jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Tirol 2004/10/27 2004/K6/003-2

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.10.2004

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch die Kammer 6, bestehend aus der Vorsitzenden Dr. Felizitas Schiessendoppler-Luchner sowie den weiteren Mitgliedern Dr. Alois Huber und Dr. Karl Trenkwalder, über die Berufung der Firma H. und J. GmbH, vertreten durch Baumeister Ing. W. L., gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 21.10.2003, Zl IIb2-3-5-49/222, wie folgt:

I.

Gemäß § 66 Abs 4 AVG in Verbindung mit § 68 Abs 1 AVG wird die Berufung bezüglich des Zeitraums 22.10.2003 bis 28.04.2005 als unzulässig zurückgewiesen.

II.

Im Übrigen wird der Berufung insoferne Folge gegeben, als der Auflagepunkt 5. auf Seite 2 des Bescheides vom 21.10.2003 zu Zl IIb2-3-5-49/222, der die Transportbegleitung regelt, mit 29.04.2005 zu entfallen hat.

Text

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 28.04.2003 zu Zl IIb2-3-5-49/213 wurde der Firma H. und J. GmbH gemäß ihrem am 02.04.2003 eingebrachten Antrag für eine selbstfahrende Arbeitsmaschine mit einem dreiachsigen Mobilkran die eingeschränkte Zulassung gemäß § 39 Abs 1 KFG 1997 für den Zeitraum 29.04.2003 bis 28.04.2005 erteilt. In diesem Bescheid sind Auflagen angeführt, die die Firma zu erfüllen hat. Unter Punkt 6. ist festgehalten, dass die Transportabsicherung durch eine firmeneigene Transportbegleitung (ein Begleitfahrzeug) zu erfolgen hat.

Die Firma H. und J. GmbH hat gegen die Vorschreibung zu Punkt 6. (Transportbegleitung) innerhalb offener Frist eine Berufung erhoben mit der Begründung, dass der Einsatz mit dem Mobilkran hauptsächlich für Zimmereien, Fertigteilmontagen, Solarzellenmontagen, TIWAG, Dachdecker, Montagearbeiter, Schlosser sowie Baufirmen (zB Kranmontagen etc) vorgesehen seien. Die Einsatzdauer dieser Arbeiten würde im Schnitt zwei bis drei Stunden betragen. Die Bestellung dieser Einsätze sei meist sehr kurzfristig, wodurch eine wirtschaftliche Disposition des Begleitfahrzeuges mit Personal nicht möglich sei.

Zugleich hat die Firma in diverse Rechnungsmodelle angeführt, dass das Mitführen eines Begleitfahrzeuges erhebliche Mehrkosten verursache und wesentliche Umstände in der Disposition entstehen würden. Nachdem eine öffentliche

und mündliche Berufungsverhandlung abgehalten worden war, wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen, dies unter Hinweis auf die Stellungnahme der Abteilung Brückenbau des Amtes der Tiroler Landesregierung sowie der Abteilung Verkehr.

Nunmehr hat die Firma H. und J. bezüglich des gleichen Kranfahrzeuges einen neuerlichen Antrag am 22.09.2003 beim Amt der Tiroler Landesregierung eingebracht. Mit dem darauf folgenden Bescheid vom 21.10.2003 wurde wiederum die eingeschränkte Zulassung gemäß § 39 Abs 1 KFG 1997 unter nachstehenden Nebenbestimmungen zum mehrmaligen Befahren nachstehender Straßenzüge im Bundesland Tirol vom 22.10.2003 bis 21.10.2005 erteilt:

?

5. Transportbegleitung

Die Transportabsicherung hat durch eine firmeneigene Transportbegleitung (1 Begleitfahrzeug) zu erfolgen.

Ausstattung der Transportbegleitung

Personal:

Der Lenker des Begleitfahrzeuges muss die deutsche Sprache beherrschen und über den Inhalt dieses Bescheides informiert sein.

Begleitfahrzeug:

Mehrspuriges Fahrzeug (PKW) mit zwei gelb-roten Drehleuchten, die während der Fahrt in Betrieb zu nehmen sind. Es ist weiters mit einer deutlich sichtbaren Aufschrift ?Sondertransport? in Blockbuchstaben in schwarzen Schriftzeichen auf gelbrot-rückstrahlendem Grund mit schwarzer Umrandung, - Buchstabenhöhe mindestens 10 cm (vorne und hinten lesbar) ? zu versehen. Die Aufschrift ?Sondertransport? ist nach Beendigung der Transportbegleitung abzudecken bzw zu entfernen.

Absicherungsmaterial u zwei Straßenverkehrszeichen ?Andere Gefahren?, mindestens 1 m hoch und als Dreifuß ausgebildet, sind mitzuführen.

Zwischen dem Lenker des Begleitfahrzeuges und dem Lenker des Schwertransportes muss eine Funkverbindung gegeben sein.

Das Begleitfahrzeug hat beim Befahren von unübersichtlichen, kurvenreichen Strecken, in Tunnels oder wenn die Rechtsfahrordnung nicht eingehalten werden kann, vor dem Transport und auf der Autobahn, auf breiten übersichtlichen Strecken oder bei Behinderung des nachfolgenden Verkehrs hinter dem Transport zu fahren. ??

Mit Schreiben vom 06.11.2003 hat Baumeister Ing. W. L. als Vertreter der Fa H. und J. GmbH Berufung gegen Punkt 5 des erstinstanzlichen Bescheides erhoben und in dieser ausgeführt, am 20.10.2003 sei mit Frau K. (Sachbearbeiterin in der Abteilung Verkehr) wie folgt besprochen worden:

Frau K. habe mitgeteilt, dass eine Stellungnahme von der Brückenbauabteilung bereits vorliege, nach welcher eine Begleitung nicht notwendig wäre.

Frau K. habe weiters mitgeteilt, dass ein zusätzliches Gutachten von der Abteilung Verkehrsplanung beantragt worden sei, welches aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgelegen sei.

Über einen weiteren Ermittlungsstand und möglichen Bescheiderlass könnte man sich in ca zwei Wochen erkundigten.

Völlig überraschend hätte die Firma nun einen Bescheid erhalten, in welchem wiederum eine Transportbegleitung vorzusehen wäre.

Im erstinstanzlichen Akt erliegt ein Antrag der Firma H. und J. betreffend der Erteilung einer eingeschränkten Zulassung mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen. Es handelt sich bei dieser Maschine um eine solche, die ein Eigengewicht von 34.850 kg hat, 3,80 m hoch, 2,55 m breit und 11,50 m lang ist. Das Fahrzeug weist drei Achsen auf. Die höchste zulässige Achslast ist mit dreimal 12.000 kg ausgeworfen. Die Bauartgeschwindigkeit beträgt 75 km/h. In der Anlage 1 sind diverse Fahrtstrecken, die mit dieser Arbeitsmaschine befahren werden sollen, angegeben. Bei dieser Arbeitsmaschine handelt es sich um eine Telekran L. LTM 1055/1. Im erstinstanzlichen Akt erliegt ein Wiegeschein dieses Telekrans, welcher auf 34,90 t ausgewiesen ist. Der Wiegeschein des Kieswerkbetriebes GmbH und Co KG in Z. gibt ein Gewicht von 34.800 kg an.

Zudem erliegt im erstinstanzlichen Akt ein Aktenvermerk über die Besprechung mit der Abteilung Brückenbau und Tunnelbau am 30.09.2003. Anlässlich dieser Besprechung wurde von DDI A. vorgebracht, dass alle Landesstraßen mit der Bezeichnung ?B? und ?L? neu berechnet und überprüft werden würden, im Besonderen betreffend das Gesamtgewicht von dreiachsigen Autokränen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 36.000 kg. In der Folge ist dann der gegenständliche Bescheid ergangen, gegen den die Firma H. und J. Berufung erhoben hat.

Am 17.12.2003 hat dann der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol in einem Schreiben an die Abteilung Gesamtverkehrsplanung um die gutachterliche Stellungnahme zur Frage, ob aus verkehrstechnischer Sicht eine Transportbegleitung notwendig ist, ersucht. Es wurde außerdem gebeten, zu berücksichtigen, dass gemäß Punkt 9. des Bewilligungsbescheides vom 21.10.2003 auf Brücken eine höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden dürfe und gemäß Punkt 10. der allgemeinen Nebenbestimmungen des Bewilligungsbescheides die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen 70 km/h, auf Freilandstraßen mit 50 km/h und im Ortsgebiet mit 30 km/h angeordnet word0en seien. In der Folge wurde dann von DI E. M., Abteilung Gesamtverkehrsplanung, die vom UVS in Tirol aufgeworfenen Fragen wie folgt beantwortet:

?Grundlagen:

Laut Auskunft vom Vorstand der Abteilung Brückenbau, Dipl-Ing A. am 08.01.2004, ist aus brückenbautechnischer Sicht für den gegenständlichen Baukran (Gesamtgewicht bis 36.000 kg, Arbeitsmaschine mit 3 Achsen) eine Transportbegleitung nicht mehr erforderlich, jedoch auf Brücken von Landesstraßen B und L die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 40 km/h zu begrenzen. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist laut Dipl-Ing A. für den gegenständlichen Baukran auf Autobahnen, entgegen Punkt 9 des oa Bescheides, nicht erforderlich. Auf Autobahnen ist also eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h laut Punkt 10 der Nebenbestimmungen des Bescheides erlaubt. Die Bauartgeschwindigkeit des Baukrans beträgt laut Bescheid 75 km/h.

Fazit:

Damit wird das von der Abteilung Verkehr erkannte Sicherheitsrisiko, in Folge der möglichen enormen Geschwindigkeitsdifferenzen auf Autobahnen von bis zu 90 km/h (Baukran mit 40 km/h und Pkw-Verkehr bis zu 130 km/h), entschärft. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den gegenständlichen Baukran liegt somit nur geringfügig unter der maximal erlaubten Geschwindigkeit für Lkw oder Pkw mit Anhänger (80 km/h).

Auf Landesstraßen B und L gelten die Auflagen laut Punkt 10 der Nebenbestimmungen des Bescheides (zulässige Höchstgeschwindigkeit Freiland 50 km/h, Brücken 40 km/h und Ortgebiet 30 km/h). Die zu erwartenden maximalen Geschwindigkeitsdifferenzen sind daher auf Landesstraßen ähnlich deren auf Autobahnen. Die Benutzung der genannten Straßen ist auch Fahrzeugen und Fuhrwerken sowie Kraftfahrzeugen mit Bauartgeschwindigkeiten von weniger als 50 km/h erlaubt, zB: Traktoren oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge. Bei Einhaltung der Fahrregeln laut StVO aller Verkehrsteilnehmer und der bescheidmäßigen Auflagen des Baukrans ist nicht mit erhöhten Verkehrssicherheitsrisiken zu rechnen.

Aufgrund der maximalen Fahrzeugabmessungen (Breite 2,55 m, Länge 11,50 m, Höhe 3,80 m) sind keine besonderen Behinderungen für die anderen Verkehrsteilnehmer zu erwarten.

Zwei Warnleuchten mit gelbrotem Licht (laut Punkt 5 der Nebenbestimmungen des Bescheides) machen auf die selbstfahrende Arbeitsmaschine aufmerksam.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird, unter Korrektur der Auflage 9a des Bescheides wie oben ausgeführt, eine Transportbegleitung des gegenständlichen Baukranes nicht für erforderlich gehalten. Dieses verkehrstechnische Gutachten bezieht sich auf die Fragestellung des Unabhängigen Verwaltungssenates und stellt keine rechtliche Beurteilung der Sache dar.

Anbei werden die Unterlagen des UVS rückübermittelt. Mit freundlichen Grüßen! Dipl-Ing E. M.?

Hofrat Dr. C. von der Abteilung Verkehr äußerte sich zur gegenständlichen Problematik mit Schreiben vom 03.02.2004 ua wie folgt:

?Die Aussage des Herrn Dipl-Ing A., Vorstand der Abteilung Brückenbau, kann unsererseits nicht bestätigt werden, da die Auflagentexte der Abteilung Brücken- und Tunnelbau, die uns am 17.10.2003 übermittelt wurden (siehe Anlage 1), eindeutig anders lauten. Hier wird uns vorgeschrieben, dass bis zu einem Gesamtgewicht von max 36.000 kg (LKW oder Arbeitsmaschine mit 3 Achsen) - abgesehen von den auszunehmenden Objekten und Straßenzügen - sowohl auf Brücken von Autobahnen und Schnellstraßen, als auch auf Brücken von Landesstraßen mit der Bezeichnung ?L? und ?B? eine höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf.

Somit ist die Aussage des Herrn Dipl-Ing A., dass diese Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen nicht erforderlich ist, unseres Erachtens nicht zutreffend. Dieser Auflagentext stammt ja nicht von der Abteilung Verkehr, sondern von der Abteilung Brücken- und Tunnelbau selbst. Am 17.11.2003 (siehe Anlage 2) wurde der Auflagentext dahingehend verändert, dass auf Brücken von Autobahnen und Schnellstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und auf Brücken von Landesstraßen mit der Bezeichnung ?L? und ?B? eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erlaubt ist. Zum heutigen Tage gelten wieder andere Auflagen.

Es kann unsererseits also nicht bestätigt werden, dass auf Autobahnen eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h laut Punkt 10 der Nebenbestimmungen des Bescheides erlaubt ist. Auf Brücken beträgt gemäß den Auflagen der Abt Brücken- und Tunnelbau die Höchstgeschwindigkeit nur 40 km/h (Stand 21.10.2003) oder 50 km/h (Stand 03.02.2004).

Die mögliche enorme Geschwindigkeitsdifferenz auf Autobahnen von bis zu 80 bzw 90 km/h und daher das von uns erkannte Sicherheitsrisiko sind also sehr wohl gegeben. Auf Landestraßen ?B? und ?L? ist eine mögliche Geschwindigkeitsdifferenz von immerhin 50 bzw 60 km/h zu erwarten, was auch ein gewisses Sicherheitsrisiko bedeutet, das aber sicherlich nicht so hoch wie auf Autobahnen ist.?

Aufgrund der divergierenden Ansichten der Abteilung Verkehr sowie Abteilung Verkehrsplanung sah sich der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol veranlasst, eine weitere Stellungnahme, diesmal von der Abteilung Brücken- und Tunnelbau (DDipl-Ing A.) einzuholen.

Dieser teilte der Berufungsbehörde mit, dass die Abteilung Brücken- und Tunnelbau neue Auflagentexte für Lkw, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen ausgearbeitet habe. Demnach könnten diese Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 44.000 kg und maximalen Achslasten von 12 t ohne Geschwindigkeitsbeschränkung die Landstraßen ?B? und ?L? benützen.

Nach ha Ansicht müsste dies auch für Autobahnen und Schnellstraßen gelten, sie würden jedoch auf die Änderung der Zuständigkeit seit 01.01.2004 verweisen. Mit diesem Datum habe die A. AG, XY, I., auch die Verwaltung der A12 Inntalautobahn übernommen und sei von der Verkehrsbehörde zur Beurteilung von Sondertransporten für die A12, A13 und S16 herangezogen worden.

Als Anlage wurde der Auflagentext, Stand 08.03.2004, beigefügt, der die Auflagentexte für Lkw-Züge, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 50.000 kg Gesamtgewicht auf nicht durch Straßenverkehrszeichen gewichtsbeschränkten Straßenzügen betrifft.

Letztendlich hat dann die A. AG auf das Schreiben vom 18.06.2004 des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol mitgeteilt, dass für die in den Zuständigkeitsbereich der A. AG fallenden Brücken entlang den Autobahnen A12 Inntalautobahn, A13 Brennerautobahn und der Arlberg Schnellstraße S16 bis zu einem Gesamtgewicht von 44.000 kg und maximalen Achslasten von 12 t die Geschwindigkeitsbeschränkung entfalle.

Somit steht fest, dass eine Transportbegleitung im vorliegenden Fall nicht mehr erforderlich ist. Zum einen weist das gegenständliche Fahrzeug eine Bauartgeschwindigkeit von 75 km/h auf.

Das Gesamtgewicht beträgt laut Auskunft der Firma H. und J. bei Straßenfahrten 34.930 kg, und liegt somit unter dem höchsterlaubten Gewicht von 44.000 kg. Die Achslasten sind mit dreimal 12.000 kg ausgewiesen und entsprechen somit den maximalen Achslasten von 12 t. Somit entfallen auf den Autobahn A12 Inntalautobahn, A13 Brennerautobahn und der Arlberg Schnellstraße S16 die Geschwindigkeitsbeschränkungen für den gegenständlichen dreiachsigen Mobilkran und ist daher das Sicherheitsrisiko nunmehr minimiert.

Der Auflagentext, Stand 08.03.2004, der von der Abteilung Brücken- und Tunnelbau vorgelegt wurde betrifft lediglich Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 44.001 kg bis 48.000 kg bzw 50.000 kg und Sattelkraftfahrzeuge, Arbeitsmaschinen und Lkw-Züge mit mehr als drei Achsen.

Im gegenständlichen Fall ist jedoch das Gesamtgewicht darunter liegend und es handelt sich ? wie schon zuvor mehrfach ausgeführt ? um ein Fahrzeug mit insgesamt drei Achsen und maximalen Achslasten von 12 t. Folgt man hier dem DI A., so geht auch er davon aus, dass die Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 44.000 kg und maximalen Achslasten von 12 t ohne Geschwindigkeitsbeschränkung die Landesstraßen ?B? und ?L? benützen können.

Auffallend ist auch, dass die Auflagentexte Stand 17.10.2003 noch die Lkw-Arbeitsmaschinen mit drei Achsen und einem Gesamtgewicht bis 36.000 kg angeführt haben und in der Folge dann aus den Auflagentexten gestrichen wurde.

Die Berufungsbehörde schließt sich den Ausführungen des DDIng A. sowie auch des DI E. M. von der Abteilung Gesamtverkehrsplanung an, der von einer Entschärfung des Sicherheitsrisikos ausgeht, da ? wie schon zuvor ausgeführt ? die zulässige Bauartgeschwindigkeit für den gegenständlichen Baukran von 75 km/h nur geringfügig unter der maximal erlaubten Geschwindigkeit für Lkw oder Pkw mit Anhänger von 80 km/h liegt.

Führt man nunmehr ins Treffen, dass die Landesstraßen ?B? und ?L? auch von Fahrzeugen und Fuhrwerken sowie von Kraftfahrzeugen mit Bauartgeschwindigkeiten von weniger als 50 km/h benützt werden (Traktoren oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge), so kann man nicht eine Transportbegleitung für einen Baukran verlangen, der selbst eine Bauartgeschwindigkeit von 75 km/h aufweist. Dies würde ua zu einer Ungleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer führen. Auch das Gewicht des Baukrans ist im Hinblick auf die Vorschreibungen des Auflagentextes vom 8.3.2004 kein Grund mehr eine Transportbegleitung vorzuschreiben.

Zusammengefasst ist die Berufungsbehörde daher der Ansicht, dass sowohl weder aufgrund der Sicherheit noch unter Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer eine Transportbegleitung des gegenständlichen Baukrans und somit eine diesbezügliche Einschränkung der Zulassung nach § 39 Abs 1 KFG erforderlich ist und der Berufung daher unter Berücksichtigung der zeitlichen Bestimmung, wie im Spruch des Berufungserkenntnisses ausgeführt, der Erfolg beschieden war.

Für den Zeitraum vor dem 28.4.2005 konnte die Berufungsbehörde keine neuerliche Entscheidung treffen, da diesbezüglich durch den mittlerweile in Rechtskraft getretenen Bescheid zur Zahl IIb2-3-5-49/213 vom 28.4.2003 von ? res iudicata? (entschiedene Sache) auszugehen ist und die Berufung daher hinsichtlich dieses Zeitraumes gemäß § 68 Abs 1 AVG zurückzuweisen war.

Schlagworte

Transportbegleitung, im, vorliegenden, Fall, nicht, mehr, erforderlich

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