OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: (0732) 7075-18004 / Fax: (0732) 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / http://www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen: LVwG-601437/11/MB/HG

Datum: Linz, 3. Jänner 2017

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat durch seinen Richter Dr. Brandstetter über die Beschwerde von P K, geb. x, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. M H, x, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 9. Mai 2016, GZ: VerkR96-24108-2015, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht e r k a n n t :

I. Gemäß § 50 VwGVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis der belangten Behörde bestätigt.

II. Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20,00 Euro zu leisten.

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

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.

1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (in der Folge: belangte Behörde) vom 9. Mai 2016, GZ: VerkR96-24109-2015, wurde über den Beschwerdeführer (in der Folge: Bf) eine Geldstrafe iHv. 100 Euro gemäß § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm. § 4 Abs. 7a KFG 1967 wegen Überschreitung der maximal erlaubten Fahrzeuglänge von 18,75 m um 85 cm am 29. September 2015 um 9:45 Uhr auf der A8 Innkreis Autobahn bei km 42,000 verhängt.

Dem Straferkenntnis liegt folgender Tatvorwurf zugrunde [Hervorhebungen nicht übernommen]:

„Sie haben sich als Lenker, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug die größte zulässige Gesamtlänge gem. § 4 Abs. 7 a KFG für Kraftwagen mit Anhängern von 18,75 Meter um 85 cm überschritten wurde.

Tatort: Gemeinde Haag am Hausruck, A8 Innkreis Autobahn, Richtung: Suben, bei km 42.500, Autobahnabfahrt Haag am Hausruck.
Tatzeit: 29.09.2015, 09:45 Uhr.
Fahrzeuge:
Kennzeichen x, LKW, Mercedes-Benz A
Kennzeichen x, Anhänger, L

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
§ 102 Abs. 1 KFG i.V.m. § 4 Abs. 7a KFG

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	gemäß
100,00 Euro		§ 134 Abs. 1 KFG

[...]“

Begründend führte die belangte Behörde wie folgt aus [Hervorhebungen nicht übernommen]:

„Aufgrund einer Anzeige der Autobahnpolizeiinspektion Ried vom 29. September 2015 wurde über Sie mit Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 16. Februar 2016 zu VerkR96-24108-2015 wegen der oben angeführten Verwaltungsübertretung eine Geldstrafe von insgesamt 100,00 Euro verhängt.

Dagegen haben Sie mit Schreiben vom 22. Februar 2016 – durch Ihre Rechtsvertretung – fristgerecht Einspruch erhoben und begründeten diesen im Wesentlichen damit, dass grundsätzlich die Gesamtlänge eines Kraftwagenzuges 18,75m nicht überschritten werden darf. Laut Anzeige sei diese um 85 cm überschritten worden. Gegenständlich handelte es sich um einen mit entsprechenden Ladestützen versehenen Autotransporter (It. Anzeige mit 5 Pkw auf der oberen und 4 Pkw auf der unteren Ebene), wobei die zulässige Länge von 18,75m durch die Fahrzeuglänge alleine (Zugfahrzeug + Anhänger allein) nicht überschritten wurde. Bei der Verwendung von Ladestützen seien diese hinsichtlich der Länge aber nicht zu berücksichtigen, wenn die Ladung über die Ladestützen hinausragt und der Schwerpunkt der Ladung über dem Fahrzeug (Anhänger) liege. Vorliegend wurde die gemessene Länge von 19,50m nur durch die Ladung erreicht, wobei - da die Ladung nicht um ein Viertel der Länge des Anhängers hinausragte - auch die Richtlinien hinsichtlich Langgutfuhren keine Anwendung fanden und, da das Ladegut auch nicht um mehr als einen Meter über das Fahrzeugheck hinausragte, bedurfte es auch keiner entsprechenden Kennzeichnung.
Aus dem beiliegenden Erlass des damaligen Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr vom 16.03.1987, Zl. 439.342/1-IV/2/87 (wiederverlautbart dann im Erlass vom 17.07.1998, Zl. 179.342/2-II/B/22/98) ergebe sich, dass bei Fahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen Längenüberschreitungen durch Ladestützen außer Betracht zu bleiben haben, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Bei der Verwendung von Ladestützen sei ihre Länge so zu bemessen, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet werde.
Als Ladestützen im Sinne dieses Erlasses gelten Einrichtungen, die zur Sicherung des Überhanges einer Ladung, deren Schwerpunkt über dem Fahrzeug (Ladefläche) liege, verwendet würden und daher der Stabilisierung des hinten hinausragenden Teils der Ladung dienen und insofern zu deren Sicherung verwendet würden.
Bei Fahrzeugtransporten haben demnach Längenüberschreitungen durch Ladestützen außer Betracht zu bleiben, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Die tatsächlich gemessene Länge von 19,60m könne daher nur so erklärt werden, dass auch die Ladestützen mitgemessen wurden bzw. tatsächlich das hinterste geladene Fahrzeug noch über die Ladungsstütze hinausgereicht hatte (s.a. UVS-OÖ VwSen-109344/5/Zo/Pe). Der Beschuldigte habe daher sämtliche Bedingungen eingehalten, welche sich aus-der Rechtsansicht des Verkehrsministeriums hinsichtlich des Transportes von Fahrzeugen „mit Ladungsstützen ergeben, sodass das ihm vorgeworfene Verhalten keine Verwaltungsübertretung bilde.

Aufgrund Ihres Einspruches wurde eine schriftliche Stellungnahme vom Amtssachverständigen der Oö. Landesregierung, Herrn Ing. I eingeholt, welcher zu dem Schluss gekommen ist, dass im gegenständlichen Fall mit der oberen Ladebrücke des Anhängers die zulässige Kraftwagenzuggesamtlänge von 18,75m um 0,85m überschritten wurde und dabei die Ladestützen noch nicht berücksichtigt wurden. Da die obere verschiebbare Ladebrücke dem zitierten Erlass entsprechend nicht als zusätzliche Ladestütze, sondern als Ladefläche (Fahrzeug) zu sehen sei, war sie auch bei der Beurteilung der Kraftwagenzuggesamtlänge zu berücksichtigen. Eine Ausnahmebewilligung wäre daher bei der gegenständlichen Beförderung erforderlich gewesen.

Vom Ergebnis unserer Beweisaufnahme wurden Sie am 14. März 2016 verständigt und Ihnen wurde nochmals die Gelegenheit gegeben, sich zu der Ihnen zur Last gelegten Verwaltungsübertretung zu äußern.

In Ihrer Stellungnahme vom 23. März 2016 stimmten Sie grundsätzlich mit den Ausführungen des Amtes der Oö. Landesregierung vom 14. März 2016 überein. Dennoch dürfte dabei übersehen worden sein, dass laut EU-Typenschein des verwendeten Anhängers, die Gesamtlänge von 12.000mm mit hydraulisch ausziehbaren Ladungsstützen erreicht werde, zumal bei einer Typisierung/Genehmigung in CZ/EU stets die ‚größtmögliche/maximale Länge' eines Fahrzeuges anzuführen sei. Desgleichen ergebe sich aus dem EU-Typenschein des Zugfahrzeuges dessen max. Gesamtlänge von 7.350mm. Zugfahrzeug und Anhänger haben im gegenständlichen Fall bei vollständig ausgezogener Ladungsstütze eine Gesamtlänge (max. mögliche Gesamtlänge) daher von höchstens 19.350mm.
Da bei der Kontrolle eine ‚tatsächliche Länge' von 19.60m gemessen wurde, könne dies nur so erklärt werden, dass tatsächlich das hinterste geladene Fahrzeug noch über die Ladungsstütze hinausgereicht habe. Aufgrund der aus dem Typenschein ersichtlichen Fahrzeugdaten sei aber nachvollziehbar, dass die tatsächlich gemessene Länge von 19,60m nur mit den ausgezogenen Ladungsstützen sowie der Ladung erreicht werden hätte können.
Berücksichtige man weiter, dass bei der Ermittlung der Teillänge die Überfahrbrücken zwischen Lastkraftwagen und Anhänger in Fahrtstellung unberücksichtigt zu bleiben haben, beträgt die ‚Messdifferenz' zu Ungunsten des Beschuldigten gerade mal 25mm!
Weiters sei aus den Angaben des Meldungslegers nicht genau ersichtlich, wo er seine Maße genommen haben, ob die Fahrzeuglänge alleine (also ohne die Ladungsstützen bzw. die Ladung) gemessen wurde oder auch die Ladung. Bei den diesbezüglichen Ausführungen des Amtes der Oö. Landesregierung, wo gemessen worden sein soll, handelt es sich bestenfalls um Mutmaßungen.
Unrichtig sei weiters, dass die obere Ladestütze als eine ‚Ladebrücke' und daher als Teil der Ladefläche zu sehen sei, welche bei der Kraftwagenzuggesamtlänge zu berücksichtigen sei. Auch diese obere Stütze sei verschiebbar (selbst nach Ansicht des Amtes!) und werde im unbeladenen Zustand auf die eigentliche Ladefläche geschoben bzw. geklappt (die diesbezügliche Teilung unterhalb des Türspaltes sei auf dem Foto gut ersichtlich) und diene nur der Sicherung des Überhanges des letzten oberen Pkw's, dessen Schwerpunkt (=Motorraum) über der eigentlichen Ladefläche liege.
Schließlich sei aber auch auf den Wortlaut des zitierten Erlasses und die diesbezügliche Judikatur zu verweisen, wonach bei der Verwendung von Ladestützen die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges so zu bemessen sei, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet werde.
Dies bedeute vorliegend also, dass - sobald und solange das Fahrzeug beladen sei - eben nur die Ladung selbst die hintere Begrenzung des Kfz-Zuges bildet und zu messen sei und diese Länge dann nicht 19,75m übersteigen dürfe.
Nur im unbeladenen Zustand dürfe der Kfz-Zug - abzüglich etwaiger Ladestützen - die gesetzliche max. Länge von 18,75m nicht übersteigen.

Aufgrund Ihrer Stellungnahme wurde eine weitere Stellungnahme vom 04. April 2016 von Amtssachverständigen der Oö. Landesregierung, Herrn Ing. I eingeholt. Grundsätzlich verweist dieser auf die Stellungnahme vom 14. März 2016. In Österreich dürfe eine Kraftwagenzugsgesamtlänge von 18,75m nicht überschritten werden. Dies sei auch klar aus den Einspruchsunterlagen ersichtlich, wo von der Fa. Kässbohrer die max. ‚Länge A' (nur Aufbau -obere und untere Ladefläche ohne ausziehbare Ladestützen) mit 18,75m angegeben werde. Die ausziehbare Ladestütze ‚Länge E-F' sowie der Fahrzeug-Überhang

‚Länge F' blieb richtigerweise auch von der Fa. Kässbohrer, bei der Ermittlung der Kraftwagenzuggesamtlänge, unberücksichtigt. Die Kraftwagenzuggesamtlänge ‚Länge A' ergebe sich nicht aus der Summe der max. Fahrzeuglänge (aus Fahrzeugdokumente 19,35m) welche zwangsläufig größer sein kann und auch darf, sondern durch die Abstände zwischen Fahrzeugfront und Mittelpunkt der Anhängervorrichtung beim LKW- Abstand ‚A' und Mittelpunkt der Anhängevorrichtung und Fahrzeugheck des Anhängers - Abstand ‚B'. In Summe darf mit diesen beiden Abständen die max. Kraftwagenzuggesamtlänge von 18,75m nicht überschritten werden.
Auch wenn mit dem Anhänger in dieser Fahrstellung die max. Fahrzeuglänge von 12m nicht überschritten wurde, lege eine Überschreitung der max. erlaubten Kraftwagenzuggesamtlänge im Bereich der oberen Ladebrücke ‚Länge B1 - 19,60m' vor.

Mit Schreiben vom 06. April 2016 bestätigte der Meldungsleger Herr Grlnsp. A H von der Autobahnpolizeiinspektion Ried im Innkreis, dass es richtig sei, dass bei der Berechnung der Länge ‚B2' (ausziehbare Ladestütze) nicht mitgemessen wurde. Die Länge von 19,60m wurde - wie in der Skizze von Herrn Ing. I als ‚B1' bezeichnet - gemessen.

Vom Ergebnis unserer zweiten Beweisaufnahme wurden Sie am 08. April 2016 verständigt und Ihnen wurde nochmals die Gelegenheit gegeben, sich zu der Ihnen zur Last gelegten Verwaltungsübertretung zu äußern.

In Ihrer weiteren Stellungnahme vom 25. April 2016 teilten Sie mit, dass Sie den Ausführungen des Amtssachverständigen ja grundsätzlich zustimmen, jedoch gelte die max. erlaubte Kfz-Zug-Gesamtlänge von 18,75m nur für Autotransporter im unbeladenen Zustand.
Weiters sei immer noch nicht nachvollziehbar, wie die beiden vom Sachverständigen in seiner Skizze angeführten Abstände ‚A' und ‚B' (gemessen von dem Mittelpunkt der Anhängevorrichtungen) vom Meldungsleger mit gesamt 19,60m gemessen worden seien, wenn die Summe der max. Fahrzeuglänge (It. Kfz-Dokumenten) bereits 19,35m betragen würde (beide aber für sich allein bereits mit ausgeklappten Ladebrücken, bzw. Stützen!), sich aber beim beladenen Kfz-Zug diese in der Mitte beträchtlich überlappen (siehe Kässbohrer-Skizze). Laut Meldungsleger sei die Länge von 19,60m bis ‚B1' gemessen worden. Nun ist aber nicht nur diese oberer Stütze verschiebbar (selbst nach Ansicht des Amtes!), sondern wird auch der letzte Teil der oberen Ladebrücke (auf dem Foto ist der Scharnier ab Beginn der Abwinkelung gut zu sehen) im unbeladenen Zustand eingeklappt bzw. auf die eigentliche Ladefläche geschoben. Auch die diesbezügliche Teilung (unterhalb des Türspaltes des oberen Pkw's) ist auf dem Foto gut ersichtlich, im unbeladenen und eingeklappten/eingefahrenen Zustand endet dann die obere Ladebrücke genau dort, wo die untere Ladebrücke (rot - A1) endet. Schließlich werde nochmals auf den Wortlaut des zitierten Erlasses und die diesbezügliche Judikatur verwiesen, wonach bei der Verwendung von Ladestützen die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges jedenfalls so zu bemessen sei, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet werde.
Wenn also - sobald und solange - der Kfz-Zug/Autotransporter beladen sei - bildet eben nur die Ladung selbst die hintere Begrenzung des Kfz-Zuges und sei diese zu messen, wobei dann diese Länge 19,75m nicht übersteigen dürfe.
Nur im unbeladenen Zustand dürfe der Kfz-Zug - abzüglich etwaiger Ladestützen - die gesetzliche max. Länge von 18,75m nicht übersteigen.

Die Behörde geht von folgendem Sachverhalt aus:
Sie haben am 29. September 2015 um 09 Uhr 45 den Lastkraftwagen mit dem amtlichen Kennzeichen x und dem Anhänger, mit dem amtlichen Kennzeichen x in Haag am Hausruck auf der Autobahn A8, in Fahrtrichtung Suben, bei km 42.500 gelenkt. Bei der Autobahnabfahrt Haag am Hausruck wurde eine Lenker- und Fahrzeugkontrolle durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass Sie als Lenker, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass beim Fahrzeug die größte zulässige Gesamtlänge gem. § 4 Abs. 7 a KFG für Kraftwagen mit Anhänger von 18,75m um 0,85m überschritten wurde.

Beweiswürdigunq:
Der festgestellte Sachverhalt gründet sich auf die dienstlichen Wahrnehmungen der Polizeiorgange in der Anzeige vom 29. September 2015 und der schriftlichen Stellungnahmen des Amtssachverständigen Herrn Ing. I vom 14. März 2016 und 04. April 2016.

Damit haben Sie das Ihnen angelastete Delikte in objektiver Hinsicht verwirklicht.

Gemäß § 5 Abs.1 VStG genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt, zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Gebot dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Rechtsmittelwerber initiativ alles dar-zulegen, was für eine Entlastung spricht. Dies hat in erster Linie durch ein geeignetes Tatsachen-vorbringen und durch die Beibringung von Beweismitteln oder die Stellung konkreter Beweisanträge zu geschehen. Bloßes Leugnen oder allgemein gehaltene Behauptungen reichen für die ‚Glaubhaftmachung' nicht aus.

Durch Ihr Vorbringen ist es Ihnen nicht gelungen, glaubhaft zu machen, dass Sie kein Verschulden trifft. Im konkreten Fall wird daher davon ausgegangen, dass Sie die gegenständliche Verwaltungsübertretung zumindest fahrlässig begangen und damit auch die subjektive Tatseite der Übertretung verwirklicht haben.

Rechtliche Beurteilung:
Gemäß § 102 Abs.1 KFG darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.

Gemäß § 4 Abs. 7a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächst-gelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5m nicht überschreiten.

Wer diesem Bundesgesetz, den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist gemäß § 134 Abs. 1 KFG mit einer Geldstrafe bis zu 5000,00 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, zu bestrafen.

Zur Strafbemessung ist Folgendes auszuführen:
Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des straf-rechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß § 19 Abs. 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren (§§40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Es liegen keine Vormerkungen in verwaltungsstrafrechtlicher Hinsicht vor, sodass Ihnen der Milderungsgrund der Unbescholtenheit zu Gute kommt. Erschwerende Umstände konnten nicht erhoben werden.

Gemäß § 45 Abs. 1 Z. 4 VStG hat die Behörde von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind.

Ihr Verschulden an der gegenständlichen Übertretung kann keinesfalls als geringfügig angesehen werden, da weder hervorgekommen noch aufgrund der Tatumstände anzunehmen ist, dass die Vermeidung der gegenständlichen Übertretung eine besondere Aufmerksamkeit erfordert hat, oder dass die Verwirklichung des Tatbestandes nur schwer hätte vermieden werden können. Von einem geringfügigen Verschulden kann daher nicht ausgegangen werden.

Der verhängte Strafbetrag liegt im untersten Bereich des gesetzlichen Strafrahmens. Dieser ist als schuld- und tatangemessen zu betrachten und stellt auch das notwendige Maß dessen dar, um Sie in Zukunft von der Begehung ähnlicher Übertretungen abzuhalten.

Die Entscheidung über die Kosten des Strafverfahrens stützt sich auf die im Spruch angeführten gesetzlichen Bestimmungen."

2. Mit Schreiben vom 30. Mai 2016 erhob der Bf in rechtsfreundlicher Vertretung fristgerecht das Rechtsmittel der Beschwerde und führte darin wie folgt aus [Hervorhebungen nicht übernommen]:

„A. Beschwerdegegenstand
Gegen die Straferkenntnis der BH Grieskirchen vom 9.5.2016 GZ: VerkR96-24109-2015, dem Beschuldigten-Vertreter zugestellt am 18.5.2016, erhebt der Beschwerdeführer gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 und Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG binnen offener Frist nachstehende

Beschwerde

an das LVwG OÖ.

Die SE wird zur Ganze dem Grunde nach angefochten.

Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass die Anfechtung primär zur Klärung der Rechtslage und der Schaffung der Rechtssicherheit für den Bf. bei der weiteren Verwendung des gegenständlichen Autotransporters (und ähnlicher) pro futuro dient, zumal diese schon seit Jahren gleichartig verwendet und bei zahlreichen Verkehrskontrollen bis dato nicht beanstandet wurden.

B. Sachverhalt
Mit der angefochtenen Straferkenntnis (SE) wurde der Beschwerdeführer (Bf) schuldig erkannt, als Verantwortlicher des Zulassungsbesitzers nicht dafür gesorgt zu haben, dass das vom K P gelenkte Fahrzeug - Kfz mit Anhänger/PKW-Transporter - nicht die größte zulässige Gesamtlänge gem. § 4 Abs 7 a KFG von 18,75m um 85cm überschritten habe.

C. Beschwerdegründe
1.)
Gemäß § 24 VStG 1991 gelten auch im Verwaltungsstrafverfahren die Vorschriften des AVG, sofern sie durch den letzten Satz des § 24 VStG nicht ausdrücklich ausgenommen sind.
Gemäß § 58 Abs 2 AVG sind Bescheide dann zu begründen, wenn dem Standpunkt der Partei (hier also des Beschuldigten) nicht vollinhaltlich Rechnung getragen wurde. Gemäß § 60 AVG sind in der Begründung die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens (VwSlgNF8619 A), die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen (VwSlgNF 2372 A; VwSlgNF 606 A, 2411 A; VwGH 17.6.1993, ZI 92/06/0228) und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen. Nach gesicherter Judikatur (VwSlgNF 1977 A; VfSlg 7017) und herrschender Lehre (vgl Männlicher/quell, Das Verwaltungsverfahren I, 8. Auflage, (1975), 318; Walter/Mayer, Verwaltungsverfahrensrecht, 6. Auflage (1998) Rz 418 ff) ist die Pflicht zur Begründung eines der wichtigsten Erfordernisse eines rechtsstaatlichen Verfahrens. Jede strittige Sach- und Rechtsfrage von Relevanz soll in der Begründung eine Bescheides ausreichen beantwortet sein. Die Begründung eines Bescheides hat Klarheit über die tatsächlichen Annahmen der Behörden und ihre rechtlichen Erwägungen zu schaffen (vgl VwSlgNF 7909 A; VwGH 19.5.1994, ZI 90/07/0121).

Die Behörde zittert zwar in ihrer SE vom 9.5.2016 die Beweisergebnisse und das Vorbringen des Beschuldigten, hat sich mit der Verantwortung und dem Inhalt des Vorbringens des Beschuldigten völlig unbeachtet gelassen, was eine relevante Verletzung von Verfahrensvorschriften darstellt.
Mit dem umfangreichen Vorbringen des Beschuldigten -v.a. zur technisch-rechtlichen Tatseite - hat sich die Behörde sohin überhaupt nicht auseinandergesetzt. Da, wie ausgeführt, gemäß § 60 AVG in der Begründung die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens (VwSlgNF8619 A), die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen (VwSlgNF 2372 A; VwSlgNF 606 A, 2411 A; VwGH 17.6.1993, 21 92/06/0228) und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen sind, ist das Verfahren insofern mangelhaft.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die LVwG zur Kontrolle der Entscheidungen nach Erschöpfung des administrativen Instanzenzuges eingerichtet sind (B-VG). In einem Administrativverfahren haben bereits die Unterinstanzen den gesamten für die Entscheidung relevanten Sachverhalt zu ermitteln. Diese Anordnung des Gesetzgebers würde unterlaufen, wenn es wegen des teilweise Unterbleibens eines Ermittlungsverfahrens oder wesentlicher Teile davon in erster Instanz zu einer Verlagerung nahezu des gesamten Verfahrens an die Beschwerdebehörde käme und die Einrichtung von zwei Entscheidungsinstanzen damit zur bloßen Formsache würde. Es ist nicht im Sinne des Gesetzes, wenn de [sic] Beschwerdebehörde, statt ihre (umfassende) Kontrollbefugnis wahrnehmen zu können, jene Behörde ist, die erstmals den entscheidungswesentlichen Sachverhalt ermittelt und einer Beurteilung unterzieht.

2.)
a) Gemäß § 4 Abs.7a letzter Satz KFG 1967 darf die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern 18,75 m nicht überschreiten.

Gemäß § 104 Abs.9 KFG 1967 ist das Ziehen von Anhängern oder das Verwenden von Sattelkraftfährzeugen, wenn die für die Summe der Gesamtgewichte oder die für die größte Länge oder die für die Summe der Gesamtgewichte und für die größte Länge festgesetzten Höchstgrenzen überschritten werden, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichen Wirkungsbereich die Anhänger gezogen oder die Sattelkraftfahrzeuge verwendet werden sollen.

Nun darf sohin die Gesamtlänge eines Kraftwagenzuges grundsätzlich die Länge von 18,75 m nicht überschreiten. Gegenständlich handelte es sich um einen mit entsprechenden Ladestützen versehenen Autotransporter (lt. Anzeige mit 5 Pkw auf der oberen und 4 Pkw auf der unteren Ebene), wobei die zulässige Länge von 18,75 m durch die Fahrzeuglange alleine (Zugfahrzeug + Anhänger allein im unbeladenen Zustand) nicht überschritten wurde.

b) Bei Verwendung von Ladestützen sind diese hinsichtlich der Länge aber nicht zu berücksichtigen, wenn die Ladung über die Ladestützen hinausragt und der Schwerpunkt der Ladung über dem Fahrzeug (Anhänger) liegt. Vorliegend wurde di [sic] gemessene Länge von 19,50 m durch die Ladung erreicht, wobei - da die Ladung nicht um ein Viertel der Länge des Anhängers hinausragte - auch die Richtlinien hinsichtlich Langgutfuhren keine Anwendung fanden und, da das Ladegut auch nicht um mehr als einen Meter über das Fahrzeugheck hinausragte, bedürfte es auch keiner entsprechenden Kennzeichnung.

Aus dem Erlass des damaligen Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr vom 16.3.1987, ZI. 439.342/MV/2/87 (wiederverlautbart dann im Erlass vom 17.7.1998, Zl. 179.342/2TI/B/22/98) ergibt sich, dass bei Fahrzeugen zum Transport von PKW-Fahrzeugen Längenüberschreitungen durch Ladestützen außer Betracht zu bleiben haben, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Bei der Verwendung von Ladestützen ist ihre Lange so zu bemessen, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet wird.

Als Ladestützen im Sinne dieses Erlasses gelten Einrichtungen, die zur Sicherung des Überhanges einer Ladung, deren Schwerpunkt über dem Fahrzeug (Ladefläche) liegt, verwendet werden und daher der Stabilisierung des hinten hinausragenden Teils der Ladung dient und insofern zu deren Sicherung verwendet wird.

Beweis: im Akt erliegender Erlass

Bei Verwendung von Ladestützen sind diese demnach hinsichtlich der Länge nicht zu berücksichtigen, wenn die Ladung über die Ladestützen hinausragt und der Schwerpunkt der Ladung (= Motorraum) über dem Fahrzeug (Anhänger) liegt, d.h., dass bei Fahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen Längenüberschreitungen durch Ladestützen außer Betracht zu bleiben haben, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Bei der Verwendung von Ladestützen ist. ihre Länge so zu bemessen, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet wird.

c) Die Behörde geht weiter rechtsirrig davon aus, dass die oberen Ladestütze als eine „Ladebrücke" und daher als Teil der Ladefläche zu sehen sein soll, welche bei der Kraftwagenzuggesamtlänge zu berücksichtigen sein sollte.
Auch diese obere Stütze ist aber verschiebbar (selbst nach Ansicht der Behörde!) und wird im unbeladenen Zustand auf die eigentliche Ladefläche geschoben bzw. geklappt (die diesbezügliche Teilung unterhalb des Türspaltes ist auf dem Foto gut ersichtlich) und dient nur der Sicherung des Überhanges des letzten oberen Pkw's, dessen Schwerpunkt (= Motorraum) über der eigentlichen Ladefläche liegt.
Überdies ist es lt. zitiertem Erlass völlig irrelevant, ob derartige ladestutzen abnehmbar, ausziehbar oder gar mit dem Fahrzeug fest verbunden sind.

Auch hier ist aber auch auf den Wortlaut des zitierten Erlasses und die diesbezügliche Judikatur zu verweisen, wonach bei der Verwendung von Ladestützen bei Autotransportern die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges so zu bemessen ist, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet wird.

Das bedeutet vorliegend also, dass - sobald und solange das Fahrzeug beladen ist - eben nur die Ladung selbst die hintere Begrenzung des Kfz-Zuges bildet und zu messen ist und diese Länge dann nicht 19,75m übersteigen darf.

Nur im unbeladenen Zustand darf der Kfz-Zug - abzüglich etwaiger Ladestützen - die gesetzliche max. Länge von 18,75m nicht übersteigen.
(s. auch im Akt erliegender Merkblatt für EU-Länder)

d) Weiter ist aber immer noch nicht nachvollziehbar, wie die beiden vom SV in seiner Skizze (SV Ing. I) angerührten Abstände ‚A' und ‚B' (gemessen von dem Mittelpunkt der Anhängevorrichtungen) vom Meldungsleger mit gesamt 19,6m gemessen worden sein sollten, wenn die Summe der max. Fahrzeuglängen (lt. Kfz-Dokumenten- im Akt erliegende EU-Typenscheine) bereits 19,35m beträgt (beide aber für sich allein bereits mit ausgeklappten Ladebrücken bzw. Stützen!), sich aber beim beladenen Kfz-Zug diese in der Mitte beträchtlich überlappen (siehe im Akt erliegende Kässbohrer-Skizze).

e) Der Meldungsleger gab - bezogen an die Skizze Ing. I - an, die ausziehbare Ladestütze ‚B2' nicht mitgemessen zu haben, die Länge von 19,6m sei vielmehr bis ‚B1' gemessen worden.

Nun ist aber nicht nur diese obere Stütze verschiebbar (selbst nach Ansicht der Behörde/SV!), sondern wird auch der letzte Teil der oberen Ladebrücke (auf dem Foto ist der Scharnier ab Beginn der Abwinkelung gut zu sehen) im unbeladenen Zustand eingeklappt bzw. auf die eigentliche Ladeflache geschoben. Auch die diesbezügliche Teilung (unterhalb des Türspaltes der oberen Pkw's) ist auf dem Foto gut ersichtlich, im unbeladenen und eingeklappte/eingefahrenen Zustand endet dann die obere Ladebrücke genau dort, wo die untere Ladebrücke (rot – A1) endet.

Schließlich wird nochmals auch auf den Wortlaut des zitierten Erlasses und die diesbezügliche Judikatur zu verweisen, wonach bei der Verwendung von Ladestützen die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges jedenfalls so zu bemessen ist, dass in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet wird.

Wenn also -sobald und solange - der Kfz-Zug/Autotransporter beladen ist - bildet eben nur die Ladung selbst die hintere Begrenzung des Kfz-Zuges und ist diese zu messen, wobei dann diese Länge nicht 19,75m übersteigen darf.

Nur im unbeladenen Zustand darf der Kfz-Zug -abzüglich etwaiger Ladestützen - die gesetzliche max. Länge von 18,75m nicht übersteigen.

3. Zur Strafhöhe
Diese wäre an sich als angemessen anzusehen und wird daher die Strafhöhe nicht bekämpft.

4. Beschwerdeanträge
Aus diesen Gründen werden an das LVwG gestellt die
Anträge,

- das angefochtene Straferkenntnis ersatzlos zu beheben und das Verfahren gemäß § 38 VwGVG einzustellen,

in eventu

- es bei einer Ermahnung gemäß § 38 VwGVG iVm § 45 Abs 1 letzter Satz VStG bewenden zu lassen."

3. Die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen legte den in Rede stehenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich mit Schreiben vom

23. Juni 2016 zur Entscheidung vor. Eine Beschwerdevorentscheidung wurde nicht erlassen.

4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Verwaltungsakt, das Beschwerdevorbringen und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12. Dezember 2016.

5. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich geht bei seiner Entscheidung von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt aus:

Am 29. September 2015 wurde um etwa 9:45 Uhr bei der Autobahnabfahrt Haag am Hausruck der Autobahn A8 in Fahrtrichtung Suben bei Autobahn-km 42,500 eine Fahrzeugkontrolle durch Organe der Autobahnpolizeiinspektion Ried im Innkreis an dem Kraftwagenzug bestehend aus dem Zugfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen x und dem Anhänger mit dem amtlichen Kennzeichen x, beide Tschechische Republik, durchgeführt. Der Kraftwagenzug verfügt über eine obere und eine untere Ladeebene, auf denen mehrere Fahrzeuge (Personenkraftwägen) transportiert wurden.

Der Bf war zum Tatzeitpunkt Lenker des Kraftwagenzuges. Zulassungsbesitzerin des gegenständlichen Fahrzeuges und des Anhängers ist die Firma V s.r.o. mit Sitz in CZ-x.

Bei der oben genannten Kontrolle wurde mittels einer Messung durch ein Organ der Autobahnpolizei festgestellt, dass die Länge des Kraftwagenzuges vom vorderen Ende des Zugfahrzeuges bis zum hinteren Ende der oberen Ladeebene 19,60 m beträgt. Bei dieser Messung wurde eine etwa 30 cm lange ausziehbare Ladestütze am Ende der oberen Ladefläche nicht mitberücksichtigt.

Auf dem hinteren Teil der oberen Ladefläche war ein Fahrzeug geladen, wobei die Ladefläche so geneigt war, dass das geladene Fahrzeug nach hinten abfallend auf dieser Ladefläche stand. Der besagte Teil der Ladefläche, auf dem das Fahrzeug geladen war, besteht wiederum aus zwei Teilen, bei denen der hintere Teil eingeklappt werden kann, wenn dieser Teil der Ladefläche nicht benötigt wird.

Beim gegenständlichen Transport war der hintere Teil dieser Ladefläche ausgeklappt, damit das hinterste Fahrzeug den notwendigen Halt auf der Ladefläche des Anhängers hatte.

II.

Der unter Punkt I. dargestellte Verfahrensgang und Sachverhalt ergibt sich bis auf die Beurteilung, ob es sich beim ein- bzw. ausklappbaren hinteren Teil der

Ladefläche der oberen Ladeebene um eine sogenannte Ladebrücke oder um eine Ladestütze im Sinne des Erlasses des damaligen Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. März 1987 handelt, widerspruchsfrei aus dem vorgelegten Akt. Die Details, wie das hinterste Fahrzeug auf der oberen Ladeebene mit dem gegenständlichen Kraftwagenzug transportiert wurde, konnten aus dem im Akt einliegenden Foto entnommen werden.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht am 12. Dezember 2016 wurde mit dem Amtssachverständigen für Verkehrstechnik erörtert, welche Teile des Anhängers als Ladestützen zu betrachten sind und somit für die Bemessung der Länge des Kraftwagenzuges unbeachtlich sein können und welche Teile des Anhängers Ladebrücken sind und somit als Teil der Ladefläche bei der Bemessung der Länge des Kraftwagenzuges zu berücksichtigt sind.

Aus den Ausführungen des Amtssachverständigen ergab sich, dass der ausgeklappte hintere Teil der Ladefläche nötig war, um dem hintersten Fahrzeug, das auf der oberen Ladefläche geladen war, den notwendigen Halt auf der Ladefläche des Anhängers zu geben. Für das erkennende Gericht ergaben sich keine Gründe, diese Aussage des Amtssachverständigen anzuzweifeln. Insbesondere lässt auch das Foto des gegenständlichen Transports für einen technischen Laien den Schluss zu, dass der ausgeklappte hintere Teil der Ladefläche notwendig war, um das hinterste Fahrzeug überhaupt auf dem Anhänger zu halten, und diese Einrichtung nicht nur als zusätzliche Unterstützung zur Stabilisierung der Ladung gedient hat.

III.

1. Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 und Art. 131 Abs. 1 B-VG iVm. § 3 VwGVG ist das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung über die vorliegende Beschwerde zuständig. Dieses hatte gemäß § 2 VwGVG durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden.

2. Gemäß § 4 Abs. 7a Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967, in der zum Zeitpunkt der Tat geltenden Fassung BGBl. I Nr. 73/2015, darf die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

Gemäß § 102 Abs. 1 KFG 1967 darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot

gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen, wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.

3. Nach einem Erlass des damaligen Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 16. März 1987, Zl. 439.342/MV/2/87 (wiederverlautbart im Erlass vom 17. Juli 1998, Zl. 179.342/2TI/B/22/98) ist zur Frage der Länge von Fahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen bzw. der Länge solcher Kraftwagenzüge Folgendes zu berücksichtigen [Hervorhebungen nicht übernommen]:

„1.1 Bei Fahrzeugen zum Transport von Fahrzeugen haben Längenüberschreitungen durch Ladestützen zur zusätzlichen Sicherung und Stabilisierung des zulässigen Überhangs von Ladungen außer Betracht zu bleiben, sofern die Ladung auch über die Ladestützen hinausragt. Dabei ist es gleichgültig, ob die Ladestützen abnehmbar oder mit dem Fahrzeug fest verbunden und nur ausziehbar sind.

1.2 Als Ladestützen im Sinn der Z. 1.1 gelten Einrichtungen, die zur Sicherung des Überhangs einer Ladung, deren Schwerpunkt über dem Fahrzeug (Ladefläche) liegt, verwendet werden. Die Ladestütze dient daher der Stabilisierung des hinten hinausragenden Teils der Ladung und wird insoweit zu deren Sicherung zusätzlich verwendet.

Der Begriff ‚zusätzlich' setzt voraus, daß der Schwerpunkt der hinausragenden Ladung ohne die zusätzliche Sicherung zweifelsfrei auf bzw. über dem Fahrzeug liegen muß.

2. Sofern daher das Fahrzeug bzw. der Kraftwagenzug ohne Ladestützen die im §§ 4 Abs. 6 bzw. 104 Abs. 9 KFG 1967 festgesetzten Abmessungen nicht überschreitet, ist keine Ausnahmegenehmigung bzw. Ausnahmebewilligung erforderlich.

3.1 Werden Ladestützen verwendet, so ist ihre Länge so zu bemessen, daß in jedem Fall die hintere Begrenzung des Fahrzeuges oder des Kraftwagenzuges durch die Ladung gebildet wird.
3.2 § 101 Abs. 1 und 4 KFG 1967 sind einzuhalten.
3.3 Im unbeladenen bzw. teilbeladenen Zustand dürfen Ladestützen nicht über das Fahrzeug oder den Kraftwagenzug hinausragen.
4. Sofern die Voraussetzungen gemäß den Z. 1 bis 3 erfüllt werden, ist eine (Ausnahme-)Bewilligung nicht bzw. nicht mehr erforderlich“

Vorweg ist festzuhalten, dass das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich bei der Beurteilung der Rechtslage nicht an den Erlass einer Verwaltungsbehörde gebunden ist, da sich dieser lediglich an nachgeordnete Organe richtet (vgl. auch VwGH 26.01.2000, 99/03/0275). Für die Beurteilung, ob ein mit Strafe bedrohtes Verhalten seitens des Bf vorliegt, ist der oben genannte Erlass vom erkennenden Gericht daher grundsätzlich nicht beachtlich.

Überdies verweist der Erlass lediglich auf § 4 Abs. 6 KFG 1967, wobei davon auszugehen ist, dass der Erlass analog auf Anwendung der Bestimmung des § 4 Abs. 7a KFG 1967 herangezogen werden kann.

4. Dem Bf wird vorgeworfen, dass er als Lenker nicht dafür Sorge getragen hat, dass mit dem verfahrensgegenständlichen Kraftwagenzug die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes eingehalten wurden, weil die maximal erlaubte Gesamtlänge von 18,75 m um 85 cm überschritten wurde.

5. Der Bf brachte diesbezüglich vor, dass es sich bei dem ausklappbaren hinteren Teil der Ladefläche der oberen Ladeebene um eine Ladestütze im Sinne des oben genannten Erlasses gehandelt habe, und dieser Teil bei der Messung der Gesamtlänge nicht berücksichtigt hätte werden dürfen.

5.1. Der Bf stützt sich dabei auf die Typenscheine des Zugfahrzeuges und des Anhängers. Demnach beträgt die Länge des Zugfahrzeuges 7,35 m und die Länge des Anhängers 12 m. Danach kann die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges offensichtlich nur 19,35 m betragen, wobei diese Länge aufgrund der Überlappung der beiden Fahrzeuge im zusammengehängten Zustand noch weniger betragen würde.

Dazu ist auszuführen, dass eine Zusammenrechnung der einzelnen Längen für die Beurteilung der Gesamtlänge des Kraftwagenzuges nicht tauglich ist. Wie der Bf richtigerweise ausführt, überlappen sich Zugfahrzeug und Anhänger und es ist davon auszugehen, dass die Kombination aus Zugfahrzeug und Anhänger grundsätzlich die erlaubten 18,75 m nicht überschreitet. Bei dieser Berechnung der Längen laut Typenschein sind jedoch Verlängerungen der Ladefläche durch ausziehbare bzw. ausklappbare Teile nicht berücksichtigt.

Der Einwand des Bf, dass die theoretische Gesamtlänge maximal 19,35 m betragen könne, ist daher für die Beurteilung im vorliegenden Fall nicht relevant, da beim gegenständlichen Transport der hintere Teil der Ladefläche der oberen Ladeebene offenkundig ausgeklappt war.

5.2. Der Bf brachte im Wesentlichen jedoch vor, dass es sich bei dem ausgeklappten hinteren Teil der Ladefläche der oberen Ladeebene um eine sogenannte Ladestütze handle. Es sei auf dem Foto deutlich erkennbar, dass die Ladefläche, auf welcher das hintere Fahrzeug transportiert wurde, in etwa auf Höhe des Türspalts dieses transportieren Fahrzeuges, geteilt werden könne und es sich somit um eine Ladestütze handeln würde.

Dass der hintere Teil der Ladefläche ausklappbar ist, steht auch für das erkennende Landesverwaltungsgericht Oberösterreich fest. Für eine Beurteilung, ob dieser Teil der Ladefläche bei der Frage der Länge des Kraftwagenzuges zu berücksichtigen ist, hat das erkennende Gericht – wie bereits oben erwähnt - auf die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen und nicht auf den oben genannten Erlass abzustellen.

Das KFG 1967 bietet keine Definition dafür, was bei der Länge eines Fahrzeuges bzw. eines Kraftwagenzuges zu berücksichtigen ist und welche Teile bei der Berechnung der Länge eines Fahrzeuges bzw. Anhängers unberücksichtigt bleiben können.

Eine Definition, wie die Abmessung von Kraftfahrzeugen zu bestimmen ist, kann für das gegenständliche Verfahren allerdings der Richtlinie 2003/19/EG der Kommission vom 21. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Hinblick auf die Anpassung an den technischen Fortschritt entnommen werden. Demnach dürfen bei der Messung der Fahrzeuglänge u.a. Hubladebühnen, Ladebrücken und vergleichbare Einrichtungen in betriebsbereitem Zustand mit einer Abmessung von höchstens 300 mm nicht berücksichtigt werden, sofern die Ladekapazität des Fahrzeugs nicht erhöht wird.

Wie bereits festgestellt wurde, ist bei der Messung der Fahrzeuglänge durch die Organe der Autobahnpolizei das hinterste ausziehbare Teil der Ladefläche mit einer Länge von etwa 30 cm nicht berücksichtigt worden.

Nach den in Frage kommenden Rechtsvorschriften ist der aufgeklappte hintere Teil der Ladefläche, auf dem die hintere Hälfte des letzten Fahrzeugs befestigt war, bei der Messung der Länge eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers somit zweifelsfrei zu berücksichtigen.

Überdies lag beim gegenständlichen Transport etwa die Hälfte des auf der oberen Ladeebene geladenen Fahrzeugs auf diesem aufgeklappten hinteren Teil der Ladefläche. Auch wenn sich der Schwerpunkt dieses Fahrzeugs im vorderen Drittel befindet (Motorraum), kann alleine aufgrund der Schräglage des Fahrzeugs nicht davon ausgegangen werden, dass dieses Fahrzeug ohne den ausklappbaren Teil der Ladefläche auf der Ladefläche des Anhängers transportiert werden könne. Somit wurde durch diese ausklappbare Ladeeinrichtung auch die Ladekapazität des Anhängers erhöht. Dies ergibt sich eindeutig aus den Ausführungen des Sachverständigen.

5.3. Selbst wenn zur Interpretation, wie die Länge eines Fahrzeugs bzw. Anhängers bestimmt wird, der oben genannte Erlass zu Rate gezogen wird, käme man zum selben Ergebnis (v.a. im Hinblick auf die Annahme eines nicht vorwerfbaren Verbotsirrtums).

Demnach handelt es sich dann um eine Ladestütze, wenn diese Einrichtung zur Sicherung des Überhangs einer Ladung verwendet wird und der Schwerpunkt der Ladung (also des transportierten Fahrzeuges) auf der Ladefläche Anhängers liegt. Die Ladestütze darf daher nur zur Stabilisierung des hinten hinausragenden Teils der Ladung dienen und die Ladung muss ohne die zusätzliche Sicherung zweifelsfrei auf der Ladefläche des Anhängers liegen.

Wie bereits oben festgestellt wurde, kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass das transportierte Fahrzeug ohne den hinteren Teil der Ladefläche zweifelsfrei auf der Ladefläche des Anhängers liegt. Dieser Teil der Ladefläche diente daher nicht bloß zur Stabilisierung des geladenen Fahrzeugs, sondern war zwingend notwendig, damit das Fahrzeug überhaupt einen Halt auf dem Anhänger hatte. Es handelt sich somit beim ausklappbaren Teil der Ladefläche um keine bloße Ladestütze im Sinne des oben genannten Erlasses. Diese Einrichtung wurde daher auch vom Amtssachverständigen zu Recht als Ladebrücke, und somit Teil der Ladefläche qualifiziert.

Selbst wenn das erkennende Gericht also den oben genannten Erlass für die Bestimmung der Länge heranziehen würde, wäre der ausklappbare hintere Teil der Ladefläche zur Länge Kraftwagenzuges hinzuzurechnen, da es sich um keine Ladestütze im Sinne dieses Erlasses handelt.

6. Nachdem der Kraftwagenzug unter Berücksichtigung des ausgeklappten hinteren Teils der oberen Ladeebene eine Länge von 19,60 m hatte, wurde die erlaubte Länge von 18,75 m um 85 cm überschritten.

Der Bf war Lenker des Kraftwagenzuges und hat somit die ihm vorgeworfene Tat objektiv erfüllt.

7. Die Bestrafung einer Verwaltungsübertretung setzt Verschulden voraus.

7.1. Dem Bf war der oben genannte Erlass bekannt. Dem Bf muss daher bei Zutreffen der im Erlass für die Nichtberücksichtigung von Ladestützen angeführten Voraussetzungen ein unverschuldeter Rechtsirrtum im Sinne des § 5 Abs. 2 VStG zugebilligt werden (vgl. VwGH 26.01.2000, 99/03/0275).

Wie bereits oben festgestellt wurde, trafen beim gegenständlichen Transport für den in Frage kommenden Teil der Ladefläche die Voraussetzungen des oben genannten Erlasses nicht zu. Der Bf kann sich daher nicht erfolgreich auf einen Rechtsirrtum berufen.

7.2. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung festgestellt, dass die Frage, ob es einem Kraftfahrer zumutbar ist, sich davon zu überzeugen, ob das Kraftfahrzeug und der mit diesem zu ziehende Anhänger den in Betracht kommenden Vorschriften entspricht, im Rahmen der subjektiven Tatseite von Bedeutung ist (vgl. VwGH vom 18.03.1987, 86/03/0188).

Der Bf hat keinerlei Gründe geltend gemacht, warum es ihm nicht zumutbar gewesen sein soll, sich zu überzeugen, ob der gegenständliche Kraftwagenzug den Vorschriften entspricht.

7.3. Der Bf hat somit sein objektiv rechtswidriges Verhalten auch (subjektiv) zu verantworten.

8. Bei der Strafzumessung handelt es sich laut ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes innerhalb eines gesetzlichen Strafrahmens um eine Ermessensentscheidung, die nach den Kriterien des § 19 VStG vorzunehmen ist. Demgemäß obliegt es der Behörde in der Begründung ihres Bescheides die für die Ermessensausübung maßgeblichen Umstände und Erwägungen insoweit aufzuzeigen, als dies für die Rechtsverfolgung durch die Parteien und für die Nachprüfbarkeit des Ermessensaktes auf seine Übereinstimmung mit dem Sinn des Gesetzes erforderlich ist (vgl. ua. VwSlg 8134 A/1971).

Gemäß § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe stets das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen, deren Schutz die Strafdrohung dient, und der Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Gemäß § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechts sind die §§ 32 bis 35 StGB sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige

Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 32 Abs 2 StGB hat das Gericht bei der Bemessung der Strafe die Erschwerungs- und die Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Straf-drohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, inwieweit die Tat auf eine gegenüber rechtlich geschützten Werten ablehnende oder gleichgültige Einstellung des Täters und inwieweit sie auf äußere Umstände oder Beweggründe zurückzuführen ist, durch die sie auch einem mit den rechtlich geschützten Werten verbundenen Menschen naheliegen können. Nach § 32 Abs. 3 StGB ist maßgeblich, wie intensiv ein Täter durch seine Handlung Pflichten verletzt hat, wie reiflich er seine Tat überlegt hat, wie sorgfältig er sie vorbereitet oder wie rücksichtslos er sie ausgeführt hat. Besondere Milderungsgründe liegen ua im Fall eines reumütigen Geständnisses, eines bisherigen ordentlichen Lebenswandels bzw. bisheriger Unbescholtenheit, achtenswerter Beweggründe, bloßer Unbesonnenheit, einer allgemein begreiflichen heftigen Gemütsbewegung oder, wenn die Tat unter einem Umstand, der einem Schuldausschließungs- oder Rechtfertigungsgrund nahekommt, begangen wurde, vor (vgl. § 34 StGB).

Die Bemessung der Strafe durch die belangte Behörde ist nachvollziehbar begründet und erscheint dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich auch tat- und schuldangemessen. Die Höhe der Strafe wurde auch vom Bf als grundsätzlich angemessen angesehen und daher nicht bekämpft.

9. Es war somit im Ergebnis die Beschwerde gemäß § 50 VwGVG als unbegründet abzuweisen, der angefochtene Bescheid zu bestätigen und spruchgemäß zu entscheiden.

Gemäß § 52 Abs 8 VwGVG ist in jedem Erkenntnis, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass die Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. § 52 Abs 2 VwGVG normiert, dass dieser Beitrag mit 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit zehn Euro zu bemessen, zu bemessen ist.

Es war dem Bf daher ein Verfahrenskostenbeitrag iHv. 20,00 Euro vorzuschreiben.

IV.

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Auch sonst

liegen keine Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabegebühr von je 240.- Euro zu entrichten.

H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Brandstetter