

TE Uvs Bescheid 2010/9/28 413.9-2/2010

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.09.2010

Index

Verwaltungsverfahren

Norm

KFG §33 Abs3

KFG §33 Abs6

AVG §52 Abs2

1. AVG § 52 heute
2. AVG § 52 gültig ab 01.01.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025
3. AVG § 52 gültig von 01.01.2002 bis 27.11.2001 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
4. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 31.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
5. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
6. AVG § 52 gültig von 01.07.1995 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
7. AVG § 52 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch die Kammermitglieder Dr. Erich Kundegraber, Dr. Christian Erkingner und Dr. Erik Hanel über die Berufung des Herrn DI A F, wohnhaft in K, B, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes der Steiermark, vom 14.05.2010, GZ: FA17B-27-101/2008-22, wie folgt entschieden:

Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in Verbindung mit § 28 und § 33 Abs 3 KFG wird der Berufung unter Erfüllung und Einhaltung nachstehend angeführter Auflage insoferne Folge gegeben, als die beantragte Genehmigung für einen Stoßstangenumbau inklusive Seilwinde Frontstoßstange TJM T17 (074SB17G87Z) mit Seilwinde T-Max9500 für das Fahrzeug Toyota, Type Hi Lux X-tra Cab 2,5 D-D4 120 Country, FIN: MR0HR22GX01504243, Erstzulassung 29.11.2007 erteilt wird. Gemäß Paragraph 66, Absatz 4, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in Verbindung mit Paragraph 28 und Paragraph 33, Absatz 3, KFG wird der Berufung unter Erfüllung und Einhaltung nachstehend angeführter Auflage insoferne Folge gegeben, als die beantragte Genehmigung für einen Stoßstangenumbau inklusive Seilwinde Frontstoßstange TJM T17 (074SB17G87Z) mit Seilwinde T-Max9500 für das Fahrzeug Toyota, Type Hi Lux X-tra Cab 2,5 D-D4 120 Country, FIN: MR0HR22GX01504243, Erstzulassung 29.11.2007 erteilt wird.

Auflage:

Bei Inbetriebnahme des betreffenden Fahrzeuges ist der an der Seilwinde angebrachte Zughaken entweder mittels eines Kunststoffteiles abzudecken oder unter der angebrachten Winde am Fahrzeug bzw. dahinter einzuhängen, sodass dadurch kein zusätzliches Verletzungsrisiko entsteht.

Text

Mit Bescheid der belangten Behörde vom 14.05.2010, GZ: FA17B-27-101/2008-22 wurde die vom Berufungswerber beantragte Änderung eines nicht wesentlichen technischen Merkmales für den Lastkraftwagen Toyota Hi-Lux (Austausch der originalen Frontstoßstange gegen eine andere der Marke TJM, Typ: T17(074SB17G87Z) mit einer Seilwinde T-MAX9500 mit der wesentlichen Begründung versagt, dass nicht nachgewiesen werden konnte, dass das Fahrzeug nach erfolgtem Umbau den Bestimmungen des § 4 Abs 1 und Abs 2 KFG entspreche. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 14.05.2010, GZ: FA17B-27-101/2008-22 wurde die vom Berufungswerber beantragte Änderung eines nicht wesentlichen technischen Merkmales für den Lastkraftwagen Toyota Hi-Lux (Austausch der originalen Frontstoßstange gegen eine andere der Marke TJM, Typ: T17(074SB17G87Z) mit einer Seilwinde T-MAX9500 mit der wesentlichen Begründung versagt, dass nicht nachgewiesen werden konnte, dass das Fahrzeug nach erfolgtem Umbau den Bestimmungen des Paragraph 4, Absatz eins und Absatz 2, KFG entspreche.

Dagegen hat der Berufungswerber rechtzeitig Berufung erhoben und angeführt, dass ein Nachweis, dass sich das Auslöseverhalten des Airbags für das betroffene Fahrzeug durch den Umbau nicht nachteilig verändere, durch Vorlage von detaillierten Crashunterlagen (Auslösezonen) nachgewiesen werde. Im Übrigen werde neben einer Fotodokumentation auf ein Prüfzeugnis des Ziviltechnikers Prof. Dipl. Ing. E Bl verwiesen, wonach durch den betreffende Umbau insbesondere nach vorne außen eine positiv zu bewertende Aufprallzone geschaffen werde, somit die Inhalte der Richtlinie Personenschutz so besser erfüllt seien als beim Originalfahrzeug mit einer sehr kantigen, nur mit dünner nicht sehr Kräfte aufnehmenden Kunststoffverkleidung verkleideten Stoßstange.

Die erkennende Behörde hat unter Ladung der Verfahrensparteien sowie unter Beiziehung eines KFZ-technischen Sachverständigen (Univ. Prof. DI Dr. Hermann Steffan) eine Berufungsverhandlung anberaumt.

Hiebei wurde zunächst festgestellt, dass die betreffende nunmehr montierte Stoßstange aus Stahlblech mit einer Stärke von 2,5 mm gefertigt ist. Die Winde selbst ist so angebracht, dass sie von der Stoßstange abgedeckt ist, das betreffende Fahrzeug werde im jagd- und forstwirtschaftlichen Einsatz eingesetzt, ist mit Upfronsensoren ausgestattet, wobei diese am vorderen Ende der beiden Längsträger ca. 15 cm nach Beginn des Trägers montiert sind.

Der beigezogene gerichtlich beeidete Sachverständige erstattete zur Frage der Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der vom Berufungswerber beantragten Änderung der Stoßstange samt Seilwinde inklusive Airbagauslöseverhalten nachstehenden Befund bzw. darauf basierendes, schlüssiges und nachvollziehbares Gutachten, dem aus diesem Grund auch beweisbildende Funktion zuerkannt werden konnte, wie folgt:

Befund:

Zunächst handelt es sich beim gegenständlichen Fahrzeug um einen Toyota Hi Lux X-tra Cab 2,5 D-D4 120 Country mit einer Länge von 4,97 m, einer Breite von 1,69 m, einem Eigengewicht von 1.760 kg und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 2.675 kg.

Dieses Fahrzeug wurde unter anderem dadurch baulich verändert, dass im Frontbereich eine elektrische Winde und zwar am vorderen, aus Metall gefertigten Querträger befestigt wurde. Die Typengenehmigung erfolgte am 08.11.2006.

Außerdem wurde die Frontabdeckung, die bei diesem Fahrzeug prinzipiell aus Kunststoff gefertigt ist, entfernt und durch eine aus 2,5 mm Stahlblech gefertigte Frontverkleidung ersetzt.

Gutachten:

Zunächst ergibt sich, dass in Europa für das gegenständliche Fahrzeug auf Grund eines höchstzulässigen Gesamtgewichts von mehr als 2.500 kg die Fußgängerschutzbestimmungen nicht anzuwenden sind.

Derartige Fahrzeuge auch mit einer Typengenehmigung am 08.11.2006 sind von den Bestimmungen des Fußgängerschutzes ausgenommen. Somit ergibt sich, dass keine scharfkantigen Bauteile die Fahrzeugfront überragen oder die Außenkontur des Fahrzeuges überstehen dürfen. Hinsichtlich des Fußgängerschutzes ist beachtlich, dass die Winde unter der Frontstoßstange stark abgedeckt ist und diese auch jeweils abgerundete Außenkonturen aufweist. Zusätzlich besteht die Frontstoßstange zwar aus Stahlblech, da dieses jedoch keine scharfen Kanten aufweist, erfüllt es ebenfalls diese Bestimmungen. Die Blechteile sind als abgerundet anzusehen.

Bei der Fahrt sollte eine Abdeckung des Zughakens in Form eines Kunststoffteiles angebracht werden. Alternativ kann der Lasthaken auch unter der Winde am Fahrzeug bzw. leicht dahinter eingehängt werden, damit kein zusätzliches Verletzungsrisiko durch den Haken entsteht.

Hinsichtlich des Airbagverhaltens kann Folgendes angegeben werden:

So wurde die Winde am normalen Querträger angebracht, wobei dieser, soweit dies ersichtlich ist, nicht verändert wurde. Somit ergibt sich zunächst, dass durch die Winde selbst praktisch keine veränderten Crashpulse zu erwarten sind, da eine reine Durchbiegung des Querträgers keinesfalls zu einer Airbagauslösung führen darf. Erst wenn die Längsträger, die auch mit Upfrontsensoren versehen sind, zu stauchen beginnen, ist von einer Auslösung als unterste Grenze möglicherweise auszugehen. Dieser Puls wird allerdings durch die Winde nicht verändert.

Zunächst ist die gesamte Frontstoßstangenkonstruktion bei diesem Fahrzeug sicherlich auch auf Grund der mangelnden Vorschriften für den Fußgängerschutz als äußerst ungünstig, auch in der Originalversion anzusehen. Dies liegt vor allem daran, dass keine Abstützung des Unterschenkels im Bereich des Schienbeines vorliegt. Deshalb sind jedenfalls schwere Knieverletzungen bei diesem Fahrzeug im Falle einer Fußgänger-Kollision zu erwarten.

Es ist aber keinesfalls so, dass die Verwendung von Blechteilen hier ungünstiger als Kunststoffteile anzusehen ist, vor allem wenn diese eine Blechstärke von mindestens 2 mm aufweisen. Dies ist vor allem auch daran zu erkennen, dass beispielsweise im Bereich der Motorhaube nach wie vor in erster Linie Metallhauben verwendet werden, die auch gezeigt haben, dass sie auf Grund des besseren Energieabsorptionsverhaltens teilweise geringere Belastungen aufweisen als Kunststoffteile.

Auch ist es heute so, dass beispielsweise bei modernen Fahrzeugen, die dem Fußgängerschutz schon entsprechen, extra Metallteile eingeklebt werden müssen, um die notwendige Steifigkeit und gleichmäßige Energieeinleitung erst zu erreichen. Aus diesem Grund kann ad hoc nicht beurteilt werden, ob die nachträglich montierte Stoßstange überhaupt ungünstigere Belastungswerte verursacht als die Originalstoßstange, die ja sicher nicht für Fußgängerschutz optimiert wurde. Zusätzlich soll noch angemerkt werden, dass die Konstruktion der vorderen Stoßstange auch bei der heutigen Fußgängerschutz-Auslegung nur für den Kniebereich und allenfalls für den Hüftbereich optimiert wird.

Hierbei spielen aber auch bei den heutigen Prüfverfahren lokale Abrundungen praktisch keine Rolle. Dies deshalb, da bei den Kontakten es nicht um oberflächliche punktuelle Eindrücke, sondern primär um knöcherne Verletzungen geht.

Folgende Rechtsvorschriften waren anzuwenden:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG hat die Berufungsbehörde, sofern die Berufung nicht wegen Unzulässigkeit oder Verspätung zurückzuweisen ist, immer in der Sache selbst zu entscheiden. Sie ist berechtigt, ihre Anschauung sowohl hinsichtlich des Spruches als auch hinsichtlich der Begründung an die Stelle jener der Unterbehörde zu setzen und demgemäß den angefochtenen Bescheid nach jeder Richtung abzuändern. Gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG hat die Berufungsbehörde, sofern die Berufung nicht wegen Unzulässigkeit oder Verspätung zurückzuweisen ist, immer in der Sache selbst zu entscheiden. Sie ist berechtigt, ihre Anschauung sowohl hinsichtlich des Spruches als auch hinsichtlich der Begründung an die Stelle jener der Unterbehörde zu setzen und demgemäß den angefochtenen Bescheid nach jeder Richtung abzuändern.

Gemäß § 33 Abs 3 KFG hat der Landeshauptmann soferne Änderungen angezeigt wurden, die nicht

wesentlichen technische Merkmale der Type betreffen, diese im Sinne des § 28 Abs 1 zu genehmigen und die geänderten Daten im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen, wenn die Genehmigung der Änderung in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt wird und durch die Änderung am Fahrzeug keine für die Zulassung maßgeblichen Änderungen eintreten. Änderungen im Zulassungsschein dürfen ausschließlich hinsichtlich der Genehmigungsdaten vorgenommen werden. Wird im Zuge der Genehmigung ein neuer Zulassungsschein ausgestellt, ist dies in der Zulassungsevidenz zu vermerken. Die geänderten Daten im Genehmigungsdokument sind dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und die geänderten Daten sind dem Genehmigungsdokument beizufügen; bei Fahrzeugen deren Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist dem Genehmigungsdokument der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdatenbank beizufügen. § 20 Abs 7 letzter Satz gilt als sinngemäß. Gemäß Paragraph 33, Absatz 3, KFG hat der Landeshauptmann soferne Änderungen angezeigt wurden, die nicht wesentlichen technische Merkmale der Type betreffen, diese im Sinne des Paragraph 28, Absatz eins, zu genehmigen und die geänderten Daten im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen, wenn die Genehmigung der Änderung in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt wird und durch die Änderung am Fahrzeug keine für die Zulassung maßgeblichen Änderungen eintreten. Änderungen im Zulassungsschein dürfen ausschließlich hinsichtlich der Genehmigungsdaten vorgenommen werden. Wird im Zuge der Genehmigung ein neuer Zulassungsschein ausgestellt, ist dies in der Zulassungsevidenz zu vermerken. Die geänderten Daten im Genehmigungsdokument sind dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und die geänderten Daten sind dem Genehmigungsdokument beizufügen; bei Fahrzeugen deren Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist dem Genehmigungsdokument der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdatenbank beizufügen. Paragraph 20, Absatz 7, letzter Satz gilt als sinngemäß.

Gemäß § 33 Abs 6 KFG sind Änderungen an Teilen und Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig. Gemäß Paragraph 33, Absatz 6, KFG sind Änderungen an Teilen und Ausrüstungsgegenständen von genehmigten Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Sinne der Verkehrs- oder Betriebssicherheit herabgesetzt werden können, unzulässig.

Aus dem durchgeführten Ermittlungsverfahren hat sich insbesondere aus dem Gutachten des beigezogenen gerichtlich beeideten Sachverständigen ergeben, dass durch die vom Berufungswerber beantragte Änderungsgenehmigung (Austausch der Originalstoßstange inklusive Seilwinde) unter Einhaltung der vorgeschriebenen Auflage keine Gefahrenerhöhung für Fußgänger im Falle einer Kollision besteht; dies nachdem die nunmehr verwendete Blechstoßstange ein besseres Energieabsorptionsverhalten aufweist als die Originalkunststoffstoßstange. Ebenso wenig sind durch die Winde selbst veränderte Crashpulse zu erwarten, da eine reine Durchbiegung des Querträgers keinesfalls zu einer Airbagauslösung führen darf.

Somit hat sich insgesamt aus dem abgeführten Beweisverfahren ergeben, dass durch die vom Berufungswerber beantragte Genehmigung keine Herabsetzung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit des betreffenden Fahrzeuges im Sinne des § 33 Abs 6 KFG bewirkt wird, sodass die Genehmigung wie aus dem Spruch ersichtlich zu erteilen war. Somit hat sich insgesamt aus dem abgeführten Beweisverfahren ergeben, dass durch die vom Berufungswerber beantragte Genehmigung keine Herabsetzung der Verkehrs- oder Betriebssicherheit des betreffenden Fahrzeuges im Sinne des Paragraph 33, Absatz 6, KFG bewirkt wird, sodass die Genehmigung wie aus dem Spruch ersichtlich zu erteilen war.

Schlagworte

Änderung; Austausch; Stoßstange; Gefährdung; Sachverständigengutachten; Kunststoffteil; Crashpulse; Airbagauslösung

Zuletzt aktualisiert am

04.03.2011

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at