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-606964/10/KHu

Datum:
Linz, 9. April 2025

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. Huemer über die Beschwerde des A__, vertreten durch die B__ in C-Straße, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 9.7.2024, GZ: BHLL/924100033364/24, wegen Übertretung des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass im Spruch bei der Umschreibung der Tat nach der Wortfolge *„Sie haben als“* einzufügen ist: *„handelsrechtlicher Geschäftsführer im Sinne des § 9 Abs. 1 VStG und somit als“*.

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

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:

1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land (im Folgenden: belangte Behörde) vom 9.7.2024, wurde der Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) als Verantwortlicher einer näher bezeichneten Gesellschaft bestraft, weil bei einer Kontrolle eines LKW, dessen Zulassungsbesitzerin diese Gesellschaft sei, am 30.1.2024 um 10:45 Uhr festgestellt worden sei, dass die Ladung nicht vorschriftsmäßig gesichert gewesen sei (wurde im Spruch näher ausgeführt). Es sei festgestellt worden, dass sich sieben Paletten mit diversen Waren auf dem LKW befunden hätten. Die Ladung sei gänzlichen ungesichert transportiert worden und es habe großteils kein Formschluss bestanden. Der Bf habe dadurch § 103 Abs. 1 Z 1 iVm. § 101 Abs. 1 lit. e KFG 1967 verletzt, weshalb über ihn gemäß § 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 eine Geldstrafe in der Höhe von 150 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 15 Stunden) verhängt wurde. Ferner wurde ein Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in der Höhe von 15 Euro vorgeschrieben.

2. Dagegen erhob der Bf mit Schriftsatz vom 2.8.2024 Beschwerde.

3. Die belangte Behörde legte die Beschwerde samt Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

4. Das Landesverwaltungsgericht holte eine gutachterliche Stellungnahme eines technischen Amtssachverständigen ein.

5. Am 5.3.2025 wurde eine öffentliche mündliche Verhandlung in der Beschwerdesache durchgeführt, der auch der technische Amtssachverständige beigezogen wurde.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

1.1. Die D__ in E-Straße, ist Zulassungsbesitzerin des LKW mit dem Kennzeichen aaa. Am 30.1.2024 um 10:45 Uhr wurde das Fahrzeug in F__, B143 bei Str.km 13,45, G-Straße, H__, einer Verkehrskontrolle unterzogen. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von Aolmus Asgin gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass die Ladung nicht vorschriftsmäßig gesichert war, 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 wurde festgestellt, dass sich sieben Paletten mit diversen Waren am LKW befanden. Die Ladung wurde gänzlichen ungesichert transportiert und es bestand großteils kein Formschluss.

Der Bf war im Tatzeitpunkt handelsrechtlicher Geschäftsführer der D__. Der Bf hat nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten Kraftfahrzeuges den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 entspricht.

Der Bf verfügt über eine durchschnittliche finanzielle Situation, jedenfalls über keine finanzielle Notlage. Der Bf hat Vormerkungen wegen Übertretungen nach dem KFG 1967 (vier Vormerkungen) und dem GGBG (eine Vormerkung).

1.2. Die Ladung bzw. deren fehlende Sicherung stellten sich im Detail wie Folgt dar (sämtliche Angaben in Fahrtrichtung):

Die Paletten im vorderen Bereich waren zwar nach vorne und zu den Seiten hin formschlüssig geladen, nach hinten bestand kein Formschluss und es wurden auch keine Hilfsmittel zur Ladungssicherung verwendet.

Der hintere Teil der Ladung – unter anderem eine Palette mit Metallkappen, ferner auch ein Hubwagen – wies keine Sicherung nach vorne und nach rechts auf. Auch hier wurden keine Ladungssicherungsmittel verwendet. Das bloße Unterlegen eines Holzbalkens unter den Hubwagen ohne weitere Sicherungsmittel kann in technischer Hinsicht nicht als Ladungssicherung qualifiziert werden, weil dies bloß ein Verrutschen bei kleinsten Störfaktoren verhindern kann.

In technischer Hinsicht gehören zum normalen Fahrbetrieb auch „extremere" Fahrsituationen wie Vollbremsungen, starke Ausweichmanöver, schlechte Wegstrecken sowie Kombinationen dieser Faktoren. Aus diesem Grund ist die Ladung gegen Verrutschen nach vorne mit 80% des Ladungsgewichtes sowie gegen seitliches Verrutschen und nach hinten mit 50% des Ladungsgewichtes zu sichern.

Der Reibbeiwert zwischen den Paletten und dem Ladeflächenboden wird im vorliegenden Fall in technischer Hinsicht mit 0,4 angesetzt, d.h. das jeweilige Ladegut war durch die Reibung mit 40 % seines Gewichts gesichert. In technischer Hinsicht ist bei Ladelücken von mehr als 15 cm von einem erheblichen Mangel auszugehen, wobei zwischen den vorderen und den hinteren Ladungsteilen bzw. der hinteren Ladebordwand, sowie zwischen den hinteren Ladungsteilen und der rechten Bordwand ein Abstand von jedenfalls mehr als 15 cm vorlag.

Eine Gefahr des Verlassens des Laderaumes hängt vom Zustand der Bordwände ab; es kann auch eine Deformierung eintreten, wenn eine Ladung auf eine Bordwand aufschlägt. Auch wenn ein Verlassen des Laderaums nicht eintritt, führt ein ruckartiges Verrutschen der Ladung (etwa bei einem Ausweichmanöver) zu einem Aufschlagen des betreffenden Ladegutes, das vom Fahrer spürbar ist und zur Irritation des Fahrers führen kann. Aufgrund der nicht entsprechenden Ladungssicherung lag daher in technischer Hinsicht eine Gefährdung der Verkehrssicherheit vor.

1.3. Dem Kontrollsystem liegen die nachstehenden schriftlichen Ausführungen des Bf zugrunde: Es gebe die strikte Anweisung, dass die Vorschriften des KFG 1967 vom Personal ausnahmslos einzuhalten seien. Das Personal werde regelmäßig geschult. In Gesprächen würden die Mitarbeiter insbesondere auch über die Einhaltung sämtlicher Vorschriften des KFG 1967 belehrt bzw. angewiesen. Es seien weiters folgende Maßnahmen vorgesehen: Das Personal verfüge über notwendige Schulungen und Qualifikationen; die Kenntnisse der einzuhaltenden gesetzlichen Vorschriften würden vom Bf sowie dem verantwortlichen Beauftragten vor Einstellung jedes Lenkers eigens überprüft und in weiterer Folge beobachtet; die Mitarbeiter erhielten in regelmäßigen Abständen Weisungen in Bezug auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften; die Firma führe für neu eingetretene Mitarbeiter sowie in laufenden Intervallen regelmäßige Schulungen für das gesamte Personal durch; Fragen, welche die Mitarbeiter stellten, würden gesammelt und danach von internen oder externen Experten besprochen; die Durchführung der gegebenen Weisungen an die Lenker, wie auch die Abklärung der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften werde durch den Beschwerdeführer bzw. durch dessen zuständiges Personal überwacht; bei Einstellung der Lenker werde auf eine einschlägige Berufserfahrung geachtet; die Kontrollmaßnahmen würden laufend angepasst und auf dem aktuellsten Stand gehalten. Vorgebracht wurde in diesem Zusammenhang, dass das Kontrollsystem besser sei als im Branchenvergleich.

Die Fahrzeuge sind immer mit ausreichend Sicherungsmitteln ausgestattet. Fahrer können jederzeit auch Sicherungsmittel nachholen, sollte ein entsprechender Bedarf bestehen. Die Fahrer sind in der Verwendung der Sicherungsmittel unterwiesen und haben die Qualifikation als LKW-Fahrer (C 95).

2. Die Feststellungen unter 1.1. ergeben sich aus der polizeilichen Anzeige (Behördenakt Bl. 4 ff) samt Lichtbildbeilage (Behördenakt Bl. 66 ff) sowie die Einschau in das Firmenbuch und bilden die kumulierte – dem Bf angelastete – Umschreibung der Tat; die näheren Details ergeben sich aus Punkt 1.2., denen – neben den Lichtbildern – das Gutachten des vom Gericht beigezogenen technischen Amtssachverständigen (ASV) zugrunde liegt (ON 5). Dieses Gutachten wurde in der Verhandlung näher erörtert (VHS, ON 9). Die Angaben zum Bf ergeben sich aus den unwidersprochen gebliebenen Schätzungen im angefochtenen Bescheid, der Verhandlung und der Einschau in die Vormerkungen des Bf.

Der ASV geht in seinem Gutachten davon aus, dass die Abstände zwischen der vorderen und der hinteren Ladung (bzw. zwischen der vorderen Ladung und der hinteren Ladebordwand) mehr als 15 cm beträgt, sowie dass im Bereich der hinteren Ladung zur rechten Fahrzeugseite die Lücke größer als 15cm war. Das ist anhand der Fotos sehr gut nachvollziehbar: So zeigt sich bei Bild Nr. 2, dass rechts neben der hinteren Ladung (Metallkappen) mehr als die Hälfte der Laderaumbreite frei war. Ebenso ist erkennbar, dass der rechte Teil der vorderen Ladung einen erheblichen Abstand von der hinteren Ladebordwand hat. Auf den Bildern Nr. 3, 6 und 7 ist ferner erkennbar, dass zwischen dem Hubwagen (links hinten) und der vorderen Ladung mehr als ein schmaler Streifen Abstand besteht. Es ist daher evident, dass die vom Sachverständigen beanstandeten Abstände sicher mehr als 15 cm betragen haben. Wenn dies von den Bf angezweifelt wird, bleibt er dabei unkonkret und ist dieses Vorbringen anhand der Bilder auch nicht nachvollziehbar. Dass zwischen den vorderen Teilen der Ladung zueinander bzw. zu den linken und rechten Bordwänden kein Formschluss oder ein Abstand von mehr als 15 cm bestehen würde, wurde vom ASV gerade nicht angenommen.

Dass Sicherungsmittel tatsächlich im Einsatz gewesen wären, ist auf den Fotos nicht ersichtlich. Dass das Unterlegen eines Holzkeils unter einen Hubwagen keine Ladungssicherung darstellt, wurde vom ASV in der Verhandlung nachvollziehbar dargelegt (VHP ON 9, S. 3). Der Bf bringt in seiner Beschwerde und in seiner Stellungnahme vom 18.2.2025 (ON 7) vor, dass umfangreiche Berechnungen erforderlich wären, um die Ladungssicherung beurteilen zu können. Dem ist entgegenzuhalten, dass hier gar keine Ladungssicherungsmittel eingesetzt wurden und der ASV anhand des Reibbeiwerts zwischen Boden und Ladegut dargelegt hat, dass bloß eine Sicherung im Ausmaß von 40 % des Gewichts des jeweiligen Ladeguts vorliegen kann (VHP ON 9, S. 3). Dies unterschreitet aber die erforderlichen 80 % nach vorne und auch die geforderten 50 % zur Seite. Wie der ASV darlegte, kann eine Berechnung den Nachweis dazu ergeben, ob ein Sicherungsmittel ausreichend ist. Da hier keine Sicherungsmittel zum Einsatz kamen (und der Reibbeiwert vom ASV dargelegt wurde), ist für das Gericht nicht ersichtlich, welche weiteren rechnerischen Nachweise zu erbringen gewesen wären.

Dass zwischen den vorderen und der hinteren Ladung bzw. der Ladebordwand sowie im Bereich der hinteren Ladung nach rechts jeweils kein Formschluss durch dichte Beladung vorhanden war, ergibt sich eindeutig aus den Lichtbildern. Das Vorbringen des Bf in Bezug auf das „Hamburger Verdeck" trifft, wie der ASV dargelegt hat, bloß bei Formschluss zu (VHP ON 9, S. 4).

Der Bf führte ferner aus, dass die Ladung den Laderaum nicht verlassen könne. Derartiges hat aber auch der ASV seinem Gutachten gar nicht zugrunde gelegt. Dieser hat zwar – befragt vom Vertreter des Bf – in der Verhandlung auf gewisse Risiken, abhängig vom Zustand der Ladewände (VHP ON 9, S. 3) und aufgrund einer möglichen Deformation beim Aufschlag von Ladungsteilen verwiesen (VHP ON 9, S. 4); dies war aber für den ASV offenkundig nicht der Hauptgrund seiner fachlichen Beurteilung. Entscheidend war für ihn vielmehr, dass die hinteren Teile der Ladung zum Beispiel seitlich aufschlagen können und die dadurch bewirkte Irritation des Fahrers eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ergibt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es dem ASV ja, wie er in seinem Gutachten darlegte, um extremere Fahrsituationen (Ausweichmanöver, Vollbremsung, etc.) geht und das Verschieben der Ladung noch eine weitere unerwartete Erschwernis in einer Ausnahmesituation darstellen würde. Dass dies in Anbetracht der dokumentierten Umstände – immerhin waren Metallteile geladen und ein Hubwagen war ungesichert – vom Sachverständigen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als problematisch eingestuft wurde, erscheint dem Gericht nachvollziehbar.

Wenn der Bf beantragt, dass das Gericht eine Stellprobe und zehn Bremsproben (auch Notbremsungen) veranlassen soll, ist ihm entgegenzuhalten, dass sich der beigezogene ASV mit der Beladungssituation befasst hat und er diese in eindeutiger und schlüssiger Form beurteilen konnte. Diesem Gutachten wurde nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Insbesondere kann nicht angenommen werden, dass die Schlüssigkeit eines Gutachtens davon abhängen würde, dass diesem umfangreiche Fahrversuche zugrunde liegen. Nur der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass es evident ist, dass Ausweich- und Bremsmanöver bei voller Fahrgeschwindigkeit und offensichtlich ungesicherter Ladung zur Gefahr der Beschädigung der Ladung und/oder des Fahrzeugs oder gar zu einer Gefährdung des Lenkers führen können. Derartige Versuche mögen Herstellern oder Untersuchungsanstalten der Erkenntnisgewinnung dienen, können aber – von allenfalls besonders gelagerten Konstellationen abgesehen – für eine sachverständige Beurteilung einer Beladungssituation nicht erforderlich sein.

Was die Feststellungen unter Punkt 1.3. betreffend das Kontrollsystem anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass der Bf nicht zur Verhandlung erschien und dass der Bf initiativ alles darzulegen hat, was für seine Entlastung spricht. Da es – wie im

rechtlichen noch näher ausgeführt werden wird – um die Glaubhaftmachung des fehlenden Verschuldens des Bf ging, kam es gerade darauf an, welche Maßnahmen der Bf im Rahmen seiner Verantwortlichkeit als Geschäftsführer gesetzt hat. Der Entscheidung wird das Vorbringen des Bf zugrunde gelegt, sodass es keiner ergänzenden Beweiserhebungen bedurfte.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

1. Gemäß § 101 Abs. 1 lit. e KFG 1967 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. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs schließt der Begriff „Ladung" in seinem Wortlaut Gegenstände mit ein, die in, auf oder mit einem Fahrzeug befördert werden. Dementsprechend ist jegliche Ladung zu sichern, mit Ausnahme jener Ladegüter, die den Laderaum nicht verlassen können und die den sicheren Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigen sowie niemand gefährden (vgl. VwGH 19.03.2021, Ra 2020/02/0212). Zum normalen Fahrbetrieb gehören

auch Vollbremsungen und Auslenkmanöver (vgl. VwGH 30.3.2011, 2011/02/0036, mwN; siehe zuletzt auch VwGH 28.2.2025, Ra 2025/02/0012).

2. Wie im Sachverhalt festgestellt, war die Ladung auf der Ladefläche des LKW ohne jegliche Ladungssicherung abgestellt, weshalb sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Brems- und Beschleunigungskräften nicht standhalten konnten und dadurch auch der sichere Betrieb des Fahrzeuges beeinträchtigt war.

3. Der Bf ist handelsrechtlicher Geschäftsführer der Gesellschaft, welche die Zulassungsbesitzerin des Fahrzeugs ist; der Bf hat die Übertretung daher gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu verantworten.

Dementsprechend ist der objektive Tatbestand der angelasteten Verwaltungsübertretung erfüllt.

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

4.2. Der Bf brachte vor, dass das Unternehmen über ein Kontrollsystem verfüge und ihm die Tat daher subjektiv nicht vorwerfbar sei.

4.3. Der Bf ist handelsrechtlicher Geschäftsführer und damit der verwaltungsstrafrechtlich Verantwortliche der Zulassungsbesitzerin. Der Bf hat somit eine gehörige Überwachung der Beladung der Fahrzeuge sicherzustellen und im Falle eines festgestellten gesetzwidrigen Zustandes alles darzulegen, was der Annahme etwaigen Verschuldens an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift entgegensteht (zu § 103 Abs. 1 KFG 1967 als Ungehorsamsdelikt, vgl. etwa VwGH 8.4.1987, 85/03/0112; VwGH 25.10.1989, 89/03/0180). Nur ein wirksames Kontrollsystem befreit den Zulassungsbesitzer von seiner Verantwortung für die vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge. Ein solches wirksames Kontrollsystem liegt vor, wenn die Überwachung des Zustandes aller Fahrzeuge jederzeit sichergestellt werden kann. Dienstanweisungen können den Zulassungsbesitzer (bzw. das Organ gemäß § 9 Abs. 1 VStG) von seiner Verantwortung gemäß § 103 Abs. 1 iVm § 101 Abs. 1 KFG 1967 nicht entlasten, weil damit eine Überwälzung der den Zulassungsbesitzer treffenden Verpflichtungen auf die – ohnedies gesondert unter Strafsanktion stehenden Lenker – verbunden ist (siehe dazu oben; siehe ferner etwa VwGH 30.5.1997, 97/02/0042).

4.4. Der Verwaltungsgerichtshof fasste jüngst in seiner Entscheidung vom 31.1.2023, Ra 2023/02/0013, seine Rechtsprechung zum Kontrollsystem ausführlich zusammen. Der Gerichtshof führte darin aus:

> „Bei den vorliegenden, als Ungehorsamkeitsdelikten zu qualifizierenden Delikten - zumal zum Tatbestand dieser Übertretungen der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und über das zur Strafbarkeit erforderliche Verschulden nichts bestimmt ist – ist nach der in § 5 Abs. 1 zweiter Satz VStG normierten Vermutung das Verschulden in Form von Fahrlässigkeit anzunehmen, es sei denn, ein Beschuldigter macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft (vgl. in diesem Sinn VwGH 5.9.2018, Ra 2018/02/0263). Derjenige, der sich bei der Erfüllung einer ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtung der Hilfe eines Dritten bedient, ist verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich, soweit ihn ein Verschulden im Sinn des § 5 VStG trifft (vgl. VwGH 20.3.2018, Ra 2017/03/0092, mwN). Nach § 5 Abs. 1 VStG liegt es an einem Beschuldigten, konkret darzulegen, welche Maßnahmen von ihm getroffen wurden, um Verstöße [hier: gegen arbeitnehmerschutzrechtliche Bestimmungen] zu vermeiden, insbesondere wann, wie oft und auf welche Weise und von wem Kontrollen der Hilfsorgane vorgenommen wurden, um ein mangelndes Verschulden glaubhaft machen zu können (vgl. etwa VwGH 30.7.2018, Ra 2018/03/0061; zur Darlegungspflicht siehe etwa auch VwGH 10.12.2014, 2012/02/0102).
>
> Ferner entspricht es der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, dass Schulungen und Arbeitsanweisungen bzw. Betriebsanweisungen einschließlich deren Dokumentation, wie sie auch im vorliegenden Fall ins Treffen geführt werden, gegebenenfalls ein Kontrollsystem zu unterstützen, aber nicht zu ersetzen vermögen. Belehrungen oder stichprobenartige Kontrollen reichen nicht aus, die Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems glaubhaft zu machen. Um die Einhaltung der den Revisionswerber treffenden Verpflichtungen zu sichern, wäre es an diesem gelegen gewesen, zur Umsetzung seiner gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestimmten Kontrollpflichten ein wirksam begleitendes Kontrollsystem einzurichten, durch welches die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften jederzeit sichergestellt werden kann (vgl. VwGH 27.11.2019, Ra 2019/02/0164, mwN).
>
> Der Verwaltungsgerichtshof betont im Zusammenhang mit der Umsetzung der gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestehenden Kontrollpflichten, dass nicht außer Acht gelassen werden darf, dass gerade für den Fall eigenmächtiger Handlungen von Arbeitnehmern ein entsprechendes Kontrollsystem Platz greifen muss, kann doch nicht völlig darauf vertraut werden, dass eingewiesene, laufend geschulte und ordnungsgemäß ausgerüstete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jedenfalls den Rechtsvorschriften Genüge leisten. Bei der Darstellung eines wirksamen Kontrollsystems ist es derart erforderlich, unter anderem aufzuzeigen, welche Maßnahmen im Einzelnen der unmittelbar Übergeordnete im Rahmen des Kontrollsystems zu ergreifen verpflichtet war, um durchzusetzen, dass jeder in dieses Kontrollsystem eingebundene Mitarbeiter den maßgebenden Vorschriften auch tatsächlich entspricht und welche Maßnahmen schließlich der an der Spitze der

Unternehmenshierarchie stehende Anordnungsbefugte vorgesehen hat, um das Funktionieren eines Kontrollsystems insgesamt zu gewährleisten. Es ist durchzusetzen bzw. sicherzustellen, dass die auf der jeweils übergeordneten Ebene erteilten Anordnungen (Weisungen) zur Einhaltung der Vorschriften sowie die einschlägigen Schulungen auch an die jeweils untergeordnete, zuletzt also an die unterste Hierarchieebene gelangen und dort auch tatsächlich befolgt werden (vgl. erneut VwGH 27.11.2019, Ra 2019/02/0164, mwN). Wenn auch eine lückenlose Kontrolle nicht verlangt werden kann, wenn die zu kontrollierende Tätigkeit außerhalb einer Betriebsstätte disloziert - so wie hier - vorgenommen wird, enthebt dies aber nicht von der Verpflichtung, alle möglichen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um die Einhaltung der hier maßgebenden Regelungen sicherzustellen, wobei das etablierte Kontrollsystem - um wirksam sein zu können - dann grundsätzlich lückenlos anzuwenden ist (vgl. erneut VwGH 20.3.2018, Ra 2017/03/0092, mwN).

(Betriebliche) Kontrollsysteme gleichen sich in der Regel nicht und unterliegen daher einer einzelfallbezogenen Beurteilung durch das Verwaltungsgericht. Eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinn des Art. 133 Abs. 4 B-VG liegt nur dann vor, wenn diese Beurteilung grob fehlerhaft erfolgte und zu einem die Rechtssicherheit beeinträchtigenden unvertretbaren Ergebnis führte (vgl. erneut VwGH 7.9.2022, Ra 2022/02/0168, mwN).

Schließlich hat der Verwaltungsgerichtshof auch bereits festgehalten, dass es nicht Aufgabe des Verwaltungsgerichts oder der Verwaltungsbehörde ist, Anleitungen dahingehend zu geben, wie aufbauend auf den in der Rechtsprechung aufgestellten Leitlinien ein funktionierendes Kontrollsystem in einem Unternehmen bzw. Betrieb konkret zu gestalten ist, sondern zu überprüfen, ob auf dem Boden der Darlegungen der betroffenen Partei überhaupt ein Kontrollsystem in dem genannten Sinn gegeben ist bzw. ob das aufgezeigte Kontrollsystem hinreichend beachtet wurde, um mangelndes Verschulden glaubhaft zu machen (vgl. VwGH 7.3.2016, Ra 2016/02/0030, mwN)."

4.5. Den Bf trifft nicht die Verpflichtung, jede einzelne in seinem Verantwortungsbereich erfolgende Verladung persönlich zu kontrollieren. Er muss aber, um glaubhaft zu machen, dass ihn kein Verschulden trifft, darlegen, dass er im Betrieb ein wirksames Kontrollsystem eingerichtet hat, sodass er unter den vorhersehbaren Verhältnissen mit gutem Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwarten konnte. Im konkreten Fall hätte das Kontrollsystem darauf abzielen müssen, dass bei der Vornahme der Beladung jederzeit die entsprechenden Vorgaben eingehalten werden. Um mangelndes Verschulden glaubhaft machen zu können, wäre es daher am Bf gelegen, initiativ alles darzulegen, womit er ein wirksames Kontrollsystem errichtet und wie er es durchgeführt hat. Nur ein solchermaßen dargelegtes wirksames Kontrollsystem befreit den Zulassungsbesitzer (bzw. im Falle der Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten diesen) von seiner Verantwortung für die

vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge (vgl. für viele VwGH 23.11.2009, 2008/03/0176; zuletzt etwa VwGH 25.06.2021, Ra 2021/02/0128).

4.6. Die Ausführungen des Bf zeigen in einer allgemeinen, abstrakten Art auf, dass im Unternehmen Maßnahmen gesetzt werden, die der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben dienen sollen. Wie das Kontrollsystem konkret funktionieren soll, ist aber nicht erkennbar: Mit einem Kontrollsystem hat es von vornherein nichts zu tun, wenn der Vertreter des Bf in der Verhandlung vorbringt, dass die Fahrzeuge mit entsprechenden Sicherungsmitteln ausgestattet sind oder der Lenker jederzeit zusätzliche Mittel holen könnte. Auch dass ein Berufskraftfahrer die notwendige Qualifikation hat, ist nicht geeignet, ein Kontrollsystem aufzuzeigen. Beispielsweise wird nicht konkret dargelegt, wie, wann, wie oft, auf welche Weise Kontrollen, Anweisungen und Schulungen erfolgen, ferner wie bei neuen Mitarbeitern die Einhaltung der Vorgaben sichergestellt wird und welche Personen für all dies verantwortlich sind. So bleibt auch offen, welche Maßnahmen der Bf im Zuge des Kontrollsystems selbst setzt bzw. welche weiteren Personen mit welchen Aufgaben eingebunden sind; offen bleibt auch, welche Maßnahmen der Bf dann vorgesehen hat, um das Funktionieren des Kontrollsystems insgesamt zu gewährleisten. Es wurde auch nicht konkret dargelegt, wie der Bf sicherstellt, dass allfällige Vorgaben von den einzelnen Mitarbeitern auch tatsächlich befolgt werden (siehe dazu VwGH 19.12.1997, 96/02/0173, mit dem Hinweis dass die bloße Dartuung der Einrichtung eines Kontrollsystems nicht ausreicht, sondern dass auf der Grundlage entsprechenden Tatsachenvorbringens darzulegen ist, wie dieses Kontrollsystem konkret funktionieren sollte). Ebenso abstrakt bleibt daher das Vorbringen, dass die Einrichtung eines besseren Kontrollsystems vom Bf billigerweise nicht verlangt werden könne.

4.7. Im Ergebnis konnte der Bf nicht glaubhaft machen, dass ihn an der Übertretung kein Verschulden trifft.

5. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist es für die Tauglichkeit einer Verfolgungshandlung nicht gefordert, dass dem Bf auch vorgeworfen wird, er habe die Tat als zur Vertretung nach außen Berufener im Sinn des § 9 Abs. 1 VStG zu verantworten. Damit ist es im Stadium der Setzung von Verfolgungshandlungen auch nicht erforderlich, bereits die Art der Organfunktion konkret zu determinieren. Das Verwaltungsgericht, das verpflichtet ist, das die Verantwortlichkeit des Beschuldigten konstituierende Merkmal im Rahmen der von ihm zu treffenden Entscheidung richtig und vollständig anzugeben, ist auch berechtigt und verpflichtet, in seinem Erkenntnis eine Richtigstellung des von der Verwaltungsbehörde angesprochenen, vom Verwaltungsgericht aber allenfalls nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens als unzutreffend oder unzureichend erkannten Verantwortlichkeitsmerkmales vorzunehmen (siehe dazu etwa VwGH 4.6.2024, Ra 2023/11/0055, mwN). Die Verfolgungsverjährung ist daher, weil die konkrete Funktion des Bf im

Straferkenntnis nicht angeführt wurde, nicht eingetreten; vielmehr war der Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses insoweit richtigzustellen.

6. Nach § 44a Z 1 VStG hat der Spruch, wenn er nicht auf Einstellung lautet, „die als erwiesen angenommene Tat" zu enthalten. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt es zur Erfüllung dieses Erfordernisses darauf an, dem Beschuldigten die Tat in so konkretisierter Umschreibung vorzuwerfen, dass dieser in die Lage versetzt ist, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten, um eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen, und ihn rechtlich davor zu schützen, wegen desselben Verhaltens nochmals zur Verantwortung gezogen zu werden. Diese Rechtsschutzüberlegungen sind auch bei der Prüfung der Frage anzustellen, ob innerhalb der Verjährungsfrist des § 31 Abs. 1 VStG eine taugliche Verfolgungshandlung im Sinn des § 32 Abs. 2 VStG vorliegt oder nicht. Das bedeutet, dass die dem Beschuldigten vorgeworfene Tat lediglich insoweit unverwechselbar konkretisiert sein muss, dass dieser in die Lage versetzt wird, auf den Vorwurf zu reagieren und damit sein Rechtsschutzinteresse zu wahren (vgl. zuletzt etwa VwGH 3.3.2025, Ra 2024/02/0054, mwN).

Ausweislich des Verwaltungsaktes wurden dem Bf zunächst die Anzeige und dann mit Schreiben vom 6.5.2024 (Verständigung vom Ergebnis der Beweisaufnahme) die Lichtbildbeilage mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme übermittelt. In dieser Lichtbildbeilage sind die Feststellungen in zehn Fotos, die jeweils verbal umschrieben sind, dargestellt; diese Akteninhalte waren auch die Grundlage für die Beurteilung durch den vom Landesverwaltungsgericht beigezogenen Amtssachverständigen. Der Bf hat sich bereits im behördlichen Verfahren ausführlich zum Tatvorwurf sowie zu den auf den Fotos festgehaltenen Umständen geäußert. Auch im gerichtlichen Verfahren erstattete er umfangreiche Äußerungen. Es war daher im gesamten Verfahren eindeutig, um welche Beladungssituation es ging; der Bf wurde in die Lage versetzt, sich zum Tatvorwurf zu äußern und es ist auch nicht ersichtlich, dass er einer Gefahr der Doppelbestrafung ausgesetzt worden wäre. Einzelfallbezogen wird dem Bf angelastet, dass die Ladung ungesichert war und größtenteils kein Formschluss bestand; es geht also einzelfallbezogen nicht um einen Mangel bei einem einzelnen Ladegut, sondern darum, dass überhaupt keine Sicherungsmittel eingesetzt wurden, obwohl das erforderlich gewesen wäre. Nach Ansicht des Gerichts ist es in so einer Konstellation nicht erforderlich, die Ladegüter einzeln aufzuzählen, sondern es ist die gesamthafte Tatumschreibung, dass Paletten mit diversen Waren geladen gewesen seien, ausreichend.

7. Gemäß § 19 VStG sind die Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind 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.

8. Sowohl ein Vorgehen nach § 33a VStG als auch eine Ermahnung nach § 45 Abs. 1 Z 4 VStG setzen nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut nicht nur ein geringes Verschulden des Beschuldigten voraus, sondern kumulativ auch, dass die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts gering zu sein hat (vgl. etwa VwGH 29.08.2022, Ra 2022/02/0128).

Es geht hier um die Ladungssicherung und folglich die Verkehrssicherheit. Die Bedeutung des Rechtsguts der Verkehrssicherheit – und damit das Leben und die Gesundheit von Menschen – ist keineswegs geringwertig.

Dazu kommt, dass nach dem Wortlaut des § 33a Abs. 1 VStG das Ziel der in § 33a VStG festgelegten Maßnahmen die Beendigung des strafbaren Verhaltens oder der strafbaren Tätigkeiten und die Herstellung des den Verwaltungsvorschriften und behördlichen Verfügungen entsprechenden Zustandes. Damit werden in erster Linie sogenannte Dauerdelikte angesprochen (VwGH 25.03.2021, Ra 2020/16/0165). Das gegenständliche Delikt wurde aber sogleich nach der Kontrolle beendet.

Im Ergebnis scheiden daher sowohl ein Vorgehen nach § 33a als auch eine Ermahnung nach § 45 Abs. 1 Z 4 VStG aus.

9. Gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen, wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt.

Die Behörde legte der Strafbemessung zugrunde, dass keine drückende finanzielle Notlage vorliege sowie Milderungsgründe fehlten und setzte die verwaltungsstrafrechtlichen Vormerkungen als erschwerend an. Diese Beurteilung ist jeweils zutreffend, wobei die belangte Behörde die Vormerkungen offenkundig als nicht substantiell erschwerend wertete:

In Anbetracht des Strafrahmens von bis zu 10.000 Euro und des den Beladungsvorschriften zugrundeliegenden Schutzgutes der Verkehrssicherheit wurde von der belangten Behörde eine als niedrig zu qualifizierende Geldstrafe festgesetzt; die verhängte Geldstrafe schöpft den Strafrahmen nur zu 1,5 % aus (sie ergibt sich aus der von der abtretenden Behörde in ihrer Strafverfügung festgesetzten Geldstrafe).

Für die Verhängung einer niedrigeren Geldstrafe gibt es vor diesem Hintergrund keinen Anlass. Die Verhängung einer Geldstrafe in dieser Höhe ist erforderlich, um den Bf an die sorgfältigere Einhaltung des KFG 1967 zu erinnern; nicht zuletzt muss auch aus generalpräventiven Gründen erkennbar sein, dass derartige Übertretungen entsprechend geahndet werden.

10. Gemäß § 52 Abs. 1 VwGVG ist in verwaltungsgerichtlichen Erkenntnissen, welche ein behördliches Straferkenntnis bestätigen, auszusprechen, welchen Beitrag der Bf zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat. § 52 Abs. 2 VwGVG normiert, dass dieser Beitrag mit 20 % der verhängten Strafe (mindestens jedoch mit 10 Euro) zu bemessen ist.

11. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, weil keine Rechtsfrage zu beantworten war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung steht im Einklang mit der zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes; die einzelfallbezogene Beurteilung warf keine Fragen auf, die über den konkreten Anlassfall hinausgehen.

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

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.

H i n w e i s

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.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Huemer