

# TE Lvwg Erkenntnis 2023/6/16 LVwG-S-2577/001-2022

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 16.06.2023

## Entscheidungsdatum

16.06.2023

## Norm

KFG 1967 §2 Z40

KFG 1967 §4 Abs7a

1. KFG 1967 § 2 heute
  2. KFG 1967 § 2 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
  3. KFG 1967 § 2 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
  4. KFG 1967 § 2 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
  5. KFG 1967 § 2 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
  6. KFG 1967 § 2 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
  7. KFG 1967 § 2 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
  8. KFG 1967 § 2 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
  9. KFG 1967 § 2 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
  10. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2010 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
  11. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2010 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
  12. KFG 1967 § 2 gültig von 19.08.2009 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
  13. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.2006 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
  14. KFG 1967 § 2 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
  15. KFG 1967 § 2 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
  16. KFG 1967 § 2 gültig von 11.08.2004 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
  17. KFG 1967 § 2 gültig von 25.05.2002 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
  18. KFG 1967 § 2 gültig von 20.08.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
  19. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
  20. KFG 1967 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
  21. KFG 1967 § 2 gültig von 01.01.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
  22. KFG 1967 § 2 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
  23. KFG 1967 § 2 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
- 
1. KFG 1967 § 4 heute
  2. KFG 1967 § 4 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
  3. KFG 1967 § 4 gültig von 21.04.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
  4. KFG 1967 § 4 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020

5. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
6. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2019 bis 31.08.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
7. KFG 1967 § 4 gültig von 07.03.2019 bis 31.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 4 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
9. KFG 1967 § 4 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 4 gültig von 10.07.2015 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2015
11. KFG 1967 § 4 gültig von 26.02.2013 bis 09.07.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
12. KFG 1967 § 4 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
13. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2007 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
14. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 4 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
16. KFG 1967 § 4 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 4 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
18. KFG 1967 § 4 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
19. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
20. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
21. KFG 1967 § 4 gültig von 20.08.1997 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
22. KFG 1967 § 4 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
23. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
24. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
25. KFG 1967 § 4 gültig von 10.09.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
26. KFG 1967 § 4 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
27. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
28. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 453/1992
29. KFG 1967 § 4 gültig von 28.07.1990 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

## Text

### IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Dullnig über die Beschwerde des A, \*\*\*, \*\*\*, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 31.8.2022, Zl. \*\*\*, betreffend eine Bestrafung nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), zu Recht:

1.

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

2.

Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 38,-- Euro zu leisten.

3.

Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§§ 50 und 52 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG  
Paragraphen 50 und 52 Absatz eins und 2  
Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§§ 19, 64 Abs. 1 und 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG  
Paragraphen 19, 64, Absatz eins und 2  
Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG  
Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)  
Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe: 190,-- Euro, Kosten des verwaltungsbehördlichen Verfahrens: 19,-- Euro, Kosten des Beschwerdeverfahrens: 38,-- Euro) beträgt daher 247,-- Euro und ist gemäß § 52 Abs. 6 VwGVG iVm § 54b Abs. 1 VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen. Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe: 190,-- Euro, Kosten des

verwaltungsbehördlichen Verfahrens: 19,-- Euro, Kosten des Beschwerdeverfahrens: 38,-- Euro) beträgt daher 247,-- Euro und ist gemäß Paragraph 52, Absatz 6, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 54 b, Absatz eins, VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen.

Entscheidungsgründe:

1.

Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

1.1. Mit dem angefochtenen Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Amstetten (im Folgenden: belangte Behörde) wurde A (im Folgenden: Beschwerdeführer) folgende Verwaltungsübertretung zur Last gelegt und über ihn die folgende Verwaltungsstrafe verhängt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Zeit:

01.08.2022, 14:40 Uhr

Ort:

Gemeindegebiet \*\*\*

LB \*\*\*, Busstation nächst Fa. B in FR \*\*\*, \*\*\*, \*\*\*

Fahrzeug:

\*\*\*; \*\*\*, Sattelzugfahrzeug, Sattelanhänger

Tatbeschreibung:

Sie haben als Zulassungsbesitzer des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von C gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug die Summe der Gesamtgewichte gemäß § 4 Abs. 7 a KFG für Kraftwagen mit Anhänger von 40 Tonnen um 2440 kg überschritten wurde. Sie haben als Zulassungsbesitzer des angeführten KFZ nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand bzw. die Ladung des genannten KFZ den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von C gelenkt, wobei festgestellt wurde, dass beim betroffenen Fahrzeug die Summe der Gesamtgewichte gemäß Paragraph 4, Absatz 7, a KFG für Kraftwagen mit Anhänger von 40 Tonnen um 2440 kg überschritten wurde.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift verletzt:

§ 103 Abs.1 Z.1 § 4 Abs. 7a KFG 1967 Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe von

falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von

Gemäß

€ 190,00

19 Stunden

§ 134 Abs.1 KFG 1967 Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967

Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß § 64 Abs.2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), das sind 10% der Strafe, mindestens jedoch 10 Euro  
Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß Paragraph 64, Absatz 2, Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), das sind 10% der Strafe, mindestens jedoch 10 Euro

€ 19,00

Gesamtbetrag:

€ 209,00“

1.2. Begründend führte die belangte Behörde u.a. aus, dass beim betroffenen Fahrzeuggespann die Summe der Gesamtgewichte gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1967 für Kraftwagen mit Anhänger von 40 Tonnen um 2.440 kg überschritten worden sei. Entgegen dem Vorbringen des (jetzigen) Beschwerdeführers sei die Ausnahmeregelung für den Vorlaufverkehr, bei welcher 44 Tonnen erlaubt seien, nicht zum Tragen gekommen, da diese Ausnahmeregelung vorsehe, dass der Transport nur bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof erfolgen dürfe, welcher in \*\*\* (Luftlinie rund 42 km) gewesen wäre, wohingegen die Fahrt zum Verladebahnhof in \*\*\* (Luftlinie rund 120 km) geführt habe. Aus diesem Grund sei von der Erfüllung des Tatbestandes auszugehen.

1.2. Begründend führte die belangte Behörde u.a. aus, dass beim betroffenen Fahrzeuggespann die Summe der Gesamtgewichte gemäß Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967 für Kraftwagen mit Anhänger von 40 Tonnen um 2.440 kg überschritten worden sei. Entgegen dem Vorbringen des (jetzigen) Beschwerdeführers sei die Ausnahmeregelung für den Vorlaufverkehr, bei welcher 44 Tonnen erlaubt seien, nicht zum Tragen gekommen, da diese Ausnahmeregelung vorsehe, dass der Transport nur bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof erfolgen dürfe, welcher in \*\*\* (Luftlinie rund 42 km) gewesen wäre, wohingegen die Fahrt zum Verladebahnhof in \*\*\* (Luftlinie rund 120 km) geführt habe. Aus diesem Grund sei von der Erfüllung des Tatbestandes auszugehen.

1.3. Die belangte Behörde verhängte die Strafe ausgehend von einem (geschätzten) monatlichen Nettoeinkommen von 1.000,-- Euro und berücksichtigte bei der Strafbemessung keine Milderungs- oder Erschwerungsgründe.

1.4. Das angefochtene Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer am 5.9.2022 (mit Rückschein) nachweislich zugestellt.

2.

Zum Beschwerdevorbringen:

2.1. Gegen dieses Straferkenntnis brachte der Beschwerdeführer am 19.9.2022 fristgerecht eine Beschwerde ein.

2.2. In der Beschwerde bringt der Beschwerdeführer im Hinblick auf das angefochtene Straferkenntnis – unter Wiederholung obigen Vorbringens (vgl. Punkt 1.2.; gleichlautend dem Einspruch vom 24.8.2022) – vor, dass das beschwerdegegenständliche Fahrzeuggespann im Kombinierten Verkehr (Straße-Schiene-Straße) eingesetzt werde und dass es mit bis zu 44 Tonnen Gesamtgewicht bis zum nächstgelegenen, zur Ladungsübernahme technisch geeigneten Terminal, das sei in \*\*\* (\*\*\*) gewesen, fahren habe dürfen.

2.2. In der Beschwerde bringt der Beschwerdeführer im Hinblick auf das angefochtene Straferkenntnis – unter Wiederholung obigen Vorbringens vergleiche Punkt 1.2.; gleichlautend dem Einspruch vom 24.8.2022) – vor, dass das beschwerdegegenständliche Fahrzeuggespann im Kombinierten Verkehr (Straße-Schiene-Straße) eingesetzt werde und dass es mit bis zu 44 Tonnen Gesamtgewicht bis zum nächstgelegenen, zur Ladungsübernahme technisch geeigneten Terminal, das sei in \*\*\* (\*\*\*) gewesen, fahren habe dürfen.

2.3. Dazu führt die Beschwerde aus, dass zwischen der Beladeadresse D, \*\*\* GmbH, \*\*\*, \*\*\*, bis zur E GmbH, \*\*\*, \*\*\*, laut Google-Maps genau 150 km auf der Straße und weniger als 150 km Luftlinie liegen würden. Aufgrund der unter 150 km Luftlinie bis zum nächsten technisch geeigneten Anfahrsterminal und der Tätigkeit im Kombinierten Verkehr, sei er sich daher keiner Verkehrsübertretung bewusst. Im Übrigen könnten sie sich die Terminals nicht selbst aussuchen, die bekämen sie von ihrem Auftraggeber im Auftrag vorgeschrieben, in diesem Fall sei dies die Spedition F in \*\*\* gewesen.

2.4. Beigeschlossen waren der Beschwerde ein Google-Maps-Auszug vom 12.9.2022, ein Transportauftrag von F vom 29.7.2022, ein internationaler Frachtbrief vom 1.8.2022 sowie ein LKW-Eingangsschein vom 1.8.2022.

3.

Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

3.1. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erhielt die Beschwerde samt dem Verfahrensakt am 22.9.2022 zur Entscheidung vorgelegt.

3.2. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 21.3.2023 zur Frage, an welchem Standort gegenständlich der nächste technisch geeignete Verladebahnhof gelegen ist, eine Stellungnahme der Landespolizeidirektion Niederösterreich, Landesverkehrsabteilung, eingeholt, welche am 27.3.2023 einlangte.

3.3. Aufgrund einer dazu eingelangten Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 9.4.2023 wurde am 13.4.2023 eine ergänzende Stellungnahme der Landesverkehrsabteilung eingeholt, welche am 12.5.2023 einlangte und den Parteien abermals zur Kenntnis übermittelt wurde.

3.4. Schließlich replizierte der Beschwerdeführer darauf abschließend mit der zuletzt eingelangten Stellungnahme vom 31.5.2023.

4.

Feststellungen:

4.1. Der Beschwerdeführer ist Zulassungsbesitzer des unter Punkt 1.1. ersichtlichen Sattelkraftfahrzeuges und Sattelanhängers.

4.2. Am 1.8.2022 hat der Lenker des unter Punkt 1.1. ersichtlichen Sattelkraftfahrzeuges, C, dieses an der Beladeadresse D GmbH, \*\*\*, \*\*\*, mit 27 Paletten Glasperlen (Baustoffe, Mineralien, Strahlglasperlen) beladen. Auftraggeberin für diesen Transport war die Spedition F, \*\*\* AG, in \*\*\*.

4.3. C hatte den Auftrag, diese Ladung zum Verladebahnhof der „E“ GmbH, \*\*\*, \*\*\*, für den Weitertransport zum Entladebahnhof „\*\*\*\*“, Am \*\*\*, \*\*\*, Deutschland, zu verbringen (vgl. Linie 20). 4.3. C hatte den Auftrag, diese Ladung zum Verladebahnhof der „E“ GmbH, \*\*\*, \*\*\*, für den Weitertransport zum Entladebahnhof „\*\*\*\*“, Am \*\*\*, \*\*\*, Deutschland, zu verbringen vergleiche Linie 20).

4.4. Um 14:40 Uhr dieses Tages wurde C am unter Punkt 1.1. ersichtlichen Tatort einer Schwerverkehrskontrolle unterzogen. Im Zuge dieser Kontrolle wurde um 15:04 Uhr eine Wiegung bei der Firma G in \*\*\* durchgeführt. Die Wiegekontrolle ergab ein rechnerisches Gesamtgewicht des Fahrzeuggespanns von 42.440 kg, womit das höchstzulässige Gesamtgewicht von 40.000 kg um 2.440 kg, d.h. um 6,1%, überschritten wurde.

4.5. Das Tatfahrzeug steuerte zum Tatzeitpunkt nicht den nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof an. Dieser lag nicht in \*\*\* („E“), sondern in \*\*\* bzw. in \*\*\* („\*\*\*\*“).

4.6. Der Beschwerdeführer hat die Verwaltungsübertretung in objektiver Hinsicht begangen. Sie ist ihm auch subjektiv vorzuwerfen. Er holte keine Erkundigungen ein.

4.7. Der Beschwerdeführer bringt monatlich (geschätzt) rund 1.000 Euro ins Verdienen. Ansonsten ist von keinen nennenswerten Vermögensverhältnissen und keinen Sorgepflichten auszugehen.

4.8. Im Verwaltungsstrafregister der belangten Behörde scheinen zum Tatzeitpunkt zwei rechtskräftige, ungetilgte Vormerkungen vom 22.6.2022 betreffend Verstöße gegen das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) auf.

5.

Beweiswürdigung:

5.1. Der maßgebliche Sachverhalt ergibt sich aus dem vorgelegten Verwaltungsstrafakt, darin u.a. einliegend die Anzeige vom 3.8.2022, das Ergebnisprotokoll der Kontrolle und der Wiegeschein, je vom 1.8.2022, einerseits und andererseits aus der eingebrachten Beschwerde vom 19.9.2022 (samt Beilagen).

5.2. Zur Klärung der Frage der Lage des „nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhofes“ holte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich eine Stellungnahme der Landesverkehrsabteilung ein. Aus dieser Stellungnahme vom 24.3.2023 geht hervor, dass der nächstgelegene technisch geeignete Verladebahnhof – ausgehend vom Absender in \*\*\* – beim Güterterminal \*\*\* oder im \*\*\* gelegen wäre; auf jeden Fall näher als im Containerterminal „E“ in \*\*\*. Ob die gegenständliche Beladung (vgl. Punkt 4.2.) ein eigens dafür vorgesehenes Terminal für die Abladung und den Weitertransport nach Deutschland benötigt hätte, bedürfte einer separaten Prüfung. 5.2. Zur Klärung der Frage der Lage des „nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhofes“ holte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich eine Stellungnahme der Landesverkehrsabteilung ein. Aus dieser Stellungnahme vom 24.3.2023 geht hervor, dass der nächstgelegene technisch geeignete Verladebahnhof – ausgehend vom Absender in \*\*\* – beim Güterterminal \*\*\* oder im \*\*\* gelegen wäre; auf jeden Fall näher als im Containerterminal „E“ in \*\*\*. Ob die gegenständliche Beladung vergleiche Punkt 4.2.) ein eigens dafür vorgesehenes Terminal für die Abladung und den Weitertransport nach Deutschland benötigt hätte, bedürfte einer separaten Prüfung.

Am 9.4.2023 replizierte der Beschwerdeführer, dass diese beiden Terminale technisch nicht geeignet sind, weil von dort aus keine Züge nach \*\*\* fahren und dort auch keine F-Trailer angenommen werden. Weiters können sie selbst nicht entscheiden, welcher Verladebahnhof angesteuert wird, weil dies die Auftraggeberin, hier F, vorschreibt. Ihre Auftraggeberin muss sie bei dem entsprechenden Verladebahnhof anmelden und dem Bahnhof bestätigen, dass sie die Kosten, z.B. die Lagerungsgebühr und die Hübe, übernimmt. Ohne dies können sie die Ladeeinheit (Trailer) nicht an den Verladeterminals abgeben.

Aufgrund dieser Replik holte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich eine ergänzende Stellungnahme der Landesverkehrsabteilung ein. Aus dieser Stellungnahme vom 9.5.2023 geht hervor, dass das Be- und Entladen von Fahrzeugen, insbesondere Schwerverkehrsfahrzeugen, in den Frachtbahnhöfen in \*\*\* oder \*\*\* ohne Einschränkungen möglich ist. Ein Be- und Entladen von Fahrzeugen mit offener Ladefläche ist auf diesen Bahnhöfen unabhängig vom Transportinhalt möglich. Beide Bahnhöfe verfügen über die notwendigen technischen Einrichtungen für die erforderlichen Be- und Entladevorgänge.

Zur Frage nach abfahrenden Zügen wird ausgeführt, dass von diesen Bahnhöfen Züge in Richtung Westen bzw. nach Deutschland fahren. Lediglich bei Containertransporten ergibt sich aufgrund der größeren Abmessungen eine Einschränkung, da dafür ein speziell ausgeführter Stapler bzw. Ladekran benötigt wird, welche aber bei Containerbahnhöfen bzw. Containerhäfen auch vorhanden sind.

Am 31.5.2023 replizierte der Beschwerdeführer, dass ihre Spediteurin, F, einen Bahnoperator hat, in diesem Fall die H. Dieser fährt ca. 15-mal pro Woche die Strecke „\*\*\* - \*\*\* - \*\*\*“ sowie „\*\*\* - \*\*\* - \*\*\*“. Sie haben sich an den Auftrag gehalten und den Trailer zur E transportiert, weil der Trailer dort avisiert war. Die H fährt direkt nach \*\*\* und macht keine Zwischenstopps. Es steckt mehr dahinter als eine Ladeeinheit an ein Terminal zu übergeben, da dies auch mit Logistik verbunden ist, da z.B. 15 Züge pro Woche in Terminalen in Österreich, Deutschland und den Niederlanden be- und entladen werden müssen, wobei Be- und Entladezeiten und Fahrpläne einzuhalten sind. Sie haben nie bestritten, dass die Terminale in \*\*\* und \*\*\* keine passenden Stapler und Kräne für solche Ladeeinheiten hätten, aber es ist so, dass sie die Trailer nicht überall abgeben können, weil sie dort nicht avisiert sind. Es gibt bestimmt Züge, die von \*\*\* und \*\*\* in Richtung Deutschland und der Niederlande fahren, nur ist die Frage, von welchem Bahnoperator und für wen sie fahren. Auch hat ein Trailer eine Länge von 13,6 m im Vergleich zu einem 40 Fuß Container, der eine Länge von 12 m hat, was ein Unterschied von 1,6 m ist, dies informativ.

5.3. Aus der ergänzenden Stellungnahme vom 9.5.2023 ergibt sich schließlich, dass der nächstgelegene technisch geeignete Verladebahnhof nicht in \*\*\*, sondern bereits in \*\*\* bzw. in \*\*\* gelegen ist, da diese beiden Verladebahnhöfe über die notwendigen Umschlaggeräte (Stapler und Kräne) verfügen und von diesen aus auch Züge nach Deutschland bzw. in Richtung Westen fahren. Dies hat auch der Beschwerdeführer (in Bezug auf \*\*\*) in seiner Stellungnahme vom 31.5.2023 nicht bestritten, indem er nur ergänzend vorbrachte, dass sich eine Güterbeförderung grundsätzlich auch an die (logistisch-bedingten) Vorgaben des Auftraggebers knüpft.

5.4. Der Beschwerdeführer ist den von der belangten Behörde angenommenen Einkommensverhältnissen nicht entgegengetreten. Ansonsten war von durchschnittlichen Vermögensverhältnissen und keinen Sorgepflichten auszugehen.

5.5. Die verwaltungsstrafrechtlichen Vormerkungen des Beschwerdeführers ergeben sich aus dem im Akt erliegenden Auszug der belangten Behörde vom 4.8.2022.

6.

Rechtslage:

§ 4 Abs. 7a KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 134/2020, lautet: Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 134 aus 2020,, lautet:

„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.“

§ 2 Z. 40 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 134/2020, lautet: Paragraph 2, Ziffer 40, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 134 aus 2020,, lautet:

„Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

[...]

1. 40. Ziffer 40

Kombinierter Verkehr die Güterbeförderung

a)

vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr),

b) vom Verladebahnhof oder Verladehafen zum Entladebahnhof oder Entladehafen in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder deren Wechselaufbauten oder in einem Container von mindestens 6 m Länge, jedoch mit einer maximalen Gesamtlänge von nicht mehr als 45 Fuß, mit der Eisenbahn oder mit einem See- oder Binnenschiff und

c) vom nächstgelegenen technisch geeigneten Entladebahnhof oder von einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie gelegenen Entladehafen zum Empfänger mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Nachlaufverkehr).

Die Güterbeförderung auf der Straße erfolgt nur dann im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr, wenn sie auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird. Der Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen kann in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein, wenn dieser näher liegt als der nächstgelegene technisch geeignete Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen im Bundesgebiet.“

§ 103 Abs. 1 Z. 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 19/2019, lautet: Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 19 aus 2019,, 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 auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;“ [...]

§ 134 Abs. 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 62/2022, lautet: Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 62 aus 2022,, lautet:

„Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975 in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“ „Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,, der

Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1975, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 203 aus 1993,, zuwiderhandelt, 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. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“

7.

Erwägungen:

7.1. Gemäß § 4 Abs. 7a KFG 1967 darf die Summe der Gesamtgewichte bei Kraftwagen mit Anhängern sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44.000 kg, nicht überschreiten. 7.1. Gemäß Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967 darf die Summe der Gesamtgewichte bei Kraftwagen mit Anhängern sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44.000 kg, nicht überschreiten.

Gemäß § 2 Z. 40 lit. a) KFG 1967 gilt als Kombinierte Verkehr, u.a. die Güterbeförderung vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr), [...] Gemäß Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 gilt als Kombinierte Verkehr, u.a. die Güterbeförderung vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr), [...]

Die Güterbeförderung auf der Straße erfolgt nur dann im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr, wenn sie auf der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird. [...] (Hervorhebungen der beiden alternativen Tatbestände durch das Gericht)

7.2. Dem Beschwerdeführer wird zur Last gelegt, dass er als Zulassungsbesitzer nicht dafür Sorge getragen hat, dass im Beschwerdefall die Gesamtgewichtsgrenze von 40.000 kg nicht überschritten worden ist.

Er bestreitet die angelastete Überschreitung insofern, als dass er vorbringt, dass die Gesamtgewichtsgrenze bei 44.000 kg lag, da die Güterbeförderung im Vorlaufverkehr als Teil des Kombinierten Verkehrs stattgefunden hat.

Daher hat das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in der vorliegenden Beschwerdesache zu prüfen, ob die Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr, konkret im Vorlaufverkehr, stattgefunden hat. Dafür ist Voraussetzung, dass wenigstens einer der beiden Tatbestände des § 2 Z. 40 lit. a.) KFG 1967 erfüllt ist. Daher hat das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in der vorliegenden Beschwerdesache zu prüfen, ob die Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr, konkret im Vorlaufverkehr, stattgefunden hat. Dafür ist Voraussetzung, dass wenigstens einer der beiden Tatbestände des Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 erfüllt ist.

Die Beschwerde behauptet im Wesentlichen das Vorliegen beider Tatbestände.

7.3. Zunächst stützt sich die Beschwerde (in Punkt 2.3.) auf das Vorliegen des Zweittatbestandes, wenn sie vorbringt, dass zwischen der Beladeadresse in \*\*\* und der angesteuerten Adresse in \*\*\* genau 150 km auf der Straße und unter 150 km Luftlinie liegen würden.

Vor diesem Hintergrund ist auszuführen, dass § 2 Z. 40 lit. a.) KFG 1967 erst mit der 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017, um die Wortfolge „oder innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen“ – und sohin um einen zweiten Tatbestand – ergänzt wurde. In den Erläuterungen zur Novelle (vgl. ErlRV 1359 BlgNR XX. GP, 2) heißt es zu dieser Ergänzung (auszugsweise): Vor diesem Hintergrund ist auszuführen, dass Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 erst mit der 34. KFG-Novelle, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 9 aus 2017,, um die Wortfolge „oder

innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen“ – und sohin um einen zweiten Tatbestand – ergänzt wurde. In den Erläuterungen zur Novelle vergleiche ErlRV 1359 BlgNR römisch zwanzig. GP, 2) heißt es zu dieser Ergänzung (auszugsweise):

„Die Definition des kombinierten Verkehrs wird an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2015/719 angepasst. In dieser Definition ist auch bisher schon die Nutzung des Schiffsverkehrs vorgesehen, weshalb die Übernahme der Definition des „intermodalen Beförderungsvorgangs“ aus der Richtlinie (EU) 2015/719 nicht

erforderlich ist. Im Hinblick auf die Vorgaben der Richtlinie wird in Bezug auf die Schifffahrt und Häfen aber klargestellt, dass dabei die Entfernung von 150 km das Kriterium ist, und nicht auch das Kriterium des „nächstgelegenen geeigneten.“ [...]

Die Ergänzung in § 2 Z. 40 lit. a.) KFG 1967 diene sohin der innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, ABl 2015, L 115/1. Artikel 2 dieser Richtlinie regelt (wie schon Art. 2 der früheren Richtlinie) u.a. die „intermodalen Beförderungsvorgänge“, zu denen u.a. nach lit. b) „Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs, in deren Rahmen ein oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert werden, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Union überschreitet“ [...] zählen. Die Ergänzung in Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 diene sohin der innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, Amtsblatt 2015, L 115/1. Artikel 2 dieser Richtlinie regelt (wie schon Artikel 2, der früheren Richtlinie) u.a. die „intermodalen Beförderungsvorgänge“, zu denen u.a. nach Litera b,) „Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs, in deren Rahmen ein oder mehrere Container oder Wechselaufbauten mit einer maximalen Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördert werden, sofern die Länge des Vor- oder Nachlaufs auf der Straße nicht 150 km im Gebiet der Union überschreitet“ [...] zählen.

Aus dieser Entstehungsgeschichte lässt sich ableiten, dass sich der zweite Tatbestand § 2 Z. 40 lit. a.) KFG 1967 nur auf Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs bezieht. Wie jedoch festgestellt wurde, steuerte das vorliegende Tatfahrzeug (bei E in \*\*\*) keinen Verladehafen, sondern einen Verladebahnhof zur Weiterbeförderung der Ladung an, sodass sich der Beschwerdeführer im Ergebnis nicht auf die – rein Verladehäfen betreffende – 150 km-Regel als Anknüpfungspunkt an den Vorlaufverkehr berufen kann. Aus dieser Entstehungsgeschichte lässt sich ableiten, dass sich der zweite Tatbestand Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 nur auf Beförderungsvorgänge mit Nutzung des Schiffsverkehrs bezieht. Wie jedoch festgestellt wurde, steuerte das vorliegende Tatfahrzeug (bei E in \*\*\*) keinen Verladehafen, sondern einen Verladebahnhof zur Weiterbeförderung der Ladung an, sodass sich der Beschwerdeführer im Ergebnis nicht auf die – rein Verladehäfen betreffende – 150 km-Regel als Anknüpfungspunkt an den Vorlaufverkehr berufen kann.

7.4. Weiters stützt sich die Beschwerde (in Punkt 2.2. und 2.3.) auf das Vorliegen des Ersttatbestandes, womit sie letztlich die Frage aufwirft, ob die vorliegende Güterbeförderung – als Anknüpfungspunkt an den Vorlaufverkehr – vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof führte.

Anknüpfungspunkte zu diesem Begriff finden sich in der Literatur, wonach „als „nächstgelegener technisch geeigneter Verladebahnhof“ nur ein Terminal angesehen werden [kann], das über die notwendigen technischen Einrichtungen (z.B. Umschlaggeräte und dergleichen) verfügt.“

?

Ob ein Terminal als „nächstgelegener technisch geeigneter Verladebahnhof“ angesehen werden kann, hängt neben der geographischen Entfernung auch von der „technischen Eignung“ ab. Hierbei kann neben den eigentlichen technischen Einrichtungen in gewissem Rahmen auch berücksichtigt werden, ob im Einzelfall geeignete KV-Verbindungen zur Verfügung stehen. Aufgrund der unterschiedlichen praktischen Gegebenheiten, ist jedoch jeder Einzelfall individuell zu beurteilen.

?

Aus Sicht des BMVIT sind jene Fälle eindeutig, in denen zBentweder gar kein Zug bzw. kein Zug in die gewünschte Richtung fährt. In diesen Fällen wird das Terminal nicht als „nächstgelegener technisch geeigneter Verladebahnhof“ anzusehen sein.“ (vgl. dazu Grubmann, KFG, 4. Auflage, Rz 73 zu § 2 KFG, unter Aus Sicht des BMVIT sind jene Fälle eindeutig, in denen zB entweder gar kein Zug bzw. kein Zug in die gewünschte Richtung fährt. In diesen Fällen wird das Terminal nicht als „nächstgelegener technisch geeigneter Verladebahnhof“ anzusehen sein.“ vergleiche dazu Grubmann, KFG, 4. Auflage, Rz 73 zu Paragraph 2, KFG, unter Berufung auf eine Rechtsauskunft des BMVIT vom 27.11.2008, Zl. 179.350/4-II/ST4/08; Hervorhebungen im Original).

Auch das erkennende Landesverwaltungsgericht sieht diese Kriterien als Maßstab für die Erfüllung des Tatbestandes an. Auf der Grundlage der angeführten Literatur wurde deshalb die ergänzende Stellungnahme vom 9.5.2023 eingeholt. Diese führt inhaltlich aus, dass das Be- und Entladen von Schwerverkehrsfahrzeugen in den geographisch näheren Bahnhöfen in \*\*\* und \*\*\* (technisch gesehen) ohne Einschränkungen möglich ist und dass von diesen Bahnhöfen Züge nach Deutschland bzw. in Richtung Westen fahren. Auf dieser Grundlage war das „E“-Terminal nicht der vom Absender aus nächstgelegene technisch geeignete Verladebahnhof und wäre dieser schon in \*\*\* bzw. – wie von der belangten Behörde erwogen – in \*\*\* gelegen.

Der Beschwerdeführer bestreitet dies (in Bezug auf \*\*\*) nicht, bringt aber vor, dass die Be- und Entladungen an den Terminalen auch mit logistischen Herausforderungen verbunden sind, da er sich in erster Linie nach seinen Auftraggebern zu richten hat und nicht einfach jeden technisch geeigneten Bahnhof ansteuern kann. Insbesondere meldet ihn ein Auftraggeber nur bei einem bestimmten Terminal an, trägt die anfallenden Kosten (z.B. für die Lagerungsgebühr oder die Hube) und bedient sich dann für den Weitertransport auf der Schiene eines bestimmten Bahnoperators, weshalb er als Auftragnehmer im Grunde nur das vom Auftraggeber avisierte Terminal ansteuern kann. Daraus folgt auch, dass der Beschwerdeführer der Auffassung ist, dass der nächstgelegene technisch geeignete Verladebahnhof im vorliegenden Fall erst in \*\*\* liegt.

Der Beschwerdeführer übergeht damit jedoch, dass er es ist, der sich auf das Vorliegen einer Tätigkeit im Vorlaufverkehr berufen will. Liegen die Voraussetzungen dafür aber – wie hier – nicht vor, hat auch er sich an das dann höchstzulässige Gesamtgewicht von 40 000 kg zu halten und hat dafür Sorge zu tragen, dass es zu keiner Überbeladung seines Kraftfahrzeuges kommt. Mit Blick auf den Gesetzeswortlaut des „nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhofes“ kann es nämlich nicht auf die Vorgaben eines Auftraggebers ankommen. Dies würde bedeuten, dass es einem Auftraggeber möglich wäre, den Standort dieses Bahnhofes durch den Inhalt seines Auftrages dispositiv zu bestimmen. Insofern wäre dann bei einem Transport zu einem Auftragsbahnhof – unter Inanspruchnahme der kürzesten verkehrsüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route – stets von einer Tätigkeit im Vorlaufverkehr auszugehen. Entsprechend dem Gesetzeswortlaut kann es aber tatsächlich nur darauf ankommen, ob es sich um den geographisch nächstgelegenen Verladebahnhof handelt, der auch für den Umschlag der beförderten Güter technisch geeignet ist. Dies wird im Einzelfall von den am Verladebahnhof vorhandenen technischen Einrichtungen (z.B. Umschlaggeräte und dergleichen) und auch von Verfügbarkeit und Ziel der abfahrenden Züge abhängen.

Dieser Verladebahnhof lag hier – wie festgestellt – nicht in \*\*\*, daher liegen auch die Kriterien für die Erfüllung des ersten Tatbestandes des § 2 Z. 40 lit. a.) KFG 1967 nicht vor. Der Beschwerde war somit insgesamt kein Erfolg beschieden. Dieser Verladebahnhof lag hier – wie festgestellt – nicht in \*\*\*, daher liegen auch die Kriterien für die Erfüllung des ersten Tatbestandes des Paragraph 2, Ziffer 40, Litera a,) KFG 1967 nicht vor. Der Beschwerde war somit insgesamt kein Erfolg beschieden.

8.

Zur Strafhöhe:

8.1. Gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 beträgt die gesetzliche Höchststrafe 10.000 Euro bzw. Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen. 8.1. Gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967 beträgt die gesetzliche Höchststrafe 10.000 Euro bzw. Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen.

Gemäß § 19 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß Paragraph 19, VStG sind Grundlage für

die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Gemäß § 19 Abs. 2 leg. cit. 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. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, leg. cit. sind im ordentlichen Verfahren (Paragraphen 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 Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gemäß § 45 Abs. 1 Z. 4 VStG hat die Behörde (bzw. das Verwaltungsgericht) von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Falle der Z 4 unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten. Gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 4, VStG hat die Behörde (bzw. das Verwaltungsgericht) von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind. Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Falle der Ziffer 4, unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten.

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

Im Bereich des KFG 1967 obliegt es dem Zulassungsbesitzer, zur Glaubhaftmachung des mangelnden Verschuldens gemäß § 5 Abs. 1 VStG von sich aus konkret darzulegen, welche Maßnahmen getroffen wurden, um der ihm auferlegten Verpflichtung nachzukommen (vgl. VwGH 25.4.2008, 2008/02/0045). Im Bereich des KFG 1967 obliegt es dem Zulassungsbesitzer, zur Glaubhaftmachung des mangelnden Verschuldens gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG von sich aus konkret darzulegen, welche Maßnahmen getroffen wurden, um der ihm auferlegten Verpflichtung nachzukommen (vergleiche VwGH 25.4.2008, 2008/02/0045).

8.2. Zu seinen Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen hat der Beschwerdeführer im Verfahren keine Angaben getätigt bzw. ist er der Einschätzung im Straferkenntnis (Nettoeinkommen von 1.000 Euro monatlich, kein nennenswertes Vermögen, keine Sorgepflichten) nicht entgegengetreten.

8.3. Die belangte Behörde hat wegen des Verstoßes gegen § 103 Abs. 1 Z. 1 iVm § 4 Abs. 7a KFG 1967 eine Geldstrafe von 190 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 19 Stunden) zuzüglich der Verfahrenskosten über den Beschwerdeführer verhängt. Mildernde oder erschwerende Umstände hat sie keine berücksichtigt. 8.3. Die belangte Behörde hat wegen des

Verstoßes gegen Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967 eine Geldstrafe von 190 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe: 19 Stunden) zuzüglich der Verfahrenskosten über den Beschwerdeführer verhängt. Mildernde oder erschwerende Umstände hat sie keine berücksichtigt.

8.4. Die hier verletzten Bestimmungen des KFG 1967 haben das Ziel, zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen (vgl. VwGH 27.3.2008, 2005/11/0193, zum Zweck des KFG 1967). Mit einer Überladung ist hingegen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit und eine überhöhte Abnutzung des Straßenbelages verbunden (vgl. VwGH 20.12.1993, 93/02/02279). Deshalb kann – auch mit Blick auf eine Strafdrohung von bis zu 10.000,-- Euro, nicht mehr gesagt werden – dass diesen Rechtsgütern nur eine geringe Bedeutung zukäme (vgl. VwGH 07.10.2021, Ra 2020/05/0232). Im Hinblick auf die Intensität des Eingriffes ist eine Überladung von 6,1% noch nicht als exorbitant anzusehen. In Bezug auf das zentrale Beschwerdevorbringen – der behaupteten Tätigkeit im Vorlaufverkehr – kann nicht von mangelndem Verschulden des Beschwerdeführers ausgegangen werden. Schließlich hat er überhaupt keine Erkundigungen dazu eingeholt (vgl. VwGH 10.2.1999, 98/09/0298), obwohl ihm bewusst sein musste, dass das Tatfahrzeug hier nicht den geographisch nächstgelegenen Bahnhof ansteuerte. Ihn trifft daher das Risiko der Unrichtigkeit seiner Rechtsmeinung (vgl. VwGH 7.10.2013, 2013/17/0592) und ein nicht bloß geringfügiges Verschulden. Damit liegen auch weder die Voraussetzungen für eine Einstellung des Verfahrens noch für ein Vorgehen mit einer Ermahnung nach § 45 Abs. 1 Z. 4 VStG (iVm § 38 VwGVG) vor.

vor.8.4. Die hier verletzten Bestimmungen des KFG 1967 haben das Ziel, zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen vergleiche VwGH 27.3.2008, 2005/11/0193, zum Zweck des KFG 1967). Mit einer Überladung ist hingegen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit und eine überhöhte Abnutzung des Straßenbelages verbunden vergleiche VwGH 20.12.1993, 93/02/02279). Deshalb kann – auch mit Blick auf eine Strafdrohung von bis zu 10.000,-- Euro, nicht mehr gesagt werden – dass diesen Rechtsgütern nur eine geringe Bedeutung zukäme vergleiche VwGH 07.10.2021, Ra 2020/05/0232). Im Hinblick auf die Intensität des Eingriffes ist eine Überladung von 6,1% noch nicht als exorbitant anzusehen. In Bezug auf das zentrale Beschwerdevorbringen – der behaupteten Tätigkeit im Vorlaufverkehr – kann nicht von mangelndem Verschulden des Beschwerdeführers ausgegangen werden. Schließlich hat er überhaupt keine Erkundigungen dazu eingeholt vergleiche VwGH 10.2.1999, 98/09/0298), obwohl ihm bewusst sein musste, dass das Tatfahrzeug hier nicht den geographisch nächstgelegenen Bahnhof ansteuerte. Ihn trifft daher das Risiko der Unrichtigkeit seiner Rechtsmeinung vergleiche VwGH 7.10.2013, 2013/17/0592) und ein nicht bloß geringfügiges Verschulden. Damit liegen auch weder die Voraussetzungen für eine Einstellung des Verfahrens noch für ein Vorgehen mit einer Ermahnung nach Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 4, VStG in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG) vor.

Ausgehend von den Strafbemessungskriterien in § 19 VStG und der anzunehmenden finanziellen Leistungsfähigkeit ist die von der belangten Behörde verhängte Strafe, angesichts des Strafrahmens von bis zu 10.000 Euro, der hier nur zu ca. 2% ausgeschöpft wurde, als angemessen anzusehen, zumal auch (erschwerend) zwei – der vorliegenden Tat nur kurz vorausgegangene – rechtskräftige Verwaltungsstrafen nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) vorliegen. In spezialpräventiver Hinsicht ist die Strafe sohin auch geboten, um den Beschwerdeführer von weiteren Tatbegehungen im Verkehr abzuhalten und soll sie auch gegenüber der Allgemeinheit generalpräventiv eine Signalwirkung entfalten.

Ausgehend von den Strafbemessungskriterien in Paragraph 19, VStG und der anzunehmenden finanziellen Leistungsfähigkeit ist die von der belangten Behörde verhängte Strafe, angesichts des Strafrahmens von bis zu 10.000 Euro, der hier nur zu ca. 2% ausgeschöpft wurde, als angemessen anzusehen, zumal auch (erschwerend) zwei – der vorliegenden Tat nur kurz vorausgegangene – rechtskräftige Verwaltungsstrafen nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) vorliegen. In spezialpräventiver Hinsicht ist die Strafe sohin auch geboten, um den Beschwerdeführer von weiteren Tatbegehungen im Verkehr abzuhalten und soll sie auch gegenüber der Allgemeinheit generalpräventiv eine Signalwirkung entfalten.

9.

Zur Nichtdurchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung:

Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 44 Abs. 2 Z. 3 VwGVG abgesehen werden, da im angefochtenen Straferkenntnis eine 500 Euro nicht übersteigende Geldstrafe verhängt wurde und daneben keine Partei die Durchführung einer Verhandlung beantragt hat. Von der Durchführung einer öffentlichen

mündlichen Verhandlung konnte gemäß Paragraph 44, Absatz 2, Ziffer 3, VwGVG abgesehen werden, da im angefochtenen Straferkenntnis eine 500 Euro nicht übersteigende Geldstrafe verhängt wurde und daneben keine Partei die Durchführung einer Verhandlung beantragt hat.

10.

Zu den Kosten:

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

Gemäß § 54b Abs. 1 VStG iVm § 52 Abs. 6 VwGVG hat der Beschwerdeführer den Strafbetrag sowie die Kostenbeiträge des verwaltungsbehördlichen Verfahrens und des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens jeweils binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses zu bezahlen. Gemäß Paragraph 54 b, Absatz eins, VStG in Verbindung mit Paragraph 52, Absatz 6, VwGVG hat der Beschwerdeführer den Strafbetrag sowie die Kostenbeiträge des verwaltungsbehördlichen Verfahrens und des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens jeweils binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses zu bezahlen.

11.

Zur Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1985 (VwGG), BGBl. Nr. 10/1985 idF BGBl. I Nr. 24/2017, hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen. Gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1985 (VwGG), Bundesgesetzblatt Nr. 10 aus 1985, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 24 aus 2017,, hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die ordentliche Revision ist zulässig, weil im gegenständlichen Verfahren eine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung knüpft sich an die Auslegung des gesetzlichen Begriffes „nächstgelegener technisch geeigneter Bahnhof“ (in § 2 Z. 40 KFG 1967 bzw. § 4 Abs. 7a KFG 1967), wozu aus hg. Sicht noch keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vorliegt. Aus den bisherigen Entscheidungen zu diesen Bestimmungen (vgl. VwGH 21.10.2005, 2005/02/0246; VwGH 17.4.2015, Ra 2015/02/0048; VwGH 16.1.2019, Ra 2018/02/0300; VwGH 27.1.2020, Ra 2019/02/0255; VwGH 29.3.2021, Ra 2020/02/0298) lässt sich zur Klärung dieser Frage nichts ableiten. Die ordentliche Revision ist zulässig, weil im gegenständlichen Verfahren eine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung knüpft sich an die Auslegung des gesetzlichen Begriffes „nächstgelegener technisch geeigneter Bahnhof“ (in Paragraph 2, Ziffer 40, KFG 1967 bzw. Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG 1967), wozu aus hg. Sicht noch keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vorliegt. Aus den bisherigen Entscheidungen zu diesen Bestimmungen vergleiche VwGH 21.10.2005, 2005/02/0246; VwGH 17.4.2015, Ra 2015/02/0048; VwGH 16.1.2019, Ra 2018/02/0300; VwGH 27.1.2020, Ra 2019/02/0255; VwGH 29.3.2021, Ra 2020/02/0298) lässt sich zur Klärung dieser Frage nichts ableiten.

### **Schlagworte**

Verkehrsrecht; Kraftfahrrecht; Verwaltungsstrafe; Überladung; Kombinierte Verkehr; Vorlaufverkehr;

### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:LVWGN:2023:LVwG.S.2577.001.2022

### **Zuletzt aktualisiert am**

06.07.2023

**Quelle:** Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lvwg.noel.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)