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-606603/3/FP/GJ**

Datum: **Linz, 11. Februar 2024**

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde des A__, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. B__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 8. Februar 2024, GZ: BHLL/923100072749/23, wegen Übertretung des KFG

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird insoweit teilweise stattgegeben,
a) als Spruchpunkt 1. des Straferkenntnisses aufgehoben und das Verwaltungsstrafverfahren diesbezüglich gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 eingestellt wird.
b) Hinsichtlich Spruchpunkt 5. wird der Beschwerde im Punkt der Strafe insoweit Folge gegeben, als die verhängte Geldstrafe auf 350 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 1 Tag, 11 Stunden) herabgesetzt wird.
c) Im Übrigen [Punkt der Schuld zu b)] wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

II. Der Beschwerdeführer hat keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten. Der Beitrag zu den Kosten für das behördliche Verwaltungsstrafverfahren verringert sich auf 122 Euro.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

I.1. Mit dem im Rubrum bezeichneten Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land (im Folgenden: belangte Behörde [bB]) vom 8. Februar 2024 wurde dem Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) der Vorwurf gemacht er habe durch die Überschreitung der Summe an Achslasten sowie durch Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts die einschlägigen Vorschriften des KFG 1967 in acht Fällen verletzt. Die Vorwürfe lauteten wie folgt:

„1. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa(A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb(A)
Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug die Summe der Achslasten gemäß § 4 Abs. 7 a KFG 1967 für Kraftwagen mit Anhängern beim Transport von Holz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder 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, von 44.000 kg durch die Beladung um 14300kg überschritten wurde.

2. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa(A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb(A)
Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass das gemäß § 4 Abs. 7 KFG 1967 zulässige Gesamtgewicht des(r) Lastkraftwagens von 26.000 kg durch die Beladung um 2750 kg überschritten wurde, obwohl das Gesamtgewicht eines Kraftfahrzeuges mit mehr als zwei Achsen - ausgenommen Z4, wenn a) die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder b) wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9.500 kg je Achse nicht überschritten wird - 26.000 kg nicht überschreiten darf.
3. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast des(r) Lastkraftwagens der 2. Achse von 9500 kg durch die Beladung um 1500 kg überschritten wurde.

4. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast des(r) Lastkraftwagens der 3. Achse von 9500 kg durch die Beladung um 1050 kg überschritten wurde.

5. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass das gemäß § 4 Abs. 7 KFG 1967 zulässige Gesamtgewicht des Anhängers mit mehr als zwei Achsen von 24.000 kg durch die Beladung um 5550 kg überschritten wurde, obwohl das Gesamtgewicht bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger 24.000 kg nicht überschreiten darf.

6. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast des(r) Anhängers der 1. Achse von 9000 kg durch die Beladung um 1000 kg überschritten wurde.

7. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des

Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast des(r) Anhängers der 2. Achse von 9000 kg durch die Beladung um 650 kg überschritten wurde.

8. Datum/Zeit: 05.07.2023, 04:16 Uhr
Ort: C__, A1 Str.km 160, Ausfahrt Km 160, Rampe 4, Rampenkilometer 0,220, D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben sich als Lenker/in, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht, da festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast des(r) Anhängers der 3. Achse von 9000 kg durch die Beladung um 900 kg überschritten wurde."

Dadurch habe der Bf als Lenker die zentrale Haftungsbestimmung des § 102 KFG jeweils in Verbindung mit § 4 Abs. 7a, § 4 Abs. 7 und § 101 Abs. 1 lit a KFG verletzt, weshalb über ihn insgesamt Geldstrafen von insgesamt 1.770 Euro verhängt wurde.

I.2. Mit Schriftsatz vom 11. März 2024 erhob der Bf fristgerecht Beschwerde gegen die Vorwürfe aus den Spruchpunkten 1. und 5. des Straferkenntnisses. Er führte zusammengefasst aus, die bB habe ihm in Spruchpunkt 1. nicht die Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichts (§ 4 Abs. 7a erster Fall KFG), sondern das Überschreiten der höchstzulässigen Summe der Achslasten (§ 4 Abs. 7a zweiter Fall) zum Vorwurf gemacht. Dieser Vorwurf sei insofern unberechtigt, als in den Spruchpunkten 3. und 4. (betreffend die zweite und dritte Achse des LKW) und in den Spruchpunkten 6., 7. und 8. (betreffend die erste, zweite und dritte Achse des Anhängers) Vorwürfe erhoben wurden, die in Summe zwangsläufig zu einer Überschreitung der zulässigen Achslasten von maximal 44 Tonnen (um 8,1 Tonnen) führen würden. Angesichts dieses Umstands konsumieren diese fünf Vorwürfe den Vorwurf der Überschreitung der Summe der Achslasten des LKW samt Anhänger.

Dasselbe gelte auch im Verhältnis des Vorwurfs in Spruchpunkt 5. zu den Vorwürfen in den Spruchpunkten 6., 7. und 8.
Bei Letzteren wurde jeweils die Überschreitung zulässiger Anhängerachslasten unter Strafe gestellt, die in Summe eine Überschreitung des Gesamtgewichts von 5,55 Tonnen nach sich ziehen. Dementsprechend würden auch die Spruchpunkte 6., 7. und 8. den Spruchpunkt 5. konsumieren, da die Verwirklichung dieser Tatbestände notwendigerweise auch die Verwirklichung des anderen Tatbestands nach sich zieht.

Zudem seien die Tatvorwürfe auch nicht entsprechend der Konkretisierungserfordernisse des § 44a Z 1 VStG formuliert worden, da der Vorwurf des § 102 Abs. 1 KFG auf die (zumutbare) Kontrolle des Fahrzeugs vor Fahrtantritt abzielt,

die Tatumschreibung aber die Kontrollzeit (04:16 Uhr) und den Kontrollort (Asten) anführt. Gerade Letzteres sei für die Beurteilung der örtlichen Zuständigkeit nach § 27 Abs. 1 VStG von entscheidender Bedeutung.
I.3. Mit Schriftsatz vom 15. März 2024 wurde die Beschwerde dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (im Folgenden: das Verwaltungsgericht) zur Entscheidung vorgelegt, wobei auf die Möglichkeit einer Abfassung einer Beschwerdevorentscheidung explizit verzichtet wurde.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

II.1. Das Verwaltungsgericht hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt (insb. des darin enthaltenen Wiegeprotokolls und der gutachterlichen Stellungnahme Dipl. Ing. E__). Mit Schreiben vom 3. Februar 2025 verzichtete der Beschwerdeführer explizit auf die Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung, welchem Verzicht die belangte Behörde telefonisch am gleichen Tag zustimmte. Da sich die Beschwerde ansonsten allein auf rechtliche Fragestellungen (insb. betreffend das Konkurrenzverhältnis zwischen den vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen) beschränkte und die faktische Verwirklichung des vorgeworfenen Verhaltens in keinem Stadium des Verfahrens bestritten wurde, konnte von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung iSd § 44 Abs. 3 Z 1 VwGVG abgesehen werden.

II.2. Folgender entscheidungsrelevanter S A C H V E R H A L T steht fest:

II.2.1. Der Bf lenkte den Sattelzug mit dem amtlichen Kennzeichen: aaa (Sattelzugmaschine, idF auch LKW) und dem amtlichen Kennzeichen bbb (Sattelauflieger, idF auch Anhänger) am 5. Juli 2023 und wurde von der Polizei angehalten. Gegen 04:16 Uhr wurde eine Verwiegung aller Achsen vorgenommen. Die Sattelzugmaschine verfügt über drei Achsen. Während die erste Achse mit einer höchstzulässigen Achslast von 8 Tonnen nicht überschritten wurde, wurden bei der zweiten und dritten Achse (die jeweils eine höchstzulässige Achsenlast von 9,5 Tonnen verzeichnen) Überladungen von 1,5 Tonnen und 1,05 Tonnen festgestellt. Auch beim dreiachsigen Sattelauflieger (mit jeweils 9 Tonnen höchstzulässiger Achslast) wurden Überladungen von einer Tonne, 0,65 Tonnen und 0,9 Tonnen festgestellt. Nach Abzug der Verkehrsfehlergrenze von 1,2 Tonnen ergab sich ein relevantes Gesamtgewicht von 58,3 Tonnen, mithin eine Gesamtüberladung von 14,3 Tonnen.

II.3. Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem Akteninhalt. Die festgestellten Überschreitungen der Achslasten und des Gesamtgewichts lassen sich aus den Angaben des einschlägigen Wiegeprotokolls nachvollziehbar ableiten. Diese lauten auszugsweise:

1) LKW						HzG:	26.000	(A)SL-AMT2	
	links	rechts	Summe	VFG links	VFG rechts	Summe	Hzlg Achslasten	Überladung	
1. Achse	3.900	3.500	7.400	100	100	7.200	8.000		
2. Achse	5.950	5.250	11.200	100	100	11.000	9.500	1.500	15,79%
3. Achse	5.600	5.150	10.750	100	100	10.550	9.500	1.050	11,05%
4. Achse									
5. Achse									
		1) Summe	**29.350**	300	300	**28.750**		**2.750**	10,58%

2) Anhänger						HzG:	24.000	(A)SL-507PL	
	links	rechts	Summe	VFG links	VFG rechts	Summe	Hzlg Achslasten	Überladung	
1. Achse	5.500	4.700	10.200	100	100	10.000	9.000	1.000	11,11%
2. Achse	5.300	4.550	9.850	100	100	9.650	9.000	650	7,22%
3. Achse	5.450	4.650	10.100	100	100	9.900	9.000	900	10,00%
4. Achse									
		2) Summe	**30.150**	300	300	**29.550**		**5.550**	**23,13%**

			Hzlg Sattellast
Gesamtsumme 1) + 2)	59.500		
Verkehrsfehlergrenze	1.200		
relevantes Gesamtgewicht	58.300	technisch mögl GG	50.000
zGG	44.000		
Gesamtüberladung in kg	14.300		
das sind in Prozent	**32,50 %**		

Es bestehen keine Gründe, an der Glaubwürdigkeit dieser Angaben zu zweifeln, vor allem vor dem Hintergrund des im Akt erliegenden nachprüfenden Gutachtens, welches nachvollziehbar und vollständig ist. Mangels Entgegentretens auf gleicher fachlicher Ebene konnte der Bf mit seinem Vorbringen keine Bedenken in Bezug auf die Richtigkeit des Messergebnisses erwecken, weshalb keine weiteren Ermittlungen bezüglich der Durchführung des Wiegevorganges erforderlich waren; insbesondere war die neuerliche Beiziehung eines Sachverständigen nicht notwendig (VwGH 20.05.2003, 2002/02/0231).

III. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 35/2023, lauten auszugsweise:

§ 4. Allgemeines

(7) Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten: […]

3. bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 4, wenn

a) die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder
b) wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9 500 kg je Achse nicht überschritten wird 26 000 kg, […]

7. bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, 24 000 kg, […]

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg, und beim Transport von Holz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung oder einer der Doppelbereifung gleichwertigen Bereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten. Bei Sattelkraftfahrzeugen mit einem kranbaren Sattelanhänger darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten bei Fahrten innerhalb Österreichs 41.000 kg nicht überschreiten. Bei Mobilkränen darf auch bei höheren als im ersten Satz genannten Gewichten jedenfalls ein Anhänger zum Transport eines PKW gezogen werden. Bei Fahrzeugkombinationen, die Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb oder emissionsfreie Kraftfahrzeuge umfassen, sind die in diesem Absatz genannten Summen der Gesamtgewichte um das zusätzliche Gewicht der alternativen Kraftstoffe oder der emissionsfreien Technologie, höchstens jedoch um 1 t bzw. 2 t, zu erhöhen.

§ 101. Beladung

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn

a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Starrdeichselanhängern abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Stützlasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Stützlasten, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden […]

§ 102. Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers

(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf 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 hiefür 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, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.

Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, BGBl. Nr. 52/1991 idF BGBl. Nr. 33/2013 bzw. BGBl. I Nr. 57/2018, lauten:

§ 22. Zusammentreffen von strafbaren Handlungen

(1) Soweit die Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmen, ist eine Tat als Verwaltungsübertretung nur dann strafbar, wenn sie nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(2) Hat jemand durch mehrere selbstständige Taten mehrere Verwaltungsübertretungen begangen oder fällt eine Tat unter mehrere einander nicht ausschließende Strafdrohungen, so sind die Strafen nebeneinander zu verhängen. Dasselbe gilt bei einem Zusammentreffen von Verwaltungsübertretungen mit anderen von einer Verwaltungsbehörde zu ahndenden strafbaren Handlungen.

§ 27.

(1) Örtlich zuständig ist die Behörde, in deren Sprengel die Verwaltungsübertretung begangen worden ist, auch wenn der zum Tatbestand gehörende Erfolg in einem anderen Sprengel eingetreten ist.

§ 44a.

Der Spruch hat, wenn er nicht auf Einstellung lautet, zu enthalten:

1. die als erwiesen angenommene Tat;
2. die Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist;
3. die verhängte Strafe und die angewendete Gesetzesbestimmung;
4. den etwaigen Ausspruch über privatrechtliche Ansprüche;
5. im Fall eines Straferkenntnisses die Entscheidung über die Kosten."

IV. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

IV.1. Verfahrensgegenstand

Gemäß § 50 VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) in der Sache selbst zu entscheiden. Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens ist allein jene Angelegenheit, die den Inhalt des Spruchs gebildet hat (VwGH 16.11.2015, Ra 2015/12/0026).

Insoweit beschränkt sich „die Sache" im verwaltungsgerichtlichen Strafverfahren auf die dem Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist zur Last gelegte Tat mit ihren wesentlichen Sachverhaltselementen (unabhängig von ihrer rechtlichen Beurteilung) und den Umfang ihrer Bestreitung durch die Beschwerde.

Die Beschwerde vom 11. März 2024 beschränkt sich auf die Anfechtung der Spruchpunkte 1. und 5.

Aus der daraus folgenden Begrenzung der Kognitionsbefugnis (VwGH 19.10.2017, Ra 2017/02/0062) muss das Verwaltungsgericht hinsichtlich der Spruchpunkte 2., 3., 4., 6., 7. und 8. vom rechtskräftig festgestellten Sachverhalt (samt den festgestellten Lasten) und damit von der Verantwortlichkeit des Beschwerdeführers für die Verwirklichung der angeführten Übertretungen in objektiver und subjektiver Hinsicht ausgehen.

IV.2. Zum Vorbringen möglicher Unzuständigkeit

IV.2.1. Der Bf führte an, die bB habe durch Angabe des Orts der Anhaltung als Tatort einen Konflikt mit den Vorgaben des § 44a Z 1 VStG erzeugt, was allenfalls auch für die Frage der örtlichen Zuständigkeit nach § 27 Abs. 1 VStG von Bedeutung sein könnte.

IV.2.2. Nach höchstgerichtlicher Rechtsprechung ist bei der Prüfung der Frage, wo der Täter gehandelt hat (bzw. hätte handeln sollen), stets auf das betreffende Tatbild Bedacht zu nehmen ist (VwGH 14.02.2017, Ra 2016/02/0015; 17.10.2012, 2010/08/0012). Der Bf bezieht sich in seinen Ausführungen auf den Wortlaut des § 102 Abs. 1 KFG, wonach sich der Lenker vor Fahrtantritt (soweit zumutbar) davon zu überzeugen 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.

Daraus folgt aber gerade keine Beschränkung des Tatorts allein auf den Ort der Inbetriebnahme bzw. den Ort des Fahrtantritts. Vielmehr schließt der Tatbestand die vom Lenker auferlegte Verpflichtung mit ein, die Inbetriebnahme und damit auch das Lenken zu unterlassen, wenn er zum Ergebnis gelangt, dass sein Fahrzeug nicht den in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Demnach macht sich nicht nur derjenige einer Verwaltungsübertretung schuldig, der sich vor der Inbetriebnahme nicht vom rechtskonformen Zustand des Fahrzeugs überzeugt, sondern auch jeder, der ein den in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechendes Kraftfahrzeug in Betrieb nimmt und in der Folge lenkt (VwG Wien 15.09.2023, VGW-031/100/8268/2023-13, mit Verweis auf VwGH 05.11.1997, 97/03/0105). Gleichsam hält der Verwaltungsgerichtshof (dort aber zu § 103 Abs. 1 KFG) fest, dass bei einer Übertretung des § 4 Abs. 7a KFG der Ort des Lenkens des (überladenen) Fahrzeuges als Tatort anzusehen ist (so VwGH 28.07.2017, Ra 2017/03/0093, mwN).

IV.2.3. Da somit der letzte Ort des Lenkens auch als Tatort anzusehen ist, ist von der Zuständigkeit der bB als Tatortbehörde iSd § 27 Abs. 1 VStG (*Fister* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG[3] § 27 [Stand 01.07.2023, rdb.at] Rz 2 verweisend auf VwGH 13.09.2016, Fe 2016/01/0001) auszugehen. Eine Beschränkung des Tatorts auf den Ort des Fahrtantritts würde unvertretbare Ergebnisse erzeugen, bei denen im Anwendungsbereich kraftfahrrechtlicher Vorschriften (wie § 4 KFG) etwa durch Fernkraftlenkern stets auf den Grenzübertritt abzustellen wäre.

IV.3. Zu einer möglichen Scheinkonkurrenz der SP 2 und 5

IV.3.1. Nach dem in § 22 Abs. 2 VStG verankerten Kumulationsprinzip sind mehrere Strafen nebeneinander zu verhängen, solange die Taten untereinander nicht ausschließende Strafdrohungen fallen (*Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni,

VStG[3] § 22 [Stand 01.07.2023, rdb.at] Rz 9). Dies gilt sowohl für Fälle der Realkonkurrenz (mehrere selbstständige Taten verwirklichen mehrere Verwaltungsübertretungen), als auch für Fälle der Idealkonkurrenz (es werden mehrere Tatbestände durch eine Tat verwirklicht). Demgegenüber ist es unzulässig einem Täter ein und denselben Unwert (einer oder mehrere Handlungen) mehrmals zuzurechnen (vgl. Raschauer/Wessely, VStG², § 22 Rz 28). Eine solche bloß scheinbare Erfüllung mehrerer Tatbestände wäre etwa anzunehmen, wenn der gesamte Unrechtsgehalt eines Delikts von dem eines anderen (ebenfalls verwirklichten) in jeder Beziehung erfasst wird. In solchen Fällen kommt es zu einem Zurücktreten eines Tatbestandes hinter den anderen, wenn sich aus den konkreten Umständen des Einzelfalls dessen Vorrang ergibt (vgl. näher VwGH 13.12.2019, Ra 2019/02/0020, mwN).

Nach der Rsp des VfGH begründet eine unzulässige Doppelbestrafung, wenn nach Ausschöpfung des materiellen Unwerts eines Sachverhalts durch eine bereits ergangene Verurteilung eine weitere Verurteilung in Bezug auf denselben Sachverhalt erfolgt (vgl. *Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG[3] § 22 [Stand 01.07.2023, rdb.at] Rz 13, unter Verweis auf VfSlg 14.696/1996; VwGH 15.09.2005, 2003/07/0022 mwN). Zu den im Verwaltungsstrafrecht anerkannten Fällen solcher Scheinkonkurrenzen zählen die Spezialität, die Subsidiarität und die Konsumtion (vgl. etwa VwGH 29.03.2021, Ra 2020/02/0298).

Während speziellere Tatbestände regelmäßig vor andere treten, weil diese (zumindest) ein weiteres (eben das speziellere) Tatbestandsmerkmal enthalten, folgt eine Konsumtion aus dem Zurücktreten eines Tatbestands hinter einen anderen aufgrund konkreter Umstände des Tatgeschehens (VwGH 02.09.2019, Ra 2018/02/0123, mwN). Eine derartige Verdrängungswirkung besteht im Verhältnis der Haupttat zu einer regelmäßig mitverbundenen (und einen wesentlich geringeren Unwert aufweisenden) Begleittat (vgl *Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG[3] § 22 [Stand 01.07.2023, rdb.at] Rz 13, verweisend auf VwGH 28.08.2007, 2007/17/0004 mwN). Insoweit hängt die Annahme einer Konsumtion von einer wertabwägenden Auslegung der Tatbestände ab, nach deren Ergebnis die Unterstellung einer Tat den deliktischen Gesamtunwert des zu beurteilenden Sachverhalts voll abdecken muss.

IV.3.2. In SP 1 wird dem Bf der Vorwurf gemacht, dass der LKW und Anhänger die gesetzlich vorgeschriebene höchstzulässige Last der Achsen von in Summe 44 Tonnen durch die Beladung um 14,3 Tonnen überschritten hat. Die objektive Verwirklichung dieses Tatbestands ergibt sich aus den Ergebnissen des Messprotokolls, wonach die Summe der Achslasten des LKW 28,75 Tonnen und jene des Anhängers 29,55 Tonnen (mithin eine Gesamtsumme von 59,5 Tonnen und nach Abzug der Fehlergrenze ein relevantes Gesamtgewicht von 58,3 Tonnen – eine Überschreitung von 14,3 Tonnen) betrug. In SP 2 wird dem Bf sodann der

Vorwurf gemacht, der LKW habe das zulässige Gesamtgewicht überschritten, während in SP 5 derselbe Vorwurf bzgl. des Anhängers erhoben wird.

Gemäß § 4 Abs. 7 Z 3 KFG darf das Gesamtgewicht bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9.500 kg je Achse nicht überschritten wird, 26.000 kg nicht überschreiten. Da das Gesamtgewicht des LKW (28,75 Tonnen) das zulässige Gesamtgewicht um 2,75 Tonnen überschritten hat war auch diesbezüglich der objektive Tatbestand erfüllt.

Das KFG unterscheidet zwischen den Begriffen "Gesamtgewicht" (§ 2 Abs. 1 Z 32 KFG), "höchstes zulässiges Gesamtgewicht" (§ 2 Abs. 1 Z 33 KFG) und das vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 Z 32a KFG).

IV.3.3. § 4 Abs. 7a KFG stellt beim Verbot der Überschreitung von 44 Tonnen auf die Summe der tatsächlichen Gesamtgewichte ab (VwGH, 16.01.2019, Ra 2018/02/0300). Dies gilt auch für Übertretungen nach § 4 Abs. 7 Z 3 und Z 7 KFG. Während § 4 Abs. 7 KFG an das tatsächliche Gewicht des LKWs anknüpft, knüpft § 4 Abs. 7a KFG an die Summe der tatsächlichen Gewichte sowie Achslasten von LKW samt Anhänger an. Die SP 1, 2 und 5 stellen somit auf ein und denselben zu pönalisierenden Lebenssachverhalt und damit auf denselben Unrechtsgehalt ab.

Durch die Beschränkung der Beschwerde auf die SP 1 und 5 ist SP 2 in Rechtskraft erwachsen und entzieht sich insoweit der Kognitionsbefugnis des Verwaltungsgerichts. Da aber die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Unrechtsgehalts in Bezug auf die Überschreitung der Gesamtlast des Fahrzeugs feststeht, bleibt für eine Bestrafung wegen Übertretung des § 4 Abs. 7a KFG kein Raum. Insoweit konsumieren die SP 2 und SP 5 eine Bestrafung nach § 4 Abs. 7a KFG, weil diese den deliktischen Gesamtwert des zu beurteilenden Sachverhalts vollständig erfassen (VwGH 02.09.2019, Ra 2018/02/0123).

Aus diesem Grund ist SP 1 aufzuheben und das Verwaltungsstrafverfahren diesbezüglich gemäß § 45 Abs. 1 Z 2 VStG einzustellen.

IV.4. Zum Verhältnis zwischen § 4 Abs. 7a KFG (SP 1) und § 101 Abs. 1 lit. a KFG (SP 3, 4, 6, 7 und 8)

IV.4.1. Der Bf beschränkte sich in seinen Ausführungen darauf, das Verhältnis zwischen den SP 1 und 5 gegenüber den SP 3, 4, 6, 7 und 8 in Zweifel zu ziehen, denselben ein Scheinkonkurrenzverhältnis zu unterstellen. Somit muss neben der

Konkurrenz zwischen den Vorwürfen nach § 4 Abs. 7a KFG und § 4 Abs. 7 KFG auch das Verhältnis zwischen § 4 Abs. 7 und § 101 Abs. 1 lit. a KFG behandelt werden. Der Bf hält hierzu fest, dass der Vorwurf unberechtigt sei, weil damit die höchstzulässige Summe der Achslasten vorgeworfen wurde, während die Vorwürfe nach § 101 Abs. 1 lit. a KFG zwangsläufig zu einer Überschreitung der zulässigen Achslasten führen würde.

IV.4.2. Während Übertretungen nach § 4 KFG auf das tatsächliche Gesamtgewicht abstellen, ist für eine Bestrafung nach § 101 Abs. 1 lit. a KFG die Überschreitung der höchsten zulässigen Achslasten von Kraftfahrzeugen und Anhänger maßgeblich. Aus den Ergebnissen des Wiegeprotokolls folgte eine Überschreitung der zulässigen Achslasten des Zugfahrzeugs in SP 3 und 4 sowie des Anhängers in den SP 6, 7 und 8. Für das Verhältnis zwischen § 4 Abs. 7 KFG und § 101 Abs. 1 lit. a KFG gilt der Grundsatz, dass mit diesen Übertretungen zwei verschiedene Tatbilder verwirklicht werden, die einander nicht ausschließen, weil jedes für sich alleine und beide gleichzeitig verwirklicht werden können (*Grubmann*, Kommentar zum Kraftfahrgesetz[5] [2023] § 101 KFG Anm 2; verweisend auf VwGH, 26.05.1999, 99/03/0054 dRK 1999/33; vgl auch VwGH 16.01.2019, Ra 2018/02/0300).
§ 101 Abs. 1 lit. a KFG sieht für die Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und der höchsten zulässigen Achslasten jeweils einen eigenen Tatbestand vor (VwGH 23.11.2022, Ro 2022/02/0024, verweisend auf vgl. VwGH 20.11.2015, Ra 2015/02/0148).

Rekurrierend auf die allgemeinen Ausführungen zur Konkurrenz und Konsumtion wäre letztere somit nur dann anzunehmen, wenn durch zwei Übertretungen dasselbe Rechtsgut verletzt wird und das eine Delikt das andere zwingend nach sich zieht. In einem solchen Fall würde die Verwirklichung des einen Tatbestandes die Verwirklichung des anderen stets nach sich ziehen (VwGH 20.11.2015, Ra 2015/02/0148; vgl. *Lewisch* in Lewisch/Fister/Weilguni, VStG² [2017] § 22 Rz 13).

IV.4.3. Liegt die Summe der höchst zulässigen Lasten aller Achsen über dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht, ist mit der Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes nicht zwangsläufig auch eine Überschreitung der höchsten zulässigen Last einer Achse verbunden, weil in solchen Fällen eine entsprechende Umverteilung der Gewichte eine Überladung höchst zulässiger Achslasten hätte verhindern können (VwGH 30.01.2004, 2003/02/0020). Durch die Bestrafung wegen der Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes wird somit nicht der gesamte Unrechtsgehalt des Täterverhaltens erfasst (VwGH 23.11.2022, Ro 2022/02/0024). Da aber demzufolge eine Mehrbelastung über die technisch höchstzulässigen Achslasten zu einer Konsumtion (und insoweit zu unvertretbaren Ergebnissen) führen würde, hält der VwGH im Erkenntnis vom 23. November 2022 fest, dass eine Konsumtion auch dann abzulehnen ist, wenn das tatsächliche Gesamtgewicht zusätzlich auch die Summe

der höchsten zulässigen Achslasten überschreitet (sodass eine entsprechende Umverteilung auf die einzelnen Achsen nicht mehr in Betracht kommt; Ro 2022/02/0024, verweisend auf VwGH 28.06.2005, 2004/11/0028).

Das Tatbild des Überschreitens der höchsten zulässigen Achslast tritt nur dann hinter das Tatbild des Überschreitens des höchsten zulässigen Gesamtgewichts zurück, wenn die Summe der höchsten zulässigen Lasten aller Achsen genau dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges entspricht, weil in einem solchen Fall die Verwirklichung des einen Tatbestandes die Verwirklichung des anderen zwingend nach sich zieht (vgl. VwGH 20.11.2015, Ra 2015/02/0148).

IV.4.4. Insoweit kommt es mangels Abgeltung des deliktischen Gesamtunwertes des zu beurteilenden Sachverhaltes zu keiner Konsumtion der Überschreitung der höchsten zulässigen Last der angeführten Achsen.

IV.5. Zur objektiven Verantwortung des Lenkers

Aus dem festgestellten Sachverhalt ergeben sich die jeweilige Überladung und auch die Überschreitung des höchst zulässigen Gesamtgewichts unzweifelhaft. Zudem wurde auch unstrittig festgestellt, dass der Bf das Fahrzeug zum angeführten Tatzeitpunkt am angeführten Tatort gelenkt hat.

Die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung des Lenkers umfasst neben einer etwaigen Überschreitung des tatsächlichen Gesamtgewichts auch die Verantwortung für eine Überschreitung der höchst zulässigen Achslasten (unbeschadet einer Verantwortung des jeweiligen Anordnungsbefugten; vgl. dazu UVS-Tirol 14.02.2003, uvs-2002/14/097 ZVR 2004/76). Insoweit trägt der Bf als Lenker die objektive Verantwortung für sämtliche ihm vorgeworfene Verwaltungsübertretungen.

IV.6. Zur subjektiven Verantwortlichkeit des Lenkers

Sowohl bei § 4 Abs. 7a KFG als auch bei § 101 Abs. 1 lit. a KFG handelt es sich um Ungehorsamsdelikte, da beide Tatbestände als schlichte Tätigkeitsdelikte ausgestaltet sind, die durch die Vornahme der Überladung objektiv verwirklicht werden (und in weiterer Folge durch das Lenken iVm § 102 KFG den Vorwurf nach sich ziehen). Insoweit ging die bB richtigerweise von der Anwendbarkeit der Beweislastumkehr des § 5 VStG aus, der die fahrlässige Begehung der Verwaltungsübertretung als Vermutung solange unterstellt, als der Beschuldigten seine Unschuld nicht glaubhaft unter Beweis stellt. Da sich die Beschwerde durchgehend auf das Verhältnis der vorgeworfenen Tatbestände und somit auf reine Rechtsfragen beschränkte, konnte der Bf auch im Beschwerdeverfahren keinerlei Vorbringen erstatten, die ein mangelndes Verschulden nahelegen. Somit hat der Bf die ihm vorgeworfenen Übertretungen auch subjektiv zu verantworten.

Im Übrigen ist es (rechtskräftig festgestellt) zu ganz beträchtlichen Überladungen gekommen, die dem Bf als berufsmäßigem LKW-Lenker und Transportunternehmer jedenfalls auffallen hätte müssen.

IV.7. Zur Strafbemessung

IV.7.1. Grundlage für die Bemessung der Strafe sind gemäß § 19 Abs. 1 VStG die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Dem durch die einschlägigen Verwaltungsübertretungen geschützten Rechtsgut kann angesichts des möglichen Schadenspotentials für übrige Verkehrsteilnehmer nur höchste Bedeutung beigemessen werden. Auch die Intensität der Beeinträchtigung wiegt angesichts der nicht unbeachtlichen Überschreitung des technisch zulässigen Gesamtgewichts vergleichsweise schwer. Insoweit war ein Vorgehen wie die Einstellung des Verfahrens nach § 45 Abs. 1 Z 4 VStG oder etwa der Ausspruch einer Ermahnung von vornherein auszuschließen.

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.

IV.7.2. Gemäß § 134 Abs. 1 KFG, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 116/2024, begeht wer diesem Bundesgesetz, den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen zuwiderhandelt, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

Die bB hat die in ihrer Bewertung des Strafausmaßes die einschlägige Vorbestrafung des Bf ins Treffen geführt und festgehalten, dass eine Bestrafung in Höhe von 1.770 Euro tat- und schuldangemessen ist. Mag dies auch bei einer Höchststrafe von 10.000 Euro pauschal durchaus nachvollziehbar erscheinen, muss doch jede einzelne Geldstrafe für sich genommen isoliert den verwirklichten Unwert abbilden. Hier ist vor allem Bedacht auf das Ausmaß der Überschreitung zu nehmen, da das Ausmaß der Überladung für die Bemessung der Strafe maßgebend ist (VwGH 28.10.1998, 98/03/0184 dRK 1998/87). Eine Reduktion der Strafe in SP 5 auf 350 Euro erscheint insoweit tat- und schuldangemessen, als damit der nicht unwesentlichen Erhöhung der Gesamtlast gegenüber der Gesamtlast des Fahrzeugs (SP 2) in einer nicht überbordenden Art und Weise Rechnung getragen wird.

IV.8. Insoweit war spruchgemäß zu entscheiden. Bei einem solchen Ergebnis hat der Bf keine Kosten für das Beschwerdeverfahren zu tragen (§ 52 Abs. 8 VwGVG). Die Kosten des verwaltungsbehördlichen Verfahrens reduzieren sich dementsprechend auf 122 Euro.

V. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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 dargestellten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Beurteilung der Verantwortlichkeit aufgrund der festgestellten Gewichtsüberschreitungen noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung 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, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. 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. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

Hinweise

1. Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte

Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

2. Bitte erachten Sie die von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelte Vorschreibung als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde eine aktualisierte Vorschreibung zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl