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-608187/14/RK/FE**

Datum: **Linz, 15. September 2026**

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat durch seinen Richter Dr. Kapsammer über die Beschwerde des Herrn A__, vertreten durch B__, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Schärding vom 21.01.2026, GZ: BHSD/925140003609/25, wegen insgesamt fünf Übertretungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 14.07.2026 durch mündliche Verkündung

zu Recht e r k a n n t :

I. Der Beschwerde wird mit der Maßgabe stattgegeben, dass der Spruch des Straferkenntnisses der Bezirkshauptmannschaft Schärding vom 21.01.2026. GZ: BHSD/925140003609/25, wie folgt lautet:

„1. Datum/Zeit: 21.11.2024, 08:14 Uhr
Ort: C__, A8 Str.km 24,9, Fahrtrichtung D__
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)
Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)

Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E__ - und somit als gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von F__ gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug beim Transport von Holz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder

Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, die Summe der Achslasten 50.600 betrug, obwohl wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, die Summe der Achslasten gemäß § 4 Abs. 7 a KFG 1967 für Kraftwagen mit Anhängern 44.000 kg nicht überschreiten darf.
Die Summe der Achslasten wurde daher durch die Beladung um 6.600 kg, das entspricht 14,77 %, überschritten.

2. Datum/Zeit: 21.11.2024, 08:14 Uhr
Ort: C___, A8 Str.km 24,9, Fahrtrichtung D___
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)

Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E___ - und somit als gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von F___ gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass das gemäß § 4 Abs. 7 Z 3 KFG 1967 zulässige Gesamtgewicht des(r) Lastkraftwagens von 26.000 kg durch die Beladung um 3.650 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: 21.11.2024, 08:14 Uhr
Ort: C___, A8 Str.km 24,9, Fahrtrichtung D___
Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: aaa (A)

Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E___ - und somit als gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des Fahrzeuges den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht.

Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von F__ verwendet, wobei festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast der 2. Achse von 9.500 kg durch die Beladung um 1.650 kg überschritten wurde.

4. Datum/Zeit: **21.11.2024, 08:14 Uhr**
Ort: **C__, A8 Str.km 24,9, Fahrtrichtung D__**
Betroffenes Fahrzeug: **LKW, Kennzeichen: aaa (A)**

Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E__ - und somit als gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des Fahrzeuges den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von F__ verwendet, wobei festgestellt wurde, dass die höchste zulässige Achslast der 3. Achse von 9.500 kg durch die Beladung um 1.450 kg überschritten wurde.

5. Datum/Zeit: **21.11.2024, 08:14 Uhr**
Ort: **C__, A8 Str.km 24,9, Fahrtrichtung D__**
Betroffenes Fahrzeug: **Anhänger, Kennzeichen: bbb (A)**

Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer der E__ - und somit als gemäß § 9 Abs. 1 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person, nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 idgF entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von F__ gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass das gemäß § 4 Abs. 7 KFG 1967 zulässige Gesamtgewicht des Anhängers von 18.000 kg durch die Beladung um 2.950 kg überschritten wurde, obwohl das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Omnibusse, Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger 18.000 kg nicht überschreiten darf.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1. **§ 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023 i.V.m. § 4 Abs. 7a KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023**
2. **§ 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023 i.V.m. § 4 Abs. 7 Z 3. KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023**
3. **§ 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023 i.V.m. § 101 Abs. 1 lit. a iVm § 4 Abs. 7 Z 3.b) KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023**
4. **§ 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023 i.V.m. § 101 Abs. 1 lit. a iVm § 4 Abs. 7 Z 3.b) KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023**
5. **§ 103 Abs. 1 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023 i.V.m. § 4 Abs. 7 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023"**

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

	Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	Gemäß
1.	€ 280,00	1 Tag(e) 4 Stunde(n) 0 Minute(n)	§ 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
2.	€ 280,00	1 Tag(e) 4 Stunde(n) 0 Minute(n)	§ 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
3.	€ 320,00	1 Tag(e) 8 Stunde(n) 0 Minute(n)	§ 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967

			zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
4.	**€ 280,00**	**1 Tag(e)** **4 Stunde(n)** **0 Minute(n)**	**§ 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024**
5.	**€ 320,00**	**1 Tag(e)** **8 Stunde(n)** **0 Minute(n)**	**§ 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024**

II. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens in der Höhe von 296 Euro zu leisten.

Der Beitrag zu den Kosten des verwaltungsbehördlichen Strafverfahrens verbleibt bei 148 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:

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Schärding (im Folgenden: belangte Behörde) vom 21.01.2026, GZ: BHSD/925140003609/25, wurde über Herrn A__ (im Folgenden: Beschwerdeführer „Bf") eine gesamte Geldstrafe von 1.480 Euro verhängt, wobei Ersatzfreiheitsstrafen von einem Tag und vier Stunden bis zu einem Tag und acht Stunden verhängt wurden, sowie wurde der Bf zur Zahlung eines Beitrages zu den Kosten des verwaltungsbehördlichen Strafverfahrens in Höhe von 148 Euro ferner verurteilt.

Dabei wurden die Delikte, wie im Spruch festgehalten, vorgeworfen und beschäftigen sich sämtliche fünf Spruchpunkte mit *„Überladungsmomenten",* im Näheren mit dem Regime des § 4 Abs. 7 und 7a KFG 1967 in Vermerk § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967.

Gegen dieses Straferkenntnis richtet sich die gegenständliche umfangreiche Beschwerde, in welcher überblicksweise ausgeführt wird, es wäre im Spruch des Straferkenntnisses lediglich hinsichtlich der vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen auf den Wortlaut der jeweiligen Bestimmung Bezug genommen worden und könne auch die Darlegung der Übertretungen in Alternativform nicht als genügend genaue Spruchfassung angesehen werden.

Es sei eine Korrektur durch das Verwaltungsgericht diesbezüglich nicht möglich.

Es hätte sich jedenfalls die vorgeworfene Tat auf sämtliche Tatbestandsmerkmale der durch die Tat verletzten Verwaltungsvorschrift im Sinne des § 44a Z 1 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) zu beziehen. Wie schon ausgeführt, sei eine Erweiterung des Tatvorwurfes durch das Verwaltungsgericht nicht möglich.

Auch sei gegen das Doppelbestrafungsverbot verstoßen worden, weil die separate Verhängung einer Strafe in Bezug auf die fünf vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen betreffend die Überschreitung der Summe der Achslasten, des zulässigen Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens, der höchstzulässigen Achslast der zweiten sowie der höchstzulässigen Achslast der dritten Achse sowie des zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers (jeweils in separater Form) durch die Bestrafung betreffend den Vorwurf der Überschreitung der Achslasten gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1967 für Kraftwagen und Anhänger von 44.000 kg - bereits den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt auch derjenigen Taten abdecke, die dem Bf unter den Spruchpunkten 2. bis 5. vorgeworfen würde.

Es seien auch gleiche Sachverhaltselemente gegeben und würde sich die Bestrafung wegen all dieser Verwaltungsübertretungen als unverhältnismäßig hoch erweisen.

Es läge jedenfalls das Verhältnis der Konsumtion im Hinblick auf die vorgeworfenen Delikte vor, weil unter wertabwägender Auslegung der mehreren Tatbestände die Unterstellung der Taten unter einen Deliktstatbestand den Gesamtunwert aller Taten abdecken würde.

Betreffend die Verantwortlichkeit des Bf wurde schließlich ausgeführt, dass die gegenständliche Bezeichnung im Spruch des Straferkenntnisses mit „als Verantwortlicher" nicht erkennen lasse, woraus sich die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Bf für die E__ tatsächlich ableite und wäre bei einer anderen Bezeichnung von einer mittlerweile eingetretenen Verfolgungsverjährung auszugehen.

Es sei im Übrigen ein wirksames Überwachungs- und Kontrollsystem zur Vermeidung solcher Verwaltungsübertretungen fallbezogen installiert worden, was völlig außer Acht gelassen worden wäre.

Auch sei die Strafe unangemessen hoch und seien die Voraussetzungen für eine Ermahnung gegeben und hätte sich die Behörde im Übrigen mit der Tatsache eines doch installierten Kontroll- und Überwachungssystems nicht entscheidend auseinandergesetzt.

Mit Schreiben vom 09.03.2026 legte die belangte Behörde den bezughabenden Akt vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung erlassen zu haben und verzichtete für den Fall der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung bereits in diesem Stadium auf eine Teilnahme an dieser.

Im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wurden sodann diverse Unterlagen, insbesondere betreffend die Eichscheine der verwendeten Verwiegungseinrichtungen, vorgelegt.

Mit anschließendem Schreiben des Landesverwaltungsgerichtes vom 10.06.2026 wurde sodann eine mündliche Verhandlung für den 14.07.2026 anberaumt und diese an demselben Tage auch durchgeführt.

Im weiteren Verlauf erfolgte ein Beweisantrag auf Einvernahme der Person des LKW-Fahrers als Zeugen, welchem Ersuchen aber vom Landesverwaltungsgericht ohnehin nachgekommen worden ist.

Weitere Unterlagen wurden vom Landesverwaltungsgericht dem Akt sodann beigelegt und wurde am 14.07.2026 die mündliche Verhandlung abgehalten,

welche unter Beiziehung des Bf sowie seines Rechtsvertreters, zweier geladener beamteter Zeugen sowie des Fahrers des gegenständlichen LKWs stattfand.

In der mündlichen Verhandlung wies der Bf auf seine schriftlichen Ausführungen in der Angelegenheit hin und ist nach Einvernahme des LKW-Fahrers als Zeugen hervorgekommen, dass die gegenständliche Fahrt eine solche war, mit welcher Holz direkt vom Wald abgeholt worden war und zu einem Bestimmungsort in G__ zu einem holzverarbeitenden Betrieb verbracht werden sollte.

Hervorgekommen ist, dass in der betreffenden Firma, bei welcher der Zeuge angestellt ist, auch eine LKW-Waage vorhanden ist.

Die Beladungssicherung des LKWs wäre in Form von Rungen ausgeführt, welche auch verlängert werden könnten, da die Rungen ausziehbar wären.

Bei der gegenständlichen Fahrt wären nicht Baumstämme mit den sonst üblichen Längen von fünf Metern transportiert worden, sondern wären diese beim besagten Transport sechs Meter lang gewesen.

Es bestehe auch am LKW eine Achslast-Anzeige auf den beiden Triebachsen des LKWs und den zwei Achsen am Anhänger, die jedoch keine verlässlichen und genauen Ergebnisse erbringen könnten, weil aufgrund verschiedener technischer Umstände, wie insbesondere auch der konkreten Lage des Fahrzeuges bei der Messung, nur eine gewisse Annäherung an das tatsächliche Gewicht erzielt werden könne. Dies sei somit als Hilfsmittel zu betrachten.

Der Zeuge führte auch aus, dass er nicht mehr angeben könne, ob bei der gegenständlichen Fahrt die Rungen verlängert worden waren.

Der ferner einvernommene beamtete Zeuge führte aus, dass technische Kontrollen auch im Hinblick auf kritische Ladungsmomente durchaus üblich wären und würden gerade Holztransporte sehr oft einer näheren Kontrolle unterzogen und würde auch jeweils ein Wiegeprotokoll betreffend das Ergebnis derartiger Kontrollen angefertigt werden.

Am Verhandlungstag erfolgte sodann im Anschluss an die mündliche Verhandlung die mündliche Verkündung des Erkenntnisses.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Verwaltungsakt sowie die weiteren oben aufgelisteten zusätzlichen Erhebungen und unter Verwertung von übermittelten Unterlagen, die entweder dem Landesverwaltungsgericht übermittelt wurden oder von dort selbst beigebracht wurden, was zusammen einen gut beurteilbaren Sachverhalt ergibt.

Folgender Sachverhalt steht fest:

Der Bf war zum Zeitpunkt 21.11.2024 handelsrechtlicher Geschäftsführer der E__, Firmenbuchnummer ccc und somit gemäß § 9 VStG zu deren Vertretung nach außen berufene Person.

Diese Gesellschaft war zum Deliktszeitpunkt Zulassungsbesitzerin sowohl des LKWs mit dem Kennzeichen aaa (A) als auch des Anhängers mit dem Kennzeichen bbb (A).

Bei der am 21.11.2024 um 08:14 Uhr in C__ auf der A 8 bei Straßenkilometer 24,9 in Fahrtrichtung D__ durchgeführten Kontrolle wurde bei dem gegenständlichen LKW und Anhänger eine Überschreitung der höchstzulässigen Achslasten festgestellt, weil die Summe der Achslasten von LKW und Anhänger insgesamt 50.600 kg betrug.

Auch wurde beim LKW eine Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 26.000 kg durch die Beladung um 3.650 kg festgestellt und betreffend den LKW eine Überschreitung der maximalen Achslast der zweiten Achse von 9.500 kg durch die Beladung um 1.650 kg sowie eine solche der maximalen Achslast der dritten Achse von 9.500 kg durch die Beladung um 1.450kg.

Auch wurde festgestellt, dass beim Anhänger das zulässige Gesamtgewicht von 18.000kg durch die Beladung um 2.950 kg überschritten worden ist.

Im Unternehmen selbst ist eine Waage vorhanden und findet eine Kontrolle im Betrieb auf Mängel bzw. Schäden von Fahrzeugen statt und erfolgt ein laufender Hinweis im Unternehmen, dass LKW-Fahrer auf das Gewicht achten müssen und besteht eine jährliche Unterweisung für alle LKW-Fahrer im Betrieb mit einer üblichen sogenannten C-95-Schulung für Kraftfahrer, bei welcher auch Vorschriften bezüglich Ladung behandelt werden und findet eine jährliche Unterweisung durch den Beauftragten mit Behandlung diverser Themenbereiche statt, bei denen Ladevorschriften auch zum Thema gemacht werden, sowie auch die Vorschriften bezüglich Ladungssicherung Gegenstand dieser jährlichen Unterweisung sind.

Es besteht kein Zweifel, dass die am LKW selbst angebrachten Waagen einen nicht vollständigen Schluss auf das tatsächliche Gewicht der Ladung des LKWs zulassen.

Der Bf hat zu seinen Vermögensverhältnissen keine Angaben gemacht.

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich schlüssig und widerspruchsfrei aus den aufgenommenen Beweisen sowie insbesondere den Ergebnissen der Verwiegung, welche in einem Wiegeprotokoll vom 21.11.2024, 08:14 Uhr, festgehalten sind, sowie insbesondere auch aus den Ergebnissen der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht vom 14.07.2026.

Die ermittelten Gewichte waren unter geringfügiger Korrektur im Hinblick auf die vorliegenden klaren Messbeweise gemäß Wiegeprotokoll zum Teil anzupassen und sind die dort ausgewiesenen Messgewichte von LKW und Anhänger sowohl in Bezug auf die Gesamtgewichte von LKW plus Anhänger als auch auf jene Gewichte der einzelnen Achslasten, wie im Wiegeprotokoll ausgeführt, keinen Beanstandungen zu unterziehen.
Es sind dort auch entsprechende Toleranzen vorgesehen und im Wiegeprotokoll anrechenbare Werte, die jeweils unter den ermittelten Gewichten liegen, als Toleranzen berücksichtigt worden und war der Fahrer des LKWs erst seit ca. zwei Monaten mit den gegenständlichen Holztransporten in der Firma betraut.

Eine konkretere Messung beim Aufladen von Rundholz ist in Bezug auf die vorhandene, nicht voll taugliche, eher provisorische, Messeinrichtung am Fahrzeug gar nicht möglich und hat der Fahrer die Messergebnisse der Waagen auch nicht direkt beobachtet, weil ihm als neuem Fahrer nicht voll bewusst war, dass ein genaues Augenmerk hierauf zu legen wäre, weshalb auch eine Draufsicht auf die Ergebnisse der Waage am LKW bzw. Anhänger von ihm unterlassen worden ist.

Die Verwiegung erfolgte mit Radlastmessern des Herstellers HAENNI, Bauart WL 101, welche eine aufrechte Eichung aufwiesen.
Es erfolgte eine Verwiegung, wie ausgeführt, und sind die Ergebnisse in einem Wiegeprotokoll vom 21.11.2024 exakt eingetragen.

Zu den Gewichtsüberschreitungen ist festzustellen, dass die durch geeichte Messgeräte festgestellten Überschreitungen auch nicht direkt angegangen worden sind und hat etwa die hervorgekommene Überschreitung der höchstzulässigen Achslast der zweiten und dritten Achse des LKW‘s nicht zwingend eine Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des LKW’s zur Folge, da, wenn etwa die höchstzulässige Achslast der ersten Achse deutlich unterschritten worden wäre, ein Ergebnis der Nichtüberschreitung hervorgekommen wäre, genauso, wie es sich auch verhält im Zusammenhang mit der Summe aller drei Achslasten des LKW‘s, welche wegen der bloßen Überschreitung der

höchstzulässigen Achslasten der zweiten und dritten Achse aber nicht zwingend gegeben ist.
Die Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers von 10.000 kg ist ebenfalls zweifelsfrei.

Für jedes der angelasteten fünf Deliktspunkte besteht eine eigene Bestimmung im Kraftfahrgesetz.

Die näheren Umstände der Messung konnten im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht vom als Zeugen geladenen Messbeamten in befriedigender Form konkretisiert werden und war der Sachverhalt somit insgesamt gut beurteilbar.

III. Rechtliche Beurteilung:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967) in der am 21.11.2024 geltenden Fassung lauten:

§ 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 lautet:
Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung - unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen - den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

§ 4 Abs. 7a KFG 1967 lautet:
Bei Kraftwagen mit Anhänger darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg im Vor- und Nachlaufverkehr, 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 Anhänger 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.
[...]

Gemäß § 4 Abs. 7 Z 1 KFG 1967 darf das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers nicht überschreiten:

bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Omnibusse, Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, 18.000 kg [...].

Gemäß § 4 Abs. 7 Z 3 KFG 1967 darf das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers nicht überschreiten:
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 wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9.500 kg je Achse nicht überschritten wird, ... 26.000 kg.
[...]

Gemäß § 4 Abs. 7 Z 3b KFG 1967 darf das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers nicht überschreiten:
bei Kraftwagen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Z 3 und Z 4,
b) wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9.500 kg je Achse nicht überschritten wird ... 26.000 kg.

Gemäß § 101 Abs. 1 lit. k KFG 1967 ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 und Abs. 5, nur zulässig, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Standarddeichselanhängern bezüglich der größeren 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.

Gemäß § 134 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 begeht, wer diesem Bundesgesetz 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.

Betreffend Spruchpunkt 1. des Straferkenntnisses ist zutreffend auf § 4 Abs. 7a KFG 1967 zu verweisen, welche Bestimmung die Summe der Gesamtgewichte sowie jene der einzelnen Achslasten näher regelt und ist dieses in privilegierter Form beim Transport von Rundholz aus dem Wald bei Fahrten zu einem Verarbeitungsbetrieb (der gegenständlich vorlag) mit 44.000 kg begrenzt.

Die Summe der Achslasten hat nach dem Wiegeprotokoll aber 50.600 kg und nicht 50.500 kg betragen.

Betreffend den Spruchpunkt 2. des gegenständlichen Straferkenntnisses ist nun auszuführen, dass sich klar eine Überschreitung des tatsächlichen Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens ergeben hat und war somit der Bestimmung des § 4 Abs. 7 Z 3 KFG 1967 klar widersprochen, die in Summe das Gesamtgewicht von Kraftwagen oder Anhänger bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen mit 26.000 kg begrenzt und ist somit die Überschreitung offenkundig.

Betreffend die unter Spruchpunkte 3. und 4. vorgeworfenen Delikte hatte eine Richtigstellung wiederum zu erfolgen, wie im Spruch näher ausgeführt.
Die Überschreitung der zulässigen Achslasten des LKW's betreffend die zweite und die dritte Achse, wobei die Überschreitung bei der zweiten Achse um 17,37 % und bei der dritten Achse um 15,26 % gegeben war, ist den festgestellten gewichtsmäßigen Überschreitungen von 1.650 kg bzw. 1.450 kg geschuldet und ist der Bestimmung des § 4 Abs. 7 Z 3b) KFG 1967 klar widersprochen, die von einer maximalen Achslast bei Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Achsen von maximal 9.500 kg je Achse spricht, weshalb die Übertretung offenkundig ist.

Zu Spruchpunkt 5. betreffend die Überschreitung des Gesamtgewichtes des Anhängers ist auf die Bestimmung des § 4 Abs. 7 Z 1 KFG 1967 mit der dortigen Gewichtsbegrenzung für Kraftwagen oder Anhänger bei Fahrzeugen mit zwei Achsen von 18.000 kg, was für den gegenständlichen Zweiachsanhänger zweifelsfrei zutrifft eindeutig zu verweisen, in welchem Zusammenhang eine Überschreitung laut Wiegeprotokoll um 2.950 kg anzunehmen war und zeigt sich diese Bestimmung klar als nicht eingehalten.

Was das Vorgehen gegen einen angeblichen Verstoß gegen das Doppelbestrafungsverbot betrifft, so ist auf die Rechtsprechung zu verweisen (vgl. hierzu VwGH 16.01.2019, Ra 2018/02/0300; VwGH 26.05.1999, 99/03/0054), in welchem Zusammenhang das im Verwaltungsstrafverfahren geltende Kumulationsprinzip zu bemühen ist, nach welchem gemäß § 22 Abs. 2 VStG mehrere Strafen nebeneinander zu verhängen sind, wenn eine Tat unter mehrere einander nicht ausschließende Strafdrohungen fällt.

Es ist fallbezogen festzustellen, dass sich schon aus den unterschiedlichen Gesetzesstellen des Kraftfahrgesetzes prima vista eigene Deliktspunkte abzeichnen und wurde etwa gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1967 wegen des Überschreitens der Summe der Gesamtgewichte von LKW und Anhänger von 44.000 kg bestraft und ist dieser Vorwurf unabhängig von jenem gemäß Spruchpunkt 2. zu sehen, der die Überschreitung des Gesamtgewichtes lediglich des Kraftwagens (ohne Anhänger) von maximal 26.000 kg im Sinne des § 4 Abs. 7 Z 3b) KFG 1967 vor Augen hat.
Somit ist hier etwa ein Verhältnis einer Konsumtion in jenem Sinne gegeben, dass etwa die wertabwägende Auslegung der formal erfüllten zwei Tatbestände zeigen würde, dass durch die Unterstellung der Taten unter das eine Delikt der deliktische

Gesamtunwert des zu beurteilenden Sachverhaltsbereiches für sich bereits voll abgegolten ist, nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes aber gerade nicht gegeben. Voraussetzung wäre nämlich, dass durch die Bestrafung wegen des einen Deliktes tatsächlich der gesamte Unrechtsgehalt des Täterverhaltens erfasst wird (hierzu VwGH 02.09.2019, Ra 2018/02/0123, mit weiteren Nachweisen).

Es führt im gegebenen Zusammenhang - und dies wäre aber gemäß der Judikatur zu fordern (hierzu VwGH 25.06.2020, Ra 2020/02/0046),- die Verwirklichung eines Straftatbestandes aber nicht zwingend zur Verwirklichung des anderen, was aber gegen das Vorliegen einer Konsumtion spricht.

Im Zusammenhang ist auch bezüglich der Deliktspunkte gemäß Spruchpunkte 3. und 4. festzuhalten, dass die Überschreitung der maximal zulässigen Achslasten der zweiten und dritten Achse des Kraftwagens von 9.500 kg mit der Überschreitung der Achslasten der zweiten und dritten Achse aber nicht per se bereits eine Überschreitung des Gesamtgewichtes des Kraftwagens von maximal 26000 kg bewirkt, weil, wozu der belangten Behörde beizupflichten ist, eine entsprechend geringe Achslast der ersten Achse das Gesamtgewicht noch einhaltbar machen würde.
Dies ist nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes der entscheidende Punkt, der eine Konsumtion ausschließt.

Hinsichtlich des Deliktspunktes 5. ist festzuhalten, dass die übertretene Norm für das Gesamtgewicht von Kraftwagen oder Anhänger gilt und ist auch bezüglich des Anhängers das höchstzulässige Gesamtgewicht von 18.000 kg um 2.950 kg klar überschritten worden und kann weder zwingend auf eine Überschreitung des Gesamtgewichtes von Kraftfahrzeug plus Anhänger geschlossen werden als auch aus den Gewichtslimits betreffend das Gesamtgewicht von Kraftfahrzeug oder Anhänger nicht auf eine etwa automatische Überschreitung der maximalen Achslasten von Kraftwagen oder Anhänger geschlossen werden.

Gegenständlich sind also die Überschreitung der Summe der zulässigen Gesamtgewichte von Kraftfahrzeug plus Anhänger sowie der Achslasten von maximal 44.000 kg im Sinne der Summe der Gesamtgewichte sowie der Achslasten verpönt sowie auch die Überschreitung des Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens von 26.000 kg sowie auch die Übertretung des Gesamtgewichtes des zweiachsigen Anhängers mit einer Gewichtsbegrenzung von 18.000 kg sowie schließlich die zweimalige Übertretung der maximalen Achslast des dreiachsigen Kraftwagens von 9.500 kg je Achse.

Fallbezogen ist festzuhalten, dass infolge der Überschreitung der Summe der Gesamtgewichte jeweils solche Delikte angelastet wurden, die jeweils verschiedene Tatbilder, die einander nicht ausschließen, verwirklichen, weil eben jedes Delikt für sich und auch gleichzeitig verwirklicht werden kann, wozu auf die

Judikatur zu verweisen ist (vgl. hierzu VwGH 16.01.2019, Ra 2018/02/0300; VwGH 05.02.2016, Ra 2016/02/0007).

Es ist somit keine Konsumtion anzunehmen. Insbesondere erhellt klar, dass etwa mit der Überschreitung der höchstzulässigen Achslasten der zweiten und dritten Achse des Kraftwagens von maximal 9.500 kg per se nicht zwingend eine Überschreitung des Gesamtgewichtes von Kraftwagen und/oder Anhänger von 26.000 kg einhergeht, weil Fälle denkbar sind (in welchem Zusammenhang der belangten Behörde voll beizupflichten ist), wonach eine entsprechend geringe Achslast etwa der ersten Achse das Gesamtgewicht noch einhaltbar machen würde.

Hinsichtlich der gegebenen Verantwortung des Bf im Sinne einer Verantwortlichkeit aufgrund seiner Stellung als handelsrechtlicher Geschäftsführer gemäß § 9 Abs. 2 VStG ist schlichtweg festzuhalten, dass es dem Bf nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes aber nicht gelungen ist, die Installierung eines wirksamen Überwachungs- und Kontrollsystems zur Vermeidung der gegenständlichen Verwaltungsübertretungen darzulegen, welches so ausgeführt ist, dass die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften jederzeit sichergestellt werden kann, wozu er aber nach der Judikatur verpflichtet gewesen wäre (hierzu VwGH 27.11.2019, Ra 2019/02/0164).
Konkret sind nämlich dauernde und über stichprobenartige Überprüfungen hinausgehende laufende Kontrollen nach der Judikatur geschuldet und ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass Anordnungen etwa des Verantwortlichen an die unterste Hierarchieebene auch gelangen (hierzu VwGH 27.11.2019, Ra 2019/02/0164), wozu aber letztlich kein entsprechend konkretes Vorbringen seitens des Landesverwaltungsgerichtes erfolgt ist.

Im gegenständlichen Fall ist vielmehr davon auszugehen, dass das gesamte Vorbringen des Bf im Wesentlichen auf, - doch eher allgemein gehaltene, - Schilderungen betreffend die Vorgehensweisen im Unternehmen (regelmäßige Schulungen sowie ohnehin der Besuch einer C-95-Schulung) hinauslaufen und vermag eine derartige Darstellung den Anforderungen an eine Glaubhaftmachung des Bestehens eines wirksamen Kontrollsystems nicht zu genügen, ja ist vielmehr zu berücksichtigen, dass der Bf selbst in der Verhandlung ausgeführt hat, dass etwa die Verwiegungsausrüstungen am Fahrzeug selbst keine solchen sind, welche hier seriöse Ergebnisse zwingend hervorbrächten und hat der Bf selbst in gewissem Sinne konzediert, dass die jederzeitige Einhaltung der Vorschriften betreffend die Gewichtslimits in der Praxis praktisch kaum realistisch sei, welche mit praxistauglichen Maßnahmen nicht herbeigeführt werden könne.

Auch wenn dem Bf zuzugestehen ist, dass die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines tauglichen Kontrollsystems im Sinne der höchstgerichtlichen Rechtsprechung im arbeitsteiligen Wirtschaftsleben mit einem erheblichen Aufwand verbunden

sind, so ändert dies nichts an der Rechtslage, so insbesondere der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, aus welcher nun einmal auf die Vorschreibung eines annähernd lückenlosen Kontrollsystems geschlossen werden muss.

Zur Strafbemessung ist nun festzuhalten, dass der Unrechtsgehalt der Taten wegen einer mit Übertretungen praktisch zwingend verbundenen potenziell eminenten Gefahr für einen vorerst nicht einschränkbaren Personenkreis zweifelsfrei nicht unerheblich ist und besteht ein starker generalpräventiver Aspekt schon darin, auch teilweise optisch sichtbare starke Überladungen jedenfalls hintanzuhalten, dies unabhängig von nicht unerheblichen spezialpräventiven Aspekten beim Bf, welcher mehrere einschlägige Vorstrafen aufweist und daher auch von daher eine entsprechend spürbare Bestrafung jedenfalls vorzunehmen war.

Im Gegenteil muss das Landesverwaltungsgericht abschließend feststellen, dass trotz der vorhandenen Erschwerungsgründe bei Nichtvorliegen von Milderungsgründen die bemessene Strafhöhe nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes eine solche ist, die gerade noch geeignet ist, den erforderlichen general- und spezialpräventiven Aspekten einer Bestrafung zu genügen und scheidet eine Ermahnung schon wegen der erheblichen Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes der technischen Sicherheit im Verkehr mit größeren Lasttransporten durch LKW und Anhänger bereits aus, weshalb auch die Bestimmungen über eine allfällige Ermahnung nicht heranzuziehen waren.

Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

IV. 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. Die Rechtslage nach den maßgeblichen Bestimmungen ist klar und eindeutig. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen vor.

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

Gegen 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 340 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

Dr. Kapsammer