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

Geschäftszeichen:
LVwG-602600/17/Bi

Datum:
Linz, 7. Jänner 2019

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Bissenberger über die Beschwerde des Herrn H S vertreten durch Herrn RA Dr. E D, vom 18. Juli 2018 gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 26. Juni 2018, VerkR96-16894.2016, wegen Übertretung des KFG 1967 nach öffentlicher mündlicher Verhandlung am 20. November 2018

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 30 Euro zu leisten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I.:

1. Mit dem oben bezeichneten Straferkenntnis wurde über den Beschuldigten wegen einer Verwaltungsübertretung gemäß § 9 VStG iVm §§ 103 Abs 1 Z 1, 101 Abs 1 lit e und 134 Abs 1 KFG 1967 eine Geldstrafe von 150 Euro und für den Fall der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 30 Stunden verhängt sowie ihm gemäß § 64 Abs 1 VStG ein Verfahrenskostenbeitrag von 15 Euro auferlegt.
Zugrundegelegt wurde laut Schuldspruch, er habe es als handelsrechtlicher Geschäftsführer der S GmbH mit Sitz in K, verwaltungsstrafrechtlich zu verantworten, dass die genannte Firma als Zulassungsbesitzerin des Kraftfahrzeuges Lkw x mit Anhänger x nicht dafür Sorge getragen habe, dass das Fahrzeug und seine Beladung den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entsprochen habe:
Das Fahrzeug sei am 4. November 2016 um 10.10 Uhr im Gemeindegebiet Bad Ischl auf der B145 Salzkammergut Straße bei km 54,140 von F G in Fahrtrichtung Ebensee gelenkt worden, wobei festgestellt worden sei, dass die Ladung nicht vorschriftsmäßig gesichert gewesen sei, obwohl die Ladung und auch einzelne Teile dieser auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sein müssen, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern.
Es sei festgestellt worden, dass die Ladung der 4 Meter langen Fichtenbloche am Anhänger mit Gurten gesichert gewesen seien, die bei einer Vollbremsung gerissen seien und 5 Bloche auf den Radweg gestürzt seien.

2. Dagegen hat der Beschwerdeführer (in Folge: Bf) fristgerecht Beschwerde gemäß § 7 VwGVG iVm Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG eingebracht, die von der belangten Behörde ohne Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht OÖ zur Entscheidung vorgelegt wurde, das darüber gemäß Art 131 B-VG zu entscheiden hat. Am 20. November 2018 wurde in Verbindung mit dem Verfahren LVwG-602597 betreffend den Lenker F G wegen Übertretung des KFG 1967 eine

öffentliche mündliche Verhandlung in Anwesenheit des Rechtsvertreters des Bf RA Mag. M D, des Lenkers F G (in Folge: G) sowie des technischen Amtssachverständigen Ing W I (in Folge: AmtsSV), Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abt. Verkehr, durchgeführt. Der Bf war ebenso wie der Vertreter der belangten Behörde entschuldigt, ebenso der Anzeiger GI F W, der Farblichtbilder vom verunfallten Lkw-Zug sowie den gerissenen Gurten übermittelt hat. Auf die mündlicher Verkündung des ggst Erkenntnisses wurde verzichtet. Der belangten Behörde wurde vereinbarungsgemäß die Verhandlungsschrift zur Abgabe einer abschließenden Äußerung übermittelt; eine solche wurde jedoch nicht erstattet.

3. Der Bf macht im Wesentlichen geltend, der Lenker habe die Ladung Fichtenstämme am Anhänger vollkommen vorschriftsgemäß mit neuwertigen und richtig angebrachten Zurrgurten gesichert gehabt, sodass ihn, den Bf, am Reißen der Gurte kein Verschulden treffe. Im Übrigen sei seinerseits keine Haftung gegeben, da zum Vorfallszeitpunkt G W (in Folge: G. W.) als verantwortliche Beauftragte gemäß § 9 VStG für die kraftfahrrechtlichen Vorschriften der GmbH bestellt gewesen sei.
Die Ladung sei mit den jeweils zwei fix am Lkw bzw am Tandemanhänger montierten Zurrgurten gesichert gewesen, die erst zwei Monate alt gewesen seien, keine Beschädigung aufgewiesen hätten und auch nicht verdreht gewesen seien. Dass der Lenker die Ladung vollkommen vorschriftsgemäß gesichert gehabt habe, sei darauf erkennbar, dass die größere Ladung Baumstämme am Lkw der Vollbremsung problemlos standgehalten habe. Aus welchen Gründen die Zurrgurte am Tandemanhänger im Bereich der Ratsche durch die Bremsung gerissen seien, sei für ihn nicht erklärbar. Eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit seinerseits zum erhobenen Tatvorwurf der mangelnden Ladungssicherung sei daher nicht gegeben.
Beantragt wird die Behebung des Straferkenntnisses und Verfahrenseinstellung.

4. Das Landesverwaltungsgericht OÖ hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt der belangten Behörde sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, bei der der Rechtsvertreter des Bf und der Lenker G als Beschuldigter gehört und die vom Anzeiger und von G vorgelegten Fotos erörtert wurden. Der technische AmtsSV hat auf dieser Grundlage sowie eigenen Erhebungen ein Gutachten zur Frage der Ursache des Reißens der Zurrgurte erstattet.

G hat im Anschluss daran seine Beschwerde gegen das gegen ihn ergangene Straferkenntnis der BH Gmunden vom 22. Juni 2018, VerkR96-16348-2016, zurückgezogen.

Die Beschwerde des Bf wurde aufrechterhalten mit dem Hinweis auf die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung der genannten Frau W und auf eine ohnehin ordnungsgemäße Ladungssicherung.

Folgender Sachverhalt ist entscheidungswesentlich:
Der bei der Sch. GmbH zur Durchführung von Holztransporten beschäftigte G lenkte am 4. November 2016 gegen 10.10 Uhr den Lkw-Zug, Lkw-Kennzeichen x, Anhänger-Kennzeichen x, der mit Fichtenblochen beladen war, auf der B145 Salzkammergut Straße in Richtung Ebensee.
G schilderte in der Verhandlung glaubhaft, er sei damals mit seinem „Stamm-Lkw-Zug“ gefahren und habe die Fichtenbloche mit einem Durchmesser zwischen 35 und 50 cm zuvor in einem Wald der Bundesforste in Mitterndorf in der Nähe der Tauplitz-Alm mittels eigenem Ladekran annähernd gleichmäßig (etwas mehr am Zugfahrzeug) verteilt aufgeladen und sei dann auf die B145 gefahren, wo nach ca 1 Stunde bzw ca 50 km Fahrtstrecke der Vorfall passiert sei. Der gesamte Kraftwagenzug sei erst ca ein halbes Jahr alt gewesen – die Zulassung des Anhängers erfolgte laut Zulassungsschein am 5. April 2016 - , er habe die Ladung mittels jeweils fix befestigten Zurrgurten gesichert, und zwar je zwei, am Hänger relativ weit vorne und in der Mitte – die Positionen der Gurtbefestigung waren auch auf den Fotos zu sehen. Die Gurte seien nicht verdreht und fest gespannt gewesen. Er meine, dass man bei Fichtenfaserholz die Gurte nachspannen müsste, aber nicht bei diesen Blochen, weil diese durchaus fest gelegen seien. Zum Unfall sei es deshalb gekommen, weil der zweite vor ihm befindliche Pkw links einbiegen wollte und einen Gegenverkehr abgewartet habe, worauf der vor ihm fahrende Pkw plötzlich rasch im Sinne einer Notbremsung – es seien Bremsspuren zu sehen gewesen – abbremste und er deshalb letztlich auch abbremsen habe müssen. Er habe zweimal gebremst, das 2. Mal etwas stärker. Er sei etwas erschrocken gewesen wegen der Verkehrssituation vor ihm und habe daher etwas stärker gebremst als eigentlich notwendig. Dabei seien beide Gurte am Hänger gerissen und seien einige Bloche auf die Fahrbahn und den daneben befindlichen Fuß- bzw Radweg gefallen.

Laut Gutachten des AmtsSV, der auch beim Gurthersteller nachgefragt hat, waren die verwendeten beiden Zurrgurte am Zentralachsanhänger – mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von 18.000 kg, 15.160 kg höchstzulässiger Nutzlast und mit drei fix montierten Zurrwinden mit jeweils 850 daN Vorspannkraft – maximal zwei Monate alt, dh weder überaltert noch extrem abgenutzt. Ein Überspannen der Gurte wurde praktisch ausgeschlossen, allerdings war für den AmtsSV wahrscheinlich, dass ein Nachspannen der Gurte bei längeren Fahrten erforderlich gewesen wäre, weil die Gurte locker werden und es dadurch zu einem Verrutschen der Ladung und damit zu einem Reißen der Gurte bei der durchgeführten Notbremsung gekommen ist.

Laut Gutachten ist „die Ladung so zu verwahren und durch geeignete Mittel zu sichern, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhält und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Zum normalen Farbetrieb gehören auch extreme Fahrsituationen wie Vollbremsungen, starke Ausweichmanöver, schlechte Wegstrecken und Kombinationen dieser. Deshalb sei die Ladung gegen Verrutschen nach vorne mit 80% des Ladungsgewichtes und gegen seitliches Verrutschen und nach hinten mit 50% des Ladungsgewichtes zu sichern. Die ggst Fichtenholzstämme wurden auf einem dafür geeigneten Rungenanhänger befördert und laut Lenker das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht überschritten, weshalb der AmtsSV bei der Berechnung der erforderlichen Zurrmittel von einem der höchstzulässigen Nutzlast von 15.160 kg entsprechenden Ladungsgewichtes ausgegangen ist. Bei einem Rungenanhänger wird die Ladung durch Rungenstöcke gegen seitliches Herabfallen gesichert. Da die Rungenstöcke im unteren Bereich mit sogenannten Zahn- oder Keilleisten ausgestattet sind, kann für die Berechnung der Zurrmittel im Niederzurrverfahren von einem sehr hohen Reibbeiwert von μ = 0,65 ausgegangen werden. Beim Niederzurren handelt es sich um ein kraftschlüssiges Zurrverfahren, bei dem die zwischen den Rungenstöcken bereits fixierten Holzstämme durch den angelegten Zurrgurt zusätzlich gebündelt und so als „Ladungsbündel“ in die Keilleiste des Rungenstockes gedrückt werden. Durch dieses Anpressen an die Keilleiste entsteht eine sehr hohe Reibungskraft/Sicherungskraft gegen Verrutschen in Fahrtrichtung, weshalb bei der Berechnung der erforderlichen Zurrmittel auch mit einem extrem hohen Reibbeiwert von μ = 0,65 gerechnet werden kann.
Errechnet man nun die erforderliche Anzahl an Zurrmitteln für das der Nutzlast entsprechende Ladungsgewicht von 15,160 kg, bei einer Vorspannkraft der Zurrwinden von 850 daN, einem Reibbeiwert von μ = 0,65 und einem Zurrwinkel von 90 Grad, so hätten mindestens 2,57 dh 3 Zurrgurte zum Einsatz kommen müssen, um die Ladung in Fahrtrichtung ausreichend zu sichern bzw bei einer Vollbremsung in Position zu halten. Aus diesem Grund wurden wohl auch von Fahrzeughersteller am Fahrzeug 3 Zurrwinden angebracht.
Grundvoraussetzung für das Niederzurren ist aber eine dauerhaft hohe Vorspannung im Zurrmittel. Aus der Praxis ist allgemein bekannt, dass sich die Ladung durch die beim Fahren zwangsläufig auftretenden Schwingungen und Stöße nachsetzt (zusammenrutscht) und so die erforderliche hohe Vorspannkraft des Zurrmittels und damit auch die vorhandene Sicherungskraft verloren geht. Sind Zurrmittel nicht mehr vorgespannt, ist die erforderliche zusätzliche Ladungssicherung gleich Null und die Ladung wird nur mehr durch die aus dem Eigengewicht resultierende Reibungskraft in Position gehalten. Bei nicht ausreichend vorgespannten bzw lockeren Zurrmitteln gerät die Ladung im Zuge einer Vollbremsung nach vorne in Bewegung, kann so eine enorme kinetische Energie (Bewegungsenergie) aufbauen, welche das Gurtband anfangs bis zur Dehnungsgrenze in der Lage ist mitzugehen und bei Überschreitung dieser reißt,

da es nicht in der Lage ist, diese entstandene hohe Bewegungsenergie zu kompensieren.
Aus diesem Grund sind Zurrmittel nach einer kurzen Fahrtstrecke zu überprüfen und gegebenenfalls nachzuspannen. Bei der Verwendung von mehr als einem Zurrmittel kann die Ursache, welche zum Reißen der Zurrmittel im Zuge der Vollbremsung führt, nur eine unzureichende Vorspannung der Zurrmittel sein.
Dass der Zurrgurt am Lkw trotz noch größerer Ladung als am Anhänger nicht riss ist aus technischer Sicht wohl auf das Vorhandensein einer starken Stirnwand zurückzuführen, welche das Verrutschen der Baumstämme im Zuge der Vollbremsung verhinderte, sodass es auch zu keine Überlastung und in weiterer Folge auch nicht zum Reißen des Zurrgurtes kam.“

Der Lenker G hat dazu ausgeführt, dass sich beim Verladen der Bloche mittels Ladekran diese grundsätzlich untereinander verkeilen, weil sie nicht gleich groß seien und größere und kleinere so ineinander gestapelt würden. Die Gurte seien direkt am Fahrzeugrahmen befestigt und durch die Gurtspanner bzw die Eisenstangen, die in die Gurtspanner gesteckt werden, könne man eine entsprechende Kraft aufbringen und die Gurte wesentlich fester spannen als normale Ratschengurte. Er arbeite seit 2008 mit dieser Art von Gurtsystem. Er habe beim neuen Fahrzeug keine gesonderte Einschulung in Bezug auf Ladungssicherung oder den Umgang mit den Gurten erhalten. In der Firma gebe es für den Holztransport 5 Lkw. Sein direkter Ansprechpartner zB für Reparaturen sei der Bf. Grundsätzlich könne er aber auch selbst in die Werkstätte fahren, es gebe entsprechende Stammwerkstätten in der Umgebung und kleinere Ersatzteile und Ersatzgurte könnten auch in der Firma getauscht werden. Der Bf sei selbst oft auf Baustellen, der Firma sei ein Zimmereibetrieb angegliedert. Er fahre fallweise mit dem Lkw, führe aber selten Holztransporte durch. Bei Serviceterminen zB sei Frau W seine Ansprechpartnerin, die Lebensgefährtin des Bf, die im Büro sitze. Als er zu fahren begonnen habe im Jahr 2006, sei der Chef öfter vorbeigekommen und habe geschaut, ob alles in Ordnung sei. Mittlerweile führten er, ein Bruder und ein Neffe bei der Firma mehr oder weniger selbständig Holztransporte im Raum Bad Mitterndorf durch, dh ca 120 km vom Firmensitz entfernt. Daher vereinbare er mit Forstbetrieben direkt Holztransporte und mache auch für den Bruder und den Neffen selbst die Disposition. Den Bf sehe er daher in der Regel nur einmal im Monat beim Auswerten der Fahrtenschreiber, da müsse nämlich in die Firma fahren und, wenn der Chef da sei, sehe er ihn.

Der Rechtsvertreter des Bf macht abschließend geltend, Frau W sei Dienstnehmerin der Sch. GmbH, habe Zutritt zu sämtlichen Räumlichkeiten und Fahrzeugen und sei verantwortliche Beauftragte für sämtliche Bereiche des Verwaltungsstrafgesetzes, also auch für jene nach dem Kraftfahrgesetz. Dazu verweist er auf die im Beschwerdeverfahren vorgelegte Erklärung. Im Übrigen sei der Tatvorwurf unrichtig, weil die ordentliche Ladungssicherung durch den Lenker

hervorgehe und nicht ersichtlich sei, weshalb ein Verstoß gegen § 101 Abs 1 lit e KFG vorliegen solle.

Das Landesverwaltungsgericht OÖ hat in rechtlicher Hinsicht erwogen:
Der zu beurteilende Vorfall ereignete sich am 4. November 2016, an dem das KFG 1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 67/2016 in Geltung stand.

Gemäß § 134 Abs 1 KFG 1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 67/2016 lautet:
„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, 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. 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.“

Gemäß § 103 Abs 1 Z 1 KFG 1967 hat der 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.

Gemäß § 101 Abs 1 lit e leg.cit. ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand

gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. ...

Gemäß § 9 Abs 1 VStG ist für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften durch juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften, sofern die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen und soweit nicht verantwortliche Beauftragte (Abs. 2) bestellt sind, strafrechtlich verantwortlich, wer zur Vertretung nach außen berufen ist.
Gemäß Abs 1 leg.cit. sin die zur Vertretung nach außen Berufenen berechtigt und, soweit es sich zur Sicherstellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit als erforderlich erweist, auf Verlangen der Behörde verpflichtet, aus ihrem Kreis eine oder mehrere Personen als verantwortliche Beauftragte zu bestellen, denen für das ganze Unternehmen oder für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens die Verantwortung für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften obliegt. Für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Unternehmens können aber auch andere Personen zu verantwortlichen Beauftragten bestellt werden.
Gemäß Abs 3 leg.cit. kann eine natürliche Person, die Inhaber eines räumlich oder sachlich gegliederten Unternehmens ist, für bestimmte räumlich oder sachlich abgegrenzte Bereiche ihres Unternehmens einen verantwortlichen Beauftragten bestellen.
Gemäß Abs 4 leg.cit. kann verantwortlicher Beauftragter nur eine Person mit Hauptwohnsitz im Inland sein, die strafrechtlich verfolgt werden kann, ihrer Bestellung nachweislich zugestimmt hat und der für den ihrer Verantwortung unterliegenden klar abzugrenzenden Bereich eine entsprechende Anordnungsbefugnis zugewiesen ist. Das Erfordernis des Hauptwohnsitzes im Inland gilt nicht für Staatsangehörige von EWR-Vertragsstaaten, falls Zustellungen im Verwaltungsstrafverfahren durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes des verantwortlichen Beauftragten oder auf andere Weise sichergestellt sind.

Der Bf ist laut Firmenbucheintragung seit 20. Juni 2006 handelsrechtlicher Geschäftsführer der Sch. GmbH mit Sitz in K, mit den Geschäftszweigen Holzbau und Betrieb eines Transportunternehmens.
Laut ANKÖ-Auskunft ist Frau G. W. seit 1. August 2008 als gewerberechtliche Geschäftsführerin der Sch. GmbH eingetragen.

Zur vom Bf vorgelegten Erklärung vom 24. Juni 2013, ein an die BH Murtal – Liezen – Leoben gerichtetes Schreiben mit dem Betreff „Verantwortliche Beauftragte

gemäß § 9 VStG – Meldung gemäß § 23 Abs 1 ArbIG“ – ist zu bemerken, dass darin Frau G.W. mit ihrer Unterschrift der Bestellung zur verantwortlichen Beauftragten für die „oben angeführten Bereiche“ der Sch. GmbH zugestimmt hat und der Bf die Bestellung als verantwortlicher Beauftragter widerrufen hat. Unter „Punkt 4. sachlicher Zuständigkeitsbereich (Verantwortungsbereich)“ und „Punkt 5. räumlicher Zuständigkeitsbereich (verantwortlich für)“ ist keinerlei Eintragung vorhanden und bei „Punkt 6. Ist der/die verantwortliche Beauftragte Arbeitnehmer/In?“ ist „nein“ angekreuzt und die Frage nach der „Stellung im Betrieb/Unternehmen, Führungsaufgaben, Befugnisse“ mit einem Schrägstrich versehen; der Bf hat seine Unterschrift „als Arbeitgeber bzw außenvertretungsbefugtes Organ“ geleistet.

Nach der Rechtsprechung des VwGH (vgl E 13.2.2018, Ra 2017/02/0146) beziehen sich Regelungen über die strafrechtliche Verantwortlichkeit als gewerberechtlicher Geschäftsführer (§ 39, § 370 Abs 2 GewO 1994) nur auf die Einhaltung der Verpflichtungen, die sich aus den gewerberechtlichen Vorschriften für die Gewerbeausübung ergeben. Regelungen, die nicht dem Kompetenztatbestand des Art 10 Abs 1 Z 8 B-VG "Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie" zugehören, fallen selbst dann, wenn sie in Beziehung zur Gewerbeausübung stehen, nicht in den Bereich der Verantwortlichkeit des gewerberechtlichen Geschäftsführers (vgl. VwGH 25.9.2014, 2012/07/0214). Eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit wegen Einhaltung anderer (im Zusammenhang mit der Ausübung eines Gewerbes relevanter) Rechtsvorschriften, nämlich solcher, die nicht auf Art 10 Abs 1 Z 8 B-VG, sondern auf einem anderen Kompetenztatbestand beruhen, ist durch besondere gesetzliche Vorschrift anzuordnen. Die Regelungen des KFG 1967 und der KDV 1967 beruhen auf dem Kompetenztatbestand "Kraftfahrwesen" iSd Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG. Bei Verletzung einer nicht zum Kreis der gewerberechtlichen Vorschriften zählenden Bestimmung ist daher das zur Vertretung nach außen befugte Organ nach § 9 Abs 2 VStG strafrechtlich verantwortlich.

Der VwGH hat weiters (vgl E 24.5.2016, Ra 2016/03/0041) ausgesprochen, dass der Umfang des übertragenen Verantwortlichkeitsbereiches ausschließlich aus dem Inhalt der Bestellungsurkunde ohne weitere Ermittlungstätigkeit und Zuhilfenahme weiterer Beweise zu ermitteln ist. Bei der Auslegung der Bestellungsurkunde ist ein objektiver Maßstab anzulegen. Diese Grundsätze gelten sowohl für den Umfang des Verantwortlichkeitsbereiches als auch für die Zustimmungserklärung (vgl E 14.12.2007, 2007/02/0277). Beim Inhalt der Bestellungsurkunde handelt es sich um eine Erklärung im Einzelfall, die auszulegen ist. Wie eine solche Erklärung aufzufassen ist, ist jeweils nur nach den besonderen Umständen des Einzelfalls zu beurteilen und stellt im Allgemeinen keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung dar. Auch die Frage, ob irgendwelche Besonderheiten – etwa auf Grund des Unternehmensgegenstandes oder der Unternehmensorganisation – eine andere Deutung der Willenserklärung zuließe, hat keine über den Einzelfall

hinausgehende Bedeutung. Die Auslegung einer Bestellungsurkunde im Einzelfall wäre nur revisibel, wenn dem VwG eine krasse Fehlbeurteilung unterlaufen wäre. Die Rechtsfrage, ob für einen bestimmten Standort bestellte verantwortliche Beauftragte auch für Übertretungen außerhalb dieses Standortes verwaltungsstrafrechtlich herangezogen werden können, kann nur jeweils anhand der Auslegung des Inhaltes der Bestellungsurkunde unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles beantwortet werden.

Die nunmehrige Erklärung in der mündlichen Verhandlung entgegen dem tatsächlichen Inhalt der „Bestellungsurkunde“ vermag aus diesen Überlegungen dahingehend, dass Frau W am 4. November 2016 „verantwortliche Beauftragte für sämtliche Bereiche des VStG, also auch für das KFG 1967“ war, nicht zu überzeugen. Damit bleibt nach Auffassung des Landesverwaltungsgerichtes OÖ der Bf als handelsrechtlicher Geschäftsführer und nach außen vertretungsbefugtes Organ der Sch. GmbH verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen des KFG 1967.

Der Lenker G hat in der Verhandlung glaubhaft dargelegt, dass er bei von ihm selbst organisierten Holztransporten und insbesondere dem am 4. November 2016 durchgeführten Holztransport selbständig ohne jede Kontrolle durch den Bf gehandelt hat. Die letzte Schulung hinsichtlich Ladungssicherung war demnach im Jahr 2006; die seltenen Zusammentreffen mit dem Bf bei der Auswertung der Fahrtenschreiber haben nichts mit einer Kontrolle der Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen durch G oder mit dessen ordnungsgemäßer Ladungssicherung zu tun.

Nach der Rechtsprechung des VwGH (vgl E 25.4.2008, 2008/02/0045) hat der Zulassungsbesitzer die Einhaltung der Verpflichtung des Lenkers gemäß § 101 Abs 1 lit e KFG 1967 durch die Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems sicherzustellen. Nur ein wirksames begleitendes Kontrollsystem befreit ihn von seiner Verantwortlichkeit für die vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge (vgl VwGH 29.1.1992, 91/03/0035, 0036). Im Rahmen dieses Kontrollsystems ist auch für die Hintanhaltung von eigenmächtigen Handlungen Vorsorge zu treffen.
Im Verwaltungsstrafverfahren obliegt es dem Zulassungsbesitzer, zur Glaubhaftmachung des mangelnden Verschuldens gemäß § 5 Abs 1 VStG von sich aus konkret darzulegen, welche Maßnahmen getroffen wurden, um der ihm auferlegten Verpflichtung nachzukommen (vgl E 3.7.1991, 91/03/0032). Die Behauptung, die Lenker regelmäßig zu belehren, zu schulen und stichprobenartig zu überwachen, reicht nach der ständigen hg. Rechtsprechung (vgl E 13.11.1991, 91/03/0244; 18.12.1991, 91/03/0262) zur Glaubhaftmachung des Bestehens eines wirksamen Kontrollsystems nicht aus.

Das Vorliegen eines wirksamen Kontrollsystems hat der Bf nicht einmal behauptet. Dabei soll nicht außer Acht gelassen werden, dass sowohl der von G für den ggst

Holztransport verwendete Lkw mit Zentralachsanhänger 7 Monate alt war und auch die verwendeten Gurten höchstens zwei Monate alt und material-technisch einwandfrei waren, dh diesbezüglich waren keinerlei Mängel zu beanstanden. Die Nichtverwendung eines dritten Zurrgurtes angesichts der vom AmtsSV angestellten Berechnungen, vor allem aber das Nicht-Nachspannen der beiden verwendeten Zurrgurte nach dem Ladevorgang im Wald vor dem Befahren der B145, das letztlich beim im Straßenverkehr nie auszuschließenden Notbremsmanöver (vgl VwGH 30.3.2011, 2011/02/0036) zum Reißen der Zurrgurte am Anhänger und letztlich zum Verlieren der Ladung führte, hätte durch ein wirksames Kontrollsystem verhindert werden können. Ein solches hat der Bf nicht eingerichtet, sodass er den ihm zur Last gelegten Tatbestand, nämlich die Unterlassung, als handelsrechtlicher Geschäftsführer der Sch. GesmbH, die Zulassungsbesitzerin des Lkw x mit dem Anhänger x ist, dafür zu sorgen, dass der Lenker G gemäß den Bestimmungen des KFG 1967 die Ladung am Anhänger so verwahrt und durch geeignete Mittel sichert, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhält und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird, zumal die Gurte am Anhänger bei der Vollbremsung gerissen und 5 Bloche auf den Radweg gestürzt sind, erfüllt und, da von einer Glaubhaftmachung mangelnden Verschuldens im Sinne des § 5 Abs 1 VStG nicht die Rede sein kann, sein Verhalten als Verwaltungsübertretung zu verantworten hat. Dabei ist von zumindest fahrlässiger Begehung auszugehen, wobei die Voraussetzungen für eine Anwendung des § 45 Abs 1 Z 4 und letzter Satz VStG mangels geringem Verschulden nicht vorliegen.

Zur Strafbemessung ist zu sagen, dass der Strafrahmen des § 134 Abs 1 KFG 1967 bis 5000 Euro Geldstrafe, bei deren Uneinbringlichkeit bis zu sechs Wochen Ersatzfreiheitsstrafe reicht.

Die belangte Behörde hat ihren Überlegungen zur Strafbemessung zugrundegelegt, dass der Bf eine einschlägige Vormerkung vom 17.2.2016 (BH Murtal zu Zl. VStV/55555/8/16) aufweist, die erschwerend zu werten war, mildernd war die lange Verfahrensdauer. Zugrundegelegt wurden ein Einkommen von 2000 Euro netto monatlich und das Fehlen von Sorgepflichten und Vermögen – der Bf hat diesbezüglich nichts vorgebracht, sodass auch im Beschwerdeverfahren davon auszugehen war.

Das Landesverwaltungsgericht OÖ kann nicht finden, dass die belangte Behörde damit den ihr bei der Strafbemessung zukommenden Ermessensspielraum in irgendeiner Weise überschritten hätte.
Die Strafe liegt im untersten Bereich des gesetzlichen Strafrahmens und entspricht den Bestimmungen des § 19 VStG. Die Ersatzfreiheitsstrafe ist in Verhältnis zur Geldstrafe angemessen.
Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu II.:

Gemäß § 52 Abs 1 VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. Gemäß Abs 2 ist dieser Betrag für das Beschwerdeverfahren mit 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit zehn Euro zu bemessen.

Zu III.:

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. 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 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 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

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

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich
Mag. Bissenberger