

TE Lvwg Erkenntnis 2022/8/4 LVwG-2022/25/1669-3

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 04.08.2022

Entscheidungsdatum

04.08.2022

Index

50/01 Gewerbeordnung

Norm

GewO 1994 §74 Abs2 Z4

1. GewO 1994 § 74 heute
2. GewO 1994 § 74 gültig ab 18.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2017
3. GewO 1994 § 74 gültig von 01.01.2010 bis 17.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 135/2009
4. GewO 1994 § 74 gültig von 01.12.2004 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 131/2004
5. GewO 1994 § 74 gültig von 01.08.2002 bis 30.11.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
6. GewO 1994 § 74 gültig von 01.07.1997 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 63/1997
7. GewO 1994 § 74 gültig von 19.03.1994 bis 30.06.1997

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Hohenhorst über die Beschwerde von AA, Adresse 1, **** Z, vertreten durch die BB GmbH, Adresse 2, **** Y, vom 20.06.2022, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft X vom 17.05.2022, ZI ***, betreffend Verfahren gemäß § 77 Abs 1 Gewerbeordnung 1994, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Hohenhorst über die Beschwerde von AA, Adresse 1, **** Z, vertreten durch die BB GmbH, Adresse 2, **** Y, vom 20.06.2022, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn vom 17.05.2022, ZI ***, betreffend Verfahren gemäß Paragraph 77, Absatz eins, Gewerbeordnung 1994, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht:

1.
Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
2.
Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig. Die ordentliche Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

I.römisch eins.

Verfahrensgang:

Im bekämpften Bescheid weist die Bezirkshauptmannschaft X das Ansuchen von AA vom 07.06.2021 auf gewerbebehördliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Recycling Zwischenlagers für mineralische Baurestmassen am Standort Gste **1, **2, **3, **4 und **5 KG Z ab.Im bekämpften Bescheid weist die Bezirkshauptmannschaft römisch zehn das Ansuchen von AA vom 07.06.2021 auf gewerbebehördliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Recycling Zwischenlagers für mineralische Baurestmassen am Standort Gste **1, **2, **3, **4 und **5 KG Z ab.

Diese Entscheidung wird im Wesentlichen damit begründet, dass durch die Umsetzung gegenständlichen Projektes die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Adresse 3 wesentlich beeinträchtigen würde.

Dagegen richtet sich die fristgerechte und zulässige Beschwerde, in welcher der Vertreter von AA zusammengefasst ausführt, dass die belangte Behörde zur verfehlten Auffassung gelangt sei, dass das Geschehen auf der öffentlichen Zufahrtsstraße bzw der betreffende Linksabbieger von der Landesstraße L** zur öffentlichen Zufahrtsstraße der Betriebsanlage zuzurechnen wäre. Durch die geplante Betriebsanlage würde das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht und sei keine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des § 74 Abs 2 Ziffer 4 GewO zu erwarten. Der Amtssachverständige habe ausgeführt, dass die Sichtweiten nicht ausreichend vorhanden wären und die Linksabbiegespur für einen LKW nicht ausreichend dimensioniert wäre. Beim Einfahren als auch beim Ausfahren sei ein Queren über beide Fahrspuren notwendig, wodurch der Durchzugsverkehr maßgeblich behindert würde. Die zusätzlichen LKW-Fahrten würden die Verkehrssicherheit auf der Landesstraße beeinträchtigen und damit sei die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs negativ beeinflusst. Dazu sei jedoch zu berücksichtigen, dass die bereits jetzt vorhandenen Missstände auf der L** nicht der geplanten Betriebsanlage zuzurechnen seien. Entgegen der Auffassung der belangten Behörde sei das öffentliche Straßennetz bis zur Betriebsanlage grundsätzlich dieser nicht zuzurechnen. Die Behörde treffe in willkürlicher Art und Weise die Feststellung, die sich nicht mit den Aussagen des Amtssachverständigen decke und gehe von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Betriebsanlage aus. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes seien Vorgänge mit nur dann der Betriebsanlage zuzurechnen, wenn diese innerhalb der Betriebsanlage stattfinden. Das bloße Vorbeifahren von Betriebsfahrzeugen auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr sei nicht mehr als zu einer gewerblichen Betriebsanlage gehörendes Geschehen zu werten. Dient die befahrene Verkehrsfläche der Zufahrt zur Betriebsanlage, könnten verkehrsbedingte Immissionen nicht mehr der Betriebsanlage zugerechnet werden und könne die Behörde auch bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit den vorgegebenen Rahmen nicht über diese Grenze hinaus ausdehnen. Die belangte Behörde beurteile das öffentliche Straßennetz als Zufahrt zur Betriebsanlage unzulässig als Teil der Betriebsanlage selbst. Die Bestandstraße werde bereits von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt, sei es als Zufahrt für Wohngebäude und Hofstellen oder für landwirtschaftliche Transporte mit Traktoren und LKW. Die Abweisung des Antrages stelle niemals das gelindeste Mittel dar, es hätte die belangte Behörde geeignete Auflagen vorzuschreiben gehabt, um den Betrieb zu ermöglichen. Beispielsweise wäre dies durch eine Beschränkung der Zu- und Abfahrten auf bestimmte Uhrzeiten und Wochentage möglich gewesen. Gemäß § 74 Abs 2 Ziffer 4 GewO dürfen Betriebsanlagen nur bewilligt werden, sofern sie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht wesentlich beeinträchtigen. Von einer wesentlichen Beeinträchtigung sei seitens des Amtssachverständigen nicht die Rede. Dies sei auch schwer vorstellbar, zumal die Spitzenfrequenz 459 Fahrbewegungen pro Stunde ausmache und bereits vor der Bewilligung der Betriebsanlage Abbiege- und Einfahrtsvorgänge im gegenständlichen Straßenabschnitt stattfänden. Würde die Einbindung tatsächlich ein derartiges Sicherheitsrisiko darstellen, wäre Gefahr in Verzug und der Straßenerhalter verpflichtet, unverzüglich geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Befahre beispielsweise ein Traktor mit Anhänger oder Ladewagen diese Kreuzung, würde der Fließverkehr weit länger und umfangreicher behindert, als durch das Einbiegen oder Einfahren eines LKW. Deshalb sei davon auszugehen, dass auch der Amtssachverständige die wenigen, zusätzlichen LKW-Fahrten als vertretbar ansehe. Würde dieses Risiko durch die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit erhöht, könne dieser Umstand keinesfalls zu Lasten des Beschwerdeführers herangezogen werden und hätte der Straßenerhalter geeignete

Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei durchführen zu lassen oder durch die Installation eines fixen Radargerätes. Die belangte Behörde interpretiere die vom Amtssachverständigen verwendete Formulierung „negativ beeinflusst“ und leite daraus eine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ab. Eine wesentliche zusätzliche Beeinträchtigung lasse sich daraus aber keinesfalls ableiten, zumal dafür die Anzahl der Fahrten in der geplanten Betriebsanlage viel zu gering wäre. Es handle sich um eine denkmögliche Rechtsanwendung. Es werde die Aufhebung des angefochtenen Bescheides beantragt, in eventu Aufhebung des angefochtenen Bescheides und Zurückverweisung der Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde. Dagegen richtet sich die fristgerechte und zulässige Beschwerde, in welcher der Vertreter von AA zusammengefasst ausführt, dass die belangte Behörde zur verfehlten Auffassung gelangt sei, dass das Geschehen auf der öffentlichen Zufahrtsstraße bzw der betreffende Linksabbieger von der Landesstraße L** zur öffentlichen Zufahrtsstraße der Betriebsanlage zuzurechnen wäre. Durch die geplante Betriebsanlage würde das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht und sei keine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 4 GewO zu erwarten. Der Amtssachverständige habe ausgeführt, dass die Sichtweiten nicht ausreichend vorhanden wären und die Linksabbiegespur für einen LKW nicht ausreichend dimensioniert wäre. Beim Einfahren als auch beim Ausfahren sei ein Queren über beide Fahrspuren notwendig, wodurch der Durchzugsverkehr maßgeblich behindert würde. Die zusätzlichen LKW-Fahrten würden die Verkehrssicherheit auf der Landesstraße beeinträchtigen und damit sei die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs negativ beeinflusst. Dazu sei jedoch zu berücksichtigen, dass die bereits jetzt vorhandenen Missstände auf der L** nicht der geplanten Betriebsanlage zuzurechnen seien. Entgegen der Auffassung der belangten Behörde sei das öffentliche Straßennetz bis zur Betriebsanlage grundsätzlich dieser nicht zuzurechnen. Die Behörde treffe in willkürlicher Art und Weise die Feststellung, die sich nicht mit den Aussagen des Amtssachverständigen decke und gehe von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Betriebsanlage aus. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes seien Vorgänge mit nur dann der Betriebsanlage zuzurechnen, wenn diese innerhalb der Betriebsanlage stattfinden. Das bloße Vorbeifahren von Betriebsfahrzeugen auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr sei nicht mehr als zu einer gewerblichen Betriebsanlage gehörendes Geschehen zu werten. Dient die befahrene Verkehrsfläche der Zufahrt zur Betriebsanlage, könnten verkehrsbedingte Immissionen nicht mehr der Betriebsanlage zugerechnet werden und könne die Behörde auch bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit den vorgegebenen Rahmen nicht über diese Grenze hinaus ausdehnen. Die belangte Behörde beurteile das öffentliche Straßennetz als Zufahrt zur Betriebsanlage unzulässig als Teil der Betriebsanlage selbst. Die Bestandstraße werde bereits von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt, sei es als Zufahrt für Wohngebäude und Hofstellen oder für landwirtschaftliche Transporte mit Traktoren und LKW. Die Abweisung des Antrages stelle niemals das gelindeste Mittel dar, es hätte die belangte Behörde geeignete Auflagen vorzuschreiben gehabt, um den Betrieb zu ermöglichen. Beispielsweise wäre dies durch eine Beschränkung der Zu- und Abfahrten auf bestimmte Uhrzeiten und Wochentage möglich gewesen. Gemäß Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 4 GewO dürfen Betriebsanlagen nur bewilligt werden, sofern sie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht wesentlich beeinträchtigen. Von einer wesentlichen Beeinträchtigung sei seitens des Amtssachverständigen nicht die Rede. Dies sei auch schwer vorstellbar, zumal die Spitzenfrequenz 459 Fahrbewegungen pro Stunde ausmache und bereits vor der Bewilligung der Betriebsanlage Abbiege- und Einfahrtsvorgänge im gegenständlichen Straßenabschnitt stattfänden. Würde die Einbindung tatsächlich ein derartiges Sicherheitsrisiko darstellen, wäre Gefahr in Verzug und der Straßenerhalter verpflichtet, unverzüglich geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Befahre beispielsweise ein Traktor mit Anhänger oder Ladewagen diese Kreuzung, würde der Fließverkehr weit länger und umfangreicher behindert, als durch das Einbiegen oder Einfahren eines LKW. Deshalb sei davon auszugehen, dass auch der Amtssachverständige die wenigen, zusätzlichen LKW-Fahrten als vertretbar ansehe. Würde dieses Risiko durch die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit erhöht, könne dieser Umstand keinesfalls zu Lasten des Beschwerdeführers herangezogen werden und hätte der Straßenerhalter geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei durchführen zu lassen oder durch die Installation eines fixen Radargerätes. Die belangte Behörde interpretiere die vom Amtssachverständigen verwendete Formulierung „negativ beeinflusst“ und leite daraus eine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ab. Eine wesentliche zusätzliche Beeinträchtigung lasse sich daraus aber keinesfalls ableiten,

zumal dafür die Anzahl der Fahrten in der geplanten Betriebsanlage viel zu gering wäre. Es handle sich um eine denkunmögliche Rechtsanwendung. Es werde die Aufhebung des angefochtenen Bescheides beantragt, in eventu Aufhebung des angefochtenen Bescheides und Zurückverweisung der Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht führte der verkehrstechnische Amtssachverständige Folgendes aus:

„Ich führe in meinem Gutachten vom 23.02.2022 ua aus, dass die Sichtweiten auf der Einbindung in die L ** nicht ausreichend vorhanden sind, die Linksabbiegespur für LKW nicht ausreichend dimensioniert ist und LKW beim Ein- und Ausfahren beiden Fahrspuren queren müssen. Dabei ist laut Projekt von maximal 18 Fahrten pro Stunden auszugehen.

Wenn ich gefragt werde, wie sich die derzeitige Situation auf dieser Kreuzung mit Zu- und Abfahrten von Traktoren mit Anhängern und Ladewagen darstellt, so steht das meiner Einschätzung nach nicht in Verbindung mit dem gegenständlichen Verfahren. Zum einen hat ein normal großer Traktor einen größeren Radeinschlag und dadurch natürlich einen verringerten Radius im Vergleich zu einem LKW und zum anderen ist die Frequenz für einen einzelnen landwirtschaftlichen Betrieb nicht annähernd so hoch, wie die zu erwartende Verkehrsfrequenz bei einem Abfallzwischenlager. Bei Traktoren gibt es keine standardisierten Schleppkurven, aber es ist davon auszugehen, dass ein 9 m langer LKW eine wesentlich höhere Schleppkurve benötigt als ein Traktor mit Anhänger. Der bestehende Linksabbiegestreifen ist für Traktoren auch nicht ausreichend dimensioniert. Von der Landesstraßenverwaltung wurde diese Kreuzung vor nicht allzu langer Zeit umgebaut und wenn man einen standardisierten Traktor mit Anhänger verwendet, so hat dieser niemals im Abbiegestreifen Platz und würde einen von Norden von der Einfahrt W ausfahrenden LKW auf die Landesstraße Richtung X behindern. Der Traktor müsste dann so weit hinten im Abbiegestreifen stehen bleiben, dass er den Fließverkehr in Richtung Z-Zentrum behindern würde. Laut Ansuchen fahren LKW zum Zweck der Einfahrt Richtung Betriebsanlage aus beiden Fahrtrichtungen auf der L ** zuerst auf den im nördlichen Bereich der Kreuzung gelegenen Wendebereich und queren dann die Landesstraße, um zur Betriebsanlage zu- bzw abzufahren. Dies gilt sowohl für die Einfahrt als auch für die Ausfahrt. Bei der Ausfahrt könnte der LKW die Schleppkurve nicht einhalten und bei der Einfahrt ergibt sich diese Notwendigkeit, weil der Linksabbiegestreifen für LKW nicht ausreichend dimensioniert wäre. Die Linksabbiegespur ist in diesem Bereich mit 2,75 m dimensioniert, ein LKW mit Spiegeln benötigt mindestens 3 m Breite, was zur Folge hat, dass wenn sich ein Lastwagen auf der Linksabbiegespur abstellt, die beiden Spiegel in die beiden Fahrspuren ragen würden und somit eine Kollisionsgefahr bestünde. Ursprünglich war im Projekt sehr wohl eine Benützung der Linksabbiegespur durch LKW vorgesehen (Projekt Dipl. Ing. CC), ich habe allerdings die Forderung aufgestellt, dass aufgrund der zu geringen Dimensionierung des Linksabbiegestreifens die LKW in beide Fahrtrichtungen den nördlich gelegenen Wendepunkt benützen und die Landesstraße queren müssen. Wenn ich gefragt werde, wie sich die derzeitige Situation auf dieser Kreuzung mit Zu- und Abfahrten von Traktoren mit Anhängern und Ladewagen darstellt, so steht das meiner Einschätzung nach nicht in Verbindung mit dem gegenständlichen Verfahren. Zum einen hat ein normal großer Traktor einen größeren Radeinschlag und dadurch natürlich einen verringerten Radius im Vergleich zu einem LKW und zum anderen ist die Frequenz für einen einzelnen landwirtschaftlichen Betrieb nicht annähernd so hoch, wie die zu erwartende Verkehrsfrequenz bei einem Abfallzwischenlager. Bei Traktoren gibt es keine standardisierten Schleppkurven, aber es ist davon auszugehen, dass ein 9 m langer LKW eine wesentlich höhere Schleppkurve benötigt als ein Traktor mit Anhänger. Der bestehende Linksabbiegestreifen ist für Traktoren auch nicht ausreichend dimensioniert. Von der Landesstraßenverwaltung wurde diese Kreuzung vor nicht allzu langer Zeit umgebaut und wenn man einen standardisierten Traktor mit Anhänger verwendet, so hat dieser niemals im Abbiegestreifen Platz und würde einen von Norden von der Einfahrt W ausfahrenden LKW auf die Landesstraße Richtung römisch zehn behindern. Der Traktor müsste dann so weit hinten im Abbiegestreifen stehen bleiben, dass er den Fließverkehr in Richtung Z-Zentrum behindern würde. Laut Ansuchen fahren LKW zum Zweck der Einfahrt Richtung Betriebsanlage aus beiden Fahrtrichtungen auf der L ** zuerst auf den im nördlichen Bereich der Kreuzung gelegenen Wendebereich und queren dann die Landesstraße, um zur Betriebsanlage zu- bzw abzufahren. Dies gilt sowohl für die Einfahrt als auch für die Ausfahrt. Bei der Ausfahrt könnte der LKW die Schleppkurve nicht einhalten und bei der Einfahrt ergibt sich diese Notwendigkeit, weil der Linksabbiegestreifen für LKW nicht ausreichend dimensioniert wäre. Die Linksabbiegespur ist in diesem Bereich mit 2,75 m dimensioniert, ein LKW mit Spiegeln benötigt mindestens 3 m

Breite, was zur Folge hat, dass wenn sich ein Lastwagen auf der Linksabbiegespur abstellt, die beiden Spiegel in die beiden Fahrspuren ragen würden und somit eine Kollisionsgefahr bestünde. Ursprünglich war im Projekt sehr wohl eine Benützung der Linkabbiegespur durch LKW vorgesehen (Projekt Dipl. Ing. CC), ich habe allerdings die Forderung aufgestellt, dass aufgrund der zu geringen Dimensionierung des Linksabbiegestreifens die LKW in beide Fahrtrichtungen den nördlich gelegenen Wendeplatz benützen und die Landesstraße queren müssen.

Auf der derzeit bestehenden Verkehrsfläche nördlich der Landesstraße im Kreuzungsbereich könnte das Wenden der LKW nicht durchgeführt werden, weil die Fläche dafür zu klein ist. Man müsste dafür die Verkehrsfläche in Richtung Nordosten ausweiten. Dies wurde im ursprünglichen Gutachten von Herrn DI CC bereits graphisch dargestellt (siehe Orthofoto TIRIS). Auf Grund der zu klein dimensionierten Wendeplatte ergäbe sich jedoch die Situation, dass wir eine Kreuzung neben der Kreuzung-Situation hätten. Die ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer von der Einfahrt W gedacht als Hauptverbindungsroute würden durch den ausfahrenden LKW blockiert und die Vorrangregeln in dem Sinn wären außer Kraft gesetzt. Auf der Nordseite lässt sich der Wendebereich baulich Richtung GSt **6 derart adaptieren, dass sich der Verkehrsfluss ausgeht, auf der südlichen Seite ist dies aber nicht der Fall, weil sich hier entlang der Grundstücksgrenze zu GSt **7 grundstücksnah die Zufahrt zur Garage und eine Mauer befinden, welche eine bauliche Adaptierung eines Eingliederungsbereiches in die Hauptverbindungsroute Breiten unmöglich machen würde. Dies gilt für den Verkehr, der von dem südlich gelegenen Knotenpunkt (Einfahrt V) in Richtung Wendeplatz in die L ** einfährt. Aufgrund der Tatsache, dass das Einfahren eines LKW von der Zufahrtstraße Gp **8 in die L ** in Richtung X nicht möglich ist, hat der Projektant bereits die Wendemöglichkeit auf der Nordseite der Kreuzung vorgesehen. Auf der derzeit bestehenden Verkehrsfläche nördlich der Landesstraße im Kreuzungsbereich könnte das Wenden der LKW nicht durchgeführt werden, weil die Fläche dafür zu klein ist. Man müsste dafür die Verkehrsfläche in Richtung Nordosten ausweiten. Dies wurde im ursprünglichen Gutachten von Herrn DI CC bereits graphisch dargestellt (siehe Orthofoto TIRIS). Auf Grund der zu klein dimensionierten Wendeplatte ergäbe sich jedoch die Situation, dass wir eine Kreuzung neben der Kreuzung-Situation hätten. Die ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer von der Einfahrt W gedacht als Hauptverbindungsroute würden durch den ausfahrenden LKW blockiert und die Vorrangregeln in dem Sinn wären außer Kraft gesetzt. Auf der Nordseite lässt sich der Wendebereich baulich Richtung GSt **6 derart adaptieren, dass sich der Verkehrsfluss ausgeht, auf der südlichen Seite ist dies aber nicht der Fall, weil sich hier entlang der Grundstücksgrenze zu GSt **7 grundstücksnah die Zufahrt zur Garage und eine Mauer befinden, welche eine bauliche Adaptierung eines Eingliederungsbereiches in die Hauptverbindungsroute Breiten unmöglich machen würde. Dies gilt für den Verkehr, der von dem südlich gelegenen Knotenpunkt (Einfahrt römisch fünf) in Richtung Wendeplatz in die L ** einfährt. Aufgrund der Tatsache, dass das Einfahren eines LKW von der Zufahrtstraße Gp **8 in die L ** in Richtung römisch zehn nicht möglich ist, hat der Projektant bereits die Wendemöglichkeit auf der Nordseite der Kreuzung vorgesehen.

Daraus ergibt sich das Erfordernis der Durchführung von 18 Querungen der Landesstraße pro Stunden zur Spitzenzeit.

Gemäß den Dauerzählstellen in Tirol herrscht auf der L ** Adresse 3 ein DTV von 4.528 Fahrten in 24 Stunden. Dazu muss allerdings ergänzend hinzugefügt werden, dass die Spitzenstunde mit 10 % des DTV nicht korrekt ist, weil für die Beurteilung der MSV (maßgeblicher stündlicher Verkehr = Q30, 30 höchstbelastete Stunde des Jahres) maßgeblich ist. Dieser beläuft sich auf der L ** nicht wie im Projekt angegeben auf 458 KFZ pro Stunde, sondern auf 608 KFZ pro Stunde.

In meinem Gutachten führe ich aus, dass durch die zusätzlichen LKW-Fahrten die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L ** negativ beeinflusst wird. Dies ergibt sich aufgrund der Querungsanforderungen, der beiden unvorteilhaften Kreuzungsbereiche und der nicht ausreichenden Sichtweiten.

Die Beurteilung der Sichtweiten basiert auf den Vorgaben der RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen. Die Sichtweite bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h hat 85 m zu betragen. Im Gutachten von DI CC wurde jedoch eine Sicht von 65 m angegeben. Eine ausreichende Sicht ist daher nicht vorhanden.

Meiner Beurteilung nach würde bei der vorhandenen Kreuzungssituation durch den von der beantragten Betriebsanlage ausgehenden zusätzlichen LKW-Verkehr die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L ** wesentlich beeinträchtigt.

Wenn ich gefragt werde, ob diese Beeinträchtigung durch eine Beschränkung der LKW-Zu- und Abfahrten auf bestimmte Uhrzeiten oder Wochentage verhindert werden könnte, führe ich aus:

Aus verkehrstechnischer Sicht ist es nicht relevant, ob zu einer gewissen Uhrzeit oder zu einem bestimmten Wochentag zugefahren wird, da die Sichtweiten nicht vorhanden sind und die Schleppkurven - wie vorher erwähnt - nicht ausreichend sind.

Im Hinblick auf die nicht vorhandenen Sichtweiten bzw unzureichenden Schleppkurven stellt bereits jede Fahrbewegung grundsätzlich eine Sicherheitsbeeinträchtigung dar. Es ist zu unterscheiden, ob es sich diesbezüglich um einen Altbestand handelt oder eine neue Anlagenbewilligung. Die Sichtweiten gemäß RVS können auch in begründeten Ausnahmefällen reduziert werden. Diese Ausnahmefälle betreffen die hauptsächliche Fahrbewegung durch PKW. Die Begründung dafür liegt darin, dass ein PKW im Vergleich zu einem LKW viel schneller auf Betriebsgeschwindigkeit beschleunigen kann und für ein Ausfahrtmanöver wesentlich weniger Zeit benötigt als ein LKW. Somit kann festgehalten werden, dass beide Ausfahrten sowohl Einfahrt W als auch Einfahrt V für die einheimischen Anrainer die Sichtweite im Moment reduziert werden kann und somit die Sichtweite für PKW ausreichend ist. Lediglich bei einer Frequenz von 18 LKW pro Stunde besteht aus verkehrstechnischer Sicht keine schlüssige Erklärung, wieso die Sichtweite von 85 m reduziert werden sollte. Wie ich bereits vorher erwähnte, gibt es bei Traktoren keine genormten Schleppkurven. Es gibt Traktoren verschiedener Größe und zwangsläufig ist bei einem bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb verkehrstechnisch durchaus anzudenken, dass die tägliche Frequenz niedriger ist als die gegenständlich beantragte Frequenz von bis zu 18 Querungen pro Stunde. Derzeit ist die gegenständliche Kreuzung nicht als Unfallhäufungspunkt bekannt. Ausgehend von den 18 zusätzlichen LKW-Fahrbewegungen entspricht die Zufahrt zur Betriebsanlage nicht mehr dem derzeitigen Stand der Technik. Zu berücksichtigen ist auch noch der Umstand, dass die Zufahrtstraße auf Gst **8 einspurig befahrbar ist. Sollte ein entgegenkommender LKW sich bereits auf dieser Straße befinden, müsste der andere LKW in der Kreuzung so lange warten, bis dieser LKW die Zufahrtsstraße verlassen hat. Diese Wartenotwendigkeit auf der Zufahrtstraße W (Wendebereich) würde den Verkehr dort abermals beeinträchtigen und behindern. Der von der Zufahrtsstraße kommende LKW müsste dann auch noch in diesen Wendebereich einfahren, bevor der in der Wendestelle wartende LKW diesen verlassen kann.“Im Hinblick auf die nicht vorhandenen Sichtweiten bzw unzureichenden Schleppkurven stellt bereits jede Fahrbewegung grundsätzlich eine Sicherheitsbeeinträchtigung dar. Es ist zu unterscheiden, ob es sich diesbezüglich um einen Altbestand handelt oder eine neue Anlagenbewilligung. Die Sichtweiten gemäß RVS können auch in begründeten Ausnahmefällen reduziert werden. Diese Ausnahmefälle betreffen die hauptsächliche Fahrbewegung durch PKW. Die Begründung dafür liegt darin, dass ein PKW im Vergleich zu einem LKW viel schneller auf Betriebsgeschwindigkeit beschleunigen kann und für ein Ausfahrtmanöver wesentlich weniger Zeit benötigt als ein LKW. Somit kann festgehalten werden, dass beide Ausfahrten sowohl Einfahrt W als auch Einfahrt römisch fünf für die einheimischen Anrainer die Sichtweite im Moment reduziert werden kann und somit die Sichtweite für PKW ausreichend ist. Lediglich bei einer Frequenz von 18 LKW pro Stunde besteht aus verkehrstechnischer Sicht keine schlüssige Erklärung, wieso die Sichtweite von 85 m reduziert werden sollte. Wie ich bereits vorher erwähnte, gibt es bei Traktoren keine genormten Schleppkurven. Es gibt Traktoren verschiedener Größe und zwangsläufig ist bei einem bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb verkehrstechnisch durchaus anzudenken, dass die tägliche Frequenz niedriger ist als die gegenständlich beantragte Frequenz von bis zu 18 Querungen pro Stunde. Derzeit ist die gegenständliche Kreuzung nicht als Unfallhäufungspunkt bekannt. Ausgehend von den 18 zusätzlichen LKW-Fahrbewegungen entspricht die Zufahrt zur Betriebsanlage nicht mehr dem derzeitigen Stand der Technik. Zu berücksichtigen ist auch noch der Umstand, dass die Zufahrtstraße auf Gst **8 einspurig befahrbar ist. Sollte ein entgegenkommender LKW sich bereits auf dieser Straße befinden, müsste der andere LKW in der Kreuzung so lange warten, bis dieser LKW die Zufahrtsstraße verlassen hat. Diese Wartenotwendigkeit auf der Zufahrtstraße W (Wendebereich) würde den Verkehr dort abermals beeinträchtigen und behindern. Der von der Zufahrtsstraße kommende LKW müsste dann auch noch in diesen Wendebereich einfahren, bevor der in der Wendestelle wartende LKW diesen verlassen kann.“

II.römisch zwei.

Sachverhalt:

AA plant die Errichtung eines Abfallzwischenlagers für mineralische Baurestmassen auf den Grundstücken **1, **2, **3, **4 und **5, KG Z. Die beantragten Betriebszeiten betragen Montag bis Freitag von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr und Samstag von 07:00 Uhr bis 12:00 Uhr. Die Zu- und Abfahrt zur geplanten Betriebsanlage mittels LKW erfolgt von der L** Adresse 3 im Bereich der Kreuzung V/W über die im Eigentum des Konsenswerbers stehende einspurige

Zufahrtsstraße Gp **8. Die Kreuzung W/V befindet sich im Ortsgebiet. Die Linienführung ist von einem leicht kurvigen Verlauf geprägt, in Fahrtrichtung Westen steigt die Verkehrsfläche moderat an. Etwa bei Straßenkilometer 5,15 münden die Straßen V und W rechtwinklig in die L** ein. Beide Straßen sind gegenüber der Landesstraße benachrangt, was mit den Verkehrszeichen „Vorrang geben“ kundgemacht ist. Östlich der Kreuzung ist ein Fahrbahnteiler vorhanden. Westlich der Kreuzung ist ebenfalls ein Fahrbahnteiler vorhanden, dieser ist als Querungshilfe für Fußgänger konzipiert. Bei der Einmündung W beträgt die Sichtweite Richtung Westen ca 65 m und Richtung Osten ca 100 m, bei der Kreuzung V beträgt die Sichtweite Richtung Osten ca 65 m und Richtung Westen ca 80 m. Der bestehende Linksabbiegestreifen Richtung V weist eine Breite von 2,75 m auf, ein LKW mit Spiegel benötigt dafür eine Breite von mindestens 3 m, weil ja sonst die beiden Spiegel in die beiden Fahrspuren ragen würden, wodurch eine Kollisionsgefahr bestünde. Auch für Traktoren ist der bestehende Linksabbiegestreifen nicht ausreichend dimensioniert, weil ein standardisierter Traktor mit Anhänger auf dem Abbiegestreifen nicht Platz hätte und einen von Norden von der Einfahrt W ausfahrenden LKW auf die Landesstraße Richtung X behindern würde. Der Traktor müsste dann so weit hinten im Abbiegestreifen stehen bleiben, dass er den Fließverkehr in Richtung Z-Zentrum behindern würde. Aufgrund der gegebenen Kreuzungssituation sieht das Projekt auf der Nordseite der Kreuzung eine Vergrößerung des Wendebereichs in Richtung Gst **6 vor, damit die LKW sowohl bei der Einfahrt, als auch bei der Ausfahrt zur bzw von der Betriebsanlage auf diesen Wendebereich fahren und von dort aus die Zufahrt zur Betriebsanlage über Gst **8 bzw die Abfahrt in die L** vornehmen. Eine bauliche Adaptierung auf der südlichen Seite ist nicht möglich, weil entlang der Grundstücksgrenze zu Gst **7 sich grundstücksnah die Zufahrt zur Garage und eine Mauer befinden, was eine bauliche Adaptierung des Eingliederungsbereichs in die Hauptverbindungsroute V verunmöglichen würde. Aus dem Projekt ergibt sich, das Erfordernis der Durchführung von 18 Querungen der Landesstraße pro Stunde zur Spitzenzeit. Durch die Herstellung des Wendebereichs im Bereich der Einfahrt W würden ein- und ausfahrende Verkehrsteilnehmer durch den dort wendenden LKW blockiert und die Vorrangregeln außer Kraft gesetzt, weil sich damit die Situation ergäbe, dass eine Kreuzung neben der Kreuzungssituation geschaffen würde. Bei der Ausfahrt aus der Betriebsanlage ergibt sich die Notwendigkeit der Benützung des Wendebereiches, weil der LKW die Schleppkurve beim Rechtseinbiegen nicht einhalten könnte. AA plant die Errichtung eines Abfallzwischenlagers für mineralische Baurestmassen auf den Grundstücken **1, **2, **3, **4 und **5, KG Z. Die beantragten Betriebszeiten betragen Montag bis Freitag von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr und Samstag von 07:00 Uhr bis 12:00 Uhr. Die Zu- und Abfahrt zur geplanten Betriebsanlage mittels LKW erfolgt von der L** Adresse 3 im Bereich der Kreuzung V/W über die im Eigentum des Konsenswerbers stehende einspurige Zufahrtsstraße Gp **8. Die Kreuzung W/V befindet sich im Ortsgebiet. Die Linienführung ist von einem leicht kurvigen Verlauf geprägt, in Fahrtrichtung Westen steigt die Verkehrsfläche moderat an. Etwa bei Straßenkilometer 5,15 münden die Straßen römisch fünf und W rechtwinklig in die L** ein. Beide Straßen sind gegenüber der Landesstraße benachrangt, was mit den Verkehrszeichen „Vorrang geben“ kundgemacht ist. Östlich der Kreuzung ist ein Fahrbahnteiler vorhanden. Westlich der Kreuzung ist ebenfalls ein Fahrbahnteiler vorhanden, dieser ist als Querungshilfe für Fußgänger konzipiert. Bei der Einmündung W beträgt die Sichtweite Richtung Westen ca 65 m und Richtung Osten ca 100 m, bei der Kreuzung römisch fünf beträgt die Sichtweite Richtung Osten ca 65 m und Richtung Westen ca 80 m. Der bestehende Linksabbiegestreifen Richtung römisch fünf weist eine Breite von 2,75 m auf, ein LKW mit Spiegel benötigt dafür eine Breite von mindestens 3 m, weil ja sonst die beiden Spiegel in die beiden Fahrspuren ragen würden, wodurch eine Kollisionsgefahr bestünde. Auch für Traktoren ist der bestehende Linksabbiegestreifen nicht ausreichend dimensioniert, weil ein standardisierter Traktor mit Anhänger auf dem Abbiegestreifen nicht Platz hätte und einen von Norden von der Einfahrt W ausfahrenden LKW auf die Landesstraße Richtung römisch zehn behindern würde. Der Traktor müsste dann so weit hinten im Abbiegestreifen stehen bleiben, dass er den Fließverkehr in Richtung Z-Zentrum behindern würde. Aufgrund der gegebenen Kreuzungssituation sieht das Projekt auf der Nordseite der Kreuzung eine Vergrößerung des Wendebereichs in Richtung Gst **6 vor, damit die LKW sowohl bei der Einfahrt, als auch bei der Ausfahrt zur bzw von der Betriebsanlage auf diesen Wendebereich fahren und von dort aus die Zufahrt zur Betriebsanlage über Gst **8 bzw die Abfahrt in die L** vornehmen. Eine bauliche Adaptierung auf der südlichen Seite ist nicht möglich, weil entlang der Grundstücksgrenze zu Gst **7 sich grundstücksnah die Zufahrt zur Garage und eine Mauer befinden, was eine bauliche Adaptierung des Eingliederungsbereichs in die Hauptverbindungsroute römisch fünf verunmöglichen würde. Aus dem Projekt ergibt sich, das Erfordernis der Durchführung von 18 Querungen der Landesstraße pro Stunde zur Spitzenzeit. Durch die Herstellung des Wendebereichs im Bereich der Einfahrt W würden ein- und ausfahrende Verkehrsteilnehmer durch den dort wendenden LKW blockiert und die Vorrangregeln außer Kraft gesetzt, weil sich

damit die Situation ergäbe, dass eine Kreuzung neben der Kreuzungssituation geschaffen würde. Bei der Ausfahrt aus der Betriebsanlage ergibt sich die Notwendigkeit der Benützung des Wendebereiches, weil der LKW die Schleppkurve beim Rechteinbiegen nicht einhalten könnte.

Auf der L** besteht ein DTV von 4.528 Fahrten in 24 Stunden. Der maßgebliche stündliche Verkehr beträgt 608 Kraftfahrzeuge pro Stunde.

Da die Zufahrtsstraße auf Gst **8 nur einspurig befahrbar ist, müsste, falls ein entgegenkommender LKW bereits auf dieser Straße fährt, der andere LKW in der Kreuzung so lange warten, bis dieser LKW die Zufahrtsstraße verlassen hat. Diese Wartenotwendigkeit auf der Zufahrtsstraße W (Wendebereich) würde den Verkehr dort abermals beeinträchtigen und behindern. Der von der Zufahrtsstraße kommende LKW müsste dann auch noch in diesen Wendebereich einfahren, bevor der in der Wendestelle wartende LKW diesen verlassen kann.

Die Sichtweite bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h hat 85 m zu betragen, im gegenständlichen Kreuzungsbereich ist sie mit 65 m nicht ausreichend vorhanden. Da ein PKW im Vergleich zu einem LKW viel schneller auf Betriebsgeschwindigkeit beschleunigen kann und für Ausfahrtenmanöver wesentlich weniger Zeit benötigt als ein LKW, ist die vorhandene Sichtweite für PKW noch ausreichend. Derzeit ist die gegenständliche Kreuzung nicht als Unfallhäufungspunkt bekannt. Ausgehend von den 18 zusätzlichen LKW-Fahrbewegungen pro Stunden entspricht die Zufahrt zur Betriebsanlage nicht mehr dem Stand der Technik.

III.römisch drei.

Beweiswürdigung:

Dieser Sachverhalt ergibt sich aus den Akten der Bezirkshauptmannschaft X und des Landesverwaltungsgerichts Tirol und dabei wieder insbesondere aus dem Einreichprojekt und aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen. Dessen Ausführungen sind logisch, nachvollziehbar und widerspruchsfrei, weshalb das Verwaltungsgericht seine maßgeblichen Feststellungen auf dessen Gutachten stützt. Dieser Sachverhalt ergibt sich aus den Akten der Bezirkshauptmannschaft römisch zehn und des Landesverwaltungsgerichts Tirol und dabei wieder insbesondere aus dem Einreichprojekt und aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen. Dessen Ausführungen sind logisch, nachvollziehbar und widerspruchsfrei, weshalb das Verwaltungsgericht seine maßgeblichen Feststellungen auf dessen Gutachten stützt.

IV.römisch vier.

Rechtslage:

Im gegenständlichen Verfahren sind folgende Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, idFBGBl. I Nr. 108/2022, maßgeblich: Im gegenständlichen Verfahren sind folgende Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994, Bundesgesetzblatt Nr. 194 aus 1994,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 108 aus 2022,, maßgeblich:

„8. Betriebsanlagen

§ 74. (1) Unter einer gewerblichen Betriebsanlage ist jede örtlich gebundene Einrichtung zu verstehen, die der Entfaltung einer gewerblichen Tätigkeit nicht bloß vorübergehend zu dienen bestimmt ist. Paragraph 74, (1) Unter einer gewerblichen Betriebsanlage ist jede örtlich gebundene Einrichtung zu verstehen, die der Entfaltung einer gewerblichen Tätigkeit nicht bloß vorübergehend zu dienen bestimmt ist.

(2) Gewerbliche Betriebsanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden, wenn sie wegen der Verwendung von Maschinen und Geräten, wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind,

1.

das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden, der nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen Familienangehörigen oder des nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen eingetragenen Partners, der Nachbarn oder der Kunden, die die Betriebsanlage der Art des Betriebes gemäß aufsuchen, oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden; als dingliche Rechte im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten auch die im § 2 Abs. 1 Z 4 lit. g angeführten Nutzungsrechte, das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden, der nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 450 aus 1994,, in der jeweils geltenden Fassung,

unterliegenden mittätigen Familienangehörigen oder des nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 450 aus 1994,, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen eingetragenen Partners, der Nachbarn oder der Kunden, die die Betriebsanlage der Art des Betriebes gemäß aufsuchen, oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden; als dingliche Rechte im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten auch die im Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 4, Litera g, angeführten Nutzungsrechte,

2.

die Nachbarn durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise zu belästigen,

3.

die Religionsausübung in Kirchen, den Unterricht in Schulen, den Betrieb von Kranken- und Kuranstalten oder die Verwendung oder den Betrieb anderer öffentlichen Interessen dienender benachbarter Anlagen oder Einrichtungen zu beeinträchtigen,

4.

die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen oder

5.

eine nachteilige Einwirkung auf die Beschaffenheit der Gewässer herbeizuführen, sofern nicht ohnedies eine Bewilligung auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften vorgeschrieben ist.

(3) Die Genehmigungspflicht besteht auch dann, wenn die Gefährdungen, Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteiligen Einwirkungen nicht durch den Inhaber der Anlage oder seine Erfüllungsgehilfen, sondern durch Personen in der Betriebsanlage bewirkt werden können, die die Anlage der Art des Betriebes gemäß in Anspruch nehmen.

(...)

§ 77. (1) Die Betriebsanlage ist zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, daß überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 1 vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Die nach dem ersten Satz vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und der Auflassung der Anlage zu umfassen; die Behörde kann weiters zulassen, daß bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen keine Bedenken vom Standpunkt des Schutzes der im § 74 Abs. 2 umschriebenen Interessen bestehen. Paragraph 77, (1) Die Betriebsanlage ist zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (Paragraph 71 a,) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, daß überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer eins, vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 2 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Die nach dem ersten Satz vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und der Auflassung der Anlage zu umfassen; die Behörde kann weiters zulassen, daß bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen keine Bedenken vom Standpunkt des Schutzes der im Paragraph 74, Absatz 2, umschriebenen Interessen bestehen.

(...)“

V.römisch fünf.

Erwägungen:

Der Beschwerdeführer vertritt die Rechtsansicht, dass die Kreuzungssituation der Zufahrtsstraße W und V mit der L** Adresse 3 nicht der Betriebsanlage zuzurechnen und daher nicht der fachlichen Überprüfung zu unterziehen wäre. Der Beschwerdeführer vertritt die Rechtsansicht, dass die Kreuzungssituation der Zufahrtsstraße W und römisch fünf mit

der L** Adresse 3 nicht der Betriebsanlage zuzurechnen und daher nicht der fachlichen Überprüfung zu unterziehen wäre.

Nach dem Erkenntnis eines verstärkten Senates VwSlg 9943 A/1979 ist zwischen gewerblichen Betriebsanlagen im Sinn des § 74 Abs 1 GewO und Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des § 1 Abs 1 StVO grundsätzlich zu unterscheiden. Dies schließt nicht aus, dass die Eignung einer örtlich gebundenen Einrichtung, die Nachbarn zu belästigen, in Vorgängen, die sich zwar außerhalb, aber im engeren örtlichen Bereich der Betriebsanlage abspielen, liegen kann. Solche Vorgänge sind gegenüber dem Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Weise abzugrenzen, dass zwar das wesentlich zum Betriebsgeschehen einer Betriebsanlage gehörende Zufahren zu dieser und das Wegfahren von dieser, nicht jedoch das bloße Vorbeifahren auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr, dem einer Betriebsanlage zugehörigen Geschehen zuzurechnen ist (VwGH 30.06.2004, 2001/04/0204; 26.04.2000, 99/04/0194). Auch in seinem Erkenntnis vom 27.03.1990, 87/04/0091 bis 0094, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgeführt, dass Immissionen durch den Zu- bzw Abfahrtsverkehr einer Betriebsanlage nur in dem Ausmaß zuzurechnen sind, als sie sich beim Ein- und Abbiegevorgang in den Zufahrtsweg ereignen, nicht aber sofern sie durch ein Vorbeifahren von LKW vor bzw nach diesen Vorgängen entstehen. Diese in Bezug auf Immissionen ergangene Rechtsprechung ist sinngemäß auch bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit im Sinn des § 74 Abs 2 Ziffer 4 GewO anzuwenden. Da gegenständlichenfalls das Zufahren zur Betriebsanlage und das Wegfahren von dieser im engeren örtlichen Bereich derselben Grundlage für die bekämpfte Entscheidung ist, hat die belangte Behörde in rechtlich zutreffender Weise die Zu- und Abfahrtssituation als dem Betriebsgeschehen zugehörig beurteilt. Nach dem Erkenntnis eines verstärkten Senates VwSlg 9943 A/1979 ist zwischen gewerblichen Betriebsanlagen im Sinn des Paragraph 74, Absatz eins, GewO und Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des Paragraph eins, Absatz eins, StVO grundsätzlich zu unterscheiden. Dies schließt nicht aus, dass die Eignung einer örtlich gebundenen Einrichtung, die Nachbarn zu belästigen, in Vorgängen, die sich zwar außerhalb, aber im engeren örtlichen Bereich der Betriebsanlage abspielen, liegen kann. Solche Vorgänge sind gegenüber dem Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Weise abzugrenzen, dass zwar das wesentlich zum Betriebsgeschehen einer Betriebsanlage gehörende Zufahren zu dieser und das Wegfahren von dieser, nicht jedoch das bloße Vorbeifahren auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr, dem einer Betriebsanlage zugehörigen Geschehen zuzurechnen ist (VwGH 30.06.2004, 2001/04/0204; 26.04.2000, 99/04/0194). Auch in seinem Erkenntnis vom 27.03.1990, 87/04/0091 bis 0094, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgeführt, dass Immissionen durch den Zu- bzw Abfahrtsverkehr einer Betriebsanlage nur in dem Ausmaß zuzurechnen sind, als sie sich beim Ein- und Abbiegevorgang in den Zufahrtsweg ereignen, nicht aber sofern sie durch ein Vorbeifahren von LKW vor bzw nach diesen Vorgängen entstehen. Diese in Bezug auf Immissionen ergangene Rechtsprechung ist sinngemäß auch bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit im Sinn des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 4 GewO anzuwenden. Da gegenständlichenfalls das Zufahren zur Betriebsanlage und das Wegfahren von dieser im engeren örtlichen Bereich derselben Grundlage für die bekämpfte Entscheidung ist, hat die belangte Behörde in rechtlich zutreffender Weise die Zu- und Abfahrtssituation als dem Betriebsgeschehen zugehörig beurteilt.

Wenn in der Beschwerde gefordert wird, dass der Straßenerhalter verpflichtet wäre, unverzüglich geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit auf dieser Kreuzung zu gewährleisten, bleibt darauf hinzuweisen, dass die Gewerbebehörde dem Straßenverwalter nicht die Durchführung von irgendwelchen Maßnahmen auftragen kann.

Dem Argument, dass die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit keinesfalls zu Lasten des Konsenswerbers gewertet werden könne und der Straßenerhalter geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu setzen hätte, bleibt entgegenzuhalten, dass im Regelungsbereich der GewO nicht etwa Verkehrsvorgänge als solche zu regeln sind. Bei der Frage der Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der wesentlichen Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist auf die konkreten Gegebenheiten der Betriebsanlage sowie auf die damit im örtlichen Zusammenhang vorgefundenen, den Verkehrsablauf bestimmenden Umstände Bedacht zu nehmen (VwGH 19.06.1990, 89/04/0277). Im gewerblichen Betriebsanlageverfahren sind Auflagen, die auf eine Anordnung straßenpolizeilicher Maßnahmen (auf öffentlichen Verkehrsflächen) abzielen, nicht zulässig (VwGH 12.11.1996, 94/04/0266).

Aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ergibt sich eindeutig, dass aufgrund der Querungsanforderungen von bis zu 18 Querungen pro Stunde, was einer durchschnittlichen Querung alle 3,33 Minuten entspräche, der nicht vorhandenen Sichtweiten und der nicht ausreichenden Schleppkurven für die

beantragten 9 m langen LKW die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L** negativ beeinflusst wird, was auch nach der Einschätzung des Sachverständigen eine wesentliche Beeinträchtigung derselben darstellt. Die vom Beschwerdeführer in den Raum gestellte Beschränkung der LKW Zu- und Abfahrten auf bestimmte Uhrzeiten oder Wochentage ändert nichts daran, dass zu jeglicher Zeit Sichtweiten nicht vorhanden und die Schleppkurven nicht ausreichend sind. Aufgrund dieser beiden Umstände stellt bereits jede Fahrbewegung grundsätzlich eine Sicherheitsbeeinträchtigung dar und würden die zusätzlich 18 LKW Fahrbewegungen pro Stunde die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L37 wesentlich beeinträchtigen. Dazu kommt noch der Umstand, dass aufgrund der im Sachverhalt beschriebenen Wartenotwendigkeit im Wendebereich der öffentliche Verkehr auf der Zufahrtsstraße W behindert und beeinträchtigt würde, wenn ein LKW sich dort befindet und ein anderer von der einspurigen Zufahrtsstraße Gp **8 Richtung Landesstraße unterwegs wäre. Im Hinblick auf all diese Umstände kann die rechtliche Beurteilung der belangten Behörde, dass durch die Bewilligung der beantragten Betriebsanlage die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des § 74 Abs 2 Ziffer 4 GewO wesentlich beeinträchtigt würde, nicht beanstandet werden und stellt sich diese Entscheidung als rechtlich korrekt und einwandfrei heraus, weshalb der Beschwerde kein Erfolg zukommen konnte. Aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ergibt sich eindeutig, dass aufgrund der Querungsanforderungen von bis zu 18 Querungen pro Stunde, was einer durchschnittlichen Querung alle 3,33 Minuten entspräche, der nicht vorhandenen Sichtweiten und der nicht ausreichenden Schleppkurven für die beantragten 9 m langen LKW die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L** negativ beeinflusst wird, was auch nach der Einschätzung des Sachverständigen eine wesentliche Beeinträchtigung derselben darstellt. Die vom Beschwerdeführer in den Raum gestellte Beschränkung der LKW Zu- und Abfahrten auf bestimmte Uhrzeiten oder Wochentage ändert nichts daran, dass zu jeglicher Zeit Sichtweiten nicht vorhanden und die Schleppkurven nicht ausreichend sind. Aufgrund dieser beiden Umstände stellt bereits jede Fahrbewegung grundsätzlich eine Sicherheitsbeeinträchtigung dar und würden die zusätzlich 18 LKW Fahrbewegungen pro Stunde die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der L37 wesentlich beeinträchtigen. Dazu kommt noch der Umstand, dass aufgrund der im Sachverhalt beschriebenen Wartenotwendigkeit im Wendebereich der öffentliche Verkehr auf der Zufahrtsstraße W behindert und beeinträchtigt würde, wenn ein LKW sich dort befindet und ein anderer von der einspurigen Zufahrtsstraße Gp **8 Richtung Landesstraße unterwegs wäre. Im Hinblick auf all diese Umstände kann die rechtliche Beurteilung der belangten Behörde, dass durch die Bewilligung der beantragten Betriebsanlage die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinn des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 4 GewO wesentlich beeinträchtigt würde, nicht beanstandet werden und stellt sich diese Entscheidung als rechtlich korrekt und einwandfrei heraus, weshalb der Beschwerde kein Erfolg zukommen konnte.

VI.römisch sechs.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof oder außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten

Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Es besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden können.

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Hohenhorst

(Richter)

Schlagworte

Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs

Betriebsanlage

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2022:LVwG.2022.25.1669.3

Zuletzt aktualisiert am

05.09.2022

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, <https://www.lvwg-tirol.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at