

TE Lvwg Erkenntnis 2016/4/12 LVwG-1-290/2015-R12

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.04.2016

Entscheidungsdatum

12.04.2016

Norm

VStG §5 Abs1

KFG §101 Abs1 lit a

KFG §2 Abs1 Z34

KFG §102 Abs1

KFG §134 Abs1

1. VStG § 5 heute
2. VStG § 5 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
3. VStG § 5 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.2018

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Mag. Eva Ostermeier über die Beschwerde des J E, D-B, vertreten durch RA Joachim Werner, D-Wiesbaden, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft B vom 23.07.2015, ZI X-9-2015/31320, zu Recht erkannt:

Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass die Übertretungsnorm zu den Spruchpunkten 1. bis 4. des angefochtenen Straferkenntnisses statt „§ 102 Abs 1 KFG iVm § 101 Abs 1 lit d KFG“ zu lauten hat „§ 102 Abs 1 KFG iVm § 101 Abs 1 lit d KFG iVm Spruchpunkt I. des Bescheides des Landeshauptmannes von Vorarlberg vom 10.04.2015“. Gemäß Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass die Übertretungsnorm zu den Spruchpunkten 1. bis 4. des angefochtenen Straferkenntnisses statt „§ 102 Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG“ zu lauten hat „§ 102 Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG in Verbindung mit Spruchpunkt römisch eins. des Bescheides des Landeshauptmannes von Vorarlberg vom 10.04.2015“.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in Höhe von 20 % der über ihn verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch 10 Euro zu bezahlen. Daher ergibt sich ein Kostenbeitrag von 140 Euro. Dieser Betrag ist zusammen mit der Geldstrafe an die Bezirkshauptmannschaft B zu

entrichten. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGGV hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in Höhe von 20 % der über ihn verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch 10 Euro zu bezahlen. Daher ergibt sich ein Kostenbeitrag von 140 Euro. Dieser Betrag ist zusammen mit der Geldstrafe an die Bezirkshauptmannschaft B zu entrichten.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

1. Im angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschuldigten Folgendes vorgeworfen:

„Fahrzeug: XXX, YYY, Fahrzeug: römisch 30, YYY

Sie lenkten am 15.04.2015 um 20:20 Uhr in H, A14, Höhe KM, Richtungsfahrbahn Deutschland den Sattelzug (Zugfahrzeug KZ: XXX; Sattelanhänger KZ: YYY), wobei Sie lenkten am 15.04.2015 um 20:20 Uhr in H, A14, Höhe KM, Richtungsfahrbahn Deutschland den Sattelzug (Zugfahrzeug KZ: römisch 30; Sattelanhänger KZ: YYY), wobei Sie

1. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. § 101 Abs. 5 KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c KFG angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind.

Bescheiddaten: Amt der Vorarlberger Landesreg., vom 10.4.2015.

Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelzugfahrzeug die höchst zulässige Achslast der 3. Achse von 10000 kg um 1800 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 18 %, 1. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. Paragraph 101, Absatz 5, KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Absatz eins, Litera a bis c KFG angeführten oder die gemäß Absatz 6, festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind. , Bescheiddaten: Amt der Vorarlberger Landesreg., vom 10.4.2015. , Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelzugfahrzeug die höchst zulässige Achslast der 3. Achse von 10000 kg um 1800 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 18 %.

2. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. § 101 Abs. 5 KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c KFG angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind.

Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015.

Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelzugfahrzeug die höchst zulässige Achslast der 4. Achse von 10000 kg um 1400 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 14 %. 2. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. Paragraph 101, Absatz 5, KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Absatz eins, Litera a bis c KFG angeführten oder die gemäß Absatz 6, festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll,

zulässig sind. , Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015. , Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelzugfahrzeug die höchst zulässige Achslast der 4. Achse von 10000 kg um 1400 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 14 %.

3. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. § 101 Abs. 5 KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c KFG angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind.

Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015.

Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelanhänger die höchst zulässige Achslast der 1. Achse von 12000 kg um 1750 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 14,5 %.

3. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. Paragraph 101, Absatz 5, KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Absatz eins, Litera a bis c KFG angeführten oder die gemäß Absatz 6, festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind. , Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015. , Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelanhänger die höchst zulässige Achslast der 1. Achse von 12000 kg um 1750 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 14,5 %.

4. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. § 101 Abs. 5 KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c KFG angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind.

Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015.

Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelanhänger die höchst zul. Achslast der 2. Achse von 12000 kg um 1350 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 11,2 %.

4. sich als Lenker(in), obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt haben, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die gem. Paragraph 101, Absatz 5, KFG bei der Bewilligung erteilten Auflagen nicht erfüllt wurden, obwohl Transporte, bei denen die im Absatz eins, Litera a bis c KFG angeführten oder die gemäß Absatz 6, festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig sind. , Bescheiddaten: Amt der VlbG. Landesreg. vom 10.4.2015. , Nicht erfüllte Auflage: Er überschritt beim Sattelanhänger die höchst zul. Achslast der 2. Achse von 12000 kg um 1350 kg durch die Beladung. Dies entspricht einer Überschreitung um 11,2 %.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1.

§ 102 Abs. 1 KFG i.V.m. § 101 Abs. 1 lit d KFG Paragraph 102, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG

2.

§ 102 Abs. 1 KFG i.V.m. § 101 Abs. 1 lit d KFG Paragraph 102, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG

3.

§ 102 Abs. 1 KFG i.V.m. § 101 Abs. 1 lit d KFG Paragraph 102, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz

eins, Litera d, KFG

4.

§ 102 Abs. 1 KFG i.V.m. § 101 Abs. 1 lit d KFG Paragraph 102, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG

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

Zu

Geldstrafe

falls diese uneinbringlich

Gemäß

Euro

ist, Ersatzfreiheitsstrafe von

1

250,00

50 Stunden

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

2

150,00

30 Stunden

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

3

150,00

30 Stunden

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

4

150,00

30 Stunden

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

Zu zahlender Gesamtbetrag (Strafe/Barauslagen):

Euro 700,00“

2. Gegen dieses Straferkenntnis hat der Beschuldigte rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser wird im Wesentlichen vorgebracht, die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützten, würden noch dezidiert vorgetragen. Vorab könne aber schon mitgeteilt werden, dass die Radlastverwiegung nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei. Dies werde bestritten. Die Verwiegung sei von Mitarbeitern der ASFINAG vorgenommen worden. Diese seien nicht qualifiziert. Die Qualifikation von B und W werde bestritten. Der Beschuldigte habe den Sattelzug mehrfach von der mobilen Waage herunterfahren und wieder hinauffahren müssen. Jedes Mal seien andere Ergebnisse herausgekommen. Es werde bestritten, dass beim Sattelzugfahrzeug die Achslast der dritten Achse um 1.800 kg und die Achslast der vierten Achse um 1.400 kg überschritten worden sei. Weiters werde bestritten, dass beim Sattelzugfahrzeug (gemeint wohl: Sattelanhänger) die Achslast der ersten Achse um 1.750 kg und die Achslast der

zweiten Achse um 1.350 kg überschritten worden sei. Er ersuche um Aufklärung hinsichtlich der hoheitlichen Befugnisse der ASFINAG-Mitarbeiter bezüglich der Radlastverwiegung. Es wurde die Aufhebung des Straferkenntnisses beantragt.

3. Das Landesverwaltungsgericht hat in dieser Angelegenheit eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Folgender Sachverhalt steht fest: Der Beschuldigte lenkte am 15.04.2015 um 20.20 Uhr das mit einer Bohrmaschine der Firma L beladene Sattelkraftfahrzeug (Sonder- bzw Schwertransport) mit dem Kennzeichen XXX (Sattelzugfahrzeug) und YYY (Satteltiefeladeanhänger) in H auf der A 14, Richtungsfahrbahn Deutschland, auf Höhe km, wo das Fahrzeug auf der dortigen Kontrollfläche MKPL H einer Verwiegung auf einer geeichten Radlastwaage unterzogen wurde. Bei der Verwiegung wurde festgestellt, dass die höchste zulässige Achslast der dritten Achse des Sattelzugfahrzeuges von 10.000 kg durch die Beladung um 1.800 kg (18 %) und die höchste zulässige Achslast der vierten Achse des Sattelzugfahrzeuges von 10.000 kg durch die Beladung um 1.400 kg (14 %) überschritten wurden, dies jeweils nach Abzug der vom Wiegesystem automatisch berücksichtigten Toleranz. Weiters wurde bei der Verwiegung festgestellt, dass die höchste zulässige Achslast der ersten Achse des Sattelanhängers – dies ist die Achse Nr 5 der Fahrzeugkombination – von 12.000 kg durch die Beladung um 1.750 kg (14,5 %) und die höchste zulässige Achslast der zweiten Achse des Sattelanhängers – dies ist die Achse Nr 6 der Fahrzeugkombination – von 12.000 kg durch die Beladung um 1.350 kg (11,2 %) überschritten wurden, dies ebenfalls jeweils nach Abzug der vom Wiegesystem automatisch berücksichtigten Toleranz. 3. Das Landesverwaltungsgericht hat in dieser Angelegenheit eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Folgender Sachverhalt steht fest: Der Beschuldigte lenkte am 15.04.2015 um 20.20 Uhr das mit einer Bohrmaschine der Firma L beladene Sattelkraftfahrzeug (Sonder- bzw Schwertransport) mit dem Kennzeichen römisch 30 (Sattelzugfahrzeug) und YYY (Satteltiefeladeanhänger) in H auf der A 14, Richtungsfahrbahn Deutschland, auf Höhe km, wo das Fahrzeug auf der dortigen Kontrollfläche MKPL H einer Verwiegung auf einer geeichten Radlastwaage unterzogen wurde. Bei der Verwiegung wurde festgestellt, dass die höchste zulässige Achslast der dritten Achse des Sattelzugfahrzeuges von 10.000 kg durch die Beladung um 1.800 kg (18 %) und die höchste zulässige Achslast der vierten Achse des Sattelzugfahrzeuges von 10.000 kg durch die Beladung um 1.400 kg (14 %) überschritten wurden, dies jeweils nach Abzug der vom Wiegesystem automatisch berücksichtigten Toleranz. Weiters wurde bei der Verwiegung festgestellt, dass die höchste zulässige Achslast der ersten Achse des Sattelanhängers – dies ist die Achse Nr 5 der Fahrzeugkombination – von 12.000 kg durch die Beladung um 1.750 kg (14,5 %) und die höchste zulässige Achslast der zweiten Achse des Sattelanhängers – dies ist die Achse Nr 6 der Fahrzeugkombination – von 12.000 kg durch die Beladung um 1.350 kg (11,2 %) überschritten wurden, dies ebenfalls jeweils nach Abzug der vom Wiegesystem automatisch berücksichtigten Toleranz.

Mit Bescheid vom 10.04.2015 hat der Landeshauptmann von Vorarlberg die Bewilligung für diesen Sondertransport (Nr 1509907) unter Auflagen erteilt.

4. Dieser Sachverhalt wird aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere aufgrund der durchgeführten mündlichen Verhandlung, sowie aufgrund der Aktenlage, insbesondere aufgrund des Bescheides des Landeshauptmannes von Vorarlberg vom 10.04.2015 und des Wiegeprotokolls der Radlastverwiegung vom 15.04.2015, als erwiesen angenommen.

4.1. Der Anzeigeleger H B, Autobahnpolizeiinspektion Dornbirn, hat als Zeuge in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen angegeben, dass er am 15.04.2015 die Schwertransportkontrolle zusammen mit der ASFINAG vor Ort durchgeführt habe. Die Wiegemeister der ASFINAG hätten dabei die Verwiegung durchgeführt und er habe dann aufgrund der Ergebnisse des übergebenen Wiegeprotokolls die Anzeige verfasst. Die Angaben in der Anzeige vom 29.05.2015 seien richtig. Er sei bereits seit 35 Jahren Polizeibeamter, davon seit 27 Jahren im Verkehrsdienst bei der API D. Er könne sich an die gegenständliche Kontrolle noch erinnern. Er habe den LKW angehalten und die Wiegemeister der ASFINAG hätten in der Folge die Verwiegung durchgeführt, bei welcher er daneben gestanden sei. Die Verwiegung sei ganz normal verlaufen. Der LKW fahre dabei auf eine Wiegeplatte auf, diese Wiegeplatte sei mit einem Computer verbunden und werde dort dann das gemessene Gewicht angezeigt. Der Wiegemeister habe zunächst die höchst zulässigen Gewichte lt Bescheid des Landeshauptmannes im System eingegeben, dann sei jede Achse einzeln verwogen worden. Es seien dann die Gewichte, wie auf Seite 3 des Wiegeprotokolls, angezeigt worden. Weder er noch die Wiegemeister der ASFINAG hätten Einfluss auf das Messergebnis der Verwiegung. Die Verwiegung sei korrekt gewesen und habe ein gültiges Messergebnis ergeben.

Über Vorhalt der Richterin, dass der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde vorbringe, dass er mehrfach auf die

Waage fahren habe müssen und jedes Mal andere Ergebnisse herausgekommen seien, führte der Zeuge Folgendes aus: Sie hätten dem Lenker das – auch dem Gericht vorliegende – Wiegeprotokoll der durchgeführten Verwiegung gezeigt und die Ergebnisse vorgehalten. Auch sei die Weiterfahrt untersagt worden, woraufhin der Fahrer angegeben habe, dass er mehrere Verstellmöglichkeiten am Anhänger habe und durch Verstellung der verschiedenen Hydraulikzylinder etc eine Verlagerung des Gewichtes nach hinten erreichen könne. Es sei dem Fahrer deshalb zugestanden worden nach Verstellversuchen noch mehrfach über die Waage zu fahren.

Dies sei eine Good-Will-Aktion gewesen, um eine Weiterfahrt zu ermöglichen. Es sei ja nicht so einfach, einen derartigen Transport einfach „abzustellen“, da für die Weiterfahrt alles organisiert sei. Der Fahrer habe eine Stunde lang Verschiedenes probiert, die Versuche hätten jedoch nichts Entscheidendes gebracht bzw geändert. Der Zeuge deponierte jedoch dabei, dass es auf die erste Messung ankomme und diese Ergebnisse (lt Wiegeprotokoll) korrekt seien. Bei der Verwiegung seien durch das Wiegesystem der ASFINAG die Toleranzen automatisch berücksichtigt und in Abzug gebracht worden. Im Übrigen sei es richtig, dass es auch eine Überschreitung des Gesamtgewichtes von 1.550 kg gegeben habe, was allerdings im Bereich der Toleranz (2 %) gelegen sei. Die gemessenen Gewichtsüberschreitungen seien durch die Beladung mit der Bohrmaschine zustande gekommen. Vermutlich hätte es weniger Druck auf der Sattelzugmaschine gegeben, wenn die Maschine ein paar Zentimeter weiter hinten platziert worden wäre (vgl auch Lichtbilder des kontrollierten Schwerfahrzeuges, Anlage .A zur Verhandlungsniederschrift). Auch hätte man glaublich die auf der Bohrmaschine befindliche Lafette noch verschieben können. Der LKW habe so nicht mehr weiterfahren dürfen. Er nehme an, dass am nächsten Tag jemand von der Firma L gekommen sei und die Gewichtsverteilung verändert habe. Dies sei eine Good-Will-Aktion gewesen, um eine Weiterfahrt zu ermöglichen. Es sei ja nicht so einfach, einen derartigen Transport einfach „abzustellen“, da für die Weiterfahrt alles organisiert sei. Der Fahrer habe eine Stunde lang Verschiedenes probiert, die Versuche hätten jedoch nichts Entscheidendes gebracht bzw geändert. Der Zeuge deponierte jedoch dabei, dass es auf die erste Messung ankomme und diese Ergebnisse (lt Wiegeprotokoll) korrekt seien. Bei der Verwiegung seien durch das Wiegesystem der ASFINAG die Toleranzen automatisch berücksichtigt und in Abzug gebracht worden. Im Übrigen sei es richtig, dass es auch eine Überschreitung des Gesamtgewichtes von 1.550 kg gegeben habe, was allerdings im Bereich der Toleranz (2 %) gelegen sei. Die gemessenen Gewichtsüberschreitungen seien durch die Beladung mit der Bohrmaschine zustande gekommen. Vermutlich hätte es weniger Druck auf der Sattelzugmaschine gegeben, wenn die Maschine ein paar Zentimeter weiter hinten platziert worden wäre vergleiche auch Lichtbilder des kontrollierten Schwerfahrzeuges, Anlage .A zur Verhandlungsniederschrift). Auch hätte man glaublich die auf der Bohrmaschine befindliche Lafette noch verschieben können. Der LKW habe so nicht mehr weiterfahren dürfen. Er nehme an, dass am nächsten Tag jemand von der Firma L gekommen sei und die Gewichtsverteilung verändert habe.

Der Wiegemeister der ASFINAG Maut Service GmbH, M B, hat in der mündlichen Verhandlung als Zeuge im Wesentlichen Folgendes angegeben: Er habe mit seinem Kollegen W die gegenständliche Verwiegung am 15.04.2015 durchgeführt. Von der ASFINAG würden Schwertransporte kontrolliert, um so die Straßenbauprojekte wie Brücken zu schützen. Dies würden sie in ganz Österreich machen. Im Einsatz sei dabei eine mobile Radlastwaage der Firma H, die in einem Anhänger mitgeführt und dann an Ort und Stelle bzw an den dafür vorgesehenen vermessenen Kontrollplätzen (vgl Vermessungsprotokoll MKPL H, Anlage .D zur Verhandlungsniederschrift) aufgebaut werde. Die Waage sei im Tatzeitpunkt geeicht gewesen (vgl Eichschein vom 01.12.2014, Anlage .E zur Verhandlungsniederschrift). Mit dieser Radlastwaage würden die einzelnen Räder verwogen. Er sei auf die Verwendung der gegenständlichen Waage besonders geschult (vgl Schulungszertifikate, Anlage .F zur Verhandlungsniederschrift), wie alle Mitarbeiter der SKD-Abteilung (Service- und Kontrolldienstabteilung). Er führe solche Kontrollen regelmäßig durch. Sie würden die Waage zur Verfügung stellen und die Verwiegung durchführen, dabei sei die Polizei immer anwesend und diese mache dann gegebenenfalls die Anzeige. Der Wiegemeister der ASFINAG Maut Service GmbH, M B, hat in der mündlichen Verhandlung als Zeuge im Wesentlichen Folgendes angegeben: Er habe mit seinem Kollegen W die gegenständliche Verwiegung am 15.04.2015 durchgeführt. Von der ASFINAG würden Schwertransporte kontrolliert, um so die Straßenbauprojekte wie Brücken zu schützen. Dies würden sie in ganz Österreich machen. Im Einsatz sei dabei eine mobile Radlastwaage der Firma H, die in einem Anhänger mitgeführt und dann an Ort und Stelle bzw an den dafür vorgesehenen vermessenen Kontrollplätzen vergleiche Vermessungsprotokoll MKPL H, Anlage .D zur Verhandlungsniederschrift) aufgebaut werde. Die Waage sei im Tatzeitpunkt geeicht gewesen vergleiche Eichschein vom 01.12.2014, Anlage .E zur Verhandlungsniederschrift). Mit dieser Radlastwaage würden die einzelnen Räder verwogen. Er sei auf die Verwendung der gegenständlichen Waage besonders geschult vergleiche Schulungszertifikate,

Anlage ./F zur Verhandlungsniederschrift), wie alle Mitarbeiter der SKD-Abteilung (Service- und Kontrolldienstabteilung). Er führe solche Kontrollen regelmäßig durch. Sie würden die Waage zur Verfügung stellen und die Verwiegung durchführen, dabei sei die Polizei immer anwesend und diese mache dann gegebenenfalls die Anzeige.

Zum Ablauf der Verwiegung führte der Zeuge zusammengefasst aus, dass zunächst die Radlastwaage aufgebaut werde. Es handle sich dabei um zwei Stahlplatten, die voneinander unabhängig seien, um jedes Rad einzeln zu verwiegen. Vor und nach den Wiegeplatten würden sich Ausgleichsmatten befinden. Im gesamten Wiegebereich müsse alles auf einem Niveau sein. Der LKW fahre dann mit jeder Achse separat über diese Radlastwaage. Die Räder würden einzeln verwogen und zu einer Achse addiert. Das Ergebnis werde dann von der Waage an den Laptop gesendet und dort am Bildschirm angezeigt. Das Gewicht könne dabei erst abgenommen werden, wenn die Last ruhend stehe. Erst dann nehme er das Gewicht ab und könne mit der Achse von der Waage heruntergefahren werden. Dann müsse der LKW kurz stehen bleiben bis sich die Waage automatisch „genullt“ habe, dann könne man die Waage wieder belasten und die nächste Achse abnehmen und immer so weiter bis alle Achsen durchverwogen seien. Im gegenständlichen Fall hätten sie die Verwiegung genauso durchgeführt. Beim gegenständlichen Sattelkraftfahrzeug habe es sich um ein 4-Achs-Zugfahrzeug und um einen 7-Achs-Anhänger gehandelt. Die vom Wiegesystem automatisch berücksichtigten Toleranzen seien auf Seite 1 des Wiegeprotokolls angeführt. Von 0 bis 2.500 kg betrage die Toleranz 50 kg pro Rad, von 2.550 bis 10.000 kg 100 kg pro Rad und über 10.000 kg 150 kg pro Rad. Er habe im gegenständlichen Fall die Verwiegung korrekt durchgeführt. Sie habe ein gültiges Messergebnis ergeben. Im Übrigen habe er auch keinen Einfluss auf das Messergebnis, es werde alles automatisch vom System erledigt.

Es sei richtig, dass es auch beim Gesamtgewicht eine leichte Überschreitung gegeben habe und zwar von 1,3 % bzw 1.550 kg, was allerdings im Bereich der Toleranz von 2 % liege. Im Übrigen habe die Verwiegung des gegenständlichen Sattelzuges ergeben, dass die Achsen 3 und 4 sowie die Achsen 5 und 6 überladen gewesen seien (wie im Wiegeprotokoll auf Seite 3 ausgewiesen bei der Achse 3 um 1.800 kg, der Achse 4 um 1.400 kg, der Achse 5 um 1.750 kg und der Achse 6 um 1.350 kg). Das höchstzulässige Gesamtgewicht und die höchstzulässigen Achsgewichte habe er aus der Bewilligung des Landeshauptmannes vom 10.04.2015 entnommen. Die festgestellten Gewichtsüberschreitungen seien durch die Beladung mit der Tunnelbohrmaschine der Firma L zustande gekommen.

Über Vorhalt der RichterIn, dass der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde vorbringe, dass er mehrfach auf die Waage fahren habe müssen und jedes Mal andere Ergebnisse herausgekommen seien, führte der Zeuge aus, dass die erste Verwiegung die Ergebnisse laut dem vorliegenden Wiegeprotokoll (vgl Anlage ./B zur Verhandlungsniederschrift) ergeben habe. Dem LKW-Fahrer sei dann die Möglichkeit eingeräumt worden, durch das Druckverteilersystem des LKWs die Achsen zu be- oder entlasten. Der LKW-Fahrer habe versucht, die Achslasten auszugleichen bzw umzuverteilen, was ihm allerdings nicht gelungen sei. Der LKW habe also nicht mehr weiterfahren dürfen. Über Vorhalt der RichterIn, dass der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde vorbringe, dass er mehrfach auf die Waage fahren habe müssen und jedes Mal andere Ergebnisse herausgekommen seien, führte der Zeuge aus, dass die erste Verwiegung die Ergebnisse laut dem vorliegenden Wiegeprotokoll vergleiche Anlage ./B zur Verhandlungsniederschrift) ergeben habe. Dem LKW-Fahrer sei dann die Möglichkeit eingeräumt worden, durch das Druckverteilersystem des LKWs die Achsen zu be- oder entlasten. Der LKW-Fahrer habe versucht, die Achslasten auszugleichen bzw umzuverteilen, was ihm allerdings nicht gelungen sei. Der LKW habe also nicht mehr weiterfahren dürfen.

4.2. Die Angaben des Anzeigelegers und des Wiegemeisters der ASFINAG Maut Service GmbH sind aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes in sich schlüssig und nachvollziehbar und decken sich mit den Angaben im Wiegeprotokoll, welches Bestandteil der Anzeige ist. Am Vorliegen eines korrekten Wiegevorganges und eines gültigen Messergebnisses wird nicht gezweifelt. Die Überschreitungen der höchstzulässigen Achslasten der dritten und vierten Achse des Sattelzugfahrzeuges und der ersten und zweiten Achse des Sattelanhängers waren erheblich.

Wenn der Beschuldigte in der Beschwerde eingewendet hat, dass er mit dem Sattelzug mehrfach auf die mobile Waage hinauf und wieder herunter fahren habe müssen und jedes Mal andere Ergebnisse herausgekommen seien, so ist diesbezüglich zu bemerken, dass es auf das (gültige) Ergebnis der ersten Verwiegung ankommt (Zustand bei Betretung). Nach den glaubwürdigen und übereinstimmenden Angaben der Zeugen wurde dem Beschuldigten nach der ersten (gültigen) Verwiegung und Präsentation des Messergebnisses lediglich zugestanden, über diverse Verstellmöglichkeiten am Sattelkraftfahrzeug eine Umverteilung des Gewichtes zu erzielen, um damit eine Weiterfahrt des organisierten Sondertransportes zu erreichen, was allerdings nicht gelungen ist.

5. Nach § 102 Abs 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 43/2013, darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit es zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Nach Paragraph 102, Absatz eins, Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 43 aus 2013,, darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit es zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen.

Nach § 101 Abs 1 lit d KFG, BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 94/2009, ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Abs 2 und 5 nur zulässig, wenn bei Bewilligungen gemäß § 5 Abs 2 zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden. Nach Paragraph 101, Absatz eins, Litera d, KFG, Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 94 aus 2009,, ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Absatz 2 und 5 nur zulässig, wenn bei Bewilligungen gemäß Paragraph 5, Absatz 2, zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden.

Nach § 134 Abs 1 KFG, BGBl Nr 267/1967, idFBGBl I Nr 43/2013, begeht, wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, zu bestrafen. Nach Paragraph 134, Absatz eins, KFG, Bundesgesetzblatt Nr 267 aus 1967,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 43 aus 2013,, begeht, wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5.000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen, zu bestrafen.

Unter Hinweis auf die obigen Ausführungen steht fest, dass die nach dem Bescheid des Landeshauptmannes von Vorarlberg vom 10.04.2015 höchsten zulässigen Achslasten der dritten und vierten Achse des Sattelzugfahrzeuges und der ersten und zweiten Achse des Sattelanhängers zum Tatzeitpunkt überschritten wurden.

Zufolge der Bestimmung des § 102 Abs 1 KFG ist die Frage, ob es einem Kraftfahrer zumutbar ist, sich davon zu überzeugen, ob das Kraftfahrzeug und der mit diesem zu ziehende Anhänger den in Betracht kommenden Vorschriften entspricht, im Rahmen der subjektiven Tatseite von Bedeutung. Zufolge der Bestimmung des Paragraph 102, Absatz eins, KFG ist die Frage, ob es einem Kraftfahrer zumutbar ist, sich davon zu überzeugen, ob das Kraftfahrzeug und der mit diesem zu ziehende Anhänger den in Betracht kommenden Vorschriften entspricht, im Rahmen der subjektiven Tatseite von Bedeutung.

Diesbezüglich machte der Beschuldigte bei der Kontrolle geltend, dass das Bohrgerät bei der Firma L in N geladen worden sei, das Gesamtgewicht dort überprüft worden und in Ordnung gewesen sei. Eine Verwiegung der einzelnen Achslasten sei nicht möglich gewesen.

Dem Beschuldigten stand also am Ort des Aufladens keine Waage zur Verfügung, mit der die einzelnen Achsgewichte kontrolliert werden konnten, sondern nur eine solche, mit der das Gesamtgewicht festgestellt werden konnte. Die vorhandene Möglichkeit der Gesamtgewichtskontrolle hat der Beschuldigte angeblich pflichtgemäß in Anspruch genommen, ein Wiegeschein bzw eine Wiegebestätigung wurden nicht vorgelegt. Da er aber das Fahrzeug nur einer Gesamtverwiegung unterziehen konnte, hätte er im Zweifel eine derartige Gewichtsverteilung der geladenen Bohrmaschine vornehmen müssen, dass auch unter Berücksichtigung der ungünstigsten Gegebenheiten eine Überschreitung der zulässigen Achslasten unterbleibt. Bei der gegebenen Sachlage (eigens bewilligter Sonder- bzw Schwertransport) hätte der Beschuldigte ein besonders hohes Maß an Sorgfalt walten lassen müssen und das Gewicht der Ladung so verteilen müssen, dass keine Überschreitung der höchsten zulässigen Achslastgewichte herbeigeführt werden könnte. Da er dies nicht getan hat, sind ihm die objektiv festgestellten Übertretungen auch subjektiv anzulasten.

6. Gemäß § 19 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) iVm § 38 VwGVG sind 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 Bestimmungen der §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die

Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.⁶ Gemäß Paragraph 19, Verwaltungsstrafgesetz (VStG) in Verbindung mit Paragraph 38, VwGVG sind 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 Bestimmungen der 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.

Schutzzweck der übertretenen Norm ist zum einen die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Fahrzeuges und zum anderen das Hintanhalten von Schäden der Fahrbahn, welche insbesondere durch überhöhte Achsgewichte und folglich durch überhöhte Achsdrücke auf die Fahrbahn leicht entstehen können (Spurrillen). Dadurch, dass die zulässigen Achslasten der dritten und vierten Achse des Sattelzugfahrzeuges und der ersten und zweiten Achse des Sattelanhängers wesentlich überschritten wurden, wurde dem genannten Schutzzweck in erheblichem Ausmaß zuwidergehandelt.

Als Verschuldensform wird Fahrlässigkeit angenommen. Als Milderungsgrund war die verwaltungsstrafrechtliche Unbescholtenheit des Beschwerdeführers – zumindest in Vorarlberg – zu werten. Erschwerungsgründe sind keine hervorgekommen.

Unter Würdigung des vorgetragenen Sachverhaltes und auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die belangte Behörde den Milderungsgrund der Unbescholtenheit nicht berücksichtigt hat, erachtet das Landesverwaltungsgericht die von der Behörde festgesetzten Strafen als schuld- und tatangemessen. Das festgestellte Ausmaß der Überladung wurde durch verhältnismäßig geringe Geldstrafen entsprechend berücksichtigt. Das Landesverwaltungsgericht würde die verhängten Geldstrafen, die sich im untersten Bereich des gesetzlichen Strafraumes befinden, unter Würdigung des vorgetragenen Sachverhaltes auch bei einer Person mit ungünstigen persönlichen Verhältnissen für angemessen ansehen.

7. Die Änderung der Übertretungsnormen der Spruchpunkte 1. bis 4. des behördlichen Straferkenntnisses erfolgte zur Präzisierung.

8. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.⁸ Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Achslastüberschreitung, keine Achslastwaage vorhanden, Fahrlässigkeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVG:2016:LVwG.1.290.2015.R12

Zuletzt aktualisiert am

26.04.2016

Quelle: Landesverwaltungsgericht Vorarlberg LVwG Vorarlberg, <http://www.lvwg-vorarlberg.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at