OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen:
LVwG-601481/12/JS

Datum:
Linz, 10. Juli 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 Mag. Steinschnack über die Beschwerde des H E, vertreten durch Dr. S M, Rechtsanwalt in x S., L. S. x, vom 4.7.2016, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen vom 15.6.2016, GZ: VerkR96-28767-2015, wegen Verwaltungsübertretungen am 22.10.2015 gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 iVm § 101 Abs. 1 lit. a KFG 1967 sowie iVm § 7 Abs. 1 KFG 1967 iVm § 4 Abs. 4 Z 2 KDV nach der am 25.4.2017 stattgefundenen öffentlichen mündlichen Verhandlung

z u R e c h t e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde dahingehend teilweise Folge gegeben, dass die verhängte Geldstrafe zu Spruchpunkt I. 1) des angefochtenen Straferkenntnisses auf 100 Euro und die Ersatzfreiheitsstrafe auf 20 Stunden herabgesetzt wird.

Die Geldstrafen zu Spruchpunkt I. 2) und I. 3) des angefochtenen Straferkenntnisses werden bestätigt, jedoch werden die Ersatzfreiheitsstrafen auf je 10 Stunden herabgesetzt.

Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass in Spruchpunkt I. 2) und 3) die verletzte Rechtsvorschrift „§ 103 Abs. 1 Z 1 KFG i.V.m. § 7 Abs. 1 KFG i.V.m § 4 Abs. 4 Z 2 KDV“ jeweils durch „§ 103 Abs. 1 Z 1 KFG i.V.m. § 4 Abs. 4 Z 2 KDV“ ersetzt wird.

II. Gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG entfällt der Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens. Die Kosten des behördlichen Verwaltungsstrafverfahrens reduzieren sich gemäß § 38 VwGVG iVm § 64 Abs. 2 VStG auf 20 Euro.

III. Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Wesentlicher Verfahrensgang:

Die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen (im Folgenden „belangte Behörde“) warf dem Beschwerdeführer im angefochtenen Straferkenntnis vom 15.6.2016 (Spruchpunkt I.) als Zulassungsbesitzer des LKWs (Modell: R K x, g/g) mit dem behördlichen Kennzeichen x die Begehung folgender Verwaltungsübertretungen am 22.10.2015, 11:15 Uhr, in der Gemeinde Oberndorf bei Schwanenstadt, Landesstraße B135, km 24.170, vor:

1) Sie haben als Zulassungsbesitzer des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Z F gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass das höchste zulässige Gesamtgewicht des(r) Lastkraftwagen von 32.000 kg, durch die Beladung um 2.960 kg überschritten wurde.
Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
§ 103 Abs. 1 Z. 1 KFG i.V.m. § 101 Abs. 1 lit. a KFG;
2) Sie haben als Zulassungsbesitzer des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Z F gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim LKW, mit welchem eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen der Reifen in der Mitte der Lauffläche (3/4 der Laufflächenbreite) nicht mehr die erforderliche Profiltiefe von 2,0 mm aufwies. Position des Reifens: 1 Achse rechts.
Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
§ 103 Abs. 1 Z. 1 KFG i.V.m. § 7 Abs. 1 KFG i.V.m. § 4 Abs. 4 Zi. 2 KDV;
3) Sie haben als Zulassungsbesitzer des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Z F gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim LKW, mit welchem eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen der Reifen in der Mitte der Lauffläche (3/4 der Laufflächenbreite) nicht mehr die erforderliche Profiltiefe von 2,0 mm aufwies. Position des Reifens: 2 Achse rechts.
Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:
§ 103 Abs. 1 Z. 1 KFG i.V.m. § 7 Abs. 1 KFG i.V.m. § 4 Abs. 4 Zi. 2 KDV;
[Hervorhebungen nicht übernommen]

Über den Beschwerdeführer wurden folgende Geldstrafen gemäß § 134 Abs. 1 KFG verhängt:

Zu 1) 210 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 100 Stunden)
Zu 2) 50 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 20 Stunden)
Zu 3) 50 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 20 Stunden)

Weiters wurde der Beschwerdeführer zur Zahlung eines Verfahrenskostenbeitrages in Höhe von 41 Euro verpflichtet.

Hingegen wurden die gegen den Beschwerdeführer weiters eingeleiteten Verwaltungsstrafverfahren wegen § 103 Abs. 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs. 2 KFG (Aufbauschrauben hinsichtlich Punkt 4., 5. und 6. der Strafverfügung) mit dem angefochtenen Straferkenntnis (Spruchpunkt II.) eingestellt.

In der gegen das Straferkenntnis rechtzeitig eingebrachten Beschwerde vom 4.7.2016 führte der Beschwerdeführer zusammengefasst aus:
- Zur vorgeworfenen Verwaltungsübertretung der Überladung des LKWs:
Ab April 2015 sei es zulässig, das gegenständliche Kfz auf 35/36 t zu typisieren, was der Beschwerdeführer in der Zwischenzeit auch veranlasst habe. Jedenfalls sei das gegenständliche Kfz zum Anhaltezeitpunkt im Oktober 2015 unter dem Gewicht von 35 t geblieben, sodass diese Überschreitung wohl im Toleranzbereich liege. Eine Bestrafung hätte deshalb nicht erfolgen dürfen. Eine Gefährdung hätte ja auch nie bestanden, da der Lenker ja weiterfahren hätte dürfen. Da eben auch das gegenständliche Kfz auf 35/36 t hinauftypisiert werden durfte, sei klargestellt, dass aus der vorgeworfenen Überladung keine Gefahr für Menschen und Sachen bestanden hätte. Wäre eine solche vorhanden gewesen, hätte wohl das gegenständliche Fahrzeug nicht hinauftypisiert werden dürfen. Eine Bestrafung sei deshalb schon aus diesem Grund unzulässig.
Als Beweis beantragte der Beschwerdeführer seine Einvernahme und die Beiziehung eines Kfz-technischen Sachverständigen.
- Zu den vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen der zu geringen Profiltiefe bei 2 Reifen des LKWs:
Die Profiltiefe habe sehr wohl den gesetzlichen Vorgaben entsprochen. Dies hätte ein Kfz-technischer Sachverständiger sofort feststellen können. Deshalb wäre auch mehrfach die Beiziehung eines Sachverständigen beantragt und darauf hingewiesen worden, dass die gegenständlichen Reifen beim Beschwerdeführer verwahrt seien. Allein die Messung durch einen nicht fachkundigen Polizeibeamten würde für den Beweis sicher nicht ausreichen. Bei den Aufbauschrauben wäre ja auch ein Sachverständiger beigezogen worden, sodass dieser Sachverständige ja auch die Reifen begutachten hätte können. Warum dies unterblieben sei, sei nicht nachvollziehbar. Das Verfahren sei deshalb mangelhaft geblieben. Wenn tatsächlich die Profiltiefe den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprochen hätte, was jedoch bestritten werde, hätte der Beschwerdeführer als Laie die mangelnde Gesetzmäßigkeit gar nicht erkennen können, sodass auch aus diesem Grund eine Bestrafung nicht rechtens sei. Auch liege bei den beiden Verwaltungsübertretungen eine unzulässige Mehrfachbestrafung vor, es hätte nur eine Bestrafung erfolgen dürfen, sofern tatsächlich ein strafbares Verhalten des Beschwerdeführers vorgelegen hätte, was jedoch ausdrücklich bestritten werde.
Der Beschwerdeführer beantragte zum Beweis dafür, dass die Profiltiefe den gesetzlichen Vorgaben entsprochen habe, die Beiziehung eines Sachverständigen, welcher die Reifen an der Adresse des Beschwerdeführers begutachten solle.

Im Rahmen der durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich am 25.4.2017 wurde vom Beschwerdeführer u.a. noch ergänzend vorgebracht, dass er nach April 2015, das war der Zeitpunkt, als das Gesetz bezüglich der Umtypisierung erlassen worden sei, bei der Landesregierung angerufen habe, um die Umtypisierung durchführen zu können. Es sei ihm gesagt worden, dass im Hinblick auf die massenhaften Antragstellungen keine Zeit wäre. Er brauche aber keine Angst haben, wegen des neuen Gesetzes würde ohnedies keiner bestraft werden. Es fehle somit jegliche Art von Verschulden, die für eine Verwaltungsübertretung notwendig sei. Telefoniert sei mit jener Abteilung des Amtes der Oö. Landesregierung worden, die für die Umtypisierung zuständig sei. Beim Beschwerdeführer fehle es am Verschulden. Der LKW sei verkehrs- und betriebssicher gewesen und hätte den geltenden Bestimmungen entsprochen.

II. Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens stand für das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt fest:
F Z, der Lenker des vierachsigen LKW-Betonmischers (Modell: R K x) mit dem behördlichen Kennzeichen x, welcher auf den Beschwerdeführer zugelassen ist, lud am 22.10.2015 im Betrieb des Beschwerdeführers 7,5 m^3 Beton in die Trommel des LKWs, um diesen zu einer Baustelle zu verbringen. Der Beschwerdeführer kannte dabei das Gewicht von 2.300 kg/m^3 des geladenen Betons und das Eigengewicht des LKWs von 16.760 kg. Der Beschwerdeführer informierte sich vor Beginn der Fahrt des Lenkers weder über das Gesamtgewicht des LKWs noch überprüfte er den Zustand der Reifen, obwohl ihm die Kontrolle des LKWs bzw. dessen Ladung möglich gewesen wäre.
Auf der Fahrt zur Baustelle kam es auf der Landesstraße B135 im Gemeindegebiet von Oberndorf bei Schwanenstadt zu einer Fahrzeugkontrolle des LKWs durch die Polizeiinspektion Lenzing, bei welcher der Beschwerdeführer nicht anwesend war. Die Polizeibeamten kontrollierten zunächst die Papiere des Lenkers und anschließend die Reifen des LKWs. Im Rahmen der Profiltiefe-Überprüfung der Reifen wurde das Messgerät zunächst vom Polizeibeamten mit Hilfe einer glatten Fläche auf „Null“ nivelliert. Anschließend drückte der Polizeibeamte den Messschieber im Mittelbereich der Laufflächen der Reifen. Die Messung ergab bei den rechten Reifen der ersten und zweiten Achse eine Profiltiefe von unter 2 mm, wobei nicht festgestellt werden kann, welcher der beiden Reifen eine Profiltiefe von 1,1 mm und welcher eine Profiltiefe von 0,46 mm aufwies. Dem Lenker wurde vom Polizeibeamten anschließend mitgeteilt, dass zwei der 12 Reifen nicht passen würden, und wurden dem Lenker jene Stellen der Laufflächen der Reifen gezeigt, wo die Reifen abgefahren waren. Anschließend fuhr der Lenker mit dem LKW und der Polizei zur Brückenwaage der Lagerhausgenossenschaft Vöcklabruck und wurde ein Gesamtgewicht des LKWs von 34.960 kg gemessen.

Im Tatzeitpunkt betrug das technisch mögliche Gesamtgewicht des LKWs 35.000 kg, das höchste zulässige Gesamtgewicht des LKWs jedoch nur 32.000 kg, was dem Beschwerdeführer auch bekannt war. Er beabsichtigte bereits vor dem Vorfall eine Umtypisierung des LKWs, da der LKW die technische Voraussetzung erfüllte, auf 35/36 t „hinauf typisiert“ zu werden. Die Typisierungsabteilung des Amtes der Oö. Landesregierung teilte dem Beschwerdeführer dazu auf telefonische Anfrage mit, es würde „nicht viel passieren“, wenn der LKW das höchste zulässige Gesamtgewicht bis zur „Hinauftypisierung“ des LKWs überschreiten würde.

III. Beweiswürdigung:

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt sowie in die in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgelegten Urkunden (Zulassungsschein, Lichtbilder). Im Rahmen dieser Verhandlung wurde auch der die Fahrzeugkontrolle durchführende Polizeibeamte als Zeuge einvernommen und konnte das von ihm dabei verwendete Profiltiefe-Messgerät in Augenschein genommen und ausprobiert werden. Zur Beweiswürdigung im Einzelnen:

1. Das Gesamtgewicht des LKWs von 34.960 kg im Tatzeitpunkt war durch den Wiegeschein objektiviert und lagen dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich dazu auch keine entgegenstehenden Ermittlungsergebnisse oder Vorbringen der Parteien vor. Ganz im Gegenteil konnten auch die Angaben des Beschwerdeführers bzw. des einvernommenen Lenkers, der LKW habe ein Eigengewicht von 16.760 kg und es seien 7,5 m³ Beton zu 2.300 kg/m³ geladen worden, ein Gesamtgewicht des LKWs von über 34.000 kg bestätigen. Die beantragte Beiziehung eines Kfz-technischen Sachverständigen erwies sich daher als unerheblich, zumal das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich ohnedies von keiner Überschreitung des technisch möglichen Gesamtgewichtes des LKWs ausging.

2. Der Beschwerdeführer und auch der einvernommene Lenker F Z waren bei der Messung der Mindestprofiltiefe der beanstandeten Reifen des LKWs nicht anwesend, sodass sie nichts zur Korrektheit des Messvorgangs durch den einvernommenen Polizeibeamten beitragen konnten. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich konnte sich im Rahmen eines Augenscheins des Profilmessgerätes selbst von der einfachen Handhabbarkeit überzeugen, weshalb an der Richtigkeit der vom Polizeibeamten gemessenen Profiltiefen von 0,46 mm bzw. 1,1 mm, welche auch mittels Lichtbilder dokumentiert wurden, für das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich nicht zu zweifeln war. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kann von Straßenaufsichtsorganen auch angenommen werden, dass sie mit Hilfe eines Reifenprüfgerätes zu beurteilen vermögen, ob die Reifen das vorgeschriebene Profil aufweisen (vgl. VwGH 6.5.1971, 2300/70). Diese Messwerte lassen sich im Übrigen auch gut mit der Aussage des Beschwerdeführers in Einklang bringen, wonach die beiden (von ihm vermuteten) beanstandeten Reifen nach dem Winter 2015/2016 nicht mehr verwendet wurden. Dessen Annahme, die Messung der

Profiltiefe sei nicht an der Lauffläche, sondern an der Reifenflanke durchgeführt worden, wurde von dem als Zeuge unter Wahrheitspflicht einvernommenen Polizeibeamten unter Darlegung der Lichtbilder, auf welchen Reifenprofile erkennbar sind, eindeutig widersprochen. Aber auch der Lenker bestätigte im Rahmen der Verhandlung, dass ihm der Polizeibeamte Stellen der Lauffläche zeigte, an welchen der Reifen abgefahren gewesen sei. Darüber hinaus wurde vom Polizeibeamten – zugunsten des Beschuldigten – sogar angenommen, dass (nur) 2/3 der Reifenbreite die Mindestprofiltiefe aufweisen müssten. Im Hinblick auf das eindeutige Messergebnis der Profiltiefe der beiden Reifen und die Einfachheit des Messvorgangs bedurfte es keiner nochmaligen Messung der Mindestprofiltiefe durch einen Kfz-technischen Sachverständigen, zumal für das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich die Profiltiefe der Reifen im Tatzeitpunkt entscheidungsgegenständlich war, nicht jedoch zu einem späteren Messzeitpunkt. Davon abgesehen wurden vom Beschwerdeführer fälschlich die beiden – als beanstandet vermuteten - Reifen der 2. Achse zur Messung aufbewahrt, während der Vorwurf des Straferkenntnisses hingegen auch einen Reifen der 1. Achse erfasste. Hinzu kam, dass weder der Beschwerdeführer noch der Lenker die Profiltiefe der Reifen selbst gemessen hat und die Einhaltung der gesetzlichen Mindestprofiltiefe nur pauschal vom Beschwerdeführer bzw. dem Lenker behauptet wurde, wobei der Beschwerdeführer seine Behauptung noch dazu fälschlich darauf stützte, dass die Mindestprofiltiefe (lediglich) bei 2/3 der Lauffläche erreicht werden müsse. Tatsächlich ist die Mindestprofiltiefe nach § 4 Abs. 4 Z 2 KDV von 2 mm im mittleren Bereich der Lauffläche – nämlich etwa zu 3/4 der Laufflächenbreite - erforderlich. Der Beweisantrag des Beschwerdeführers auf nochmalige Messung der Reifenprofiltiefe durch einen Kfz-technischen Sachverständigen erwies sich daher insgesamt als ungeeigneter Erkundungsbeweis und war diesem nicht statt zu geben. Zu Gunsten des Beschwerdeführers war vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich jedoch infolge der zwölffachen Bereifung des LKWs (von denen 10 Reifen unbeanstandet blieben) eine fehlende Verkehrs- und Betriebssicherheit des LKWs im Sinne des § 7 KFG nicht feststellbar, weshalb die übertretene Rechtsvorschrift entsprechend anzupassen war.

3. Das Ermittlungsverfahren brachte keine Ergebnisse, dass sich der Beschwerdeführer um eine Einhaltung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes bzw. der Mindestprofiltiefe der Reifen des LKW-Betonmischers vor Fahrtantritt des Lenkers sorgte. So wäre es dem Beschwerdeführer nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vor Fahrtantritt des Lenkers möglich gewesen, selbst oder nach entsprechender Anweisung durch Dritte, etwa durch den Lenker, das Ladungsgewicht des Betons mit dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des LKWs abzustimmen, um eine Überladung zu vermeiden. Weiters wäre es dem Beschwerdeführer durch einen Rundgang rund um den LKW vor Fahrtantritt selbst – oder nach seinen Anweisungen durch einen Dritten, etwa den Lenker - möglich gewesen, die Reifen auf eine mangelhafte Profiltiefe zu kontrollieren, zumal die gemessenen Werte schon deutlich unter der

Mindestprofiltiefe lagen. Die Messung der Profiltiefe mittels handelsüblichem Messgerät stellt eine auch für einen Laien einfache Methode dar, die Profiltiefe der verwendeten Reifen vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu überprüfen, wie sich das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich im Rahmen des Augenscheins des vom Zeugen zur Verfügung gestellten Messgeräts selbst überzeugen konnte.

IV. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich beurteilte den festgestellten Sachverhalt rechtlich wie folgt:

1. Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtverfahrensgesetz (VwGVG) hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden. Die Bestimmung des § 50 VwGVG ist insoweit lex specialis gegenüber § 28 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 VwGVG. Das Verwaltungsgericht hat daher selbst Ermessen zu üben und nicht nur die Entscheidung der belangten Behörde auf ihre Rechtmäßigkeit zu prüfen (Art. 130 Abs. 3 B-VG). Es muss daher den Strafausspruch auch bei bloß unzweckmäßiger Ermessensübung durch die belangte Behörde reformieren (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, Verwaltungsverfahrensrecht[5], Rz 1129).

2. Nach der Bestimmung des § 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) hat ein Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

2.1. Nach der Bestimmung des § 101 Abs. 1 lit. a KFG ist die Beladung von Kraftfahrzeugen u.a. nur zulässig, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Kraftfahrzeugs durch die Beladung nicht überschritten wird. Nach den Feststellungen lud der Lenker Franz Zöbl 7,5 m^3 Beton und fuhr damit zur Baustelle, obwohl der Beschwerdeführer wusste, dass der vierachsige LKW ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von lediglich 32.000 kg aufweisen darf. Es wäre dem Beschwerdeführer möglich gewesen, vor Inbetriebnahme des LKWs durch den Lenker dafür Sorge zu tragen, dass der LKW infolge der Betonladung das höchste zulässige Gesamtgewicht nicht überschreitet. Im Zweifel hätte der Beschwerdeführer den LKW nur mit einer solchen Menge an Beton beladen lassen dürfen, dass auch unter Annahme des höchsten Gewichtes pro Kubikmeter Beton das höchste zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten wird (vgl. VwGH 25.4.2008, 2008/02/0045). Der Beschwerdeführer ließ damit den LKW durch den Lenker mit einem Gesamtgewicht von 34.960 kg in Betrieb nehmen, obwohl das höchste zulässige Gesamtgewicht damit um 2.960 kg überschritten war. Nach der Bestimmung des § 101 Abs. 1 lit. a KFG kommt es nur auf das höchste zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges und nicht auf die technische Konstruktion des Fahrzeuges und die hiernach gegebene Beladbarkeit an (vgl. VwGH 28.10.1998, 98/03/0184).

Das Ausmaß der Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des LKWs von 32.000 kg um beinahe 10 % ist nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch als wesentlich zu beurteilen (vgl. VwGH 10.2.1969, 1078/68). Eine Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens kam daher schon aus diesem Grund nicht in Betracht, jedoch führte der Umstand, dass der LKW anlässlich der Fahrzeugkontrolle das technisch mögliche Gesamtgewicht einhielt, im Rahmen der Strafbemessung zu einer deutlichen Herabsetzung der verhängten Geldstrafe durch das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Bestimmung des § 101 Abs. 1 lit. a KFG soll nicht nur der Beschädigung von Straßen und Straßenbauanlagen entgegenwirken, sondern auch die nötige Sicherheit im Verkehr gewährleisten. Dabei war für das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit im Rahmen der Strafbemessung bedeutend, ob die Betonladung des LKWs auch zur Überschreitung des technisch möglichen Gesamtgewichts des LKWs führte oder – wie im gegenständlichen Fall – nicht.

2.2. Nach der Bestimmung des § 7 Abs. 1 KFG müssen Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger mit Reifen versehen sein, die u.a. nach ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann. Dazu ordnet die Bestimmung des § 4 Abs. 4 Z 2 Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV) für Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, an, dass die Profiltiefe eines Reifens im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt, mindestens 2 mm betragen muss. Nach den Feststellungen erreichten zwei der 12 Reifen nicht mehr diese Mindestprofiltiefe, weshalb das Straferkenntnis im Umfang des Vorwurfs der Verwaltungsübertretungen der Bestimmung des § 103 Abs. 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs. 4 Z 2 KDV durch den Beschwerdeführer als Zulassungsbesitzer des LKWs zu bestätigen war. Auch den Beschwerdeausführungen, wonach bei den vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen eine unzulässige Mehrfachbestrafung vorliegen würde, war nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs nicht zu folgen: Liegen an einem Kraftfahrzeug Schäden an mehreren Reifen vor, so ist pro Reifen (kumulativ) eine Strafe zu verhängen (vgl. VwGH 20.5.2003, 2002/02/0200).

Zu Gunsten des Beschwerdeführers war nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens jedoch nicht davon auszugehen, dass sich der LKW im Tatzeitpunkt aufgrund der beiden beanstandeten Reifen im Hinblick auf die Zwölffachbereifung des LKWs in keinem verkehrs- und betriebssicheren Zustand mehr befunden hätte, weshalb die übertretene Rechtsvorschrift um das Gesetzeszitat „§ 7 Abs. 1 KFG 1967“ einzuschränken und auf „§ 103 Abs. 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs. 4 Z 2 KDV“ zu modifizieren war.

3. Dem Beschwerdeführer war es möglich, vor Inbetriebnahme des LKWs durch den Lenker – durch eigene Kontrolle oder durch Kontrolle Dritter nach Anweisung des Beschwerdeführers - dafür Sorge zu tragen, dass der LKW das höchste zulässige Gesamtgewicht infolge der Betonladung nicht überschreitet bzw. alle Reifen des LKWs die gesetzliche Mindestprofiltiefe von 2 mm nicht unterschreiten. Der Beschwerdeführer hat damit die ihm vorgeworfenen Übertretungen – in dem im Erkenntnis modifizierten Umfang – in objektiver Hinsicht zu verantworten. Umstände, welche das Verschulden des Beschwerdeführers ausschließen würden, sind im Verfahren nicht hervorgekommen, weshalb gemäß der Bestimmung des § 38 VwGVG iVm § 5 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) von einem fahrlässigen Verhalten auszugehen und somit auch die subjektive Tatseite zu bejahen war. Der Beschwerdeführer hatte daher sein objektiv rechtswidriges Verhalten auch subjektiv zu verantworten. Insbesondere wurde ihm von der Typisierungsstelle des Amtes der Oö. Landesregierung auch nicht die Straflosigkeit der Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichts bis zur Umtypisierung des LKWs in Aussicht gestellt, sondern lediglich „dass nicht viel passieren werde“, was ebenfalls für die subjektive Vorwerfbarkeit der Verwaltungsübertretungen sprach.

4. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. 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 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. Inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat, ist hingegen seit der VStG-Novelle BGBl. I Nr. 33/2013 kein Strafbemessungskriterium mehr (*Weilguni* in *Lewisch/Fister/Weilguni*, VStG § 19 VStG, Rz 5 [Stand 1.7.2013, rdb.at]). Die gesetzliche Höchststrafe für die gegenständlichen Verwaltungsübertretungen beträgt gemäß § 134 Abs. 1 KFG je 5.000 Euro, eine Mindeststrafe ist nicht vorgesehen. Von der belangten Behörde wurde festgehalten, dass keine Straferschwernisgründe vorliegen würden und sind solche im Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich auch nicht hervorgekommen. Der Milderungsgrund der Unbescholtenheit wurde von der belangten Behörde bereits zu Recht zugunsten des Beschwerdeführers berücksichtigt. Die Einhaltung des technisch möglichen Gesamtgewichts des LKWs trotz Überladung war für das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich – wie ausgeführt – ein Teilaspekt für die Herabsetzung der Geldstrafe. Selbst unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Tat schon längere Zeit zurückliegt, war jedoch das Straferkenntnis im Übrigen zu bestätigen, zumal die verhängten Strafen, welche den gesetzlichen Strafrahmen jeweils nur bis zu 2 % ausschöpfen,

auch den vom Beschwerdeführer in seiner Beschwerde unwidersprochen gebliebenen finanziellen und familiären Verhältnissen entsprechen. Die mit dem Erkenntnis nunmehr verhängten Geldstrafen sind aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich auch erforderlich, um den Beschwerdeführer in Zukunft von ähnlichen Verwaltungsübertretungen abzuhalten. Auch generalpräventive Erwägungen im Sinne der Verkehrssicherheit zur Hintanhaltung von Überladungen und der Verwendung von mangelhaften Reifen sprechen aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich für die mit dem Erkenntnis verhängten Geldstrafen, die Ersatzfreiheitsstrafen konnten jedoch im Rahmen der Strafbemessung herabgesetzt werden.

5. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Überladung von LKWs oder der Verwendung mangelhafter Bereifung und zur Kontrollpflicht eines Zulassungsbesitzers ab, noch fehlt es an einer solchen (siehe die zitierte Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes). Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen 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 Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

H i n w e i s e

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

Bitte erachten Sie den von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelten Zahlschein als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde einen aktualisierten Zahlschein zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Steinschnack