jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE UVS Tirol 2002/11/26 2002/11/078-7

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.11.2002

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch den Vorsitzenden Dr.Gert Ebner über die Maßnahmenbeschwerde des Herrn H. D., XY, vom 11.06.2002 nach mündlicher Verhandlung am 23.10.2002 wie folgt:

I.

Gemäß § 67a Abs1 Z 2 und § 67c Abs 1 und Abs 3 AVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

II.

Gemäß § 79a Abs 1 AVG wird der Antrag des Beschwerdeführers auf Zuspruch des Kostenersatzes für den Schriftsatzaufwand und den Verhandlungsaufwand mangels Obsiegens abgewiesen.

III.

Gemäß § 79a Abs 1 und 3 AVG iVm § 1 Z 4 und 5 der UVS-Aufwandersatzverordnung 2001, BGBl II Nr 499/2001, hat der Beschwerdeführer der obsiegenden belangten Behörde (Tiroler Landesregierung) den Ersatz für den Schriftsatzaufwand in Höhe von Euro 203,00 und den Ersatz für den Verhandlungsaufwand in Höhe von Euro 254,00, zusammen somit Euro 457,00, binnen zwei Wochen, gerechnet ab Zustellung dieser Entscheidung, zu leisten.

Text

Am 11.06.2002 langte beim Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol eine Maßnahmenbeschwerde des Herrn H. D., eingebracht durch den von ihm bevollmächtigten Herrn L. T., mit folgendem Inhalt ein:

"Im Auftrag des Herrn H. D. erhebe ich Maßnahmenbeschwerde und ersuche um Feststellung der Gesetzwidrigkeit der angeordneten Maßnahmen.

Herr D. wurde mit dem Lastzug, Kennzeichen XY und XY am 9.6. gegen 16 Uhr an der Kontrollstelle Kundl gestoppt, da das Fahrzeug überladen war.

Es handelt sich um einen Tiefkühltransportfahrzeug mit Tiefkühlware mit Bestimmung Griechenland. Das Fahrzeug sollte am 10.6. um 18 Uhr in Ancona eingeschifft werden.

Die Gendarmerie verlangte, dass der Fahrer zur Firma T. Service GmbH gehen muss. Dort wird die Unterfertigung eines Auftrages verlangt. Der Gendarmerie ist klar, dass die Firma T. Service über keinen geeigneten Umladeplatz für

Kühl- und Tiefkühlware zur Verfügung hat. Außerdem wurde dem Dienstgeber des Herrn D. verboten, sich mit einer anderen Firma in Verbindung zu setzen.

Dies führte in der Folge dazu, dass durch die T. Service ein Begleitfahrzeug der Firma v. L. beauftragt wurde, unseren LKW nach Kramsach zur Firma T. L. zu bringen. Auch dies ist unstatthaft, da die Firma T. Service GmbH keine Aufträge vergeben darf, auf Grund der Gewerbeberechtigung ausschließlich die Tätigkeiten selbst durchführen kann.

Der LKW musste dann ohne dass sich jemand darum kümmerte, am Umladeplatz stehen bleiben, auch ohne jede Sanitär- und Verpflegungseinrichtung für die Fahrer.

Der Auftraggeber der Firma C. T., die Firma H., beauftragte dann am 10.06.2002 vormittags die Firma T. in XY mit der Behebung dieses Mangels.

Seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung, Herrn Hofrat Dr. C., wurde dies behindert und zwar bis gegen 16 Uhr wurden von diesem immer neu Hürden aufgebaut, die zu einer Verzögerung führten, obwohl von der Firma T. alles korrekt vorgenommen wurde.

Es dauerte ca 2 Stunden, bis Herr C. der Firma T. überhaupt die Möglichkeit gab, unseren Sattelauflieger am dortigen Umladeplatz mit seiner Zugmaschine zu übernehmen.

Als die Zugmaschine dort eingetroffen ist, wurde diese am Umladeplatz auf einer Achslastwaage verwogen. Das Achslastgewicht war in Ordnung.

Nun verlangte der Landesdienst iA v. C. eine Verwiegung des gesamten Fahrzeuges beim Montanwerk Brixlegg. Herr T. lehnte dies als reine Schikane ab, da das Gewicht dieser Sattelzugmaschine dem Landesbeamten bekannt ist, weil dieses Fahrzeug sofort nach Zulassung für diesen Zweck an der Kontrollstele verwogen wurde und dort alle Gewichte aufliegen.

Es dauerte eine Stunde, bis diese Anordnung zurückgenommen werden musste.

Dafür wurde seitens Dr. C. eine erneute Hürde aufgestellt, indem er verlangte, dass die Zugmaschine der Firma C. Transport nach Deutschland zurückfahren müsse.

Herr T. lehnte dies rundweg ab und gab den Auftrag, dass die Zugmaschine in Radfeld einen Sattelauflieger nach Italien mitnehmen musste. Es dauerte wiederum eine Stunde, in der Dr. C. versuchte, dies zu verhindern.

Dr. C. ordnete dann ein, dass ein Zivilfahrzeug mit 2 Beamten der Kontrollstelle hinter den Lastzügen herfährt und am Brenner eine Fahrzeugkontrolle durchführt, was auch am Brennerparkplatz mit dem Fahrzeug der Firma H. geschehen ist.

Es konnte keine Unregelmäßigkeiten seitens der Firma T. oder Hindelang festgestellt werden.

Hier handelt es sich offenbar um Methoden aus kommunistischen Staaten, nicht die einer mitteleuropäischen Demokratie. Ich beantrage daher die Feststellung, dass diese Anordnungen nicht den Vorschriften der Republik Österreich entsprechen, insbesondere die Anordnung, dass die Möglichkeit genommen wird, sich bei der Auswahl des Unternehmens zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes, der freie Wahl am Markt zu bedienen, sondern dass ein Monopolist vorgeschrieben wird.

Weiters beantrage ich die Feststellung, dass die Verzögerungen und Überwachungsanordnungen des Dr. C. widerrechtlich sind."

Vom Vorstand der Abteilung Verkehr beim Amt der Tiroler Landesregierung als belangter Behörde wurde mit Schreiben vom 09.09.2002 die Gegenschrift mit folgendem Inhalt erstattet:

"Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Erlass vom 17. Mai 2001, GZ 179.706/9-II/B/7/01 die Vorgangsweise bei Überschreitungen der höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten neu geregelt.

Nach dem Inhalt dieser erlassmäßigen Anordnung ist bereits bei einer Überschreitung des Gesamtgewichtes um mehr als 2 Prozent oder einer Achslastüberschreitung um mehr als 6 Prozent jedenfalls von einer Gefährdung der Verkehrssicherheit auszugehen. Der Lenker ist durch die Anwendung geeigneter Zwangsmaßnahmen an der Weiterfahrt zu hindern.

Bei der Kontrollstelle an der A 12 Inntalautobahn in Kundl stehen jedoch keine ausreichend dimensionierten Manipulationsflächen für die Durchführung der erforderlichen Umlade- und Abladetätigkeiten zur Verfügung, weshalb diese Fahrzeuge durch Organe der Straßenaufsicht zu einer nächstgelegenen Abstellfläche im unmittelbaren Nahbereich der Anschlussstelle Kramsach begleitet werden müssen. Nach Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes wird sodann die Weiterfahrt gestattet.

Die gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass diese Vorgangsweise enorme Probleme mit sich bringt. Dies insbesondere deshalb, weil sich die mit der Umladung und Abladung befassten Unternehmen einem sehr starken Konkurrenzdruck aussetzen, was letztlich zu einer erheblichen Behinderung des Wiegebetriebes geführt hat.

Das Land Tirol hat sich deshalb dazu entschlossen, für die Vermietung einer im Bereich der Kontrollstelle Kundl gelegenen Teilfläche an ein privates Unternehmen eine Interessentensuche einzuleiten.

In den Unterlagen wurde genau fest geschrieben, welche Kriterien bei der Wahl des Interessenten besonders berücksichtigt werden.

Die genaue Prüfung der eingelangten technischen und finanziellen Anbote hat ergeben, dass als Bestbieter die T. Service GesmbH mit dem Sitz in XY hervorgeht. Richtig ist, dass die T. Handels- und SpeditionsgesmbH von den zugelassenen Anboten an letzter Stelle gereiht worden ist. Dies resultiert insbesondere daraus, weil diese Firma über eine Abstellfläche verfügt, welche sich in Relation zur Anschlussstelle Kramsach in einer relativ großen Entfernung befindet.

Hingegen befindet sich die von der T. Service GesmbH angebotene Abstellfläche im unmittelbaren Nahbereich der Anschlussstelle Kramsach. Das öffentliche Interesse erfordert es, dass überladene Schwerfahrzeuge das öffentliche Straßennetz zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes nur auf einer möglichst kurzen Teilstrecke befahren.

Bei der Auswahl des geeigneten Interessenten wurde versucht, einen möglichst objektiven Maßstab anzulegen.

Im übrigen muss festgestellt werden, dass für einen bei der Kontrollstelle in Kundl beanstandeten Frächter kein Kontrahierungszwang mit der T. Service GesmbH besteht. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass die Anwesenheit eines zweiten Unternehmens an der Kontrollstelle Kundl, welches Umladungen durchführt oder anbietet, zu erheblichen Beeinträchtigungen der Kontrolltätigkeit durch die Gendarmerie und somit zu einer Gefährdung öffentlicher Interessen führt. Aus diesem Grunde mussten schon in der Vergangenheit Abschleppunternehmer vom Kontrollplatz verwiesen werden.

Zur Begründung der Rechtmäßigkeit der Vorgangsweise durch die Behörde bzw die Organe vor Ort wird auch auf die Bestimmung des § 102 Abs 12 lit g KFG idF der 21. KFG-Novelle verwiesen.

Die Durchführung der in dieser Bestimmung genannten Maßnahmen gelten unter den entsprechenden Voraussetzungen auch bei Überschreitung der höchstzulässigen Abmessungen von Fahrzeugen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Rechtsgutachten von Univ.-Prof.Dr. H. M. vom 23.01.2001 verwiesen, wonach die Gendarmerieorgane unabhängig von der Bestimmung des § 102 Abs 12 lit g verpflichtet sind, schon aufgrund des § 35 VStG, bei Überschreitungen der Gewichte oder der Abmessungen einzuschreiten.

Außerdem wird auf die ausführliche Stellungnahme des LGK Tirol verwiesen, welche bereits beim UVS vorliegen.

Zudem werden noch die Berichte der Abteilung Gewerberecht vom 11.06.2002 sowie der Organe des Landesdienstes, welche an der Kontrollstelle Kundl tätig sind, übermittelt."

Dieser Gegenschrift war beigeschlossen der Aktenvermerk des G. A., Landesdienst, A 12 Kontrollstelle Kundl, vom 10.06.2002, in dem Folgendes festgehalten ist:

"Im Zuge der Dienstverrichtung als eingeteilter Landesdienst wurde mir am 10.06.2002 um 14.50 Uhr die Überwachung der Umladung des LKW MAN amtl. Kz.:XY/XY Fa. C. / Trans GesmbH übertragen. Das Fahrzeug wurde am 09.06.2002 um ca. 16.11 Uhr bei der Kontrollstelle Kundl infolge Umladung des a.) Gesamtgewichtes um 1520 kg sowie b.) der 2. Achse um 530 kg beanstandet, abgestellt und zum Umladplatz Kramsach begleitet.

Die Weiterfahrt des vorerst überladenen Fahrzeuges erfolgte mit der Sattelzugmaschine der Fa. T. Handels u. Spedition GmbH, XY, wobei bei einem Eigengewicht dieses Fahrzeug um 5580 kg, somit der gesetzmäßige Zustand hinsichtlich des Lade- und Gesamtgewichtes, hergestellt war. Die Fa. T. hat den in Kopie beiliegenden internationalen Frachtbrief CMR 28974 beigebracht. Die Rückfrage beim Gewerbereferat des Amtes der Tiroler Landesregierung, Herr H., hat ergeben, dass im gegenständlichen Fall zwar ein Paragraph 17 Frachtbrief erforderlich wäre, im Hinblick auf die "gegebenen Begleitumstände" die Weiterfahrt zu genehmigen sei.

Weiters war von der vorerst festgelegten Rückweisung der deutschen Zugmaschine in die BRD abzusehen und der Transport eines österreichischen Aufliegers mit inländischem Ladegut mit diesem Fahrzeug zum Brenner zu bewilligen."

Aus dem beigelegten Wägungsprotokoll geht hervor, dass bei der Verwiegung am 09.06.2002 um 16.11 Uhr beim vom Beschwerdeführer gelenkten Sattelkraftfahrzeug ein Gesamtgewicht von 41.460 kg und bei der zweiten Achse eine Achslastüberschreitung von 530 kg festgestellt wurden.

Dem im Ablichtung beigeschlossenen Laufzettel ist zu entnehmen, dass am 09.06.2002 um 17.00 Uhr die Fahrzeugscheine betreffend das vom Beschwerdeführer gelenkte Sattelkraftfahrzeug an den die Kontrolle durchführenden Gendarmeriebeamten übergeben wurden und von diesem anschließend an den Landesdienst ausgefolgt wurden. Die Übergabe dieser Dokumente an den Beschwerdeführer erfolgte nach der Überwachung der Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes am 10.06.2002 um 15.10 Uhr.

Im Hinblick auf die gegenständliche Maßnahmenbeschwerde hat bereits das Landesgendarmeriekommando für Tirol, Verkehrsabteilung, Innsbruck, mit Schreiben vom 18.07.2002 eine Stellungnahme beim Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol in Vorlage gebracht. In dieser wird auszugsweise Folgendes ausgeführt:

Im Sinne des § 102 Abs 12 lit g KFG 1967 sind die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch eine Übertretung des § 101, des § 104 oder des § 106 KFG 1967 begehen oder begehen würden, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen des § 101 KFG (Beladung) waren die Zwangsmaßnahmen der Exekutive also immer in Lichte der Gefährdung der Verkehrssicherheit zu sehen und entsprechend zu handeln, konkrete zahlenmäßige Limits gab es vorerst nicht. Da dieser Zustand für die Vollzugsorgane angesichts von immer höher wachsenden Zahlen von überladenen Schwerfahrzeugen, steigender Unfallszahlen und sichtlich erhöhter Abnutzung der Straßen und somit indirekt steigender Verkehrsgefährdung zusehends unbefriedigend war, musste das Gefahrenmoment von überladenen Schwerfahrzeugen neu überdacht werden. Die Vorgansweise bis zu diesem Zeitpunkt war diese, dass davon ausgegangen wurde, dass bei der Überladung eines Fahrzeugs erst dann von einer Gefährdung gesprochen werden kann, wenn das höchst zulässige technische Gesamtgewicht überschritten wurde. Diese Auslegung ließ es aber nicht zu wirklich breitenwirksam einzuschreiten, da nur wenige Staaten in ihren Zulassungsscheinen das höchste technisch mögliche Gesamtgewicht vermerkt haben. Außerdem war die Anwendung des höchsten technischen Gesamtgewichtes äußerst fragwürdig und bedenklich, da es einen viel zu großen Spielraum zuließ und beispielsweise ein normales 40 Tonnen Gespann im Sinne des § 4 Abs 7a KFG 1967 (EU-Limit) mit an die 45 Tonnen Gesamtgewicht immer noch im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeit lag und nach der Verwiegung in Kundl ohne weitere Zwangsmaßnahmen die Fahrt fortsetzen konnte.

Bei einer Besprechung von Ländervertretern und Vertretern des Bundesministerium für Verkehr,Innovation und Technologie im Mai 2001 wurde daher die bis dorthin geltende Betrachtungsweise zur Frage, wann die Verkehrssicherheit durch die Gewichtsüberschreitung gefährdet wird, aufgegeben und wurde festgehalten, dass diese Beurteilung nicht mehr im Zusammenhang mit dem technisch möglichen Höchstgewicht der Fahrzeuge gesehen werden darf.

Vielmehr wurde dabei die Ansicht vertreten, dass überladene Fahrzeuge allgemein einen Missstand im Verkehrsgeschehen darstellen, den es gilt abzustellen.

Überladene Fahrzeuge gefährden durch ihr unzulässigerweise erhöhtes Gewicht nicht nur unmittelbar, konkret andere Verkehrsteilnehmer, sondern auch mittelbar durch die stärkere Abnützung und Schädigungen der Straße. Dadurch kommt es vermehrt zu Fahrbahnschäden (Spurrillen), welche negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten anderer Fahrzeuge (Busunfall in Vomp !) haben und insbesondere bei Regen durch die erhöhte Aquaplaningefahr ein immenses Sicherheitsrisiko bilden. Daher sei es durchaus gerechtfertigt auch bei relativ

geringfügigen Gewichts- bzw Achslastüberschreitungen von einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch ein solches Fahrzeug auszugehen und den Lenker mit geeigneten Zwangsmaßnahmen an der Weiterfahrt zu hindern.

Außerdem könne die Frage nach dem technischen Höchstgewicht bei der Beurteilung der Überschreitung der höchsten zulässigen Achsfasten gänzlich außer Betracht bleiben, da die Achslastüberschreitung im Zusammenwirken mit der Fahrgeschwindigkeit ein großes Sicherheitsrisiko im Hinblick auf die Tragfähigkeit der Reifen darstellt. Nach Ansicht technischer Experten und der Übereinstimmung mit der Praxis in Deutschland war also ein Wert zu finden, bei dessen Überschreitung jedenfalls von einer Gefährdung der Verkehrssicherheit ausgegangen werden konnte.

Als Folge dieser Besprechungen war im Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie GZ 179.706/9-II/B/7/101 vom 17.5.2001 eindeutig festgehalten, dass alle Fahrzeuge ab einer Überschreitung des höchst zulässigen Gesamtgewichtes von mehr als 2 und einer Überschreitung der höchst zulässigen Achslasten von mehr als 6 Prozent die Verkehrssicherheit gefährden und im Rahmen der Tätigkeiten der Exekutive mit Zwangsmaßnahmen gegen Lenker solcher Fahrzeuge vorzugehen ist. Dieser Erlass des BMVIT wurde mit Erlass des Amtes der Tiroler Landesregierung Abteilung Verkehr ZI 11b2--1-22-1/1159 vom 21. 5. 2001 dem Landesgendarmeriekommando für Tirol übermittelt und an alle Gendarmeriedienstsellen in Tirol verlautbart. (Siehe hiezu LGK Befehl vom 28. Mai 2001, GZ 4114/4-VA/01,Beilage 10)

Ab diesem Zeitpunkt war für das Kontrollpersonal ein einheitliches Einschreiten nach logisch erklärbaren Grundsätzen und nachvollziehbaren Überlegungen möglich. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Ministerium war diese Erlasslage auch bereits in den Entwurf zur 21. KFG Novelle eingeflossen und war abzusehen, dass die gegenständlichen Relationen zwischen Überladung und Gefährdung der Verkehrssicherheit mit Inkrafttreten dieser Novelle direkt ins KFG einfließen werden.

Tatsächlich waren diese Bestimmungen dann im BGBl Teil 1 Nr 80 in der 21. KFG-Novelle vollinhaltlich enthalten.

Der § 102 Abs 12 lit g KFG 1967 wurde mit dem folgenden Wortlaut dahingehend erweitert,

?wobei die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchst zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenzen des § 4 Abs 7a im Ausmaß von mehr als 2 Prozent oder der zulässigen Achstasten um mehr als 6 Prozent jedenfalls gefährdet wird. Gleichzeitig wurde dem § 102 Abs 12 angefügt, dass im Falle der lit g bei Gewichtsüberschreitungen oder Achslastüberschreitungen die Zwangsmaßnahmen- aufzuheben sind, wenn die Überlast ab-oder auf eine anderes Fahrzeug umgeladen wird. Ist das Ab-oder Umladen nicht möglich, so kann der Transport unter Begleitung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einer nahe gelegenen Stelle, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich ist, weitergeführt werden.

Umsetzung an der Kontrollstelle:

Diese nun im Gesetz verankerte Vorgangsweise wurde an der Kontrollstelle Kundl bereits einige Zeit vorher nach Weisung des Amtes der Tiroler Landesregierung (Abteilung Verkehr IIb2) so gehandhabt, da sich schon bald nach Umsetzung des Erlasses des BMVIT gezeigt hatte, dass die Abstellfläche auf der Kontrollstelle bei Weitem nicht zur Durchführung der notwendigen Manipulationstätigkeiten wie Ab- bzw Umladen etc ausreicht. Zusätzliche Vorwürfe an die Gendarmerie im Zusammenhang mit der vermeintlich subjektiven Auftragsvermittlung an bestimmte Firmen, machten es notwendig, von der Systematik her einen Ablauf zu schaffen, der an der Integrität der einschreitenden Beamten keine Zweifel zuließ. Es musste zur Kenntnis genommen werden, dass es nicht genügt eine Liste der Möglichen Firmen in der Kontrollstelle aufzulegen und die einzelnen Fahrer entscheiden zu lassen, wann und von welcher Firma die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden. Es kam zum Chaos auf der Kontrollstelle, da Firmen mitunter nach Bedarf mit ihren Gabelstaplern anrückten und vorort die Manipulationstätigkeiten vornahmen. Innerhalb kürzester Zeit war eine Kontrolle in Kundl unmöglich. Die Parkflächen waren mit abgestellter Überlast belegt und die Nachsorgefirmen beschlagnahmten den Rest des Platzes mit ihren Containern und Ersatzfahrzeugen. Es eskalierte auch zwischen diesen Firmen, sodass mehrmals Anzeigen erstattet wurden in denen sich die Firmen gegenseitig Unseriosität, bis hin zur engsten Zusammenarbeit mit dem Kontrollpersonal vorhielten.

Aus diesen Gründen wurde bereits im Herbst 2001 die Problematik von der Gendarmerie an das Amt der Tiroler Landesregierung Abteilung IIb2 (Verkehr) herangetragen und mit 7.12.2001 eine Ausschreibung vorgenommen, in der eine Firma gesucht wurde, die ihren Sitz in der Nähe der Kontrollstelle Kundl hat und alle diese Tätigkeiten zentral übernehmen kann. Als Manipulationsfirma ging die T.-Service GmbH mit Sitz in Brixlegg aus dieser Ausschreibung hervor, die ihre Tätigkeit dann am 18.3.2002 aufnahm Konkret war diese Firma als Hilfsorgan des Amtes der Tiroler Landesregierung tätig.

Von der Landesregierung war nun also vorgesehen, dass beanstandete Lenker von den Kontrollbeamten zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes aufgefordert und zur Hilfestellung an diese Firma T. Service GmbH mit einem Büro auf der Kontrollstelle Kundl verwiesen werden.

Gleichzeitig wurde seitens der Landesregierung dafür gesorgt, dass zur Zeit von Kontrollen durch die Gendarmerie ein Organ der Straßenaufsicht (Landesdienst) an der Kontrollstelle greifbar war, welches den überladenen LKW übernahm und zur sogenannten Umladestelle in Brixlegg (angemietetes Gelände der Fa TRUCK-Service GmbH)mit geringer Geschwindigkeit und unter Berücksichtigung der notwendigen Vorsichtsmaßnahmen begleitet.

Aufgrund von unzähligen Beschwerden und Interventionen durch den Beschwerdeführer im gegenständlichen Akt (L. T.), wurde seitens der Gendarmerie mit Hofrat Dr. C. , dem Leiter der Verkehrsabteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, mehrmals Rücksprache gehalten. Es wurde jedesmal bestätigt, dass die Auftragsvergabe an die

erwähnte Nachsorgefirma bei der Konstrollstelle Kundl gesetzeskonform sei und deshalb keinerlei Handlungsbedarf bestand.

Als Untermauerung dieser Aussagen werden die Bestätigungen über die Firmentätigkeit der T.-Service GmbH von HR Dr. C. an die Verkehrsabteilung als Beilagen übermittelt.

-Fernschreiben von Oberst H. vom 6.5.2002

-Erlass des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 18.6.2002 -Aktenvermerk des Obstlt M. über die telef Mitteilung des HR Dr. C. über die Firmentätigkeit der T. Service GmbH in Kundl vom 25.6.2002.

Somit war für die Gendarmerie bei den Kontrollen in Kundl eine ganz klare Erlasslage geschaffen, die es ermöglichte die Kontrollen in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Der einschreitende Beamte hatte die beanstandeten Lenker an die Firma T. Service GmbH zu verweisen mit der Aufforderung zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes. Die Durchführung dieser Manipulationstätigkeiten wurden von einem eigens installierten Straßenaufsichtsorgan (Landesdienst) übernommen. Der Gendarmeriebeamte konnte seine Amtshandlung nach Übergabe der Papiere an das Straßenaufsichtsorgan abschließen. Nach Durchführung der erforderlichen Tätigkeiten zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes, wie Nachverwiegung an der Umladestelle etc wurde die Kontrollstelle Kundl per Fax vom Landesdienst darüber in Kenntnis gesetzt und gleichzeitig die auferlegte Zwangsmaßnahme aufgehoben und dem Lenker die Weiterfahrt gestattet. Im Hinblick auf die Maßnahmenbeschwerde des Herrn H. D., dass er am 9.6.2002 gegen 16.oo Uhr an der Kontrollstelle Kundl mit dem Sattelkraftfahrzeug XY und XY angehalten und verwogen worden war muss eindeutig festgestellt werden, dass dem einschreitenden Beamten, Revlnsp P. W., aus ho Sicht kein Fehler in der Ausübung von unmittelbarer Befehls-und Zwangsgewalt anzulasten ist. Er hat bei der Verwiegung am 9. Juni 2002, um 16.11 Uhr festgestellt, dass das höchst zulässige Gesamtgewicht des Sattelkraftfahrzeug von 40.ooo kg um 1460 kg, also mehr als 2 überschritten war und setzte somit im Sinne des § 102 Abs 12 lit g die erforderlichen Zwangmaßnahmen. Zusätzlich wurde der Lenker noch im Sinne des § 22 VStG wegen einer Überschreitung der höchst zulässigen Achslast (2. Achse des Zugfahrzeugs um 560 kg 4,6 überladen) der BH Kufstein unter GZ P 5856/02 angezeigt.

In der Folge wurde der Lenker für die notwendigen Manipulationstätigkeiten zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes an die Firma T. Service bzw den zuständigen Landesdienst weiterverwiesen. Für den Beamten war die Befehlslage zu diesem Zeitpunkt eindeutig. Die einschlägigen Weisungen lauteten auf die Firma T. Service GmbH als einzig vom Amt der Tiroler Landesregierung akzeptierten Ansprechpartner der Gendarmerie. Die beiliegende Kopie des Laufzettels belegt, dass Revlnsp W. dem Lenker zur Durchsetzung der Zwangsmaßnahme die beiden Zulassungsscheine vorläufig abgenommen hatte und diese mit einem Laufzettel und dem entsprechenden Gewichtsausdruck dem Landesdienst zum Zwecke der Verbringung bzw Begleitung an einem geeigneten Ort zur Aboder Umladung übergeben hatte.

Nach Ansicht der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommando f Tirol hat Revlnsp Walder eindeutig gesetzeskonform gehandelt und ist ihm in keinster Weise eine Verfehlung vorzuwerfen.

Es ist nicht richtig, dass der Gendarmerie bzw dem Revlnsp P. W. zu diesem Zeitpunkt klar war, dass diese Firma keine Möglichkeit zur Umladung für Tiefkühlware hat, dies bestätigt der einschreitende Beamte auch in seiner Niederschrift. Vielmehr gab es für den Beamten nach Auslegung der bestehenden Weisungen keinerlei Spielraum und war in dieser Weise zu handeln. Nach den bestehenden Verträgen und Weisungen lag die Verantwortung für das Ladegut, die Verbringung sowie die Manipulationstätigkeit eindeutig beim Landesdienst und der Firma T.-Service GmbH.

Die Frage, ob sich die Weisungen des Amtes der Tiroler Landesregierung im Rahmen der gesetzlichen Zulässigkeit befinden war vom Beamten nicht zu bewerten, da sie mehrfach von vorgesetzten Dienststellen bestätigt waren und das Amt der Tiroler Landesregierung als örtlich und sachlich zuständige Behörde entschieden hatte.

Schließlich wurde am 23.10.2002 eine mündliche Verhandlung durchgeführt, in deren Verlauf als Zeugen RI W., Hofrat Dr. H. C. und J. H. einvernommen und der Akteninhalt dargelegt wurden. Der Beschwerdeführer ist zur Verhandlung nicht erschienen.

Der Zeuge RI W. konnte sich bei seiner Einvernahme an den verfahrensgegenständlichen Vorfall nicht mehr im Detail erinnern. Der Zeuge gab an, er sei im Probebetrieb der Kontrollstelle Kundl nur einen Monat zugeteilt worden. Er habe bei einer Beanstandung eine Anzeige erstattet, und den beanstandeten Lenkern gesagt, dass sie den gesetzmäßigen Zustand herzustellen hätten. Auf entsprechende Anfrage der Fahrer habe er diesen mitgeteilt, dass sie sich an die Firma T.-Service wenden sollen, da diese entsprechende Hilfestellung bieten könne. Die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes werde von einem Beamten des Landesdienstes überprüft. Wird die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes durch diesen Beamten des Landesdienstes bestätigt, komme es zur Wiederausfolgung der Fahrzeugpapiere und werde die Weiterfahrt gestattet.

Hofrat Dr. H. C. gab im Zuge seiner Zeugeneinvernahme an, er sei im Zusammenhang mit dem Vorfall vom 09.06.2002 von einem Bediensteten des Landesdienstes, und zwar von Herrn A. angerufen worden. Dieser fragte ihn dabei, ob nach dem erfolgten Umsatteln eine Nachverwiegung erforderlich sei. Er sagte zu Herrn A. solle diese Nachverwiegung veranlassen. Ob eine solche tatsächlich durchgeführt wurde oder nicht, sei ihm nicht bekannt. Im Nachhinein habe er aus den Akten entnommen, dass eine solche Nachverwiegung nicht vorgenommen wurde. Im Zusammenhang mit dem Umsatteln sei auch die Frage hinsichtlich der Ökopunkte aufgetaucht. Dazu sei die Rechtsmeinung des zuständigen Ministeriums die, dass die Ökopunktedokumentation auf das neue Sattelzugfahrzeug zu übertragen sei und das zuvor eingesetzte Sattelzugfahrzeug die Rückreise nach Deutschland antreten müsse. Die Entscheidung dieser Frage habe er der zuständigen Gewerbeabteilung übergeben.

Zur Einrichtung der Kontrollstelle Kundl sei es deshalb gekommen, da im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt Kontrollen unmittelbar nach der Grenze nicht mehr möglich waren. Komme es zu einer Beanstandung wegen Übergewicht oder Überschreiten der gesetzlichen Höchstmaße, so sei nach dem KFG der gesetzmäßige Zustand herzustellen. Bei Ausleitung des Schwerverkehrs auf die Kontrollstelle Kundl komme es sehr schnell dazu, dass der dortige Amtsplatz mit Schwerfahrzeugen verstellt sei, deren Lenker beamtshandelt werden. Ein Umladen auf diesem Amtsplatz sei unmöglich bzw sogar gefährlich. Es habe daher eine Lösung gefunden werden müssen, damit die nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Schwerfahrzeuge vom Amtsplatz der Kontrollstelle Kundl möglich rasch entfernt werden. Gemeinsam mit der Landesbaudirektion sei daher von der Abteilung Verkehr eine Interessentensuche vorgenommen worden. Es habe mehrere Interessenten gegeben. Die Prüfung der eingelangten Anbote habe dann als Bestbieter die T. Service GmbH erbracht. Für dieses Unternehmen habe die relative Nähe des Betriebsstandortes in der Nähe der Anschlussstelle Kramsach und das Betriebskonzept gesprochen. Mit der Firma T.-Service sei sodann ein Bestandsvertrag abgeschlossen worden, in dem mehrere Punkte enthalten seien, die für die Aufrechterhaltung des Kontrolldienstes erforderlich sind.

Hinsichtlich des Übergewichtes verweise er auf die Regelung des § 102 Abs 12 lit g idF der 21. KFG-Novelle. Darin sei dezidiert festgelegt, dass bei einem Überschreiten des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenze des § 4 Abs 7a im Ausmaß von mehr als 2 Prozent oder der zulässigen Achslast um mehr als 6 Prozent die Verkehrssicherheit jedenfalls gefährdet sei. In einem solchen Fall könne nur ein Abladen des Übergewichtes zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit führen. Der Bestandsvertrag mit der T.-Service GmbH beruhe einerseits auf dem ASFINAG-Gesetz, wonach die Bundesländer als verlängerter Arm der ASFINAG zivilrechtliche Bestandsverträge (Benützung von Autobahngrund) abschließen können. Öffentlich-rechtlich sei der Landeshauptmann nach dem KFG verpflichtet, die Bestimmungen des KFG zu überwachen. Wenn ein Schwerfahrzeug durch Verwiegung als überschwer festgestellt werde, müsse es vom Amtsplatz möglichst rasch verbracht werden. Diese erfolge unter Begleitung von Straßenaufsichtsorganen mit geringer Geschwindigkeit. In weiterer Folge müsse der gesetzliche Zustand hergestellt werden. Durch den abgeschlossenen Bestandsvertrag sei sichergestellt, dass ein Unternehmer am Amtsplatz tätig sei bzw tätig werden könne. Ein Umsatteln am Amtsplatz werde deshalb abgelehnt, da dies zu einer Einschränkung der

Dispositionsfläche am Amtsplatz führe. Beim Amtsplatz an der Kontrollstelle Kundl handle es sich um eine Straßenfläche mit eingeschränkter Öffentlichkeit. Während der Durchführung der Kontrollen haben die Gendarmeriebeamten, die die Kontrolltätigkeit durchführen, ausschließliche Befehls- und Zwangsgewalt. Wenn durch Lichtzeichen angezeigt sei, dass eine Kontrolltätigkeit vorgenommen werde, dürften nur jene Verkehrteilnehmer auf den Kontrollplatz zufahren, die der Kontrolle unterliegen. Bei einer festgestellten Überladung sei die Weiterfahrt zu unterbinden, das überladene Schwerfahrzeug müsse zum Abladen des Übergewichtes vom Amtsplatz verbracht werden. Die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes auf

dem Umladeplatz werde vom Landesdienst überwacht. Bei diesen Bediensteten des Landesdienstes handle es sich um ermächtigte Straßenaufsichtsorgane.

Ein Kontrahierungszwangs mit der T.-Service GmbH bestehe nicht.

Der Zeuge J. H., Abteilung Gewerbe beim Amt der Tiroler Landesregierung, gab an, er sei hinsichtlich des Vorfalles vom 09.06.2002 kontaktiert worden. Am 10.06.2002 habe eine Besprechung an der Kontrollstelle Kundl stattgefunden. Dabei sei es um die Abklärung der Frage im Zusammenhang mit der Ökopunkteregelung nach erfolgtem Umsatteln auf eine leichtere Sattelzugmaschine gegangen. Dabei sei festgestellt worden, dass ein Weitertransport mit einer leichteren Sattelzugmaschine dann möglich sei, wenn die entsprechenden Frachtpapiere von Kundl zum Brenner ausgestellt seien. Der Lenker des weiternehmenden Sattelzugfahrzeuges übernehme dabei die Ökopunkte des zuvor eingesetzten Sattelzugfahrzeuges. Ursprünglich sei geplant gewesen, dass die zuvor eingesetzte Sattelzugmaschine aus Österreich ausreisen müsse. Da jedoch in weiterer Folge von der Firma T. eine bilaterale Fahrt übernommen worden sei und entsprechende Frachtpapiere vorlagen, sei die Weiterfahrt dieser zuvor eingesetzten Sattelzugmaschine zum Brenner akzeptiert worden.

Aufgrund des Beschwerdevorbringens, der Gegenschrift der belangten Behörde, der Ausführungen des Landesgendarmeriekommando für Tirol und des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung vom 23.10.2002 ergibt sich folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt:

Am 09.06.2002 hat RI W. das vom Beschwerdeführer gelenkte Sattelkraftfahrzeug, Kennzeichen XY, XY auf der Kontrollstelle Kundl der Inntalautobahn A 12 mit der dortigen geeichten Brückenwaage einer Gewichtskontrolle unterzogen. Bei der Verwiegung um 16.11 Uhr ergab sich ein tatsächliches Gesamtgewicht des Sattelkraftfahrzeuges von 41.460 kg. Weiters ergab die Verwiegung, dass bei der zweiten Achse des Sattelzugfahrzeuges die erlaubte Achslast um 530 kg überschritten war. Der Beschwerdeführer wurde von RI W. aufgefordert, den gesetzmäßigen Zustand im Hinblick auf das Übergewicht herzustellen. RI Walder übergab um 17.00 Uhr die zwei Fahrzeugscheine an den Landesdienst und wies den nunmehrigen Beschwerdeführer auf die Hilfestellung durch die Firma T.-Service GmbH zur Wiederherstellung des gesetzmäßigen Zustandes hin. Damit war die Amtshandlung für RI W. beendet. Das Sattelzugfahrzeug des Beschwerdeführers wurde in weiterer Folge zum Abladeplatz der Firma T.-Service GmbH begleitet und dort abgestellt. Zu einem Abladen des Übergewichtes ist es in weiterer Folge nicht gekommen. Die Herstellung des gesetzlichen Zustandes geschah in der Weise, dass am 10.06.2002 um 15.10 Uhr die Weiterfahrt mit einer leichteren Sattelzugmaschine durch den Beamten des Landesdienstes gestattet wurde.

Feststellungen zur Kontrollstelle A 12 Kundl:

Zur Errichtung der Kontrollstelle Kundl kam es deshalb, da nach dem EU-Beitritt Kontrollen unmittelbar nach der Grenze, so wie früher in Kufstein/Kiefersfelden nicht mehr möglich waren. Wenn Kontrollen des LKW-Verkehrs vorgesehen sind, werden die LKW's durch Lichtzeichen von der Autobahn A 12 auf den Amtsplatz der Kontrollstelle verwiesen. Werden solche Kontrollen des Schwerverkehrs auf der Kontrollstelle Kundl durchgeführt, kommt es schnell dazu, dass der Amtsplatz mit Schwerfahrzeugen verstellt ist, deren Lenker von den kontrollierenden

Gendarmeriebeamten beamtshandelt werden. Kommt es zu einer Beanstandung wegen Gewichtsüberschreitung oder Überschreiten der gesetzlichen Höchstmaße, muss der dem KFG entsprechende gesetzmäßige Zustand hergestellt werden. Wegen der eingeschränkten Manipulationsfläche der Kontrollstelle Kundl kann ein Umladen auf diesem Amtsplatz nicht vorgenommen werden. Die Abteilung Verkehr des Amtes der Tiroler Landesregierung hat zur Lösung dieses Problems gemeinsam mit der Landesbaudirektion eine Interessentensuche vorgenommen. Nach Prüfung der eingelangten Angebote wurde als Bestbieter die T.-Service GmbH ermittelt. Für dieses Unternehmen sprach die relative Nähe des Betriebsstandortes in der Nähe der Anschlussstelle Kramsach sowie das Betriebskonzept. Mit der T. Service GmbH wurde in weiterer Folge ein Bestandsvertrag abgeschlossen. Wird von einem Gendarmeriebeamten anlässlich einer Kontrolle eines Schwerfahrzeuges ein Übergewicht oder ein Überschreiten der gesetzlichen Höchstmaße festgestellt, werden von diesem Gendarmeriebeamten die Fahrzeugpapiere eingeholt, ein Laufzettel ausgefüllt und der beanstandete Lenker aufgefordert, den gesetzmäßigen Zustand herzustellen. Dabei wird auf die mögliche Hilfestellung durch Bedienstete der Firma T.-Service GmbH hingewiesen. Der Laufzettel mit den Fahrzeugpapieren wird sodann einem Bediensteten des Landesdienstes, der ein ermächtigtes Straßenaufsichtsorgan ist, übergeben. Das beanstandete Schwerfahrzeug wird unter Begleitung von Straßenaufsichtsorga nen mit geringer Geschwindigkeit von der Kontrollstelle Kundl zum Betriebsstandort der Firma T.-Service GmbH, der in der Nähe der Anschlussstelle Kramsach liegt, verbracht. Nach Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes wird sodann von einem Bediensteten des Landesdienstes die Weiterfahrt gestattet. Ein Kontrahierungszwang gegenüber der Firma T.-Service GmbH besteht nicht; das bedeutet, dass ein beanstandeter Lenker nicht gezwungen wird, die Dienste der T.-Service in Anspruch zu nehmen. Durch den mit diesem Unternehmen abgeschlossenen Bestandsvertrag ist sichergestellt, dass dieser Unternehmer am Amtsplatz der Kontrollstelle Kundl tätig werden kann und durch seine Bediensteten Hilfestellung anbieten kann. Auch die T. Handels- und Speditions GmbH hat sich an der Interessentensuche beteiligt, ist jedoch bei Prüfung der eingegangenen Angebote an letzte Stelle gereiht worden, insbesondere deshalb, weil diese Firma ihre Abstellfläche in relativ großer Entfernung von der Anschlussstelle Kramsach hat.

In rechtlicher Hinsicht ist dieser Sachverhalt wie folgt zu würdigen:

I.

Gemäß § 67a Abs 1 Z 2 AVG entscheiden die Unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern über Beschwerden von Personen, die behaupten, durch die Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt in ihren Rechten verletzt zu sein, ausgenommen in Finanzstrafsachen des Bundes. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, entscheiden die Unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern durch Einzelmitglied.

Gemäß § 67c Abs 1 AVG sind Beschwerden nach § 67a Abs 1 Z 2 innerhalb von sechs Wochen ab dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerdeführer von der Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt Kenntnis erlangt hat, bei dem Unabhängigen Verwaltungssenat einzubringen, in dessen Sprengel dieser Verwaltungsakt gesetzt wurde.

Gemäß § 67c Abs 3 AVG ist der angefochtene Verwaltungsakt für rechtswidrig zu erklären, wenn die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder als unbegründet abzuweisen ist.

II.

Gegenstand der Entscheidung des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol in der gegenständlichen Maßnahmenbeschwerdesache ist ausschließlich die rechtliche Beurteilung der am 09.06.2002 von RI Walder gegenüber dem Beschwerdeführer gesetzten Zwangsmaßnahmen; nicht gegenständlich ist die Prüfung der Vorgangsweise der Abteilung Verkehr des Amtes der Tiroler Landesregierung im Zusammenhang mit dem Abschluss

des Bestandsvertrages mit der Firma T.-Service GmbH.

III.

Gemäß § 123 Abs 2 KFG hat die Bundesgendarmerie an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch die Bezirksverwaltungsbehörden und den Landeshauptmann mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat

a) die Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auf den Straßen mit öffentlichem Verkehr zu überwachen,

b) Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen und

c) in den in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorgesehenen Fällen einzuschreiten.

Im KFG findet sich keine Bestimmung, die es einem Organ der Exekutive gestattet, eine von ihm wahrgenommene Verwaltungsübertretung unbeobachtet zu lassen; die Organe sind an das Gesetz gebunden (Artikel 18 Abs 1 B-VG) und haben einzuschreiten, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind.

IV.

Gemäß § 101 Abs 7 KFG hat der Landeshauptmann den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die zur Prüfung des Gesamtgewichtes und der Achslasten an Ort und Stelle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Die Einrichtung der Kontrollstelle A 12 Kundl leitet sich aus dieser gesetzlichen Vorgabe ab.

V.

Gemäß § 4 Abs 7a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38.000 kg nicht überschreiten. Bei in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 von Hundert, gerundet auf volle 1.000 kg, zu erhöhen.

Damit ergibt sich das erlaubte Gesamtgewicht des vom Beschwerdeführers gelenkten Sattelkraftfahrzeuges mit 40.000 kg.

Gemäß § 101 Abs 1 lit a KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 2 und 5 nur zulässig, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, durch die Beladung nicht überschritten werden.

Im Beschwerdefall wurde bei dem vom Beschwerdeführer gelenkten Sattelkraftfahrzeug die Summe der Gesamtgewichte von 40.000 kg um

1.460 kg überschritten, auf der zweiten Achse des Zugfahrzeuges wurde ein Überschreiten der zulässigen Achslast von 11.500 kg um 530 kg durch Verwiegung festgestellt.

VI.

Gemäß § 102 Abs 12 KFG, in der Fassung der 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr 80/2002, kundgemacht am 24.05.2002, sind die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch begehen oder begehen würden eine Übertretung des § 4 Abs 7a, des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird, wobei die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenzen des § 4 Abs 7a im Ausmaß von mehr als 2 Prozent oder der zulässigen Achslasten um mehr als 6 Prozent jedenfalls gefährdet wird.

Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, je nach Lage des Falles und Art des Fahrzeuges oder der Beladung Zwangsmaßnahmen, wie etwa Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperren oder Einstellen des Fahrzeuges, Anbringen von technischen Sperren udgl., anzuwenden. Solche Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anwendung weggefallen ist. Im Falle der lit g sind bei Gewichtsüberschreitungen oder Achslastüberschreitungen die Zwangsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Überlast ab- oder auf ein anderes Fahrzeug umgeladen wird. Ist das Ab- oder Umladen an Ort und Stelle nicht möglich, so kann der Transport unter Begleitung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einer nahegelegenen geeigneten Stelle, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich ist, weitergeführt werden.

VII.

RI W. hat am 09.06.2002 durch Verwiegung ein Überschreiten des erlaubten Gesamtgewichtes nach § 4 Abs 7a KFG von 40.000 kg um mehr als 2 Prozent, somit in einem die Verkehrssicherheit gefährdenden Ausmaß festgestellt. Zu Recht hat er dem Beschwerdeführer die Weiterfahrt bis zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes untersagt. Ein Ab- oder Umladen auf dem Amtsplatz der Kontrollstelle Kundl ist wegen der dortigen eingeschränkten räumlichen Verhältnisse nicht möglich und würde einer wirksamen Kontrolle des Schwerverkehrs zuwiderlaufen, da innerhalb kürzester Zeit der Amtsplatz der Kontrollstelle Kundl mit den Schwerfahrzeugen beanstandeter Lenker verstellt wäre. Entsprechend der durch § 102 Abs 12 KFG vorgegebenen Rechtslage wurde daher das Sattelkraftfahrzeug des Beschwerdeführers unter Begleitung durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einem nahegelegenen Platz, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich war, verbracht.

Nach Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes wurde dem Beschwerdeführer durch einen Beamten des Landesdienstes die Weiterfahrt gestattet.

VIII.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass das Einschreiten des RI W. am 09.06.2002 gegenüber dem Beschwerdeführer rechtlich gedeckt war. Dass der Beschwerdeführer in weiterer Folge an der Weiterfahrt bis zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes gehindert wurde, findet ebenfalls seine Deckung im Gesetz. Sein Verbringen vom Amtsplatz der Kontrollstelle Kundl zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes entspricht der Regelung des § 102 Abs12 KFG. Dass dem Beschwerdeführer letztlich die Weiterfahrt mit einer leichteren Zugmaschine und damit die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes ohne Ab- bzw Umladen ermöglicht wurde, spricht dafür, dass im Rahmen der gegen den Beschwerdeführer gesetzten Zwangsmaßnahmen das gelindeste Mittel zur Anwendung gekommen ist.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass die behauptete Rechtswidrigkeit anlässlich des Einschreitens am 09.06.2002 gegenüber dem Beschwerdeführer nicht gegeben ist. Die Beschwerde ist daher als unbegründet abzuweisen.

IX.

Gemäß § 79a Abs 1 AVG ist der Antrag der beschwerdeführenden Partei auf Zuspruch des Aufwandersatzes mangels Obsiegens abzuweisen.

Gemäß § 79a Abs 1 und 3 AVG iV mit der UVS-Aufwandersatzverordnung war dem Beschwerdeführer der Ersatz der Aufwendungen der obsiegenden belangten Behörde aufzuerlegen.

Schlagworte

Wägungsprotokoll, Gesamtgewicht, wirksame, Kontrolle, Schwerverkehrs

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