesagt werden, dass die Anschaffung und Verwendung eines dreiachsigen Sattelzugfahrzeuges einen unvertretbar hohen Aufwand darstellen würde.

Es war daher wie im Spruch ausgeführt zu entscheiden.

Schlagworte

Wie, bereits, die, Erstbehörde, zutreffend, ausgeführt, hat, handelt, es, sich, bei, den, gegenständlichen, Ladegütern, (hängender, Fleischware), nicht, um, eine, unteilbare, Ladung, sodass, zu, prüfen, war, inwieweit, vom, Vorliegen, besonderer, Gegebenheiten, im, Sinne, des, § 101 Abs 5 Z 1 KFG, auszugehen, ist. Allein, die, im, gegenständlichen, Fall, vom, Gesetzgeber, vorgenommene, Umschreibung, der, hier, in, Betracht, kommenden, Voraussetzung, für, die, Erteilung, einer, Ausnahmegenehmigung, bedeutet, dass, außergewöhnliche, Umstände, des, Einzelfalls, vorliegen, müssen. Ausnahmeregelungen, sind, nach, ständiger, Rechtsprechung, regelmäßig, restriktiv, auszulegen. Auch, aus,

dem, Zusammenhang, heraus, in, den, die, hier, interessierende, Erteilungsvoraussetzung, für, eine, Ausnahmegenehmigung, eingebettet, ist, lässt, den, Schluss, zu, dass, eine, Bewilligung, nach, § 101 Abs 5 Z 1 KFG, lediglich, für, einzelne, Transporte, erteilt, werden, darf, bei, denen, die, Einhaltung, der, im, Abs 1 lit a bis c, und Abs 6, festgesetzten, Voraussetzungen, ausnahmsweise, nicht, möglich, ist. Die, im, gegenständlichen, Fall, relevante, Problematik, betrifft, jedoch, nicht, einen, einzelnen, Transport, sondern, stellt, sich, als, grundsätzliches, Problem, bei, der, Durchführung, von, Fleischtransporten, mit, Kühlsattelanhängern, dar. Wie, vom, Amtssachverständigen, aufgezeigt, wird, (zur, Vermeidung, einer, Achslastüberschreitung, der, Antriebsachse, des, Zugfahrzeuges), derzeit, kein, praktikabler, Lösungsansatz, in, Bezug, auf, die, Möglichkeit, der, Verschiebung, des, Ladungsschwerpunktes, nach, hinten, angeboten. Allerdings, besteht, was, im, erwähnten, Gutachten, unmissverständlich, zum, Ausdruck, gebracht, und, auch, vom, Berufungswerber, nicht, bestritten, wird, die, Möglichkeit, durch, Verwendung, einer, dreiachsigen, Sattelzugmaschine, eine, Achslastüberschreitung, zu, verhindern

Zuletzt aktualisiert am

11.11.2008

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, http://www.wien.gv.at/uvs/index.html

© 2025 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at