jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2020/8/14 VGW-101/045/12012/2019

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.08.2020

Entscheidungsdatum

14.08.2020

Index

90/01 Straßenverkehrsordnung

Norm

StVO 1960 §43 Abs1 litb
StVO 1960 §45 Abs1
StVO 1960 §52 lita Z9b

Text

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch den Richter Mag. Doninger über die Beschwerde des Herrn A. B., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen den Bescheid des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, vom 02.01.2019, Zl. ... mit welchem der Antrag auf die Bewilligung einer Ausnahme gemäß § 45 StVO vom Fahrverbot für über 3,7 m hohe Fahrzeuge durch die sog. C. in Wien, D.-Straße, abgewiesen wurde, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 26.06.2020, zu Recht erkannt:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen, und der angefochtene Bescheid mit der Maßgabe bestätigt, dass sich die Abweisung auf den am 16.04.2018 eingebrachten und im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung präzisierten Antrag auf Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 StVO für a) das Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dem Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen M-2 und dem Sattelanhänger mit dem Kennzeichen M-3 von dem auf der D.-Straße stadteinwärts (Richtung E.) bestehenden Fahrverbot für über 3,70 m hohe Fahrzeuge und b) die selbstfahrende Arbeitsmaschine (Holzhäcksler) mit dem Kennzeichen M-4, Typ: F. von dem auf der D.-Straße in beiden Fahrtrichtungen bestehenden Fahrverbot für über 3,70 m hohe Fahrzeuge, bezieht.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

1.) Mit Schreiben vom 16.04.2018 beantragte der anwaltlich vertretene Beschwerdeführer für ein Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen M-2 und einen Sattelanhänger mit dem Kennzeichen M-3 eine Ausnahme gemäß § 45 StVO von dem vor dem Durchfahrtsbogen D.-Straße (Richtung E.) bestehenden Fahrverbot für über 3,7 m hohe Fahrzeuge, sowie für die selbstfahrende Arbeitsmaschine (Holzhäcksler) des Typs: F. mit dem Kennzeichen M-4 eine Ausnahme gemäß § 45

StVO von der o.a. Höhenbeschränkung in beide Fahrtrichtungen. Er bewirtschafte seit dem Jahr 2009 im Rahmen seiner betrieblichen Tätigkeit ein Waldstück im G.-wald, das direkt im J./H. liege und sich im Besitz der Forstverwaltung H. befinde. Zur Bewirtschaftung dieses Waldstückes sei er bzw. seine Mitarbeiter auf regelmäßige Fahrten - zum Teil mehrmals täglich - mit den ausschließlich betrieblich genutzten und auf ihn zugelassenen Fahrzeugen auf der D.-Straße angewiesen. Der Streckenabschnitt der D.-Straße, auf dem das Fahrverbot für über 3,7 m hohe Fahrzeuge gelte, sei nur ca. 3 km von dem zu bewirtschaftenden Waldstück im G.-wald entfernt. Das Fahrverbot bedeute für sein Unternehmen, dass dieser Streckenabschnitt mit den angeführten Betriebsfahrzeugen nicht mehr befahren werden könne und einen Umweg von zusätzlich ca. 45 Minuten pro Strecke (Ausweichstrecke über K.) erforderlich mache. Durch diesen Umweg würden von dem Sattelkraftfahrzeug (Sattelzugfahrzeug samt Sattelanhänger) durchschnittlich 18,33 l mehr Diesel und von dem Holzhäcksler durchschnittlich 56,25 l mehr Diesel pro Strecke verbrannt. Da diese Ausweichstrecke zum Teil mehrfach täglich zurückgelegt werden müsse, würden dadurch erhebliche Mehrkosten (in den Wintermonaten etwa EUR 3.000 pro Monat) für ihn entstehen. Darüber hinaus würde dies auch zu einer wesentlichen schädlichen Einwirkung auf die Bevölkerung und die Umwelt durch die erhöhte Schadstoffbelastung führen.

Soweit ihm bekannt, sei das Fahrverbot für über 3,7 m hohe Fahrzeuge auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt der D.-Straße verhängt worden, um Schäden an den C. zu verhindern. Tatsächlich seien die C., insbesondere jener in Richtung stadteinwärts, signifikant höher als 3,7 m, sodass anzunehmen sei, dass mit der Festlegung der maximalen Durchfahrtshöhe von 3,7 m nicht nur Schäden an den C., sondern auch - oder möglicherweise sogar vorrangig - der Schwerverkehr in diesem Straßenabschnitt verhindert werden solle. Seit nunmehr über 10 Jahren würden seine betrieblich genutzten Fahrzeuge die C. passieren, ohne dass es dabei jemals zu einer Beschädigung derselben durch seine Fahrzeuge gekommen sei. Die Höhenabmessung des C. stadteinwärts betrage an der niedrigsten Stelle 4,3 m und in der C.-mitte 4,44 m. Tatsache sei, dass sich daraus im Hinblick auf die dort erlaubte Fahrzeughöhe von 3,7 m eine Differenz von zumindest 60 cm ergebe. Alle seine Betriebsfahrzeuge würden problemlos durch die C. passen. Der Sattelanhänger sei vorne 4 m und hinten 3,8 m hoch. In Kombination mit dem Sattelzugfahrzeug sei auch der Sattelanhänger vorne auf 3,8 m absenkbar, da der Sattelanhänger auf allen Achsen über ein Luftfahrwerk verfüge.

Für sein Unternehmen seien betriebliche Fahrten auf der D.-Straße - und damit auch ein Passieren der C. - von essentieller Bedeutung. Ein Umweg von ca. 45 Minuten pro Strecke würde eine unzumutbare Einschränkung darstellen, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass das bestehende Fahrverbot jedenfalls einer sachlichen Rechtfertigung entbehre.

In Ergänzung seiner Ausführungen im Antrag vom 16.04.2018 legte der nunmehrige Beschwerdeführer ein Gutachten des allgem.beeid.und gerichtl. zertifizierten Sachverständigen und Schätzmeisters Ing. Mag. jur. L. vom 25.08.2017 vor, worin gutachtlich festgestellt wird, dass eine Messung des C. stadteinwärts vom Niveau Fahrbahnoberfläche zur C.-mitte eine Höhe von 4,44 m und vom Niveau Fahrbahnoberfläche direkt nach dem Randstein eine Höhe von 4,30 m ergeben habe. Die gesamte Breite des C. betrage 5,10 m. Die Holzhackmaschine passe ohne Probleme durch beide C., wohingegen der Holztransporter nur stadteinwärts passe, da er da immer beladen sei und 40 t Gesamtgewicht aufweise. Beide Maschinen würden aber stadteinwärts, etwa 50 m nach dem C., die Höhenkontrolle auslösen.

2.) In Reaktion auf einen Vorhalt der belangten Behörde vom 26.09.2018 erstattete der nunmehrige Beschwerdeführer mit Schreiben vom 23.10.2018 eine Stellungnahme und brachte darin vor, dass auch der Sattelanhänger in Kombination mit dem Sattelzugfahrzeug problemlos auf eine Höhe von 3,8 m absenkbar sei. Dass das Absenken nur in aufgesatteltem Zustand erfolgen könne, stelle kein Hindernis für die Erteilung der Genehmigung dar, zumal ein Befahren des gegenständlichen Straßenabschnittes ohne Verwendung der Zugmaschine ohnehin denkunmöglich sei. Aus der mit dem Antrag vorgelegten Skizze der Holzhackmaschine mit dem Kennzeichen M-4 ergebe sich, dass diese nicht über ihre gesamte Höhe 3 m breit sei, sondern sich ab einer Höhe von 1,8 m so verjünge, dass sie in der Breite nur mehr 2 m messe. Angesichts der gerundeten Form des C. sei offenkundig, dass eine Fahrzeugbreite von 3 m auf eine Fahrzeughöhe von bis zu 1,8 m eine problemlose Durchfahrt erlaube. Oberhalb dieser Höhe habe das Fahrzeug nur mehr eine Breite von 2 m und könne damit jedenfalls die Höhe des C. in der Fahrbahnmitte ausnützen, welche auch vom Amtssachverständigen mit weit über 4 m gemessen worden sei. Die etwas geringere C.-höhe neben den Gehsteigrändern sei für dieses Fahrzeug schon deshalb in keiner Weise relevant, da es aufgrund seiner Bauweise oberhalb von 1,8 m physisch überhaupt nicht in die Nähe der seitlichen Abschrägungen gelangen könne. Die Länge des Fahrzeuges betrage zudem nur 9,95 m, weshalb der N. F. in keiner Weise mit den nahezu doppelt so langen und

im relevanten Höhenbereich breiteren Fahrzeugen vergleichbar sei, die die Behörde für ihre verkehrstechnische Simulation herangezogen habe. Bei den im Gutachten genannten Fahrzeugen „Holztransporter P." und „N. Holzhackmaschine" handle es sich um eben jene Fahrzeuge, die er in seinem Betrieb verwende und für die er eine Ausnahmegenehmigung beantragt habe. Da der von ihm beigezogene Sachverständige freilich kein ausgewiesener Experte für diverse Arten von Lastkraftwagen sei, habe er die Kombination aus dem antragsgegenständlichen Fahrzeugen „Sattelzugmaschine mit dem behördlichen Kennzeichen M-2" und „Sattelanhänger ... mit dem behördlichen Kennzeichen M-3" insgesamt als „Holztransporter" bezeichnet. Der antragsgegenständliche N. F. mit dem behördlichen Kennzeichen M-4 sei von seiner Funktion eine Holzhackmaschine und daher mit der Bezeichnung „N. Holzhackmaschine" im Gutachten gemeint.

Selbst die geringsten gemessenen Werte der durchgeführten Höhenmessungen würden bei weitem genügen, um eine gefahrlose Durchfahrt der gegenständlichen Fahrzeuge zu gewährleisten. Im Übrigen sei der gerafften Darstellung im Vorhalt auch nicht zu entnehmen, unter welchen Voraussetzungen die Messergebnisse der MA 29 zustande gekommen seien und ob dieselben den Tatsachen entsprechen würden. Seine beiden Fahrzeuge hätten den C. nachweislich viele Male passiert, ohne dass es jemals zu einem Schaden oder auch nur einer Gefährdung gekommen wäre.

Hinsichtlich der Kosten des wegen des Fahrverbots erforderlichen Umwegs sei bereits im Antrag ausgeführt worden, dass sich diese in den relevanten Monaten Oktober bis April auf rund EUR 3.000 pro Monat belaufen würden, sohin insgesamt rund EUR 21.000. Dies sei jedenfalls eine erhebliche finanzielle Belastung für seinen Betrieb, die er nicht abzuwenden vermöge, da ein nach der unrichtigen Ansicht der Behörde „leicht" mögliches Umorganisieren der betrieblichen Abläufe entweder faktisch überhaupt nicht durchführbar oder für ihn mit nicht über seine Preisgestaltung kompensierbaren höheren finanziellen Belastungen verbunden und damit jedenfalls ökonomisch untragbar wäre. Er benötige die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge für seine betriebliche Tätigkeit. Diese seien nicht für seine Zwecke in beliebig vielen unterschiedlichen Größen erhältlich, sondern eben nur in der vorliegenden Form. Andere Fahrzeuge und Maschinen könnten seine betrieblichen Anforderungen nicht erfüllen, sodass er diesbezüglich keine Wahlmöglichkeit habe, mit wesentlich kleiner dimensionierten Fahrzeugen das Problem der Höhenbeschränkung zu vermeiden. Nicht zuletzt verbrauche der N. F. bei jeder Hin-und Retourfahrt mit Umweg rund 113 l mehr Diesel als bei der Streckenführung über den C., der Sattelzug immerhin noch rund 37 l mehr. Wenn beide Fahrzeuge die Strecke nur jeweils zweimal pro Tag befahren würden, ergebe sich ein Mehrverbrauch an Treibstoff von rund 300 l täglich. Dass dieser über längere Zeit gerechnet wesentliche schädliche Auswirkungen auf Bevölkerung und die Umwelt habe und daher die gefahrenen Strecken so kurz wie möglich gehalten werden sollten, liege auf der Hand. Der Vermeidung des um bloß einige Fahrten täglich vermehrten Schwerverkehrs im Bereich des C., der aufgrund seines geringen Umfangs auch nicht geeignet sei, spürbare Verkehrsbehinderungen hervorzurufen, stehe daher eine für die Anrainer und die Umwelt der Ausweichstrecke jedenfalls unzumutbare und zudem sehr leicht vermeidbare höhere Belastung gegenüber. Die Erteilung der Ausnahmegenehmigung für die verfahrensgegenständlichen Fahrzeuge wäre tatsächlich die für alle Betroffenen schonendste Lösung.

3.) Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wies die belangte Behörde den Antrag des Beschwerdeführers vom 16.04.2018 auf Bewilligung einer Ausnahme gemäß § 45 StVO vom Fahrverbot gem. § 52 Z. 9b StVO für über 3,7 m hohe Fahrzeuge durch die sogenannten C. in Wien, D.-Straße, für die Fahrzeuge mit dem Kennzeichen M-4, M-2 und M-3, in beide Fahrtrichtungen ab und wich damit vom Antrag insoweit ab, als dort für das Sattelzufahrzeug die Ausnahme nur in Richtung stadteinwärts beantrag wurde.

In der Begründung legt die belangte Behörde dar, dass seit 1974 wegen der C. in Wien, D.-Straße, eine Höhenbeschränkung auf 3,7 m verordnet sei. Allgemein bekannt sei, dass diese ... vor einigen Jahren durch das Auffahren eines Fahrzeugs erheblich beschädigt und nur durch Zufall die dort sich aufhaltenden Personen nicht verletzt worden seien. Die historischen C. hätten teilweise neu errichtet werden müssen. Aus einer im Zuge des Verfahrens eingeholten Stellungnahme der MA 29 vom 11.06.2018 zur Vermessung der Durchfahrtshöhe der C. an 20 Messpunkten ergebe sich, dass jene Maße, die die Grundlage für die verordnete Höhenbeschränkung gewesen seien (Anm.: 1974), noch zutreffend seien und die Höhen von den obersten Stellen der C. relativ rasch und stark abfielen, wobei eine Messungsgenauigkeit von +/-5 cm einzuberechnen sei.

Eine Erstellung von Schleppkurven habe ergeben, dass wegen der Biegung im Straßenverlauf an den C. bei einer - mangels konkreter Daten - geschätzten Länge der Fahrzeuge ein gerades Durchfahren nicht möglich sei. Vielmehr

würden die Fahrzeuge die gesamte Fahrbreite, teils über die Fahrbahn hinaus auch den Gehsteig, der C. beanspruchen, weswegen auch die niedrigsten Maße an den Fahrbahnseiten von Relevanz seien. In den relevanten Bereichen des Bogens der Fahrspur Richtung Wien würden sich die von der MA 29 gemessenen Werte erheblich von denen des „Gutachtens" unterscheiden und lägen um ein Wesentliches unter dem vom Antragsteller zu einem C. an einer Stelle benannten Werten von 4,3 und 4,44 bzw. 4,3 m.

Nicht nur weil die C. vor einigen Jahren beschädigt worden seien, sei jeder Antrag sowie jede Ausnahme im Einzelfall streng zu prüfen. Sogar bei Sondertransporten sei, abgesehen von einer Vielfalt von Sicherungsmaßnahmen, ein Mindesthöhenabstand von 20 cm freizuhalten. Dieser „Polster" sei wegen der Vielfalt von Umständen, die bei Fahrten zu berücksichtigen seien, erforderlich. Dass eine Absenkung vollständig auf 3,8 m durchgeführt werden könne, könne vom Lenker nicht garantiert werden, auch wäre die Absenkung auf 3,8 m wegen der Höhe von 3,9 m an den Seiten der C. zu wenig. Am Boden liegende Gegenstände, sei es nur Splitt und Schnee, würden auf die Höhe wirken, ebenso wie auch der Reifendruck der Fahrzeuge. Eine gerade Durchfahrt sei wegen der Biegung nicht möglich. Deswegen seien - selbst beim oben nur 2 m breiten F. - nicht allein die höchsten Höhen der C. relevant. Bei Fahrbahnkuppen und Fahrbahnwannen und auch bei Biegungen sei mit Neigungswechseln des Fahrzeuges zu rechnen. Relevant sei auch, wie die konkreten Fahrzeuge ausgestaltet seien. Ein Foto aus dem Internet zeige etwa am Dach eines Traktors F. ein gelbes Warnlicht, dass die Fahrzeughöhe um einige Zentimeter erhöhe.

Der Antragsteller habe Unterlagen, etwa Fotos oder Typenscheine zu den Fahrzeugen, für die die Ausnahme begehrt würde, nicht vorgelegt; das Gutachten eines nicht in den relevanten Gebieten tätigen Gutachters beruhe nur auf der Messung eines Punktes an einer hohen Stelle des C., sowie je am äußersten Rand der Fahrbahn, und das nur in eine Fahrtrichtung und behandle nicht die Höhe der Fahrzeuge. Ohne konkrete Angaben zum Fahrzeug bleibe jede nähere Prüfung, ob die Fahrzeuge durch die C. passen würden, Spekulation.

4.) In der gegen diesen Bescheid rechtzeitig erhobenen Beschwerde bringt der anwaltlich vertretene Beschwerdeführer vor, dass die belangte Behörde verkenne, dass er sämtliche Unterlagen und Informationen vorgelegt bzw. übermittelt habe und damit seiner Mitwirkungspflicht im Verfahren sehr wohl nachgekommen sei. Zusätzlich und unaufgefordert habe er das Ergebnis der Vermessung der C. durch einen Sachverständigen und Skizzen der selbstfahrenden Arbeitsmaschine N. F. (Holzhackmaschine) sowie des dem Holztransport dienenden Sattelzugs (P.-Zugmaschine samt R.-Schubbodenauflieger) mit Angaben der Fahrzeugmaße vorgelegt. Soweit all diese Daten und Unterlagen für die belangte Behörde noch keine ausreichende Entscheidungsgrundlage darstellten, wäre es deren Aufgabe gewesen, entsprechende Ermittlungen - nicht zuletzt Durchführung eines Lokalaugenscheins samt Vermessung der in Rede stehenden Fahrzeuge und Probe-Durchfahrten - durchzuführen. Zudem sei eine Besichtigung und Vermessung, idealerweise an Ort und Stelle, gerade im Fall des N. F. unabdingbar, da die bloße zahlenmäßige Angabe von dessen Gesamtausmaßen von 3,95 m Höhe und 3 m Breite in den technischen Fahrzeugdaten einen irrigen Eindruck von den tatsächlichen Dimensionen des Geräts vermittle, welches nur bis zur Höhe von 1,80 m tatsächlich auch 3 m breit sei und sich oberhalb von 1,80 m Höhe auf 2 m Breite verjünge. Auch habe er wiederholt angegeben, mit den antragsgegenständlichen Fahrzeugen bereits seit Jahren regelmäßig und nachweislich unfallfrei sowie ohne jegliche Gefährdung der Bausubstanz die betreffenden C. zu durchfahren. Allein aus diesem Umstand ergebe sich, dass die gegenständlichen Fahrzeuge offenkundig problemlos durch die C. hindurch passen würden. Die belangte Behörde habe selbst festgehalten, dass es aufgrund des Straßenverlaufs für die Eignung zur Durchfahrt nicht bloß auf die Abmessungen bestimmter Fahrzeuge ankomme, sondern auch auf deren Fahrverhalten an der relevanten Stelle. Umso mehr hätte die belangte Behörde freilich eine ordnungsgemäße Beweisaufnahme an Ort und Stelle durchführen müssen. Der bloße Verweis auf Typenscheine und Lichtbilder, die er nicht vorgelegt hätte, gehe aus eben jenem Grund ins Leere: weder wären einfachen Lichtbildern der Fahrzeuge deren tatsächliche Ausmaße mit ausreichender Genauigkeit zu entnehmen, noch ließe sich mit diesen das Fahrverhalten der Fahrzeuge im Bereich der C. beurteilen. Zudem seien dem von der Behörde geforderten Typenschein keine zweckdienlichen Informationen zu entnehmen, welche über das bereits Vorgebrachte hinausgingen; zudem befinde sich derselbe nicht im seinem Besitz.

Im Vorhalt des Ermittlungsergebnisses vom 26.09.2018 nehme die belangte Behörde Bezug auf angeblich von einem Amtssachverständigen der MA 29 durchgeführte Vermessungen der C., welche geringere Durchfahrtshöhen ergeben hätten, als von dem Sachverständigen Ing. Mag. L. ermittelt. Tatsächlich sei ihm trotz einer entsprechenden Antragstellung das Ergebnis dieser amtlichen Vermessung bis dato nicht zur Kenntnis gebracht worden. Auch die Erstellung von Schleppkurven, welche die belangte Behörde in ihrer Begründung kurz erwähne, sei ihm niemals zur

Kenntnis gebracht worden. Er sei daher nicht in der Lage zu überprüfen, ob diese für die antragsgegenständlichen Fahrzeuge überhaupt von Relevanz seien, zumal insbesondere der N. F. aufgrund seiner Bauart relativ stark von den Durchschnittsmaßen üblicher Lastkraftfahrzeuge abweiche und mit gängigeren Fahrzeugen durchgeführte Probefahrten für ihn keinerlei Aussagekraft haben könnten. Insgesamt habe die belangte Behörde damit die von ihm vorgelegten Unterlagen und Beweisangebote schlichtweg als ungenau bzw. nicht ausreichend qualifiziert und sich nicht näher mit ihnen auseinandergesetzt, dafür aber ihrer Entscheidung Daten zugrunde gelegt, deren Quellen ihm nicht zur Kenntnis gebracht worden seien und deren Relevanz für den gegenständlichen Antrag bzw. deren inhaltliche Richtigkeit zumindest zweifelhaft sei.

Wenn die belangte Behörde ihren Bescheid im Wesentlichen damit begründe, dass er das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung der Ausnahmebewilligungen nicht in ausreichendem Maße nachgewiesen habe, so sei darin eine unrichtige rechtliche Begründung zu sehen. Seine Mitwirkungspflicht im Verwaltungsverfahren bestehe nur insoweit, als die Behörde nicht in der Lage sei, von sich aus ohne Mitwirkung der Partei tätig zu werden. Im gegenständlichen Fall habe er alle ihm möglichen und notwendigen Angaben zu den Daten der Fahrzeuge und den Ausmaßen der fraglichen C. gemacht. Angesichts des Umstandes, dass die Erteilung der Ausnahmebewilligungen für ihn wirtschaftlich essentiell sei - schließlich verursache die Einhaltung des Fahrverbots unvermeidliche Mehrkosten von rund EUR 21.000 pro Jahr - und dies der belangten Behörde leicht erkennbar gewesen sei, hätte sie jedenfalls ein umfassendes Ermittlungsverfahren durchführen müssen.

Im Anschluss an die Beschwerde regte der Beschwerdeführer die Einleitung eines Normüberprüfungsverfahrens gemäß Art. 139 Abs. 1 Z. 1 B-VG durch das Verwaltungsgericht Wien an. Das verfahrensgegenständliche Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer 3,70 m übersteigenden Höhe im Bereich der sogenannten „C." in Wien, D.-Straße, stelle eine sachlich nicht gerechtfertigte Beschränkung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen dar und sei sohin gesetzt- und verfassungswidrig, nämlich gleichheitswidrig im Sinne des Art. 7 Abs. 1 B-VG und greife zudem in sachlich nicht gerechtfertigter Weise in seine sowohl einfachgesetzlich als auch verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte ein.

5.) Die belangte Behörde hat von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung Abstand genommen und die verfahrensgegenständliche Beschwerde mitsamt einer Stellungnahme dem Verwaltungsgericht Wien am 13.09.2019 übermittelt.

In letzterer tritt die belangte Behörde den Beschwerdeausführungen entgegen und führt zur Verordnung MA 46-.../2017 aus, dass die darin verordnete Höhenbeschränkung wegen der Beschaffenheit des an der Straße gelegenen Gebäudes sowie zu dessen Sicherheit und/oder zur Sicherheit der Personen, die sich dort aufhalten, erforderlich sei, ebenso wie für die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden Verkehrs. Die sachlichen Entscheidungsgrundlagen seien ermittelt worden. Demgegenüber seien Umweltschutzgründe oder eine Entlastung vom Schwerverkehr keine Grundlagen für die Höhenbeschränkung gewesen. Es möge sein, dass eine Durchfahrt mit höheren Fahrzeugen ohne Schäden, etwa bei Sondertransporten unter speziellen Bedingungen, zu bewältigen sei. Die grundsätzliche Möglichkeit der gefahrlosen, nicht die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigenden Durchfahrt sei unter regulären Bedingungen schwer bis gar nicht zu gewährleisten.

6.) In seiner Replik zu dieser Stellungnahme führte der Beschwerdeführer mit Schreiben vom 16.06.2020 (Anm. die Stellungnahme der belangten Behörde vom 06.08.2019 wurde dem Beschwerdeführer im Zuge der Ladung zur öffentlichen mündlichen Verhandlung am 26.06.2020 zur Kenntnis gebracht) aus, dass die belangte Behörde tatsachenwidrig die Notwendigkeit der Durchfahrt durch die C. zur Bewirtschaftung des G.-waldes bestreite. Tatsächlich seien zur Bewirtschaftung des Wahlstückes im Ausmaß von ca. 77,5 ha regelmäßige, oft mehrmals tägliche Zu- und Abfahrten mit seinen forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, konkret dem Holzhäckseln N. F. und dem zum Holztransport eingesetzten Sattelzugfahrzeug (Zugmaschine samt Schubodenauflieger) erforderlich. Eine Umfahrung der Fahrverbotsstrecke, die nur rund 3 km von dem betreffenden Waldstück entfernt sei und auf dem direkten Weg zu diesem liege, sei praktisch und wirtschaftlich völlig unzumutbar. Ziel der Fahrten sei jeweils das S. in K., T.-straße. Anfangspunkt der Fahrten sei das J. bzw. die J.-Straße. Aufgrund der Sackgassensituation in der J.-Straße führe die direkte Fahrtstrecke über H. und die gegenständlichen C.. Die Ausweichstrecke über K. sei mit ca. 27 km mehr als doppelt so lang, sowie sehr steil und kurvenreich, wodurch sich die Fahrtstrecke ebenfalls wesentlich verlängere. Konkret seien dies pro Strecke ca. 45 Minuten. Dies habe nicht zuletzt einen drastisch erhöhten Treibstoffverbrauch zur Folge: der Holzhäcksler verbrauche pro Strecke durchschnittlich 56,25 l mehr Diesel als auf der direkten Route, das Sattelzugfahrzeug durchschnittlich 18,33 l mehr. Da täglich mehrere Fahrten durchgeführt werden müssten, ergebe

sich ein Mehrverbrauch von mehreren 100 l Diesel pro Arbeitstag. Die Mehrkosten dafür beliefen sich für den Zeitraum Oktober bis April auf insgesamt ca. EUR 21.000, mithin also etwa EUR 3.000 pro Monat. Hinzu komme die enorme zusätzliche Schadstoffbelastung für Anrainer und Umwelt. Derartige Mehrkosten stellten in seiner Branche für ihn als Einzelunternehmer jedenfalls eine massive wirtschaftliche Belastung dar und deren Vermeidung ein erhebliches wirtschaftliches Interesse.

Entgegen den unrichtigen Behauptungen der belangten Behörde seien auch die Voraussetzungen des§ 45 Abs. 1 StVO für die Erteilung der beantragten Ausnahmegenehmigung sämtlich erfüllt. Dass die beiden Fahrzeuge, für welche die Ausnahmegenehmigung beantragt worden sei, größere Ausmaße aufwiesen als vom gegenständlichen Fahrverbot ausgenommene Fahrzeuge, sei aktenkundig. Die Erteilung der Genehmigung liege auch im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft, insbesondere dem öffentlichen Interesse

? an der ordnungsgemäßen und effizienten Bewirtschaftung öffentlicher Forstgebiete, sowohl zur langfristigen Erhaltung der bewirtschafteten Wälder als auch zur Erzielung von Einnahmen;

? an Schutz von Anrainern und Umwelt, insbesondere auch durch Verringerung der Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden aus dem Straßenverkehr-Zweckmäßigkeit kurzer Fahrtstrecken;

? an der Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit regionaler Unternehmen, nicht zuletzt zur Sicherung zukünftiger Steuereinnahmen.

Vor dem Hintergrund seiner Ausführungen zum problemlosen Durchfahren der C. mit den gegenständlichen Fahrzeugen wäre mit der Erteilung der Ausnahmegenehmigung weder eine Erschwerung des Verkehrs - schon gar keine im Sinne länger dauernder Staubbildung - verbunden, noch wäre eine wesentliche Überlastung der Straße zu befürchten. Tatsächlich komme es zu überhaupt keiner Überbelastung. Zudem sei die Durchführung der notwendigen direkten Zu- und Abfahrten zum bewirtschafteten Waldstück anders nicht möglich.

Dieser Replik sind ein Einzelgenehmigungsbescheid des Holzhäckslers N. F., eine Datenbestätigung der Zugmaschine P., sowie diverse Darstellungen des bewirtschafteten Waldstücks und der dargelegten Fahrtstrecken beigefügt.

7.) In der Rechtssache fand am 26.06.2020 eine öffentliche mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Wien statt, an welcher der Beschwerdeführer persönlich, dessen anwaltlicher Vertreter, sowie eine Vertreterin der belangten Behörde teilnahmen.

Der Vertreter des Beschwerdeführers gab Folgendes zu Protokoll:

Ich verweise grundsätzlich auf das gesamte schriftliche Vorbringen, insbesondere die Ausführung bezüglich der Mehrbelastung der Umwelt und der Anrainer infolge der zusätzlichen Fahrtstrecken für die beantragten Fahrzeuge sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen des Beschwerdeführers. Dieser ist in jeder Hinsicht ortskundig. Ich verweise überdies auf das bereits im Antrag vorgelegte Gutachten des Herrn Mag. L. vom 25.08.2017 und die Ergebnisse von Vermessungen mit den betriebseigenen Fahrzeugen des Beschwerdeführers, aus denen hervorgeht, dass bei Durchfahrt des C. der auf der stadteinwärts führenden Route mit dem Sattelkraftfahrzeug ein Sicherheitsabstand von 50 cm gemessen von der linken vorderen höchsten Kante des Sattelaufliegers. Die Messung erfolgte annähernd senkrecht, allerdings musste der Beschwerdeführer bei der Anfertigung der Bilder, die ich nunmehr dazu vorlege, mit einer Hand die Kamera halten (es werden zwei Bilder wie beschrieben als Beilagen ./A und ./B zum Akt genommen und in Kopie der Vertreterin der belangten Behörde ausgefolgt). Die Stellungnahme der belangten Behörde vom 10.09.2019 und die darin zitierten Messungen sind für den konkreten Sachverhalt nicht geeignet, zumal eine Messung nur hinsichtlich der konkret beantragten Fahrzeuge stattfinden muss und kann. Vorgebracht wurde zudem auch schon, dass sowohl das Zugfahrzeug der Marke P. als auch der Sattelauflieger der Marke R. infolge einer vorhandenen Luftfederung absenkbar sind auf eine Höhe von 3,80 m. Dieser Absenkvorgang wird vom Führerhaus aus gesteuert und dient die Luftfederung auch genau unter anderem für diesen Zweck. Vor diesem Hintergrund beantrage ich neuerlich die Durchführung eines Ortsaugenscheins unter Beiziehung der beantragten Fahrzeuge zum Beweis dafür, dass die beantragte Ausnahmebewilligung bei sachlicher Abwägung aller Umstände zu bewilligen sei. Im Rahmen der Durchführung eines Ortsaugenscheins könnte man feststellen, dass das Fahrzeug gefahrenlos die stadteinwärts führende Durchfahrt durch die C. vornehmen kann und dabei zusätzlich noch ein Sicherheitsabstand von 50 cm

vorhanden ist. Dabei handelt es sich um einen Sicherheitsabstand der auch auf normalen Bundes- und Landesstraßen üblich ist. Weiters beantrage ich die zeugenschaftliche Befragung des Gutachters, Mag. Ing. L., zu den in seinem Gutachten vom 25.08.2017 enthaltenen Messungen, sowie um seine Beiziehung zum beantragten Lokalaugenschein.

Konkret angesprochen auf den Antrag vom 16.04.2018 präzisiere ich denselben noch einmal dahingehend, dass der Antrag sich konkret auf das Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dem Sattelzugfahrzeug mit dem Kennzeichen M-2 und dem Sattelanhänger mit dem Kennzeichen M-3 bezieht. Allenfalls kann die Bewilligung unter der Auflage erteilt werden, dass das Sattelkraftfahrzeug nur im abgesenkten Zustand, sohin mit einer Gesamthöhe von 3,80 m, erteilt wird.

Der Beschwerdeführer selbst gab zu Protokoll:

Wenn ich gefragt werde, warum für das Sattelkraftfahrzeug nicht auch eine Ausnahmebewilligung in Fahrtrichtung stadtauswärts durch den C. beantragt wurde gebe ich an, dass der stadtauswärts führende C. tatsächlich deutlich niedriger ist als der stadteinwärts führende. Diesbezüglich würde ich wahrscheinlich sogar einen anderen Sattelanhänger brauchen.

Ich bewirtschafte ein 77,7 ha großes Gebiet im G.-wald, das im Privateigentum meines Nachbarn. Dieses Gebiet befindet sich ausschließlich im Wiener Gemeindegebiet. Zum bewirtschafteten Teil des Waldes führt die J.-straße von der D.-Straße aus und handelt sich bei derselben um eine Sackgasse. Sie endet direkt beim U.. Der Sattelauflieger ist von der Firma R. Fahrzeugbau mit einem Schubboden und einer Länge über alles von 14 m. Zusammen mit dem Zugfahrzeug haben wir eine maximale Länger von 16,5 m.

Die ebenfalls beantragte Bewilligung für den Holzhäcksler der Marke F. benötige ich dafür, weil es sich um eine selbstfahrende mobile Arbeitsmaschine handelt, die ich an unterschiedlichen Betriebsstandorten einsetze. Neben dem Haupteinsatzort im G.-wald benötige ich die Maschine auch in Wien, V.-gasse, wo ich einen Standort betreibe, wo ich Grünschnitt von Landschaftspflegeunternehmen annehme. Darüber hinaus führe ich auch Arbeiten an Standorten durch, die auf vertraglichen Verpflichtungen mit anderen Landwirten beruhen. Diese Vertragspartner befinden sich aber im Wesentlichen im ... und muss ich insoweit nicht zwingend durch die C. fahren. Wohl aber wenn ich den Häcksler zum oben angeführten Standort nach Wien bringe.

Wenn der Sattelzug vom S. in K. zurück zum G.-wald fährt, so benutzen wir die Route von K. über W., X.. Auf dieser Route ist der Sattelanhänger leer und ist die Fahrt daher insofern problemlos. In der Gegenrichtung gibt es noch im Ortsgebiet von E. eine sehr steile Steigung mit einem Gefälle von 12%, die für das Zugfahrzeug nur schwer bewältigbar ist im vollbeladenen Zustand. Die Holzhäcksel bestehen im Wesentlichen aus den Holzarten Eiche und Buche und sind daher sehr schwer. Normales Fichten- oder Nadelholz ist etwa 30 % leichter.

Die Vertreterin der belangten Behörde gab Folgendes zu Protokoll:

Zunächst weise ich darauf hin, dass nach wie vor nicht alle Daten vollständig vorliegen, insbesondere wurde bis jetzt noch keine genauen Fahrzeugdaten bezüglich des Zugfahrzeuges mit dem Kennzeichen M-2 vorgelegt. Diesbezüglich wären noch ergänzende Erhebungen bei den hauseigenen KFZ-Sachverständigen durchzuführen, basierend auf noch vorzulegenden exakten Fahrzeugunterlagen.

Die durch den Beschwerdeführer dargelegte Ausweichroute etwa über X. erachte ich als durchaus normal, da im ländlichen Bereich, insbesondere in NÖ durchaus befahrbare Straßen vorhanden sind und man im ländlichen Bereich üblicherweise längere Strecken fährt als im städtischen Bereich.

Darüber hinaus wende ich ein, dass der Beschwerdeführer aus meiner Sicht auch auf einer weiteren Route fahren könnte nämlich über die H.-Straße und von dieser dann über Forststraßen auf die J.-straße.

Darüber hinaus lege ich vor einen Auszug aus dem RVS mit den entsprechenden Vorschriften über den Sicherheitsabstand im Ausmaß von 20 cm. Dieser Abstand wird generell eingehalten insbesondere auch bei Sondertransporten mit außergewöhnlich großen Fahrzeugen oder außergewöhnlichem Transportgut. Im Zuge des Verfahrens übermittelten Vermessungsdaten der MA 29 sind Bestandteil des Verordnungsaktes und habe ich insoweit die Akteneinsicht ausgeschlossen. Diesbezüglich verweise ich auf das gesamte Vorbringen der belangten Behörde.

Im Übrigen ist auch die behauptete absenkbare Höhe von 3,80 m nicht nachgewiesen.

Angesichts des erst im Beschwerdeverfahren hervorgekommenen Zieles des Sattelfahrzeuges in K. stellt sich für mich auch die Frage, ob hier auch noch derselbe Antrag verfahrensgegenständlich ist.

Zu den allfälligen Auflagen im Falle einer Bewilligung wären aus meiner Sicht ergänzende Sachverhaltsfeststellungen erforderlich.

Auch wurde schon seitens der belangten Behörde darauf hingewiesen, dass der Beschwerdeführer sämtliche verfahrensgegenständliche, betrieblich genutzten Fahrzeuge erst zu einem Zeitpunkt angeschafft habe, als die verfahrensgegenständlichen Beschränkungen verordnet und kundgemacht waren und es ihm daher freigestanden wäre, kleinere Fahrzeuge anzuschaffen, mit denen die kundgemachte Beschränkung eingehalten werden kann.

So lange der Sachverhalt nicht in allen Einzelheiten festgestellt ist, spreche ich mich auch gegen die Durchführung eines Lokalaugenscheines aus.

Die Verkehrstechniker der belangten Behörde wären nur dann in der Lage einen Lokalaugenschein unter Durchfahrt der beantragten Fahrzeuge durchzuführen, wenn alle Abmessungen der beantragten Fahrzeuge bis auf den Zentimeter genau festgestellt sind und vor diesem Hintergrund zunächst einmal eine theoretische Durchfahrt möglich ist. Selbst wenn nur eine geringfügige Überschreitung der höchstzulässigen Fahrzeughöhe vorläge, könne eine Bewilligung nur unter der Auflage der Schrittgeschwindigkeit und erst nach weiteren Verfahrensschritt erteilt werden. Diesbezüglich verweise ich noch einmal auf mein Vorbringen bezüglich § 28 Abs 3 VwGVG. Schlussendlich verweise ich auf die Bestimmung des § 45 Abs 1 StVO, wo unter anderem auch die Voraussetzung angeführt ist, dass durch eine Bewilligung keine Erschwerung des Verkehrs und keine wesentlichen Überlastungen der Straße verursacht wurden. Bei der Durchfahrt im Schritttempo würde es zu einem Rückstau kommen, was mit Sicherheit eine Erschwerung des Verkehrs im Sinne der zitierten gesetzlichen Bestimmung wäre.

Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte weiters vor:

Durch die Vorlage des Auszugs aus dem RVS ist klar, dass der Sicherheitsabstand von 20 cm jedenfalls einzuhalten ist. Wir haben dargelegt, dass bei der Durchfahrt mit dem Sattelkraftfahrzeug ein Sicherheitsabstand von 50 cm annähernd im Scheitelpunkt eingehalten wird.

Nicht nachvollziehbar ist, warum sich die belangte Behörde gegen die Durchführung eines Lokalaugenscheins ist. Dies würde keinen allzu großen Aufwand erfordern und alle Fragen, die die Vertreterin der belangten Behörde unsubstantiiert in den Raum gestellt hat, sehr leicht beantwortet werden könnten.

Die bemängelte Nichtvorlegung von Informationen bezüglich der Ausmaße der Kraftfahrzeuge sind ebenfalls nicht nachvollziehbar, da der Zulassungsschein vom Sattelkraftfahrzeug vorgelegt wurde. Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden dann auch durch den Beschwerdeführer und den durch das Gericht vorgelegten Unterlagen dargelegt, wie lange der Sattelauflieger genau ist. Es handelt sich bei demselben um einen baugleichen Auflieger der Marke R. ... (wird als Beilage ./D zum Akt genommen). Damit sind die genauen Ausmaße des Sattelkraftfahrzeuges notorisch. Das Zugfahrzeug der Marke P. verfügt über Standardmaße und ist zweieinhalb Meter lang. Die Gesamtlänge ergibt sich daher mit 16,5 m. Dies könnte auch bei einem Lokalaugenschein verifiziert werden. Sollten nach wie vor Zweifel an den exakten Abmessungen des Sattelkraftfahrzeuges vorliegen so beantrage ich die Eröffnung der Möglichkeit, die Maße im Wege einer Bestätigung durch den Herstelle innerhalb einer angemessenen Frist beizubringen.

Darüber hinaus möge der Beschwerdeführer befragt werden, ob die seitens der Vertreterin der belangten Behörde dargelegte Ausweichroute über die H.-Straße überhaupt für ein Sattelkraftfahrzeug der gegenständlichen Art befahrbar ist.

Darüber hinaus wurde der Verordnungsakt seitens der belangten Behörde in das Beschwerdeverfahren eingebracht und wurden dazu seitens des erkennenden Gerichtes auch Fragen gestellt. In der Stellungnahme der belangten Behörde vom 10.09.2019 wurde dem Antragsteller die Einsichtnahme in den Verordnungsakt verweigert weshalb nunmehr der Antrag auf Akteneinsicht in den gesamten Verordnungsakt gestellt wird.

Als Lebensfremd und Sachlichkeitswidrig erweist sich das Ansinnen der belangten Behörde, dass der Beschwerdeführer auch kleinere Fahrzeuge hätte anschaffen können. Vielmehr würde derartiges zu einem massiven Anstieg zu Transportfahren führen.

Im Übrigen verlange ich die Ausfolgung einer Kopie des im Beschwerdeverfahren vorgelegten Verordnungsaktes. Ebenfalls spreche ich mich gegen die Zuziehung der von der Behörde als ihre Verkehrstechniker bezeichneten Personen aus, da von einer nicht gänzlichen Unbefangenheit auszugehen ist. Dafür gibt es auch begründete Anhaltspunkte, nämlich ein von mir beobachtetes Gespräch mit dem anwesenden Zeugen Dipl.-Ing. Y., in dessen Verlauf die Messungen des seitens des Beschwerdeführers beigezogenen Sachverständigen als unrichtig bezeichnet wurden. Vor diesem Hintergrund beantrage ich die Beiziehung eines unabhängigen Sachverständigen Zeugen in der Person des Herrn Mag. L. unter Hinweis auf seinen Sachverständigeneid. Dies insbesondere auch im Rahmen des beantragten Lokalaugenscheines.

Auf die besondere Wichtigkeit der heute gestellten Beweisanträge wird neuerdings hingewiesen. Das Beweisthema wurde ausreichend konkretisiert.

Die Vertreterin der belangten Behörde dazu:

Ich verweise im Wesentlichen auf Beilage ./A, woraus tatsächlich nicht genau nachvollziehbar ist, wo exakt gemessen wurde und wie sich die Sachlage an anderen Stellen des Sattelfahrzeuges darstellt.

Hinsichtlich der vorher seitens des erkennenden Gerichtes gestellten Frage bezüglich der Änderung der Verordnung … aus 2017 vom 04.07.2019 gebe ich an, dass nunmehr unter Punkt 3.5 in Wien., D.-Straße zwischen der Z.-Straße und der Q.-gasse das Fahren mit Fahrzeugen deren größte Höhe 3,70 m überschreitet, verboten ist.

Herr Dipl.-Ing. Y. gab – als Zeuge befragt – folgende Angaben zu Protokoll:

Die verfahrensgegenständlichen C. an der ONR … der D.-Straße habe ich schon mehrfach vermessen, nämlich im Jahr 2013, dann zweimal im Jahr 2017 und ein letztes Mal im Juni 2018. Dies jeweils in beiden Richtungen. Über Vorhalt des Behördenaktes (die letzten 7 Seiten) gebe ich an, dass es sich dabei um die von mir angefertigten Messunterlagen handelt. Die in den Unterlagen zu den unterschiedlichen Messzeitpunkten ausgewiesenen Höhenunterschiede sind im Wesentlichen auf Messungenauigkeiten im Zusammenhang mit leichten Abweichungen des Laserstrahls zurückzuführen sind. Deswegen sind auch die Messungen im Scheitelpunkt sehr genau und dort im Wesentlichen keine Abweichungen feststellbar. Ich habe einmal kurz in das Gutachten des seitens des Beschwerdeführers beigezogenen Sachverständigen, Mag. L., gesehen.

Über Vorhalt, dass dem Gutachten Mag. L.s auf der rechten Seite vor der Gehsteigkante des stadteinwärts führenden Bogens eine Höhe von 4,30 m vorgegeben ist, wohin meine Messungen an derselben Stelle lediglich Höhen zwischen 3,89 m und 3,97 m entnehmbar sind, gebe ich an, dass ich mir diesen Unterschied nicht erklären kann. Vorstellbar wäre ein Messfehler seitens des durch den Beschwerdeführer beauftragten Gutachters. Angesprochen auf den Unterschied von 10 cm auf der linken Seite am Gehsteigrand gebe ich an, dass ich auch diese Messung dreimal durchgeführt habe und jeweils zum exakt gleichen Ergebnis gekommen bin. Ich gehe davon aus, dass meine Messung richtig ist.

Die Abstände zwischen den Gehsteigrändern (Fahrbahnbreite) und bzw. den Abständen insgesamt zwischen den Mauern wurden mit einem Metallmaßband gemessen und zwar ebenfalls dreimal. Die Höhenmessung habe ich mit einem Lasermessgerät der Marke Hilti durchgeführt, das geeicht ist und von dem ich ausgehe, dass damit exakte Messungen möglich sind. Diesbezüglich lege ich ein entsprechende Fotografie des Gerätes vor und wird diese als Beilage ./E zum Akt genommen.

Wie bereits ausgeführt habe ich schon im Jahr 2013 Messungen durchgeführt und haben sich keine signifikanten Unterschiede ergeben. Über Vorhalt, dass in der Zwischenzeit auf Grund eines Verkehrsunfalles im Jahr 2016 die kompletten C., insbesondere jener Richtung stadteinwärts, erneuert werden mussten, gebe ich an, dass ich wiederum nur sagen kann, dass ich keine signifikanten Unterschiede festgestellt habe. Allerdings sind die verfahrensgegenständlichen Messungen aus den Jahren 2017 und 2018 mit Sicherheit die exakteren, wohingegen ich im Jahr 2013 glaublich nur einmal gemessen habe.

Auf Befragen seitens des Vertreters des Beschwerdeführers gibt der Zeuge an:

Mit dem durch den Beschwerdeführer beigezogenen Gutachter bzw. des Gutachtens habe ich mich nicht genau auseinandergesetzt. Ich selbst bin brückenbautechnischer Sachverständiger der MA 29. Den Auftrag zu den gegenständlichen Messungen habe ich seitens meines Vorgesetzten … bekommen. Dies letztlich über ein entsprechendes Ersuchen der MA 46.

Befragt von der Vertreterin der belangten Behörde gibt der Zeuge an:

Ich bin seit dem Jahr 2011 in der MA 29 unter anderem als Sachverständiger für Brückenbauten beschäftigt. Die Vermessung von Brücken gehört auch zu meinen Aufgaben, allerdings nicht allzu oft. Über Vorhalt der schematischen Zeichnung des Gutachten des Mag. L. kann ich angeben, dass dieselbe nicht maßstäblich sein kann, zumal bereits die Gehsteigbreiten nicht richtig sein können, insbesondere auch die Krümmung nicht maßstäblich eingezeichnet sind. Meine Zeichnung dagegen ist mit Sicherheit maßstäblich.

Der Vertreter des Beschwerdeführers gab abschließend an:

Ergänzend wird nunmehr vorgebracht, dass die schematische Darstellung des Herrn Mag. L. im Gutachten vom 25.08.2017 etwas unglücklich und zu stark schematisiert ist, letztlich aber auf die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens keine Auswirkungen hat. Auch das etwas ungenaue Schema ist allerdings so zu verstehen, dass die an den Gehsteigkanten bzw. am Scheitelpunkt gemessenen Höhen exakt festgestellt wurden. Dies stünde auch im Einklang mit den seitens des Beschwerdeführers heute vorgelegten Lichtbildern (./A und ./B) und der darauf ersichtlichen Messung.

Darauf die Vertreterin der belangten Behörde:

Aus dem Schema im angesprochenen Gutachten geht aus meiner Sicht nicht hervor, wo hier genau gemessen wurde.

Nach Schluss des Beweisverfahrens verzichteten die anwesenden Parteien ausdrücklich auf die sofortige Verkündung des Erkenntnisses.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

8.) Unter Zugrundelegung des gesamten Akteninhaltes sowie des Vorbringens der Verfahrensparteien und der sonstigen Beweisergebnisse im Beschwerdeverfahren wird nunmehr festgestellt, dass der Beschwerdeführer am Standort ... E. bei Wien, eine land- und forstwirtschaftliche Hackguterzeugung betreibt und im Rahmen dieser Tätigkeit ein etwa 77,5 ha großes Waldstück im G.-wald im J./H. (Wien) bewirtschaftet, das sich im Besitz der Forstverwaltung H. befindet. Im Rahmen dieses Betriebes werden drei auf den Beschwerdeführer zugelassene Kraftfahrzeuge genutzt, nämlich eine selbstfahrende Arbeitsmaschine (Holzhäcksler) der Marke N./Type F. mit dem Kennzeichen M-4 (zugelassen 2012), weiters ein Sattelzugfahrzeug der Marke P. mit dem Kennzeichen M-2 (zugelassen 2014), sowie ein Sattelanhänger (3-Achs-Schubbodenauflieger) der Marke R. mit dem Kennzeichen M-3 (zugelassen 2017). Nach den vorliegenden Beweisergebnissen und den im Beschwerdeverfahren nachgereichten Datenblättern verfügt die selbstfahrende Arbeitsmaschine (Holzhäcksler) der Marke N./F. über ein Eigengewicht von 31.610 kg, eine Länge über alles von 9.750 mm, eine Breite von 3.000 mm, die sich ab einer Höhe von 1.800 mm auf 2.000 mm reduziert, und eine Höhe von 3.950 mm. Das Sattelzugfahrzeug der Marke P. verfügt über ein Eigengewicht von 9.778 kg, eine Länge von 6.540 mm, eine Breite von 2.540 mm und eine Höhe von 3.750-4.000 mm. Der Sattelanhänger (3-Achs-Schubbodenauflieger) der Marke R. verfügt über ein Eigengewicht von 8.450 kg, eine Länge von 14.000 mm und eine Höhe (vorne) von etwa 4.000 mm. Liegt der Sattelanhänger auf dem Sattelfahrzeug auf, ergibt sich für dieses Sattelkraftfahrzeug eine Gesamtlänge von 16.500 mm. Nach den vorliegenden Unterlagen verfügen sowohl das Sattelzugfahrzeug als auch der Sattelanhänger über eine Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, die es dem Lenker ermöglicht, das vollbeladene Fahrzeug auf eine Höhe von etwa 3.800 mm abzusenken.

Der dem verfahrensgegenständlichen Antrag zu Grunde liegende und erst im Rahmen des Beschwerdeverfahrens (Anm.: Stellungnahme vom 17.06.2020) endgültig offen gelegte Zweck der angestrebten Bewilligung gemäß § 45 Abs. 1 StVO liegt darin, dem Sattelkraftfahrzeug nach dessen Beladung im G.-wald mit (durch den N./F. erzeugten) Holzhäcksel die legale Durchfahrt der sogenannten C. in Wien, D.-Straße, in Fahrtrichtung stadteinwärts zu ermöglichen, da im Streckenabschnitt vor und nach diesen ... in beiden Fahrtrichtungen ein Fahrverbot gem. § 52 lit. a Z. 9b StVO für über 3,7 m hohe Fahrzeuge verordnet und ordnungsgemäß kundgemacht ist und sämtliche hier verfahrensgegenständliche Fahrzeuge diese Höhenbeschränkung überschreiten. Ziel der Fahrten ist jeweils das S. in K., T.-straße, wobei die direkte und zudem kürzeste - etwa 11,5 bis 12 km lange - Fahrstrecke über die D.-Straße durch den stadteinwärts führenden C. und in weiterer Folge über ... nach K. führt. Auf der Rückfahrt in den G.-wald muss das Sattelfahrzeug den deutlich längeren (etwa 27 km langen) Weg über W. und X. nehmen, da der stadtauswärts führende C. niedriger ist und das Sattelzugfahrzeug in unbeladenem Zustand nicht bzw. nicht ausreichend absenkbar ist. Diese Strecke ist auch für den Holzhäcksler N. F. befahrbar.

Demgegenüber benötigt der Beschwerdeführer für die selbstfahrende Arbeitsmaschine (Holzhäcksler) der Marke N./F. eine Bewilligung gem. § 45 Abs. 1 StVO in beide Fahrtrichtungen der C., da er denselben nach seinen Angaben in der öffentlichen mündlichen Verhandlung u.a. am Standort Wien, V.-gasse einsetze, wo er Grünschnitt von Landschaftspflegeunternehmen annehme. Wie oft diese etwa 7 km lange Strecke mit dem Häcksler befahren wird, hat der Beschwerdeführer nicht konkret angegeben. Soweit aber im Antrag vom 16.04.2018 von „regelmäßigen und zum Teil mehrmals täglichen Fahrten" die Rede ist, so erscheint dies schon angesichts der schieren Ausmaße des Häckslers als nur schwer nachvollziehbar. Dies umso mehr, als der Beschwerdeführer den G.-wald als den Hauptstandort des Häckslers angegeben hat und für weitere Einsatzorte im Süden Wiens nicht durch die C. fahren müsse.

Nach den durch die Magistratsabteilung 29, Dipl. Ing. Y., am 03. Mai 2017, 12. Mai 2017 und 07. Juni 2018 durchgeführten Höhenmessungen an den C. ist von folgenden Werten auszugehen (Anm.: die Werte beziehen sich jeweils auf die Bogeneingänge; bei unterschiedlichen Messwerten wurden jeweils mittlere Werte herangezogen):

In Blickrichtung Wien beträgt die Höhe des rechten C. (wird durch das Sattelzugfahrzeug in vollbeladenem Zustand und den Häcksler durchfahren) am Scheitelpunkt 4,58 m, am linken Gehsteigrand 3,93 m und am rechten Gehsteigrand 4,18 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,67 m. Der C. ist insgesamt 4,92 m breit und verjüngt sich ab einer Höhe von etwa 2,50 m konvex zum Scheitelpunkt. Die Höhe des linken C. beträgt demgegenüber am Scheitelpunkt 4,43 m, am linken Gehsteigrand 4,20 m und am rechten Gehsteigrand 3,95 m. Die Fahrbahnbreite ist mit 3,19 m zu beziffern. Der C. ist insgesamt 5,16 m breit und verjüngt sich ab einer Höhe von ca. 2, 3 m konvex zum Scheitelpunkt.

In Blickrichtung E. beträgt die Höhe des rechten C. (wird nur durch den Häcksler durchfahren) am Scheitelpunkt 4,47 m, am linken Gehsteigrand 3,97 m und am rechten Gehsteigrand 4,33 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,08 m. Dieser C. ist insgesamt 5,20 m breit und verjüngt sich ab einer Höhe von 2,40 m konvex zum Scheitelpunkt. Die Höhe des linken C. beträgt am Scheitelpunkt 4,64 m, am linken Gehsteigrand 4,20 m und am rechten Gehsteigrand 3,96 m. Die Fahrbahn ist 4,15 m breit. Dieser C. ist insgesamt 5,20 m breit und verjüngt sich ab einer Höhe von etwa 2,40 m konvex zum Scheitelpunkt

Soweit die Messergebnisse zu jenen im Gutachten Ing. Mag. jur. L. vom 25.08.2017 differieren, wurde den Messungen der MA29 der Vorzug gegeben, da dabei insgesamt dreimal mit einem Metallmessband und einem geeichten Lasermessgerät an sieben Stellen je Portal gemessen und dazu auch eine maßstabsgetreue Skizze angefertigt wurde, sodass die Wahrscheinlichkeit für eine richtige Messung sehr hoch anzusetzen ist.

9.) Rechtslage

StVO

§ 45. Ausnahmen in Einzelfällen.

(1) Die Behörde kann auf Antrag durch Bescheid die Benützung von Straßen mit einem Fahrzeug oder einer Ladung mit größeren als den zulässigen Maßen und Gewichten bewilligen, wenn das Vorhaben im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft liegt, sich anders nicht durchführen läßt und keine erheblichen Erschwerungen des Verkehrs und keine wesentlichen Überlastungen der Straße verursacht. Antragsberechtigt sind der Fahrzeugbesitzer oder die Person, für welche die Beförderung durchgeführt werden soll. Liegt bereits eine entsprechende kraftfahrrechtliche Bewilligung vor, so ist eine Bewilligung nach diesem Absatz nicht erforderlich.

(2) In anderen als in Abs. 1 bezeichneten Fällen kann die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung der Straßen gelten, auf Antrag bewilligen, wenn ein erhebliches persönliches (wie zB auch wegen einer schweren Körperbehinderung) oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers eine solche Ausnahme erfordert, oder wenn sich die ihm gesetzlich oder sonst obliegenden Aufgaben anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen ließen und weder eine wesentliche Beeinträchtigung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, noch wesentliche schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zu erwarten sind.

-

-

(2c) Soll sich die Bewilligung einer Ausnahme gemäß Abs. 1 bis 2a auf Antrag auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist zur Erteilung der Bewilligung jene Landesregierung zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die

Fahrt beginnt, bei Fahrten aus dem Ausland kommend jene Landesregierung, deren örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird; das Einvernehmen mit den übrigen in Betracht kommenden Landesregierungen ist herzustellen.

(3) Eine Bewilligung (Abs. 1, 2, 2a, 4 oder 4a) ist, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs oder der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt erfordert, bedingt, befristet, mit Auflagen oder unter Vorschreibung der Benützung eines bestimmten Straßenzuges zu erteilen. Die Behörde hat im Falle einer Bewilligung nach Abs. 1 den Ersatz der dem Straßenerhalter aus Anlaß der ausnahmsweisen Straßenbenützung erwachsenden Kosten (z. B. für die Stützung von Brücken, für die spätere Beseitigung solcher Vorkehrungen und für die Wiederinstandsetzung) und, wenn nötig, eine vor der ersten ausnahmsweisen Straßenbenützung zu erlegende angemessene Sicherheitsleistung vorzuschreiben.

Die im Beschwerdefall relevanten Verordnungen der Magistratsabteilung 46 lauten auszugsweise:

1.) MA 46-.../1974 vom 30.05.1974

In Wien., ist das Befahren mit Fahrzeugen über 3,7 m Höhe in der D.-Straße zwischen Q.-gasse und Z.-g. verboten.

2.) MA 46-.../2017 vom 07.04.2017

6a: Aufgehoben wird die Verordnung für das Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,7 m in D.-Straße/C. H. in Fahrtrichtung stadtauswärts.

6.1: In Wien., D.-Straße Fahrtrichtung stadtauswärts unmittelbar nach der Z.-Straße ist das Fahren mit Fahrzeugen deren größte Höhe 3,7 m überschreitet Verboten.

Plan Nr.: ...

-

-

3.) MA 46-.../2017 vom 04.07.2019

3.4: Aufgehoben wird die Verordnung für das Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,7 m in D.-Straße stadtauswärts von unmittelbar nach der Z.-Straße bis zur Q.-gasse.

3.5: in Wien, D.-Straße ist zwischen der Z.-Straße und der Q.-gasse das Fahren mit Fahrzeugen deren größte Höhe 3,7 m überschreitet verboten.

Plan Nr.: .../1

10.) Auf der Grundlage des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, der o.a. Feststellungen und dem insoweit glaubwürdigen Vorbringen des Beschwerdeführers, wonach „er mit den antragsgegenständlichen Fahrzeugen bereits seit Jahren regelmäßig und nachweislich unfallfrei sowie ohne jegliche Gefährdung der Bausubstanz die betreffenden C. durchfahre“, erachtet es das erkennende Gericht für erwiesen, dass ein Durchfahren der C. mit dem im gegenständlichen Antrag angeführten Sattelzugfahrzeug bei voller Beladung und maximaler Absenkung in Fahrtrichtung Wien und der selbstfahrenden Arbeitsmaschine N. F. in beide Fahrtrichtungen bei guten äußeren Verhältnissen und Bedingungen technisch möglich ist. Sämtliche im Zusammenhang mit dieser Feststellung stehende Beweisanträge, insbesondere etwa die Durchführung eines Ortsaugenscheines unter Beiziehung der relevanten Fahrzeuge, erweisen sich daher als obsolet.

Ungeachtet dessen ist der Beschwerdeführer darauf hinzuweisen, dass der verfahrensgegenständliche Antrag ausschließlich anhand der in § 45 Abs. 1 StVO angeführten Kriterien zu beurteilen ist und schon aus dem eindeutigen Wortlaut dieser Bestimmung (Arg.: " ... mit einem Fahrzeug oder einer Ladung mit größeren als den zulässigen Maßen und Gewichten ...") zu ersehen ist, dass es bei durch Verordnung verfügten Höhenbeschränkungen nicht auf das jeweilige Motiv, aus welchem heraus diese Beschränkung verfügt wurde, ankommt. Es ist daher - entgegen der im Antrag vertretenen Auffassung - nicht relevant, ob durch die gegenständliche Höhenbeschränkung nicht nur Schäden an den C., sondern „auch - oder möglicherweise sogar vorrangig - der Schwerverkehr in diesem Straßenabschnitt verhindert werden soll“ (vgl VwGH 29.01.2013, 2010/02/0002; 19.03.2010, 2008/02/0151).

Die Erteilung einer Bewilligung gemäß § 45 Abs 1 StVO setzt zudem voraus, dass alle dort genannten Voraussetzungen kumulativ vorliegen müssen und es dem Antragsteller obliegt, das Vorliegen sämtlicher Voraussetzungen darzutun (VwGH 19.03.2010, 2008/02/0151).

Der Beschwerdeführer hat jedoch weder im verwaltungsbehördlichen Verfahren noch im Beschwerdeverfahren ausreichend dargetan, weshalb die begehrte Ausnahmebewilligung im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen sein soll. Soweit er etwa in diesem Zusammenhang in seiner Stellungnahme vom 23.10.2018 darauf hinweist, dass die verfahrensgegenständlich relevanten Fahrzeuge auf der Umwegstrecke (Anm.: über X., W.) erheblich mehr Dieselkraftstoff verbrauchen würden und dieser Mehrverbrauch über längere Zeit gerechnet wesentliche schädliche Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt - Stichwort Feinstaubbelastung - haben würde, so dient dies sicher – insbesondere in Zeiten des Klimawandels – in gewisser Weise volkswirtschaftlichen Interessen. Ein im Sinne des § 45 Abs. 1 StVO gefordertes „besonderes Interesse“ der österreichischen Volkswirtschaft ist darin aber nicht zu erkennen. Gleiches gilt für die in der Stellungnahme vom 17.06.2020 dargelegten Hinweise auf das „öffentliche Interesse an der ordnungsgemäßen und effizienten Bewirtschaftung öffentlicher Forstgebiete zur langfristigen Erhaltung der bewirtschafteten Wälder und der Erzielung von Einnahmen“ und dem „öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit regionaler Unternehmen, nicht zuletzt zur Sicherung zukünftiger Steuereinnahmen“. Auch damit werden lediglich ganz allgemein volkswirtschaftliche Ziele umschrieben, nicht aber dargelegt, warum das Vorhaben des Beschwerdeführers der österreichischen Volkswirtschaft „in einem außerordentlichen Maße zu dienen geeignet ist“ (VfSlg 6477/1971).

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at