jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE UVS Tirol 2003/04/07 2002/12/033-02

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 07.04.2003

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol entscheidet durch den Stellvertretenden Vorsitzenden Dr. Siegfried Denk über die Maßnahmenbeschwerde der Fa. U. T. I.,XY, vertreten durch Dr. B. H., Rechtsanwalt in XY, wegen Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt durch die Bezirkshauptmannschaft Reutte wie folgt:

I.

Gemäß § 67c Abs 3 AVG iVm Art 129 Abs 1 Z 2 B-VG wird der Antrag der Beschwerdeführerin

?Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol wolle den angefochtenen Verwaltungsakt der belangten Behörde, nämlich das Verbot des Abladens von 7 Paletten Spielwaren (2.687 kg) sowie 26 leeren Europaletten (600 kg) vom Sattelanhänger mit dem behördlichen Kennzeichen XY, und das Verbot der Weiterfahrt, des Sattelkraftfahrzeuges mit dem behördlichen Kennzeichen XY, XY am 12.03.2002 vom Nachmittag bis 22.30 Uhr von der Kontrollstelle Vils, Musau, für rechtswidrig erklären und die belangten Behörde zum Kostenersatz verfällen.?als unbegründet abgewiesen.

II.

Gemäß § 79a AVG iVm der UVS-Aufwandersatzverordnung 2001, BGBl II Nr 499/2001, wird dem Antrag der belangten Behörde (Bezirkshauptmannschaft Reutte) auf Kostenersatz in folgendem Umfang stattgegeben:

Vorlageaufwand: Euro 41,00

Schriftsatzaufwand: Euro 203,00

Verhandlungsaufwand: Euro 254,00

zusammen: Euro 498,00

Die Beschwerdeführerin hat den Geldbetrag von Euro 498,00 an die belangte Behörde (Bezirkshauptmannschaft Reutte) innerhalb von 2 Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

III.

Der Antrag der Beschwerdeführerin, ihr Aufwandersatz zu leisten, wird als unbegründet abgewiesen.

Text

Die Beschwerdeführerin brachte die mit 10.4.2002 datierte Beschwerde, welche am 16.4.2002 beim Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol eingelangt ist, ein und führte darin folgendes aus:

1.) VERWALTUNGSAKT:

Am 12. 03. 2002 wurde das von der Beschwerdeführerin gemietete Kraftfahrzeug mit dem behördlichen Kennzeichen XY nach dem Grenzübergang Vils Musau von Gendarmeriebeamten des GPK Obermieming, 6414 Obermieming, angehalten und eine Gewichtskontrolle durchgeführt.

Die Gendarmeriebeamten stellten ein Gesamtgewicht von 45.000 kg fest und untersagten daraufhin die Weiterfahrt und ordneten dem Lenker eine unverzügliche Entladung an Ort und Stelle an.

Die Gendarmeriebeamten des GPK Obermieming führten diese Gewichtskontrolle aufgrund einer Ermächtigungsurkunde der BH Imst durch.

Somit ist belangte Behörde die Bezirkshauptmannschaft Imst.

2.) SACHVERHALT:

a)

Die Beschwerdeführerin führte am 12. 03. 2002 als nachfolgende Frachtführerin mit dem Sattel-KFZ, behördliches Kennzeichen XY, XY nachangeführte Gütertransporte durch:

-

7 Paletten Spielwaren: 2.687 kg

-

6 Paletten Bandstahl: 26.025 kg

Weiters befanden sich auf dem Sattelanhäner:

-

26 leere Europaletten: 600 kg

Im Zuge der Verwiegung des Fahrzeuges stellten die Gendarmeriebeamten ein Gesamtgewicht von: 45 000 kg fest und untersagten die Weiterfahrt und ordneten eine Entladung an Ort und Stelle an.

Die Beschwerdeführerin beauftragte die Firma H. T. GmbH in Vils zum Kontrollplatz in Musau zu fahren, um

-

7 Paletten Spielwaren: 2.687 kg

-

26 leere Europaletten: 600 kg

vom LKW abzuladen.

Als Herr R. S., Firma H. T. GmbH, mit dem LKW beim Kontrollplatz eintraf und mit dem Abladen beginnen wollte, verweigerten die Gendarmeriebeamten das Umladen mit der Begründung, dass bei einer Überladung von 5.000 kg diese vorgesehene Entladung nicht ausreiche und daher ein Kranfahrzeug beauftragt werden müsse, um zumindest eine Palette Bandstahl zu entladen.

Beweis: - R. S., per Adresse Firma H. T. GmbH,XY,

-

M. N., per Adresse Firma U. T. GmbH & Co KG, XY

-

Mietvertrag,

-

CEMT-Genehmigung Nr 0221

-

Frachtbriefe

b)

Nachdem von den Beamten eine Entladung der Spielwarenpaletten und Leerpaletten nicht zugelassen, sondern darauf bestanden wurde, dass zumindest ein bis zwei Paletten mit Bandstahl entladen werden müssen, war die Beschwerdeführerin gezwungen, ein Kranunternehmen mit der Entladung zu beauftragen und einen zweiten LKW zu organisieren, damit die abgeladene Ware abtransportiert werden kann.

Die Entladung mit einem Kranwagen erfolgte sodann um ca 22.00 Uhr.

Nachdem

-

7 Paletten Spielwaren und

-

1 Palette mit Bandstahl

abgeladen wurden, bestand der LKW-Fahrer darauf, dass eine neuerliche Verwiegung durchgeführt wird.

Nunmehr stellten die Beamten ein Gesamtgewicht von: 35.800 kg fest.

Beweis: - Wiegeschein vom 12. 03. 2002, 22.20 Uhr

- wie vor

c)

Es ist daher folgende Rechnung aufzustellen:

Gesamtgewicht nach Entladung gemäß Wiegeschein: 35.800 kg plus Entladung:

-

7 Paletten Spielwaren: 2.687 kg

-

1 Palette Bandstahl: 4.337 kg

Gesamtgewicht vor Entladung: 42.824 kg

Bereits bei der von der Beschwerdeführerin ursprünglich vorgesehenen Entladung der 7 Paletten Spielwaren (2.687 kg) und der 26 leeren Europaletten(600 kg), wäre das Gesamtgewicht um 3.287 kg reduziert worden, sodass sich ein restliches Gesamtgewicht von 39.537 kg ergeben hätte.

Damit hätte das Gesamtgewicht unterhalb des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 40.000 kg gelegen und wäre eine Weiterfahrt möglich gewesen.

Beweis: - wie vor

3.) RECHTSWIDRIGKEIT:.

Gemäß § 4 Abs 7a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38.000 kg nicht überschreiten. Bei in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 vH, gerundet auf volle tausend Kilogramm, zu erhöhen. Demzufolge erhöht sich dieses zulässige Gesamtgewicht auf 40.000 kg. Mit Einfügung dieses zweiten Satzes in Absatz 7a im Rahmen der 19. Novelle zum KFG trat bezüglich der fünf Prozent Toleranz eine wesentliche Änderung ein. Zum einen entfiel zwingend ein verwaltungsstrafrechtlicherzivil- und strafrechtlicher Verstoß bei Erreichung eines Gesamtgewichtes von 40.000 kg, zum anderen liegt nunmehr bei Überschreitung um beispielsweise eintausend Kilogramm des zulässigen

Gesamtgewichtes von 40.000 kg nur mehr eine Eintausendkilogramm-Überschreitung vor, nicht wie bisher eine Dreitausendkilogramm-Überschreitung.

Somit lag im gegenständlichen Falle ursprünglich eine Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes im Ausmaße von 2.824 kg vor und wäre bei Entladung der von der Beschwerdeführerin geplanten, von den Gendarmeriebeamten des GPK Obermieming jedoch rechtswidrig verhinderten Entladung von

7 Paletten Spielwaren,2.687 kg

26 leere Europaletten,600 kg ein restliches Gesamtgewicht von

erreicht worden.,39.537 kg

Die Entladung einer Palette Bandstahl und die damit verbundene stundenlange Anhaltung des Fahrzeuges wurde daher rechtswidrig angeordnet.

3.) BESCHWERDE:

Das Fahrzeug der Beschwerdeführerin wurde zunächst von den Beamten des GPK Obermieming rechtskonform angehalten und einer Gewichtskontrolle unterzogen. Auch die nachfolgende Aufforderung, das Fahrzeug so weit zu entladen, dass das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht mehr überschritten wird, war rechtens. Rechtswidrig handelten jedoch die Gendarmeriebeamten, als sie den Mitarbeiter der Firma H. T. GmbH daran hinderten, die Spielwarenpaletten und die Leerpaletten zu entladen und den Fahrer der Beschwerdeführerin aufforderten, einen Kranwagen zum Entladen der Paletten mit Bandstahl zu organisieren und so lange das Fahrzeug der Beschwerdeführerin abzustellen.

Das Fahrzeug der Beschwerdeführerin wurde dadurch für viele Stunden am Weiterfahren gehindert und konnte sodann die Fahrt erst um 22.30 Uhr festsetzen.

Die Beschwerdeführerin musste ein Kranunternehmen beauftragen und einen zweiten LKW organisieren, um die Palette mit Bandstahl mit einem Gewicht von 4.337 kg abzutransportieren.

Diese Palette mit Bandstahl musste in weiterer Folge gesondert an den Empfänger nach Italien zugestellt werden.

All diese erforderlichen Maßnahmen waren mit beträchtlichen Unkosten verbunden.

Beweis: - wie vor

4.) RECHTZEITIGKEIT:

Der angefochtene Verwaltungsakt wurde am 12. 03. 2002 gesetzt. Die Frist von sechs Wochen wird daher gewahrt.

Aus all diesen Gründen wird gestellt der ANTRAG:

Der Unabhängige Verwaltungssenat in Tirol wolle den angefochtenen Verwaltungsakt der belangten Behörde, nämlich das Verbot des Abladens von 7 Paletten Spielwaren (2.687 kg) sowie 26 leeren Europaletten (600 kg) vom Sattelanhänger mit dem behördlichen Kennzeichen XY, und das Verbot der Weiterfahrt des Sattelkraftfahrzeuges mit dem behördlichen Kennzeichen XY, XY am 12. 03. 2002 vom Nachmittag bis 22.30 Uhr von der Kontrollstelle Vils, Musau, für rechtswidrig erklären und die belangte Behörde in den Kostenersatz verfällen.

Innsbruck, am 10. April 2002,Fa. Unitrans S. A.

Kostenverzeichnis:

Schriftsatzaufwand: Euro 610,00

Verhandlungsaufwand: Euro 755,00

Gebühren: Euro 13,08

In der Gegenschrift vom 17.6.2002 führte die Bezirkshauptmannschaft Reutte folgendes aus:

?A) Sachverhalt:

Herr M. S., geboren am XY, XY, lenkte am 12.03.2002 gegen 11.00 Uhr das Sattelzugfahrzeug mit dem polizeilichen Kennzeichen XY mit dem Sattelanhänger mit dem polizeilichen Kennzeichen XY auf der B 179 im Gemeindegebiet von Musau bei Straßenkilometer 46,600 von Deutschland kommend in Fahrtrichtung Fernpass-Innsbruck.

Am Kontrollplatz in Musau bei Straßenkilometer 46,600 wurde er im Zuge einer Verkehrsüberwachung von Revierinspektor S. P. sowie Bezirksinspektor G. B. des Gendarmeriepostens Reutte sowie Revierinspektor B. B., Gendarmerieposten Vils, angehalten. Bei der Kontrolle legte der Lenker einen Frachtbrief für sieben Europaletten Spielwaren mit einem Gesamtgewicht von 2.687,00 kg vor. Der Lenker gab an, dass ansonsten nichts geladen sei. Eine Überprüfung dieser Angaben erfolgte nicht.

Im Zuge der Kontrolle stellte sich heraus, dass eine vorgelegte Urlaubsbestätigung des Lenkers für den Vortag offensichtlich von diesem selbst und nicht von seinem Arbeitgeber ausgefüllt worden ist. Der Lenker räumte ein, mehrere Blankourlaubsbestätigungen im Sattelkraftfahrzeug mitzuführen. Zur Aushändigung dieser

Urlaubsbestätigungen demontierte der Lenker mittels Werkzeug eine Verkleidung im Führerhaus des Sattelzugfahrzeuges und übergab die Urlaubsbestätigungen an Revierinspektor B. Bei diesen Blankourlaubsbestätigungen befanden sich weitere Frachtbriefe, nämlich ein CMR über sechs Paletten Bandstahl mit einem Bruttogewicht von 22.025 kg. Weiters befand sich beim aufgefundenen Frachtbrief ein Lieferschein der Firma W., in der das Bruttogewicht des Bandstahles mit 26.020 kg angeführt wurde.

Auf Grund des Umstandes, dass das Gewicht in den Papieren unterschiedlich angegeben war, wurde das Fahrzeug vom Bezirksinspektor B. und Revierinspektor B. mittels zehn amtlich geeichter Wiegeplatten verwogen. Bei dieser Verwiegung befanden sich alle Räder des Fahrzeuges zugleich auf den Wiegeplatten. Die einzelnen Gewichte wurden von beiden Gendarmeriebeamten abgelesen und in ein handschriftliches Protokoll eingetragen.

Beweis:

Revierinspektor S. P., Gendarmerieposten Reutte Bezirksinspektor G. B., Gendarmerieposten Reutte Revierinspektor B. B., Gendarmerieposten Vils

Handprotokoll der Verwiegung

Eichscheine des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen

Bei dieser Verwiegung ergab sich ein Gesamtgewicht von 46.200 kg. Davon wurde eine Messtoleranz von 1000 kg (100 kg pro Wiegeplatte) abgezogen. Damit ergab sich ein Gesamtgewicht von 45.200 kg. Wegen der Gewichtsüberschreitung wurde dem Lenker die Weiterfahrt mit dem Sattelkraftfahrzeug untersagt. Er wurde zum Abladen eines Teiles der Ladung aufgefordert. Erst nach Erreichen des gesetzeskonformen Gewichtes dürfe er weiter fahren. Am Nachmittag des selben Tages traf ein Sattelkraftfahrzeug der Firma H., Vils, am Kontrollplatz Musau ein. Nach Angaben des Lenkers wäre das Umladen der sieben Paletten Spielzeug geplant gewesen. Von einer weiteren Entladung war nicht die Rede. Zu diesem Zeitpunkt war den Beamten auch nicht bekannt, ob sich auf dem Sattelkraftfahrzeug tatsächlich 66 leere Europaletten befunden haben.

Herr Schmalz wurde von Revierinspektor B. darauf hingewiesen, dass das Abladen von 2.687 kg (laut Frachtpapieren) zu wenig sei. Das Gewicht des Fahrzeuges würde dann immer noch die zulässigen Höchstgrenzen überschreiten. Daraufhin ist das Sattelfahrzeug der Firma H. abgefahren, weil ein Abladen des Bandstahles mit den vorhandenen Mitteln nicht möglich

war.

Durch das Abschleppunternehmen Hunderpfund, Inhaber O. S., XY, wurde gegen 21.30 Uhr eine Rolle Bandstahl mittels Kranwagens umgeladen. Der Umladevorgang wurde dabei nicht unter Aufsicht von Gendarmeriebeamten durchgeführt. Zum Zeitpunkt des Umladens waren die anwesenden Gendarmeriebeamten mit Fahrzeug- und Personenkontrollen beschäftigt. Die Gendarmeriebeamten B., P. und B. befanden sich ab ca 20.00 Uhr nicht mehr am Kontrollplatz. Der Kontrolldienst wurde von Revierinspektor P. H., Gendarmerieposten Reutte, und Revierinspektor E. A., Gendarmerieposten Vils, durchgeführt.

Nach Beendigung des Umladevorganges wurde das Sattelkraftfahrzeug auf Wunsch des Lenkers von Revierinspektor Hellensteiner und Revierinspektor A. nochmals verwogen. Dabei wurde ein Gesamtgewicht des Sattelkraftfahrzeuges von 36.800 kg festgestellt. Abzüglich einer Toleranz von 1000 kg ergab sich daraus ein Gesamtgewicht von

35.800 kg. Was im Zuge des Abladevorganges tatsächlich abgeladen wurde, wurde von den Gendarmeriebeamten nicht kontrolliert, der Entladevorgang nicht überwacht. Beweis:

Revierinspektor P. H., Gendarmerieposten Reutte

Revierinspektor E. A., Gendarmerieposten Vils

Anzeige des Gendarmeriepostens Reutte, AI/914/01/2002

Verwaltungsstrafakt der Bezirkshauptmannschaft Reutte, Geschäftszahl

VK-1290-2002

M. S., XY

B) Rechtslage:

Gemäß § 101 Abs 1 lit a des Kraftfahrgesetzes 1967 (kurz: KFG) ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern nur zulässig, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, durch die Beladung nicht überschritten werden.

Gemäß § 4 Abs 7 a KFG darf bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38.000 kg, im Vorlauf - und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39.000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42.000 kg nicht überschreiten. In einem EU-Mitgliedsstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um fünf von hundert, gerundet auf volle 1000 kg, zu erhöhen.

Gemäß § 102 Abs 12 lit g KFG sind die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch eine Übertretung des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird, begehen oder begehen würden.

Es kann daher nicht bei jeder Gewichtsüberschreitung eine Zwangsmaßnahme gesetzt werden, sondern nur dann, wenn durch diese Überschreitung die Verkehrssicherheit gefährdet wird. Überladene und somit zu schwere Fahrzeuge gefährden durch ihr unzulässigerweise überhöhtes Gewicht nicht nur unmittelbar konkret andere Verkehrsteilnehmer sondern auch mittelbar durch die stärkere Abnützung und Beschädigung von Straßen. Dadurch kommt es vermehrt zu Fahrbahnschäden (Spurrillen), welche negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten anderer Fahrzeuge haben und insbesondere bei Regen durch erhöhte Aquaplaninggefahr ein immenses Sicherheitsrisiko bilden. Unter diesen Gesichtspunkten ist es durchaus gerechtfertigt, bei relativ geringfügigen Gewichts- bzw Achslastüberschreitungen von einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch ein solches Fahrzeug auszugehen und den Lenker mit geeigneten Zwangsmaßnahmen an der Weiterfahrt zu hindern.

Zu schwere Fahrzeuge dürfen nur nach Abladen oder Umladen der Überlast ihre Fahrt fortsetzen.

Bei der Verwiegung mittels geeichten Wiegeplatten wurde im gegenständlichen Falle eine Überladung des zulässigen Gesamtgewichtes von 40.000 kg um 5.200 kg (nach Abzug der Messtoleranz) festgestellt. Eine Überladung, wie im gegenständlichen Falle, um mehr als 10 Prozent, stellt mit Sicherheit eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Die Zwangsmaßnahme, die Weiterfahrt zu unterbinden, bis durch Abladung das höchstzulässige Gesamtgewicht erreicht wird, war rechtens, was auch von der Beschwerdeführerin eingeräumt wird.

Die Beschwerdeführerin begehrt, jenen Verwaltungsakt für rechtswidrig zu erklären, nämlich das ?Verbot des Abladens von sieben Paletten Spielwaren (2.687 kg) sowie von 26 leeren Europaletten (600 kg) und das Verbot der Weiterfahrt des Sattelkraftfahrzeuges vom Nachmittag des Anhaltungstages bis gegen

22.30 Uhr von der Kontrollstelle Musau".

Weder dem Lenker des Sattelkraftfahrzeuges, noch den Vertretern der Firma H. in Vils wurde das Abladen von Ladegut vom Sattelaufleger verboten. Der Lenker wurde von Revierinspektor B. lediglich darauf hingewiesen, dass das Abladen von sieben Paletten Spielzeug laut Frachtbrief (2.687 kg) nicht ausreiche, um ein entsprechendes höchstzulässiges Gesamtgewicht

herzustellen. Weder der Lenker noch die Vertreter der Firma H., Vils, wurden durch Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt daran gehindert, Ladegut vom Sattelanhänger abzuladen. Das Abladen des schwergewichtigen Bandstahles war der einschreitenden Firma H. aus Vils auf Grund der vorhandenen technischen Einrichtungen nicht möglich.

Der Umladevorgang wurde mittels eines Kranwagens der Firma H. aus Lermoos durchgeführt, wobei dieser Umladevorgang nicht unter Aufsicht der Gendarmeriebeamten erfolgte und somit nicht feststellbar ist, welche Gewichte tatsächlich vom Sattelanhänger entfernt wurden.

Beweis:

Revierinspektor P. H., Gendarmerieposten XY

Revierinspektor E. A., Gendarmerieposten XY

Einholung eines kraftfahrtechnischen Sachverständigengutachtens zur Klärung der Differenz bei den angegebenen und tatsächlich festgestellten Gewichten

In der gegenständlichen Angelegenheit wurde ein Gutachten eines Sachverständigen eingeholt, aus dem sich folgendes ergibt:

Befund:

Als Befundunterlage dient der gesamte Akteninhalt einschließlich der Wiegeprotokolle (1+2) vor und nach dem Umladevorgang. Als unumstößliches Faktum kann das Verwiegeprotokoll 1 mit den 10 Wiegeplatten angesehen werden das ein Gesamtgewicht von 46.200 kg aufweist. Nach Abzug der Wiegeplattentoleranz von 100 kg/pro Wiegeplatte (1000 kg) wurde ein tatsächliches Gesamtgewicht von

45.200 kg ermittelt. Das tatsächliche Gesamtgewicht wurde durch Addition der einzelnen Achslasten ermittelt. Für das Umladen bzw Teilumladen muss vom größten ermittelten Gewicht (45.200 kg) ausgegangen werden, dh, das ermittelte Gewicht stellt eine Größe dar und nur diese kann somit als Ausgangspunkt für alle Rückrechnungen angesehen werden.

Stellungnahme

Die Untersagung der Weiterfahrt erfolgte aufgrund einer Überschreitung des Gesamtgewichtes um 5.200 kg, dh, eine Weiterfahrt ist erst nach einem teilweisen Abladen oder Umladen auf das gesetzlich zulässige Gesamtgewicht von 40.000 kg möglich. Laut Lieferschein (Frachtbrief) wurden die auf sieben Paletten transportierten Spielsachen mit einem Gewicht von 2.687 kg angegeben.

26 leere Euro - Paletten wurden mit ca 600 kg angegeben. Das Gewicht der Paletten einschließlich der Spielwaren würde 3.287 kg ergeben. Da die Überladung aber 5.200 kg betrug, wäre dies Teilentladung (Spielwaren + Europaletten) nicht zielführend gewesen, da trotzdem ein Gewichtsüberschuß von 1.913 kg zum Entladen wäre und eine Weiterfahrt aufgrund der Überladung von 1.913 kg nicht möglich gewesen wäre.

Da die Entladung nicht durch Beamte der Gendarmerie überwacht wurde, wurde das ggstl. Sattelkraftfahrzeug um ca 22:20 Uhr neuerlich verwogen. Dabei wurde ein Gewicht abzüglich der Toleranz von 35.800 kg ermittelt. Warum bei der Umladung eine Gewichtsdifferenz von

9.400 kg entstand kann nicht nachvollzogen werden. Es wurde lediglich eine Gewichtsreduktion von 5.200 kg gefordert wobei das Ladegut nicht konkretisiert wurde, sondern lediglich die Bemerkung über eine sinnlose Teilentladung von Spielwaren und Europaletten nicht zielführend sei, da die geforderte Gewichtsreduktion von 5.200 kg nicht erreichbar wäre.

Den amtshandelden Beamten, kann deshalb kein wie immer gearteter Vorwurf gemacht werden die Fa. H. an der Umladung behindert zu haben, da ihre Entscheidung völlig rational getroffen wurde, dh, eine Gewichtsreduktion von etwa 3.287 kg hätte nicht ausgereicht, um eine Weiterfahrt zu bewirken.

Für die Weiterfahrt wurde lediglich eine Gewichtsreduktion 5.200 kg gefordert. Wie die Gewichtsreduktion herbeigeführt wird ist den Beamten ziemlich einerlei. Es wird bei der Nachverwiegung lediglich das zulässige Gesamtgewicht von 40.000 kg überprüft.

Da weder das genaue Gewicht der einzelnen Bandstahlpalette bekannt ist, noch das Gewicht der 7 Spielzeugpaletten und der 26 leeren Europaletten, kann mit der Rückrechnung nur vom tatsächlichen und ermittelten Gesamtgewicht von 45.200 kg ausgegangen werden. Ein Fehlverhalten oder eine Behinderung an den Umladearbeiten durch die Beamten kann daher nicht erkannt werden.

Aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 3.9.2002 und des darüber erstellten Protokolles wurde ein neuerliches Gutachten abgegeben:

Gutachten:

Wie aus den Anwendungsbestimmungen über die Verwendung von Achs- und Radlastmessern die zum behördlichen Gebrauch im Verkehrswesen bestimmt sind, ersichtlich ist, dürfen diese Radlastmesser nur an Stellen verwendet werden, wo die Straßenoberfläche augenscheinlich eben und frei von Fremdkörpern ist und weder in Fahrtrichtung noch quer zu dieser Richtung eine größere Neigung als 4 Prozent aufweist.

Laut Auskunft des Baubezirksamt - Reutte Abt Straßenbau werden die max Neigungsverhältnisse auf dem Überprüfungsplatz - MUSAU mit 2,75 Prozent angegeben.(Siehe Anlage)

Im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 3.9.2002 hat sich gezeigt, dass die Anwendungsbestimmungen seitens der Exekutive eingehalten wurden, sowie die Platzverhältnisse (Neigung) für eine korrekte Verwiegung gegeben waren.

Aus kfz. technischer Sicht muss das Meßergebnis (Verwiegung) als korrekt angesehen werden.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung hat der Zeuge Herr N. ausgesagt, dass das Eigengewicht des Sattelkrftfahrzeuges (lt Zulassung) 15200 kg betragen hat. Das höchste zulässige Gesamtgewicht errechnet sich aus Eigengewicht plus Ladungsgewicht. Da sich das Ladungsgewicht laut CMR - Frachtbrief alleine für die sechs Paletten Bandstahl auf 26020 kg belief plus Eigengewicht des Sattelkraftfahrzeuges von 15200 kg ergab es ein rechnerisches Gesamtgewicht von 41120 kg, was bereits eine Überschreitung des hzGw. von 1120 kg ergab.

Somit wäre eine Umladung der Spielzeugpaletten (von 2687 kg) + 20 Leerpaletten nicht zielführend gewesen, da ein zulässiges Gesamtgewicht von 40.000 kg ohne Abladen eines Stahl - Coils (Stahlrolle / Bandstahl) nicht erreichbar gewesen wäre. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Vorgehen der Beamten am Kontrollplatz Musau sowie der Verwiegevorgang als korrekt zu beurteilen waren. Es konnte kein Fehlverhalten der Beamten festgestellt werden. Eine Korrektur des hzGw. auf 40.000kg war nur durch das Umladen von mindestens 1 Coils - Bandstahl und der Spielzeugpaletten möglich!

?Dieses Gutachten wurde in der mündlichen Verhandlung aufgrund der Fragen des Vertreters des Berufungswerbers wie folgt präzisiert:

?Wenn ich gefragt werde, warum ich auf Seite 2 meines Gutachtens ausgeführt habe, dass die Abladung nicht ausgereicht hätte, so gebe ich dazu folgendes an:

Die 41.120 kg beziehen sich nur auf die Coils ohne das Spielzeug und auch ohne die Leerpaletten. Diese sind nicht inbegriffen. Wenn also die Angaben im Frachtbrief herangezogen werden, das Eigengewicht des Zugfahrzeuges plus Sattelanhänger, so errechnet sich das tatsächliche Gewicht, und das ist höher als 40 t. Für mich ist ein Faktum, dass bei

der Verwiegung 45 t gewogen worden sind. Ich habe in meinem Gutachten diese zweite Verwiegung, nämlich die 35,8 t, nicht zugrundegelegt. Geht man davon aus, dass die Verwiegung mit

35.800 kg tatsächlich dieses Gewicht ergeben hat, so ergibt sich folgendes:

Zählt man zu den 35.800 kg das Coil mit 4.337 kg, die Spielwarenpaletten mit 2.687 kg, und die 600 kg der Leerpaletten dazu, so kommt man auf einen Betrag von 43.424 kg.?

Der Zeuge M. S. gab folgendes zu Protokoll:

?Ich bin am 12.3.2002 der Fahrer des Sattelkraftfahrzeuges mit dem XY, XY, gewesen. Zum damaligen Zeitpunkt war ich Angestellter der Firma U. Soviel ich weiß, war ich Angestellter der Firma U. Österreich. Soviel ich weiß, war das von mir gelenkte Fahrzeug im Besitze der belgischen Firma U. GmbH in Belgien XY und war vermietet an die Firma T.in N.

Ich hatte damals mit meinem LKW Stahl und Spielzeug geladen. Ich bin also am 12.3.2002 von Deutschland kommend nach Österreich eingefahren. An der Kontrollstelle nach dem Grenztunnel in Musau erfolgte eine Gendarmeriekontrolle. Dabei wurden Unregelmäßigkeiten bei den Tachoscheiben festgestellt. Im Gespräch mit den Gendarmen kam dann zustande, dass das Fahrzeug überladen war. Es erfolgte eine Abwiegung. Soviel ich mich erinnere, hat das Fahrzeug damals laut Verwiegung 46 Tonnen gewogen. Daraufhin wurde der Sattelauflieger sichergestellt. Nach geraumer Zeit kam dann die Zollwache. Daraufhin wurde die Zugmaschine auch sichergestellt. Wenn ich sage sichergestellt, so bedeutet dies, dass beide Fahrzeuge abgestellt wurden, ich durfte nicht mehr weiterfahren. Ich habe daraufhin unseren Fuhrparkleiter angerufen wegen des Umladens. Daraufhin kam die Firma H. mit einem Sattelzug um Ware umzuladen, um eben das gesetzliche Gewicht herzustellen. Laut Aussage von mir und den Gendarmen hätte es nicht gereicht, das Spielzeug abzuladen. Es hat seitens der Firma H. in diesem Augenblick keine Möglichkeit gegeben, den Stahl abzuladen. Dieses Abladen wäre nämlich zu schwer gewesen. Die Beamten haben nicht verhindert, das Spielzeug abzuladen, es wurde lediglich im Gespräch angedeutet, es würde nicht ausreichen, nur das Spielzeug abzuladen. Wenn ich sage, es hat nicht gereicht, das Spielzeug alleine abzuladen, so meine ich, dass das gesamte Spielzeug, wenn es abgeladen worden wäre, noch nicht ausgereicht hätte, um die gesetzliche Gewichtsgrenze von 40 t zu erreichen. Meiner Meinung nach haben die Beamten nur folgende Maßnahmen gesetzt:

1.

Ich durfte nicht wegfahren.

2.

Die Firma H. durfte mit einem Schwerlaststapler oder einem ähnlichen Gerät nicht kommen, weil sie nicht auf dieser Straße fahren durften. Dies haben die Beamten den Vertretern der Fa. H. gesagt.

Ich bin dann stehengeblieben bis ca 21.00 Uhr, 22.00 Uhr. Dann kam jemand von der Fa. U. mit einem Kranwagen und dann wurde Stahl abgeladen, und zwar so weit, bis das Gewicht passte. Es wurde nur ein Stahlpacket abgeladen. Es erfolgte daraufhin eine neuerliche Verwiegung. Soviel ich mich erinnere, hat diese Verwiegung ergeben, dass ich 36, 37 t gehabt habe. Daraufhin durfte ich weiterfahren. Meiner Erinnerung nach war es gegen 23.00 Uhr. In Imst wurde dann das Spielzeug abgeladen. Wir sind in Imst zum Verwiegen gefahren. Soviel ich mich erinnere, dürfte es bei der Mülldeponie gewesen sein. Nach dieser Verwiegung wurde das Stahlpacket, das in Musau abgeladen worden ist, wiederum aufgeladen. Ich bin dann weitergefahren nach Italien.

Ich war bei sämtlichen Wiegevorgängen dabei. Ich war der Meinung, dass alles so, wie es geschehen ist, rechtmäßig

gewesen ist. Ich habe vor der Verwiegung in Musau bereits gewusst, dass das Fahrzeug zu schwer war, ich habe aber nicht gewusst, um wieviel. Ich habe bemerkt, dass das Fahrzeug überladen war, bereits am Anfang, als ich das Fahrzeug in Bewegung gebracht habe. Ich habe das deshalb bemerkt, weil ein Fahrzeug, das 38 bzw 39 t wiegt, das Anfahren mit einem höheren Gang, zB dem zweiten Gang, möglich ist. Zwischen 38 und 41 t besteht da kein Unterschied. Im gegenständlichen Fall hat man das aber doch schon gemerkt, denn ich musste mit einem niedrigeren Gang losfahren. Dabei handelt es sich um Erfahrungswerte, die ich auf der Autobahn gesammelt habe.

Auf die Fragen der Vertreterin der belangten Behörde gebe ich folgendes an:

In den Frachtbriefen, die ich den Beamten vorgezeigt habe, war das Gewicht nicht angegeben. Was genau darin angegeben war, weiß ich heute nicht mehr. Der Inhalt der Ladung hat aber mit den Angaben im Transportbrief übereingestimmt.

Auf die Fragen des Rechtsvertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Soviel ich mich erinnere, habe ich schon einmal eine Überladung gehabt, und das war am Reschenpass. Diese Überladung hat mich damals nicht verwundert, denn es hat sich um eine Ladung Holz gehandelt. In dem Maß, wie es bei mir aufgetreten ist, sind noch keine Überladungen vorgekommen. Unregelmäßigkeiten bei Verwiegungen sind mir nicht bekannt. Die Firma H. hätte, wie sie mit ihrem LKW gekommen ist, die Spielzeugpaletten umladen können. Es wäre auch möglich gewesen, die am Fahrzeug befindlichen Leerpaletten abzuladen. Wenn ich schätze, so waren diese Spielwaren bzw die Spielwarenpaletten zwischen 3.000 und 3.500 kg, dann hatte ich noch 34 Europaletten an Bord, bei der das Stück mit ca 20 kg anzusetzen ist. Ein Stahlpaket hat ca ein Gewicht von 3 bis 4 Tonnen. Bei der Anhaltung sind die Gendarmerie und ich relativ locker miteinander umgegangen. Sie hat mir nichts getan, ich hab ihr nichts getan. Bei 46 t 4,2 t abzuladen war ja im gegenständlichen Fall nicht ausreichend. Meiner Meinung nach hätte mindestens ein Stahlpaket abgeladen werden müssen. Sowohl ich als auch die Beamten waren der Meinung, dass das Abladen der 6 bis 7 Paletten mit Spielzeug nicht ausreichend gewesen wäre. Wenn die Ladung nicht richtig gesichert werden kann, dann sollte man dementsprechend vorsichtig anfahren, das bedeutet, man sollte mit einem niederen Gang anfahren. Im gegenständlichen Fall war aber nach meinem besten Ermessen die Ware ordnungsgemäß gesichert. Es gibt aber noch mehrere andere technische Gründe, die mich veranlassen könnten, vorsichtig anzufahren.

Das Dienstverhältnis, das ich zur U. Österreich hatte, wurde meinerseits gelöst, und zwar nicht unter Einhaltung der Kündigungsfristen. Für meine Kündigung waren persönliche Gründe maßgebend.

Auf die Fragen des Amtssachverständigen gebe ich folgendes an:

Die Verwiegung in Imst wurde seitens der Fa. U. vorgenommen. Ich habe auf der Autobahn die Überladung nicht nur beim Bergauffahren, sondern auch beim Bergabfahren gemerkt, wenn dort das Fahrzeug mehr schiebt.

Auf die Fragen des Rechtsvertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Es ist richtig, man muss sich bei verschiedenen Fahrzeugen auch auf ein anderes Fahrverhalten einstellen. Im gegenständlichen Fall kann ich sagen, dass der Sattelauflieger öfters gewechselt worden ist. Mit dieser Zugmaschine bin ich aber oft gefahren. Man kann sagen, dass ich das Verhalten der Zugmaschine gekannt habe.

Auf die Fragen der Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Reutte gebe ich folgendes an:

Bei der gegenständlichen Amtshandlung mit den Gendarmeriebeamten war von den Leerpaletten nie die Rede. Bei dem Versuch mit der Fa. H. war ein Vertreter der Gendarmerie dabei. Bei der tatsächlichen Umladung seitens der Fa. U. war von der Gendarmerie niemand dabei. Soviel ich mich erinnere, wurde vom Kontrollhäuschen aus der Vorgang beobachtet.?

Der Zeuge R. S.gab folgendes zu Protokoll:

?Mir ist der gegenständliche Fall noch in Erinnerung. Ich bin ein Mitglied der Geschäftsführung der Fa. H. T. GmbH. Ich wurde angerufen von der Fa. U., meiner Erinnerung nach war es ein Herr D., und er fragte uns, ob wir helfen könnten, er habe zu schwer geladen. Ich sagte dann, er möge mit der Gendarmerie reden, ob es nicht möglich wäre, die 2-3 km zu unserem Hof zurückzufahren, denn auf diesem Hof wären alle entsprechenden Geräte vorhanden gewesen. Ich wurde dann angerufen, dass dies nicht möglich wäre. Ich habe dann gesagt, ich fahre hinüber schauen und spreche mit den Beamten. Ich wollte schauen, ob uns der Beamte erlaubt, am Amtsplatz umzuladen. Als ich hinübergefahren bin, ist mir der als Zeuge vernommene Fahrer M. S. schon entgegengesprungen und hat mir gesagt, diese 6 Paletten abzuladen alleine wäre zu wenig. Man müsse mehr abladen und man bräuchte dafür einen Kran. Da wir keinen Kran hatten, war für mich die Angelegenheit dann erledigt. Dies hat der Fahrer zu mir gesagt und kein Beamter. Ich habe mit dem Beamten auch nicht gesprochen. Der Beamte hat nur dem, was der Fahrer gesagt hat, zustimmend genickt. Dann bin ich wieder nach Hause gefahren und habe den Herrn D angerufen und ihm davon berichtet.

Mir gegenüber hat der Beamte keine Anordnungen gegeben. Ich habe auch in der Zeit, in der ich anwesend war, nicht bemerkt, dass der Beamte irgendwelche Zwangsmaßnahmen gesetzt hat. Wir hätten bei uns zu Hause einen Gabelstapler gehabt, mit dem wir die Ladung, das heißt, die 6 Paletten, abladen hätten können. Diese anderen Stahlpakete hätten wir nicht abladen können. Die ganze Angelegenheit war für mich in einer halben Minute erledigt, nachdem ja der Fahrer am Amtsplatz schon zu mir hergekommen ist.

Auf die Fragen des Vertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Der Beamte stand ungefähr 5 Meter hinter dem Fahrer, er hat nichts gesagt. Er hat die Aussage des Fahrers mit einem Nicken bestätigt. Das Gespräch wurde zwischen mir und dem Fahrer geführt, der Beamte hat es mitbekommen. Ich habe praktisch den Beamten fragend angeschaut, worauf er eben nickte. Ich weiß nicht, welche Ladung geladen war, ich habe immer nur von 6 Paletten gehört. Ich habe dann gar nicht mehr um Genehmigung zum Umladen gefragt, da ja der Fahrer auf mich zugekommen ist und gesagt hat, das Umladen der Paletten würde nicht ausreichen.?

Der Zeuge H. S. gab folgendes zu Protokoll:

?Mir ist der gegenständliche Vorfall vom 12.3.2002 bekannt.

Ich wurde von Herrn N. gebeten, mit ihm nach Musau zu fahren und die Umladung vorzunehmen. Alle meine Tätigkeiten habe ich unter Anleitung von Herrn N. gemacht. Ich war der Mitfahrer. Wir sind mit einem normalen LKW mit einem normalen Sattelauflieger hinausgefahren. Ein Kran war nicht dabei. An Ort und Stelle ist ein außerferner Unternehmer mit einem Bergekran gekommen und hat das umgeladen. Soviel ich mich erinnere, wurden 7 Paletten

mit Spielwaren und eine Stahlcoil umgeladen. Die Umladung erfolgte auf den LKW, mit dem ich mit Herrn N. gekommen bin. Ich habe an Ort und Stelle mit Gendarmeriebeamten keinen Kontakt gehabt, ich habe mit ihnen nicht geredet. Ich habe lediglich bei der Umladung geholfen.

Auf Fragen der Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Reutte gebe ich folgendes an:

Ich habe nichts hinsichtlich Anweisungen mitbekommen, was umgeladen werden sollte. Bezüglich meiner Tätigkeit beim Umladen habe ich von der Gendarmerie keine Anweisungen bekommen. Die Anweisungen, was umzuladen ist, hat mir Herr N. gegeben.

Auf die Fragen des Vertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Als ich in Roppen weggefahren bin, habe ich nur gewusst, dass es sich um eine Überladung handelt. Ich sollte beim Umladen mithelfen. Ich weiß nur noch, dass, bevor wir weggefahren sind, der andere LKW, also der, der angehalten worden ist, nochmals verwogen worden ist. Danach sind die beiden LKWs wiederum nach Roppen gefahren.?

Der Zeuge M. N. gab folgendes zu Protokoll:

?Ich bin über den Fall der Überladung vom 12.3.2002 informiert.

Ich habe an diesem Tag nachmittags von dem gegenständlichen Fall erfahren. Ich habe mich dann mit dem zuständigen Beamten in Verbindung gesetzt, den Namen kann ich nicht genau sagen. Ich glaube mich zu erinnern, dass er von der Dienststelle Wildermieming oder Obermieming war. Ich fragte also diesen Beamten nach dem Sachverhalt. Der Beamte sagte mir, der LKW wäre angehalten worden und wäre überladen gewesen, er habe 46 Tonnen gehabt. Genaueres hinsichtlich der Gewichtangaben weiß ich heute nicht mehr. Daraufhin sagte ich, wir schicken ein Fahrzeug der Fa. H., weil der LKW auch noch Paletten oben hat, also Spielwaren und dergleichen. Wenn diese Paletten abgeladen worden wären, müsste das Gewicht passen. Der LKW der Fa. H. ist dann hingefahren. Ich habe dann die Meldung vom Fahrer erhalten, dass die Umladung nicht stattgefunden hat. Beim Fahrer hat es sich um den Herrn S. gehandelt. Ich rief dann nochmals den Beamten an und fragte nochmals nach dem Sachverhalt, warum also nicht abgeladen worden ist. Daraufhin hat mir der Beamte erklärt, dass dann, wenn wir die Paletten abladen würden, eine Weiterfahrt nicht möglich wäre. Weiters ging er nicht darauf ein. Er sagte, wir müssten auf alle Fälle eine Coil abladen, sonst dürfe er nicht weiterfahren. Daraufhin habe ich dann alles in die Wege geleitet und habe gesagt, dass ich ein richtiges Kranunternehmen bekomme. Herr S. und ich fuhren dann hinaus mit einem leeren LKW. Ich rief die Fa. Hundertpfund an, ob es ihr nicht möglich wäre, einen Coil zwischen 4 und 5 t anzuladen. Sie hat mir dies bestätigt. Wir machten einen Treffpunkt aus und es erfolgte die Abladung bzw die Umladung. Der Beamte, mit dem ich telefoniert hatte, war mittlerweile nicht mehr vorhanden. Das hat er mir aber auch am Telefon gesagt, es war also ein anderer Beamter anwesend. Ich habe, als ich gekommen bin, gefragt, was Sache wäre, und der Beamte sagte mir, dort würde der LKW stehen und dieser wäre überladen, man müsse etwas abladen. Wir haben dann die 7 Paletten Spielwaren, oder was es war, abgeladen. M ittlerweile kam die Fa. H. und wir haben auf die Coli umgeladen. Wir haben die letzte Coli umgeladen, das ist relativ gut gegangen. Als ich die Umladung fertig hatte, bin ich zum Beamten gegangen und habe zu ihm gesagt, ob wir jetzt nochmals verwiegen könnten. Es erfolgte dann nochmals eine Verwiegung und wir hatten dann 35 t. Ich hatte dann zum Beamten gesagt, da könne etwas nicht stimmen, denn wir haben jetzt eine Coli mit ca 4,5 t abgeladen und die Paletten. Das würde sich auf 10 t nicht ausgehen. Der Beamte hat zu mir gesagt, er wisse nicht, was vorher gewesen wäre, er habe das Wiegeprotokoll auch nicht hier. Er hatte nur das Wiegeprotokoll vor sich, das er gerade mit mir gemacht hatte. Ich fragte, ob ich dieses Protokoll haben könne. Er hat es kopiert und hat es mir gegeben. Daraufhin sind wir wiederum zurückgefahren.

Beim ersten Gespräch hat mir der Beamte lediglich gesagt, dass der LKW überladen wäre. Ich hatte aber damals schon Zweifel, denn ich habe mir die Gewichte zusammengerechnet und das ist sich nicht ausgegangen. Meiner Erinnerung nach ist es mir um 2 t nicht ausgegangen. Dass der LKW überladen gewesen ist, war mir klar, als ich die Gewichte gesehen habe. Meiner Meinung nach war die Überladung jedoch nicht so massiv, wie die Überwiegung stattgefunden hat. Beim zweiten Telefongespräch kann ich heute nicht mehr sagen, ob ich den Beamten auf meine Zweifel angesprochen habe. Als Zwangsmaßnahme hat der Beamte mir gegenüber gesagt, dass der Fahrer nicht weiterfahren dürfe, so lange nicht abgeladen worden ist.

Auf die Fragen der Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Reutte gebe ich folgendes an:

Von Seiten des Beamten hat es keine konkreten Anweisungen gegeben, was abgeladen werden soll. Ich sagte, ich würde die 7 Paletten abladen und die Leerpaletten, die drauf waren, und dann hat der Beamte darauf gesagt, das geht nicht, das wäre zu wenig, oder so in etwa. Daraufhin besteht nur mehr die Möglichkeit, einen Coil abzuladen. Es hat sich zwangsläufig ergeben.

Auf die Fragen des Vertreters der Fa. U.gebe ich folgendes an:

Ich bin Fuhrparkleiter der Fa. U. in Roppen. Ich bin zuständig für Personalschulung und den Fahrzeugpark. Ich habe einen Gesamtüberblick über die Transporte, über Einzelheiten bin ich generell nicht informiert wie zB Überladungen. Wenn jedoch Schwierigkeiten auftreten, informiere ich mich immer konkret. Im gegenständlichen Fall habe ich daher geschaut, was haben wir drauf, was können wir umladen. Ich habe anhand der Unterlagen also nachgeschaut, was man alles umladen kann. Ich gehe vom Leergewicht der Autos aus, schaue nach, was geladen ist und dann ist es einfach nur eine Addition, was man abladet oder nicht. Natürlich müssten in dem Fall auch die Gewichte stimmen vom Hersteller usw. Als wir abgeladen haben, waren 2 Beamte vor Ort. Sie standen dort am Platz. Ob sie konkret die Abladung beobachtet haben, weiß ich nicht. Sie haben natürlich gesehen, wie ich abgeladen habe. Ich war früher lange genug Fahrer, ich mache den gegenständlichen Job jetzt ca 2,5 Jahre. Mit Wiegeplatten selber habe ich keine Erfahrungen, ich habe noch keine Verwiegungen mit Wiegeplatten gesehen bzw war von ihr betroffen. Mit Verwiegungen bin ich jedoch sehr konfrontiert mit dem Grenzposten in Nauders und in der Kontrollstelle Kundl. In Nauders stimmen oft die Gewichte aufgrund der Witterungsverhältnisse nicht genau, aber die Differenz meiner Berechnung gegenüber bewegt sich immer im Bereich von hunterten Kilos. Das ist also nicht relevant. Ich habe mit Wiegeplatten bis dato also keine Erfahrung gehabt, ich habe zum Beispiel auch nicht gewusst, dass pro Wiegeplatte eine Toleranz von 100 kg abzuziehen ist. Meiner Meinung nach kann die Verwiegung mit Wiegeplatten nicht genau erfolgen, wenn der Platz nicht eben ist. Es muss zB bei der Ladung der Keulen, wie im gegenständlichen Fall, das Gewicht genau verteilt sein. Laut Protokoll hat es aber eine Differenz zwischen linker Seite und rechter Seite gegeben. Darum kam mir diese Verwiegung suspekt vor.

Beim Mitarbeiter Herrn S. hat es sich bei uns um einen sehr angesehenen Mitarbeiter gehandelt. Er war sehr beliebt und es hat nie Schwierigkeiten gegeben. Herr S. hat jedoch das Dienstverhältnis von sich aus gelöst, indem er nicht gekommen ist. Er fuhr an einem Mittwoch nach Hause, weil angeblich seine Tochter einen Unfall gehabt hat und ist nicht mehr gekommen. Ich vermute, dass es Schwierigkeiten gegeben hat mit der Protokollierung im gegenständlichen Fall an Ort und Stelle, denn da sind Dinge hervorgekommen, die wir bis dato nicht gewusst hatten. Für uns waren diese Vorkommnisse deshalb so überraschend, weil dieser Mitarbeiter immer korrekt gearbeitet hat. Im gegenständlichen Fall habe ich nicht gewusst, dass es sich um eine Überladung gehandelt hat. Wenn ich gefragt werde, wer für die Überladung im gegenständlichen Fall verantwortlich wäre, so gebe ich an, dass ich mir diese Überladung ja nicht vorstellen habe können, denn laut Papiere hätte es eine derartige Überladung bis zu 46 t nicht geben dürfen. Normalerweise kommt man aus den großen Stahlwerken gar nicht heraus, wenn man überladen ist. Diese Stahlwerke können sich das nicht leisten. Darum ist mir ja die ganze Angelegenheit kurios vorgekommen.

Auf die Fragen des Amtssachverständigen gebe ich folgendes an:

Im gegenständlichen Fall betrug das Eigengewicht 15,2 t, denn es hat sich um einen speziellen Auflader gehandelt, der Keulen lagern kann.?

Die Zeugin RI S. P. gab folgendes zu Protokoll:

?Ich bin darüber informiert, um was es im gegenständlichen Fall geht.

Am 12.3.2002 hatte ich Dienst. Wir haben Grenzkontrollen durchgeführt auf dem Anhalteplatz Musau. Den gegenständlichen LKW haben wir angehalten und ich verlangte die Papiere. Aufgrund von Bedenken hinsichtlich des Vorliegens eines Urlaubsscheines und einer Tachoscheibe haben wir ihn hinsichtlich unserer Bedenken gefragt. Er gab dann an, dass er sich den Urlaubsschein kurz vor dem Grenzübertritt nach Österreich selbst ausgefüllt hat. Er hat nämlich gehört, dass Kontrollen durchgeführt werden würden. Er gab auch zu, dass er noch zwei Blankoformulare bei sich hatte. Er hat sich diese Blankoformulare mitgenommen, hat diese kopiert und in der Firma selbst abgestempelt. Dies war für den Zweck, dass es einmal hinsichtlich der Fahrzeug brenzlig werden würde. Ich bin dann mit Herrn M. S. in die Kabine gegangen und habe mit ihm eine Niederschrift aufgenommen. Er sagte dann von sich aus, wir sollten auf die Frachtpapiere achten, denn seiner Meinung nach wäre das Fahrzeug sehr überladen. Die beiden Kollegen haben dann das Fahrzeug abgewogen und ich habe inzwischen die Niederschrift aufgenommen. Wir haben uns alle Frachtpapiere kopiert, auch die handschriftlichen Aufzeichnungen der Verwiegung. Den Rest hat dann der Kollege gemacht. Ich habe in der gegenständlichen Angelegenheit auch die Anzeige geschrieben.

Ich habe Herrn M. S.gegenüber keine Anordnungen gegeben, wie etwa in Richtung Abladen, halten müssen, und dergleichen. Alle diese Anordnungen hat mein Kollege gemacht.

Auf die Fragen der Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Reutte gebe ich folgendes an:

An diesem Tag war so viel los, ich kann daher heute nicht mehr sagen, ob ich dabei war, als mein Kollege die Anordnungen gegeben hat. Da an diesem Tag, wie schon gesagt, so viel los war, habe auch ich nicht beachtet, wie abgeladen worden ist.

Auf die Fragen des Vertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Zur Verwiegung ist es erst gekommen, als der Fahrer S. gesagt hat, das Fahrzeug wäre überladen. Ich habe mit Herrn S. alle Beweise aufgenommen, die das Verwaltungsstrafverfahren und das gerichtliche Strafverfahren betreffen.?

Der Zeuge BI G. B. gab folgendes zu Protokoll:

?Ich bin über die gegenständliche Angelegenheit informiert. Ich hatte am 12.3.2002 Dienst. Soviel ich mich erinnere, hat die Kollegin P. den LKW angehalten. Es wurden die Diagrammscheiben überprüft, da es bei den Diagrammscheiben eine Unstimmigkeit gegeben hat, weil der Fahrer behauptete, in Deutschland wäre ein Kollege für ihn gefahren. Wir fragten längere Zeit hin und her und er legte uns dann noch einen Urlaubsschein vor. Aufgrund der

Unterschrift konnten wir erkennen, dass er den Urlaubsschein selbst geschrieben hat. Die Kollegin P. hat den Fahrer S. dann niederschriftlich einvernommen. Kollege B. sagte dann, der LKW müsste zu schwer sein. Ich habe die Papiere jedenfalls nicht gesehen. Ich habe dann mit Kollegen B. die Verwiegung durchgeführt. Ich habe die Amtshandlung nicht geleitet. Wir sind rundherum gegangen und nachdem der LKW mit sämtlichen Rädern auf den Wiegeplatten war, erfolgte die Verwiegung. Der Parkplatz in Musau ist annähernd waagrecht, und zwar die Stelle, wo die Verwiegung erfolgte. Ich bin der Meinung, dass der Parkplatz im Gesamten waagrecht ist. Kollege B. schrieb sich die Gewichte auf, ich schaute auch darauf und dann war die Sache für mich erledigt. Ich habe mit dem Fahrer, mit Herrn S., bezüglich des Gewichtes nicht gesprochen. Ich habe nur das mit den Diagrammscheiben mit ihm besprochen. Er hat dann mir gegenüber zugegeben, dass in der Zeit, in der angeblich ein Kollege gefahren sei, er selbst gefahren ist. Ich habe mich dann um die ganze Angelegenheit weiter nicht mehr gekümmert, denn ich war ja nur bei der Verwiegung behilflich.

Ich habe solche Verwiegungen schon gemacht, aber nur in der Form, dass ich den Kollegen behilflich war. Ich bin nicht auf derartige Verwiegungen eingeschult. Ich habe festgestellt, dass die Justierung der Waage auf null war. Mehr kann ich zum Verwiegevorgang nicht sagen.

Auf die Fragen der Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Reutte gebe ich folgendes an:

Nach meinen Erfahrungen ist die Verwiegung ordnungsgemäß durchgeführt worden. Ich habe dem Fahrer keine konkreten Anweisungen gegeben. Ich hatte ja mit ihm danach nichts mehr zu tun. Ich kann mich dunkel daran erinnern, dass die Fa. H. gekommen ist. Ich kann nicht sagen, ob etwas abgeladen worden ist, ich weiß auch nicht, was auf dem LKW gewesen ist. Hinsichtlich der Ladung habe ich keine Kontrollen gemacht. Bezüglich der Umladungen habe ich auch keine Kontrollen gemacht. Nach der Verwiegung habe ich mich um den LKW nicht mehr gekümmert, es war an diesem Tag viel los. Es war ja dies auch nicht meine Amtshandlung. Sie war damit für mich erledigt.

Auf die Frage des Vertreters der Fa. U. gebe ich folgendes an:

Ich weiß nicht, weshalb es zur Verwiegung gekommen ist, Kollege B. hat zu mir bezüglich der Verwiegung das gesagt. Ich habe mich dann wiederum meinen Aufgaben gewidmet. Ich weiß nicht mehr, wann genau Dienstschluss war, es dürfte 19.00 Uhr oder 20.00 Uhr gewesen sein. Ich kann heute nicht mehr sagen, ob ein anderer LKW gekommen ist oder nicht. Ich kann mich nur dunkel an einen LKW der Fa. H. erinnern. Mehr weiß ich dazu nicht.?

Der Zeuge RI P. H. gab folgendes zu Protokoll:

?Ich war bei der gegenständlichen Amtshandlung überhaupt nicht dabei. Ich lege zum Beweis dafür meinen Dienstbericht, ich habe am 12.3.2002 um 08.30 Uhr meinen Dienst beendet. Ich kann daher zum gegenständlichen Sachverhalt nichts sagen.

Die Ablichtung der Dienstvorschreibung wird als Anlage A dem Protokoll angefügt.

Bei der Dienstvorschreibung handelt es sich um die Dienstvorschreibung des Postenkommandanten. Auf der Hinterseite tragen wir die Dienstverrichtungen ein.?

Der Zeuge RI B. B. gab folgendes zu Protokoll:

?Mir sind die Vorfälle vom 12.3.2002 noch im Großen und Ganzen in Erinnerung.

Wir haben damals Grenzkontrollen durchgeführt. Nebenbei wurden auch LKW kontrolliert. Wer konkret den LKW angehalten hat, weiß ich heute nicht mehr. Ich habe dann die Kontrolle durchgeführt. Ich habe die Tachoblätter und die Ladepapiere kontrolliert. Zuerst habe ich nur die Papiere für die Spielzeugpaletten bekommen, das waren glaube ich 2,6 oder etwas Tonnen. Dann habe ich die Tachoblätter vorgelegt bekommen und dabei habe ich festgestellt, dass etwas nicht passt. Dazu ist auch die Urlaubsbestätigung gekommen. Wir haben das dann auch festgestellt und der Lenker hat das auch eingestanden, dass er sich die Urlaubsbestätigung selbst ausgefüllt hat. Im Laufe des Gesprächs hat er dann zugegeben, dass er mehrere Urlaubsbestätigungen mit hat. Diese wären mit Stempeln der Firma versehen. Ich habe dann die leeren Formulare verlangt

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, http://www.wien.gv.at/uvs/index.html

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at