jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Salzburg 2002/04/11 22/10006/7-2001th

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.04.2002

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg erlässt durch den Kammervorsitzenden Mag. Erwin Ziermann, den Berichterstatter Mag. Thomas Thaller und das weitere Kammermitglied Dr. Peter Brauhart über die Berufung der F Ges.m.b.H. in U, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg vom 21.11.2001, Zahl 573-4-002/28-2001, folgendes Erkenntnis:

Gemäß § 66 Abs 4 AVG wird die Berufung als unbegründet abgewiesen.

Text

Begründung:

Mit dem angefochtenen Bescheid hat der Landeshauptmann von Salzburg gemäß § 101 Abs 5 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) das Ansuchen der F Ges.m.b.H. vom 23.8.2001 abgewiesen und die dort beantragte Erteilung einer Bewilligung zur Durchführung von Transporten mit Lastkraftwagen mit Achslasten von jeweils 12.000 kg und einem Gesamtgewicht von 36.000 kg (Ausnahme von den Bestimmungen des § 4 Abs 7 und 8 KFG) auf der B 178, der L272 und zweier Genossenschaftswege im Gemeindegebiet von U versagt.

Die Berufungswerberin hat dagegen fristgerecht eine Berufung eingebracht. Sie bringt darin vor, dass sie in U an zwei Standorten einen Kies- und Steinabbau, und zwar den Steinbruch Pfannhaus und das Kieswerk N, betreibe. Im Kieswerk N, das den Hauptstandort des Unternehmens darstelle, könne der im ca. 3 km entfernten Steinbruch Pfannhaus gewonnene Rohstoff aufbereitet und veredelt werden. Zum Transport solle ein Knickgelenk-Dumper VOLVO A 25 C eingesetzt werden, der die starken Steigungen und engen Kurven im sehr steilen Steinbruchgelände auch bei schwierigen Witterungsverhältnissen optimal befahren könne und auch zum Abkippen direkt in die Vorbrecheranlage des Kieswerkes geeignet sei. Dafür solle das Fahrzeug bis zu einem Gesamtgewicht von 36 Tonnen mit Steinen beladen werden, wobei sich Achslasten von 12 Tonnen ergeben würden. Wenn die Transporte mit Standard Straßen-Lkw durchgeführt würden, seien mindestens drei zusätzliche Arbeitsgänge erforderlich.

Beim Transport mittels Knickgelenk-Dumper könnten diese Vorgänge entfallen, was eine deutliche Reduktion von Schadstoff-, Staub- und Lärmemissionen sowie eine erhebliche Verringerung des Treibstoffverbrauchs mit gleichwertiger Schonung von Ressourcen bedeute. Eine Steigerung des Individualverkehrs trete nicht ein, da eine Nutzlast von 18 Tonnen zur Verfügung stehe, vergleichbar mit einem 4-Achs Lkw. Durch die extrem großvolumigen und breiten Niederdruckreifen des Knickgelenk-Dumpers würde die Belastung der Straßen im Vergleich mit einem Standard Lkw verringert. Die Straßenabschnitte der Genossenschaftsstraßen seien von der Berufungswerberin bereits für derartige Schwerfahrzeuge ausgebaut worden und werde von ihr auch die Erhaltung der betreffenden Straßenabschnitte durchgeführt. Die Einverständniserklärungen der Genossenschaften lägen vor. Ein Befahren der

bestehenden K- und Sbrücke sei nicht vorgesehen, die Fertigstellung der neuen K-brücke solle jedenfalls abgewartet werden. Für die B 178-Loferer Straße und die Alternativstrecke L272 U Landesstraße lägen Stellungnahmen des Brücken- und Straßenbauamtes beim Amt der Salzburger Landesregierung vor, welche bei Einhaltung der entsprechenden Auflagen keinerlei Einwände haben würden.

In der Sache fand am 11.3.2002 eine öffentliche mündliche Berufungsverhandlung statt, in der neben dem Vertretern der Berufungswerberin und dem Vertreter der belangten Behörde auch der Bürgermeister der Gemeinde U gehört wurde. Vertreter der betroffenen Güterwegegenossenschaften und der Bundes- und Landesstraßenverwaltung sind zur Berufungsverhandlung nicht erschienen. Der Vertreter der Berufungswerberin legte schriftliche Zustimmungserklärungen der Weggenossenschaften K-weg und U-berg vor.

Über ergänzendes Befragen der Berufungsbehörde gab der Berufungswerber an, den Antrag um Ausnahmebewilligung nach § 101 Abs 5 KFG von den höchsten zulässigen Achslasten und dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht für den dreiachsigen Muldenkipper der Marke Volvo gestellt zu haben, weil seit der Erweiterung des Steinbruches Pfannhaus im Februar 2000 auf der höchsten Etage des Steinbruches abgebaut werde. Die gewonnenen Rohstoffe würden mittels des gegenständlichen Muldenkippers zum Fuße des Abbaugebietes gebracht und hätten sie vor das gewonnene Material ohne Umladevorgänge direkt zum Schotterwerk U zu bringen. Vor Februar 2000 seien die Abbauvorgänge am Fuße des Abbaugebietes erfolgt. Der behördlich genehmigte Steinbruch werde bereits seit dem Jahre 1994 betrieben. Auch die Erweiterung sei behördlich genehmigt worden. Der Muldenkipper komme bereits seit der Erweiterung des Steinbruches zum Einsatz und werde das gewonnene Material seit diesem Zeitpunkt auch vom Steinbruch Pfannhaus zum Schotterwerk U mit diesem Muldenkipper transportiert. Zuvor sei der Transport lediglich mittels vierachsigen Lkw durchgeführt worden. Grund für diese Antragstellung sei gewesen, dass durch einen Transport mittels Muldenkipper Umladevorgänge erspart würden und dass teilweise auch größere Kalksteinblöcke abgebaut würden, welche nach Zwischenlagerung beim Schotterwerk U für Steinmetzbetriebe bestimmt seien. Derartige Blöcke würden beim Umladen, insbesondere durch das Abkippen möglicherweise zerbrechen. Jedenfalls bestehe die Gefahr, dass diese Blöcke beschädigt werden können. Es sei beabsichtigt, die Materialien vor dem Transport zu sortieren, d.h. es würden die Kalkblöcke separat vom übrigen Material transportiert. Ca. 30 % des Materials würden als größere Blöcke transportiert und 70 % als Brechermaterial. Die größeren Blöcke hätten ein Gewicht zwischen 6 und 10 t. Diese Blöcke könnten auch mit herkömmlichen Lkw transportiert werden, auf Dauer gesehen gebe es jedoch bei derartigen Lkw immer größere Reparaturen. Die größeren Blöcke würden in U auch abgekippt und bestehe die Gefahr des Zerbrechens auch bei den größeren Blöcken. Darüber hinaus ergebe sich bei einem Transport mittels Muldenkipper ein um 20% geringerer Bodendruck als bei herkömmlichen Transporten mittels Vierachs-Lkw. Die gegenständliche Kesslerbrücke, die sich im Bereich des Weges Kesslerweg befinde, sei in die beantragte Fahrtstrecke eingeschlossen. Es seien ca. 10 bis 15 Fahrten pro Tag geplant.

Der Vertreter der Gemeinde von U gab an, dass seitens der Gemeinde insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen Interesse daran bestehe, dass dem gegenständliche Antrag Folge gegeben werde.

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg stellt hiezu gemäß § 67a Abs 1 Z 1 AVG iVm §§ 123 Abs 1 und 101 Abs 5 KFG durch eine Kammer fest:

Im vorliegenden Fall soll laut Ansuchen der Berufungswerberin vom 23.8.2001 ein spezieller dreiachsiger Muldenkipper (Achsabstände 4,165 m und 1,670 m) auf Straßen mit öffentlichen Verkehr auf einer näher bezeichneten Fahrtstrecke im Gemeindegebiet von U Lasten transportieren, wobei sich für den jeweiligen Transport ein Gesamtgewicht des Fahrzeuges von 36 000 kg und Achslasten von 3 x 12 000 kg ergäbe. In der Berufungsverhandlung präzisierte der Vertreter der Berufungswerberin, dass die beabsichtigte Ladung zu ca. 70 % aus gebrochenem Steinmaterial und zu ca. 30 % aus größeren Steinblöcken mit eine Gewicht von 6 bis 10 Tonnen bestehe und etwa 10 bis 15 Fahrten täglich stattfinden sollen. Der Antrag wurde im Wesentlichen mit wirtschaftlichen Erfordernissen auf

Grund der Erweiterung des Steinbruches Pfannhaus im Februar 2000 begründet. Im Rahmen dieser Steinbrucherweiterung werde nunmehr auf der höchsten Etage des Steinbruches abgebaut und könne die Beförderung der abgebauten Materialen im Steinbruch von der höchsten Etage zum Fuß des Abbaugebietes nicht mehr von herkömmlichen Lkw, sondern nur von den beantragten Spezial-Muldenkippern bewerkstelligt werden. Es sei geplant, das gewonnene Material mittels dieser Spezial-Muldenkipper in weiterer Folge ohne Umladevorgänge direkt zum drei Kilometer entfernten Schotterwerk U zu transportieren. Die Berufungswerberin bestreitet in diesem Zusammenhang nicht, dass die beantragten Transporte auch durch herkömmliche, den Bestimmungen des § 4 KFG entsprechende Lkw erfolgen könnten. In diesem Fall wäre allerdings ein zusätzlicher Umladevorgang im Steinbruch Pfannhaus erforderlich.

Die maßgeblichen Rechtsvorschriften lauten:

§ 4 Abs 7 und 8 KFG (Auszug):

?(7) Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten:

1. bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger 18 000 kg,

2. bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 3 und Z 4 25 000 kg,

3. bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 4, wenn

a) die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder

b) wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9 500 kg je Achse nicht überschritten wird 26 000 kg,

4. 7.

Als Achse im Sinne der Z 1, 2, 3, 4, 5 und 7 gelten auch zwei Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m. Werden mehrere Achsen angetrieben, so sind bei einem dreiachsigen Fahrzeug die vordere Lenkachse, bei einem vierachsigen Fahrzeug die beiden vorderen Lenkachsen von der Vorschrift der Doppelbereifung ausgenommen.?

?(8) Die Achslast (§ 2 Z 34) darf 10 000 kg, die der Antriebsachse jedoch 11 500 kg nicht überschreiten, wobei bei einem Fahrzeug mit mehreren Antriebsachsen eine gelenkte Achse nicht als Antriebsachse gilt. Die Summe der Achslasten zweier Achsen (Doppelachse) darf bei nachstehenden Radständen (Achsabständen) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

a) bei Kraftfahrzeugen:

-

weniger als 1 m 11 500 kg

-

1 m bis weniger als 1,3 m 16 000 kg

-

1,3 m bis weniger als 1,8 m 18 000 kg

-

1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird 19 000 kg,

b) bei Anhängern und Sattelanhängern: ...?

§ 101 Abs 5 KFG:

?(5) Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c 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, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig; dies gilt nicht für die Beförderung im Vorlauf- und Nachlaufverkehr, sofern die Summe der Gesamtgewichte bei der Beförderung von kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreitet. 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.?

Durch die beantragten Transporte werden somit sowohl die in§ 4 Abs 7 KFG festgelegten Höchstgewichte für dreiachsigen Fahrzeuge, als auch die in § 4 Abs 8 KFG normierten höchstzulässigen Achslasten nicht unbeträchtlich überschritten.

Eine Ausnahmebewilligung für Transporte, bei denen das höchstzulässige Gesamtgewicht oder die höchsten zulässigen Achslasten überschritten werden, setzt in jedem Fall gemäß § 101 Abs 5 Z 1 KFG (Z 2 leg cit kann im vorliegenden Fall auf Grund der beantragten Fahrstrecke von 3 km außer Betracht bleiben) zwingend voraus,

-dass es sich dabei entweder um die Beförderung einer unteilbaren Ladung handelt oder

-dass der Transport durch ?andere besondere Gegebenheiten?, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, gerechtfertigt ist.

Dass im vorliegenden Fall eine unteilbare Ladung befördert werden soll, wird nicht behauptet und ist in Anbetracht der Ausführungen der Berufungswerberin, dass ein Großteil der Ladung aus Brechermaterial bestehen soll, auszuschließen. Auch die größeren Steinblöcke könnten nach Angabe des Vertreters der Berufungswerberin mit herkömmlichen Lkw transportiert werden.

Es bleibt somit zu prüfen, ob der beantragte Transport unter den Ausnahmetatbestand ?andere besondere Gegebenheiten? fällt. Diesbezüglich wird in den maßgeblichen Kommentaren zum KFG (Grundtner, KFG, 863f; Grubmann, Das österreichische Kraftfahrrecht Bd II, 483ff) einhellig die Meinung vertreten, dass wirtschaftliche Notwendigkeiten nicht als ?besondere Gegebenheiten? anzusehen sind. "Besondere Gegebenheiten" liegen bei der Verwendung besonderer Fahrzeuge vor, wenn der Transport des Gutes nur unter Überschreitung der Maße und

Gewichte möglich und zudem für diesen Transport ein besonders gebautes bzw. ausgestattetes Fahrzeug erforderlich sei (wie z.B. Schaustellerfahrzeuge, Fahrzeuge für nicht zerlegbare Holzfertighäuser oder Niederflurfahrzeug für hohe Betonfertigteile).

Die Berufungsbehörde übersieht nicht, dass der Transport der vorliegenden Steinbruchmaterialen mittels der beantragten Spezialfahrzeuge für die Berufungswerberin besondere organisatorische Vorteile im Betriebsablauf und damit vor allem wirtschaft Vorteile bringt.

Bei der rechtlichen Beurteilung des gegenständlichen Antrages ist jedoch davon auszugehen, dass der Gesetzgeber die Erteilung von Ausnahmen für Transporte, welche die höchstzulässigen Gewichte für Fahrzeuge überschreiten eher restriktiv behandelt wissen will. Dies wird insbesondere auch durch die einschränkenden Novellierungen des § 101 Abs 5 KFG der letzten Jahre (etwa die 15. KFG Novelle) belegt. Eine zu weite Interpretation der ?besonderen Gegebenheiten? im Hinblick auf ein vorrangiges Abstellen auf wirtschaftliche Gesichtspunkte, würde zudem auch zu einer Ausuferung von überschweren Transporten führen, was weder im Sinne der Verkehrssicherheit, noch der Straßenbelastung liegt. Die in den zitierten Kommentaren wiedergegebene restriktive Rechtsmeinung zu den ? besonderen Gegebenheiten?, die sich auf entsprechende Erlässe des Verkehrsministeriums stützt, ist daher auch für die Berufungsbehörde schlüssig nachvollziehbar, weshalb sie sich dieser dieser Rechtsansicht anschließt.

Im vorliegenden Fall wird eine ?besondere Gegebenheit? vor allem deshalb nicht angenommen, weil die beantragten Transporte unbestritten auch durch herkömmliche die höchstzulässigen Gesamtgewichte nicht überschreitende Lkw durchgeführt werden können und die Transporte vor der Erweiterung des Steinbruches offensichtlich auch durch solche Fahrzeuge bewerkstelligt worden sind. Im Hinblick auf den Großteil des beantragten Ladegutes (Brechermaterial) ist der Einwand der Berufungswerberin, dass dieses beim Umladen beschädigt werden könne, für die Berufungsbehörde nicht nachvollziehbar. Auch hinsichtlich der größeren Steinblöcke erscheint dieses allgemeine Vorbringen nicht ausreichend begründet, zumal die Entladung dieser Steinblöcke nach Angabe des Vertreters der Berufungswerberin im Schotterwerk U ebenfalls durch Abkippen erfolgt.

Sollten tatsächlich Steinblöcke abgebaut werden, die auf Grund ihres Ausmaßes, ihres Gewichtes oder ihrer besonderen Beschaffenheit mit einem herkömmlichen Lkw nicht transportiert werden können, wäre im jeweiligen Einzelfall zu beurteilen, ob "eine besondere Gegebenheit" i.S. des § 101 Abs 5 Z 1 KFG vorliegt.

In der vorliegenden allgemeinen Form ist der gegenständliche Antrag vom 23.8.2001 jedoch - unbeschadet der Zustimmung der betroffenen Straßen- bzw. Brückenerhalter - nicht ausreichend begründet und war die Berufung daher im Sinne des § 101 Abs 5 KFG abzuweisen ist.

Schlagworte

§ 101 Abs 5 Z 1 KFG; besonderen Gegebenheiten; Restrikive Behandlung für die Erteilung von Ausnahmen für Transporte, welche die höchstzulässigen Gewichte für Fahrzeuge überschreiten

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