

TE Lvwg Erkenntnis 2024/9/11 LVwG-S-180/001-2024

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 11.09.2024

Entscheidungsdatum

11.09.2024

Norm

KFG 1967 §101 Abs1 lite

KFG 1967 §102 Abs1

VStG 1991 §44a Z1

1. KFG 1967 § 101 heute
 2. KFG 1967 § 101 gültig ab 21.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
 3. KFG 1967 § 101 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
 4. KFG 1967 § 101 gültig von 01.08.2017 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
 5. KFG 1967 § 101 gültig von 07.05.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
 6. KFG 1967 § 101 gültig von 19.08.2009 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
 7. KFG 1967 § 101 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
 8. KFG 1967 § 101 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
 9. KFG 1967 § 101 gültig von 28.10.2005 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
 10. KFG 1967 § 101 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
 11. KFG 1967 § 101 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
 12. KFG 1967 § 101 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 13. KFG 1967 § 101 gültig von 08.03.1995 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
 14. KFG 1967 § 101 gültig von 10.09.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
 15. KFG 1967 § 101 gültig von 10.07.1993 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
 16. KFG 1967 § 101 gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
-
1. KFG 1967 § 102 heute
 2. KFG 1967 § 102 gültig ab 21.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
 3. KFG 1967 § 102 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
 4. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2021 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
 5. KFG 1967 § 102 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
 6. KFG 1967 § 102 gültig von 01.04.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 7. KFG 1967 § 102 gültig von 07.03.2019 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 8. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
 9. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
 10. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017

11. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
12. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2017 bis 30.09.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 102 gültig von 14.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 102 gültig von 02.08.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 67/2016
15. KFG 1967 § 102 gültig von 09.06.2016 bis 01.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
16. KFG 1967 § 102 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
17. KFG 1967 § 102 gültig von 14.02.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
18. KFG 1967 § 102 gültig von 19.08.2009 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
19. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
20. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
21. KFG 1967 § 102 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006
22. KFG 1967 § 102 gültig von 28.10.2005 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
23. KFG 1967 § 102 gültig von 05.05.2005 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
24. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
25. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
26. KFG 1967 § 102 gültig von 31.12.2004 bis 30.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
27. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
28. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1999 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
29. KFG 1967 § 102 gültig von 01.11.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
30. KFG 1967 § 102 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
31. KFG 1967 § 102 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
32. KFG 1967 § 102 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
33. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
34. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
35. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch seinen Richter MMag. Horrer über die Beschwerde des Herrn A gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten vom 19. Dezember 2023, Zl. ***, betreffend eine Bestrafung nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Die Beschwerde wird gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz 2014 - VwGVG mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses beim „Ort“ die Wortfolge „Fahrtrichtung ***“ zu entfallen hat.
2. Herr A hat gemäß § 52 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz 2014 - VwGVG einen Beitrag zu den Kosten dieses Beschwerdeverfahrens in der Höhe von € 60,00 zu leisten.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 - VwGG eine ordentliche Revision im Sinne des Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) an den Verwaltungsgerichtshof nicht zulässig.

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt € 390,00 und ist gemäß § 52 Abs. 6 VwGVG 2014 iVm § 54b Abs. 1 VStG 1991 binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses einzuzahlen. Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt € 390,00 und ist gemäß Paragraph 52, Absatz 6, VwGVG 2014 in Verbindung mit Paragraph 54 b, Absatz eins, VStG 1991 binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses einzuzahlen.

Sofern Herr A tatsächlich nicht in der Lage sein sollte, den Gesamtbetrag von € 390,00 sofort oder auf einmal zu bezahlen, besteht die Möglichkeit, bei der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten um Zahlungserleichterung (wie etwa Stundung oder Ratenzahlung) anzusuchen.

Entscheidungsgründe:

Sachverhalt

Herr A (im Folgenden: Beschwerdeführer) lenkte am 20. Februar 2023, um 14:35 Uhr, im Stadtgebiet der Stadt *** von der *** kommend auf dem *** auf Höhe des Hauses Nr. *** das Kraftfahrzeug der Marke Skoda Octavia Kombi mit dem amtlichen Kennzeichen ***, in welchem er im Kofferraum zwei Holzpaletten sowie zusätzlich einzelne Holzteile von Holzpaletten, welche bis auf einen lose eingelegten Holzteil verbunden waren und bis zur Rückbank reichten, und eine lose auf die oberste Holzpalette gestellte Kunststoffklappkiste, die Holzteile und eine weitere zusammengeklappte Kunststoffklappkiste beinhaltete, transportierte, wobei dieser Transport mit einer geöffneten Heckklappe erfolgte, da die unterste Holzpalette die hintere Stoßstange um wenige Zentimeter überragte und die Heckklappe somit nicht geschlossen werden konnte.

Das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug verfügt über einen Motor zum Schließen und Öffnen der Heckklappe.

Da der Beschwerdeführer seine verfahrensgegenständliche Ladung auf Höhe *** mit zur Gänze geöffneter Heckklappe transportierte, wurde er durch die Polizeiinspektion *** einer Lenker- und Fahrzeugkontrolle unterzogen und es wurde im Zuge dieser Kontrolle festgestellt, dass die Ladung nicht ordnungsgemäß gesichert war und dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wurde, weshalb dieser ungesicherte Transport bei der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten (im Folgenden: belangte Behörde) zur Anzeige gebracht wurde. Von der Ladung wurde während dieser Lenker- und Fahrzeugkontrolle vom Kontrollorgan auch ein Lichtbild angefertigt.

Gegen die Strafverfügung der belangten Behörde vom 1. März 2023 erhob der Beschwerdeführer rechtzeitig Einspruch und diese erließ gegen den Beschwerdeführer, nachdem die Polizeiinspektion *** ihre Anzeigenangaben in ihrer Stellungnahme vom 28. März 2023 bestätigt und der Beschwerdeführer in seiner Stellungnahme hierzu vom 9. April 2023 diesen widersprochen hatte, sodann ihr Straferkenntnis vom 19. Dezember 2023, Zl. ***, in welchem sie dem Beschwerdeführer folgende Verwaltungsübertretung anlastete und über ihn folgende Verwaltungsstrafe verhängte:

„Sie haben als Fahrzeuglenker folgende Verwaltungsübertretung begangen:

Zeit: 20.02.2023, 14:35 Uhr

Ort: Stadtgebiet ***, *** nächst Objekt Nr. ***, Fahrtrichtung ***

Fahrzeug: *** (Österreich), Personenkraftwagen

Tatbeschreibung:

Sie haben sich als Lenker, obwohl es Ihnen zumutbar war, vor Antritt der Fahrt nicht davon überzeugt, dass das von Ihnen verwendete Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht, da festgestellt wurde, dass die Ladung nicht vorschriftsmäßig gesichert war, obwohl die Ladung und auch einzelne Teile dieser auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sein müssen, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Es wurde festgestellt, dass Sie bei geöffneter Heckklappe bei dem von Ihnen gelenkten Fahrzeug loses Holz bzw. Paletten transportierten.

Es wurde dadurch ein Fahrzeug gelenkt, dessen nicht entsprechend gesicherte Beladung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellte und musste Ihnen die nicht entsprechend gesicherte Beladung vor Fahrtantritt auffallen.

Hinweis:

Mit Rechtskraft dieses Strafbescheides wird die Begehung dieses Deliktes mit Wirkung ab dem Zeitpunkt der Deliktsbegehung im Führerscheinregister vorgemerkt.

Sollten Sie innerhalb eines zweijährigen Beobachtungszeitraumes ein zweites Vormerkdelikt begehen oder begangen haben, wird die Behörde die Absolvierung einer besonderen Maßnahme anordnen. Überdies verlängert sich der

Beobachtungszeitraum diesfalls auf drei Jahre. Sollte innerhalb dieses Zeitraumes ein drittes Vormerkdelikt begangen werden, so wird Ihnen die Lenkberechtigung für mindestens drei Monate entzogen.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 101 Abs. 1 lit.e Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) idFBGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020, § 102 Abs. 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) idF BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022, § 134 Abs. 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) idF BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022 Paragraph 101, Absatz eins, Litera , Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 134 aus 2020,, Paragraph 102, Absatz eins, Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 62 aus 2022,, Paragraph 134, Absatz eins, Kraftfahrgesetz 1967 (KFG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 62 aus 2022,

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 idF BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022, eine Geldstrafe von € 300,00, falls diese uneinbringlich ist, eine Ersatzfreiheitsstrafe von 30 Stunden Gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967 in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 62 aus 2022,, eine Geldstrafe von € 300,00, falls diese uneinbringlich ist, eine Ersatzfreiheitsstrafe von 30 Stunden

Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß § 64 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), das sind 10 % der Strafe, mindestens jedoch 10 Euro € 30,00 Vorgeschriebener Kostenbeitrag gemäß Paragraph 64, Absatz 2, Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), das sind 10 % der Strafe, mindestens jedoch 10 Euro € 30,00

Gesamtbetrag: € 330,00.“

Nach Darstellung des verfahrensgegenständlichen Sachverhaltes und der angewendeten Rechtsvorschriften führte die belangte Behörde im Wesentlichen begründend aus, dass sich das Straferkenntnis auf das Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens sowie auf die Anzeige der Polizeiinspektion *** gründet. Aufgrund der eindeutigen und durchaus schlüssigen Angaben des Anzeigelegers sieht sie keine Veranlassung, an der Richtigkeit der angezeigten Sachverhaltsdarstellung zu zweifeln, da die dem Beschwerdeführer zur Last gelegte Verwaltungsübertretung von im Dienst befindlichen Organen der Straßenaufsicht festgestellt wurde. Seine Einspruchs- bzw. Rechtfertigungsangaben konnten nicht zu seiner Entlastung beitragen. Die von ihm getätigte Feststellung, dass die Fahrtrichtung nicht den Tatsachen entspricht, wird von ihr als Schutzbehauptung gewertet. Aufgrund des vorliegenden Akteninhaltes ist die ihm vorgeworfene Verwaltungsübertretung ausreichend erwiesen.

Bei der Strafbemessung berücksichtigte sie als mildernd die Unbescholtenheit des Beschwerdeführers und erschwerend nichts. Da die festgesetzte Strafhöhe auch seinem Verschulden entspricht, war spruchgemäß zu entscheiden.

In der dagegen rechtzeitig erhobenen Beschwerde wiederholte der Beschwerdeführer sein bisheriges Vorbringen und er behauptete im Wesentlichen, dass er im verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkt nicht auf dem *** in Richtung *** fuhr und dass er auch nicht in die *** einbog, sodass von der belangten Behörde ein falscher Tatort bezeichnet wurde. Zudem verwendete er für den verfahrensgegenständlichen Transport eine rutschhemmende Unterlage in Form einer Antirutschmatte, die für die verfahrensgegenständliche Ladegutsicherung zulässig und geeignet war und das Herausfallen der Ladung bei der geöffneten Heckklappe verhinderte. Da sich der Kofferraum des Fahrzeuges im Inneren durch die Radkästen verengt, verwendete der diese Radkästen zusätzlich als Klemmbalken zur Ladegutsicherung. Zudem war die verfahrensgegenständliche Ladung für den normalen Fahrbetrieb auch durch eine mit einem Schließmotor ausgestattete, somit mit einer motorisch heruntergehaltenen Heckklappe gesichert. Diese Heckklappe war bis zur Ecke ***/*** durch den Schließmotor heruntergedrückt. Aufgrund eines Windstoßes, also durch höhere Gewalt, kam es zu einem unerwarteten technischen Versagen des Motors, was zur gänzlichen Öffnung der Heckklappe führte. Im normalen Fahrbetrieb bestand somit zu keiner Zeit eine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer, zumal er wenige 100 m mit der gänzlich geöffneten Heckklappe fuhr und es selbst bei der geöffneten Heckklappe zu keinem Herausfallen der Ladung kam. Da im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeuges die motorbetriebene Heckklappe hinuntergedrückt war und die Ladegüter somit den Laderaum nicht verlassen konnten, wurden die Beladung und das Fahrzeug daher gemäß § 102 Abs. 1 KFG 1967 vor Inbetriebnahme auf die in

Betracht kommenden Vorschriften entsprechend geprüft. Da die elektronisch schließende Heckklappe und die damit verbundene technische Möglichkeit vom kontrollierenden Polizeiorgan in Frage gestellt werden, beantragte er einen Lokalaugenschein zur näheren Überprüfung. In der dagegen rechtzeitig erhobenen Beschwerde wiederholte der Beschwerdeführer sein bisheriges Vorbringen und er behauptete im Wesentlichen, dass er im verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkt nicht auf dem *** in Richtung *** fuhr und dass er auch nicht in die *** einbog, sodass von der belangten Behörde ein falscher Tatort bezeichnet wurde. Zudem verwendete er für den verfahrensgegenständlichen Transport eine rutschhemmende Unterlage in Form einer Antirutschmatte, die für die verfahrensgegenständliche Ladegutsicherung zulässig und geeignet war und das Herausfallen der Ladung bei der geöffneten Heckklappe verhinderte. Da sich der Kofferraum des Fahrzeuges im Inneren durch die Radkästen verengt, verwendete der diese Radkästen zusätzlich als Klemmbalken zur Ladegutsicherung. Zudem war die verfahrensgegenständliche Ladung für den normalen Fahrbetrieb auch durch eine mit einem Schließmotor ausgestattete, somit mit einer motorisch heruntergehaltenen Heckklappe gesichert. Diese Heckklappe war bis zur Ecke ***/*** durch den Schließmotor heruntergedrückt. Aufgrund eines Windstoßes, also durch höhere Gewalt, kam es zu einem unerwarteten technischen Versagen des Motors, was zur gänzlichen Öffnung der Heckklappe führte. Im normalen Fahrbetrieb bestand somit zu keiner Zeit eine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer, zumal er wenige 100 m mit der gänzlich geöffneten Heckklappe fuhr und es selbst bei der geöffneten Heckklappe zu keinem Herausfallen der Ladung kam. Da im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeuges die motorbetriebene Heckklappe hinuntergedrückt war und die Ladegüter somit den Laderaum nicht verlassen konnten, wurden die Beladung und das Fahrzeug daher gemäß Paragraph 102, Absatz eins, KFG 1967 vor Inbetriebnahme auf die in Betracht kommenden Vorschriften entsprechend geprüft. Da die elektronisch schließende Heckklappe und die damit verbundene technische Möglichkeit vom kontrollierenden Polizeiorgan in Frage gestellt werden, beantragte er einen Lokalaugenschein zur näheren Überprüfung.

Schließlich beantragte er die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 5. September 2024 die beantragte öffentliche mündliche Verhandlung durch, zu der die Gerichtsparteien ordnungsgemäß geladen wurden.

In dieser Verhandlung wurden auch Herr B und Frau C, die die verfahrensgegenständliche Lenker- und Fahrzeugkontrolle durchführten, nach Erinnerung an die Wahrheitspflicht und an den Diensteid sowie nach Belehrung über ihre Entschlagungsrechte als Zeugen vernommen.

Weiters wurde in dieser Verhandlung Herr D vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten (WST8), als kraftfahrzeugtechnischer Amtssachverständiger für das gerichtliche Beschwerdeverfahren beigezogen.

In dieser Verhandlung wiederholte der Beschwerdeführer sein bisheriges Vorbringen.

Weiters verwies er darauf, dass eine Absicherung der Ladung in Richtung Fahrgastraum nicht erforderlich war, da zum einen nur er im Kraftfahrzeug saß, und zum anderen war die Hinterbank aufgeklappt und hatte drei Kopfstützen, sodass die Klappkiste von diesen Kopfstützen abgefangen worden wäre, wobei die mittlere Kopfstütze der Hinterbank ganz hinuntergedrückt war. Zwischen den einzelnen Holzpaletten und den Holzteilen sowie der Plastikklappkiste waren keine Sicherungsmaßnahmen bzw. Matten angebracht.

Der Beschwerdeführer teilte weiters mit, dass er ein monatliches Nettoeinkommen von rund € 3.000,00, ein Haus mit Grundstück und Sorgepflichten für zwei Kinder hat. Schließlich beantragte er auch die Herabsetzung der verhängten Geldstrafe.

Der Zeuge B gab an, dass für ihn die verfahrensgegenständliche Ladung nicht hinreichend gesichert war. Ob der Beschwerdeführer damals eine Antirutschmatte verwendete, war ihm nicht bekannt, da er dies nicht kontrolliert hatte. Ob er die Sicherung der Ladung auch mittels Berührens geprüft hatte, wusste er nicht mehr. Er konnte sich aber daran erinnern, dass der Beschwerdeführer während der Kontrolle begann, die Ladung umzuschichten, wobei er dabei sehen und feststellen konnte, dass ein Widerstand der Ladung beim Herausnehmen nicht vorhanden war. Eine Absicherung in Richtung Fahrgastraum, z.B. in Form eines Netzes, war nicht vorhanden.

Die Zeugin C gab an, dass auch sie die verfahrensgegenständliche Ladung überprüfte, wobei sie sich nicht mehr erinnern konnte, ob sie die Ladung auch durch händisches Berühren auf deren Sicherung überprüft hatte; auch konnte sie mangels Überprüfung nicht aussagen, ob der Beschwerdeführer eine Antirutschmatte verwendet hatte.

Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige führte sodann zur Frage der ordnungsgemäßen Sicherung der verfahrensgegenständlichen Ladung und zum Vorliegen einer eventuellen Gefährdung der Verkehrssicherheit in seinem Gutachten wörtlich aus:

„Der Beschwerdeführer wurde am 20.02.2023, um ca. 14:35 Uhr, von der Exekutive angehalten und es wurde eine vermeintliche nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung festgestellt. Die Ladung wurde in einem Fahrzeug Kombi transportiert. Die Heckklappe war zum Zeitpunkt der Anhaltung offensichtlich offen. Der Beschwerdeführer gab an, dass diese eigentlich fast ganz geschlossen war und diese durch einen Windstoß oder sonstige Bewegung sich geöffnet hat. Im Laderaum finden sich zwei Paletten, die soweit vollständig ausschauen, sowie Palettenteile, die hinten quer liegen. Das heißt Latten und Kanthölzer auf der Unterseite, die meist genagelt sind. Mindestens ein loses Kantholz hinten links und eine Kiste, man nennt sie Klappkiste, in der ebenfalls Holzteile gelagert wurden und zusätzlich eine Klappkiste, die in dieser Kiste ebenfalls gelagert wurde. Der Beschwerdeführer gab an, dass die Ladung das Fahrzeug nicht verlassen kann, da die Heckklappe eigentlich geschlossen war und durch das Querlegen der Palettenteile die Ladung nicht nach hinten verlieren konnte.

Warum die Heckklappe während der Fahrt aufgegangen ist, kann aus meiner Sicht den Grund haben, sobald bei elektrischen Heckklappen gewisse Kräfte aufgebracht werden, öffnen diese automatisch die Sicherheitsvorrichtung. Das heißt, aus meiner Sicht ist die Klappe, solange sie nicht in Verriegelungsposition ist, nicht als Ladungssicherungsteil oder Verschluss anzusehen. Dies hat man auch daran gesehen, dass sich diese offensichtlich während der Fahrt wieder geöffnet hat. Die Ladungssicherung muss so durchgeführt werden, dass die Ladung in der Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges sich nur geringfügig verändern kann und die Ladung bzw. ein Teil der Ladung die Ladefläche überhaupt nicht verlassen kann. Dies einerseits in Richtung des Fahrgastraumes und andererseits auch, dass die Ladung in Verlust gerät.

Als Technik für die Berechnung der erforderlichen Ladungssicherung wird die ÖNORM EN1295-1 herangezogen. Hier geht die Norm beim Straßentransport im normalen Fahrbetrieb von Beschleunigungswerten von 0,8 in Längsrichtung, 0,5 rückwärts und 0,5 quer bzw. 0,6 für kippgefährdete Ladungsteile aus. Es ist so, dass, sollte unter der untersten Palette eine rutschhemmende Matte eingelegt sein, diese vermutlich auch einen Reibwert von mindestens 0,5 μ aufweist, sodass die Palette rein von den berechneten Hemmungswerten eine ausreichende Ladungssicherung darstellt. Die darauf gelagerten Holzteile bzw. die zweite Palette bzw. die Klappkiste erreichen diese Werte auf keinen Fall. Auf der Seite und nach vorne sind jedenfalls die Holzteile aus meiner Sicht ausreichend gesichert. Die Klappkiste nach vorne aus meiner Sicht nicht ausreichend, nach hinten eigentlich nicht gesichert. Das Holzteil, jedenfalls eines, das hinten links liegt, ist jedenfalls so ungesichert, dass nicht auszuschließen ist, dass dieses bei normalem Fahrbetrieb die Ladefläche verlassen kann.

Aus technischer Sicht ist daher die Ladungssicherung als nicht geeignet anzusehen und da Teile der Ladung auch in Verlust geraten könnten, als Gefährdung der Verkehrssicherheit anzusehen. Zu den Querhölzern, die vom Beschwerdeführer als gleichwertig eines Klemmbalkens angesehen werden, ist folgendes zu sagen:

Auf der linken Seite sieht es so aus, wie wenn diese wirklich in die Mulde seitlich eingehängt wären. Auf der rechten Seite ist dies nicht eindeutig zu erkennen, dass diese nicht hinten verrutschen können, da es ausschaut, gerade das hintere Brett mit dem Kantholz, dass dieses nicht in die Mulde eingehängt ist.“

Nachdem der Beschwerdeführer darauf beharrte, dass auch eine nicht ganz geschlossene motorbetriebene Heckklappe eine ausreichende Sicherung darstellt, hielt der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige diesbezüglich fest, „dass eine sichere Ladung mit einer Heckklappe nur dann vorliegt, wenn diese wirklich ganz geschlossen ist, da diese nicht aufgeht. Im gegenständlichen Fall kann bei einer nicht geschlossenen Heckklappe eventuell ein Windstoß oder auch ein Schlagloch oder auch der Anstoß der Palette an die hintere Heckklappe dazu führen, dass sich diese während der Fahrt gänzlich öffnet, sodass eine nicht ganz geschlossene Heckklappe keine ordnungsgemäße Sicherung darstellt. Eine andere Möglichkeit wäre noch, wenn die Heckklappe, die motorbetrieben ist, auch wenn sie nicht ganz geschlossen ist, zusätzlich noch mit Hilfsmitteln, wie z.B. Seilen etc., verschlossen wird, wobei dies aber im gegenständlichen Fall nicht der Fall war.“

Feststellungen

Der Beschwerdeführer lenkte am 20. Februar 2023, um 14:35 Uhr, im Stadtgebiet der Stadt *** auf dem *** auf Höhe des Hauses Nr. *** das Kraftfahrzeug der Marke Skoda Octavia Kombi mit dem amtlichen Kennzeichen ***.

Dabei transportierte er im Kofferraum dieses Kraftfahrzeuges zwei Holzpaletten sowie zusätzlich einzelne Holzteile von Holzpaletten, welche bis auf einen lose eingelegten Holzteil verbunden waren und bis zur Rückbank reichten, sowie eine lose auf die oberste Holzpalette gestellte Kunststoffklappkiste, die Holzteile und eine zusammengeklappte Kunststoffklappkiste beinhaltete.

Da die unterste Holzpalette die hintere Stoßstange um wenige Zentimeter überragte, konnte somit die Heckklappe dieses Kraftfahrzeuges nicht geschlossen werden.

Das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug verfügte über einen Motor zum Schließen und Öffnen der Heckklappe.

Im verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkt am verfahrensgegenständlichen Tatort war die Heckklappe dieses Kraftfahrzeuges gänzlich geöffnet, sodass der Beschwerdeführer seine verfahrensgegenständliche Ladung über wenige 100 m mit zur Gänze geöffneter Heckklappe transportierte.

Die verfahrensgegenständliche Ladung war durch die geöffnete Heckklappe ungenügend gesichert, sodass die vom Beschwerdeführer vorgenommene Sicherung der Ladung nicht den verfahrensgegenständlichen Rechtsvorschriften entsprach, wodurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wurde; dies hätte dem Beschwerdeführer bei entsprechender Aufmerksamkeit auch vor dem verfahrensgegenständlichen Fahrtantritt auffallen müssen.

Beweiswürdigung

Das erkennende Gericht hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verwaltungsstrafakt der belangten Behörde mit der Zahl ***, darin enthalten insbesondere die Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 21. Februar 2023 samt dem angefertigten Lichtbild vom verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeug samt Ladegut, die behördliche Strafverfügung vom 1. März 2023 an den Beschwerdeführer, der Einspruch des Beschwerdeführers vom 5. März 2023, die Stellungnahme des Anzeigelegers B vom 28. März 2023, die behördliche Verständigung vom Ergebnis der Beweisaufnahme vom 4. April 2023, die Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 9. April 2023, das angefochtene Straferkenntnis der belangten Behörde vom 19. Dezember 2023 und die dagegen erhobene Beschwerde des Beschwerdeführers sowie durch die Durchführung der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung am 5. September 2024 und die Ergebnisse dieser Verhandlung.

Der Inhalt des behördlichen Verwaltungsstrafaktes sowie die Ergebnisse der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024 erwiesen sich - soweit die gegenständliche Entscheidung betroffen ist - als unbedenklich und es konnten diese dieser Entscheidung somit zugrunde gelegt werden.

Dass der Beschwerdeführer am 20. Februar 2023, um 14:35 Uhr, das verfahrensgegenständliche Kraftfahrzeug in *** am *** auf Höhe des Hauses Nr. *** mit dem verfahrensgegenständlichen Ladegut lenkte und er für die Beladung dieses Fahrzeuges verantwortlich war, geht aus dem in dieser Hinsicht unstrittigen Inhalt des von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsstrafaktes sowie aus der Aussage des Zeugen B in der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024 sowie aus dem eigenen Vorbringen des Beschwerdeführers hervor.

Das verfahrensgegenständliche Ladegut sowie die Form der verfahrensgegenständlichen Beladung ergibt sich aus der verfahrensgegenständlichen Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 21. Februar 2023 samt dem dabei angefertigten und dieser Anzeige angeschlossenen Lichtbild vom Ladegut bzw. von der Beladung sowie aus dem Vorbringen des Beschwerdeführers selbst sowie aus der glaubwürdigen und nachvollziehbaren Aussage des Zeugen B in der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024. Daraus ergibt sich auch, dass zumindest die unterste transportierte Holzpalette wenige Zentimeter über die hintere Stoßstange des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges ragte, weswegen die Heckklappe während des verfahrensgegenständlichen Transportes nicht geschlossen werden konnte.

Dass der Beschwerdeführer seine verfahrensgegenständliche Ladung „wenige 100 m“ mit dieser gänzlich geöffneten Heckklappe transportierte, ergibt sich aus seiner Stellungnahme vom 9. April 2023.

Dass der verfahrensgegenständliche Transport im verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkt am verfahrensgegenständlichen Tatort mit gänzlich geöffneter Heckklappe des verfahrensgegenständlichen

Kraftfahrzeuges erfolgte, ist unbestritten und dies ergibt sich aus der verfahrensgegenständlichen Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 21. Februar 2023 sowie aus dem Vorbringen des Beschwerdeführers selbst und aus den glaubwürdigen und nachvollziehbaren Aussagen der Zeugen B und C in der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024.

Aus welchen Gründen die Heckklappe im verfahrensgegenständlichen Tatzeitpunkt am verfahrensgegenständlichen Tatort gänzlich geöffnet war (z.B. durch Windstoß, Schlagloch, Berührung durch die Ladung) und ob der Beschwerdeführer tatsächlich unmittelbar nach dem verfahrensgegenständlichen Tatort die Heckklappe ohnedies wieder in die ursprüngliche - teilweise geöffnete - Position bringen wollte, ist im gegenständlichen Verfahren rechtlich nicht von Bedeutung.

Dass der Beschwerdeführer das verfahrensgegenständliche Ladegut nicht ordnungsgemäß sicherte und die Beladung daher den verfahrensgegenständlichen Rechtsvorschriften widersprach, ergibt sich aus dem Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung WST8, Herrn D, in der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024, der in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise das Ladegut, die Beladung und die unsachgemäße Sicherung dieser Ladung sowie die dadurch einhergehende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit anhand dem vorhandenen Lichtbild und der Aussagen des Beschwerdeführers und des Zeugen B darlegte. Dieser kam zum Schluss, dass zumindest Teile des verfahrensgegenständlichen Ladegutes, wie z.B. das auf der untersten Palette lose liegende Holzteil, den Laderaum verlassen konnte.

Diesem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten ist der Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Zu den Feststellungen und zur Darstellung des Sachverhaltes des erkennenden Gerichtes ist festzuhalten, dass der an seinen Diensteid erinnerte sowie unter Wahrheitspflicht und keineswegs formelhaft abgesprochen aussagende Zeuge B in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024 vor dem erkennenden Gericht aufgrund seiner Dienst- und Berufserfahrung einen sicheren und durchaus kompetenten Eindruck hinterlassen hat und dass er aufgrund seiner Ausbildung und langjährigen Berufserfahrung die verfahrensgegenständliche Kontrolle und die dabei einhergehenden Handlungen des Beschwerdeführers erkennen und einschätzen konnte, sodass das erkennende Gericht keine Zweifel hegt, dass der Zeuge in der Lage war, diesen verfahrensgegenständlichen Vorfall richtig zu erkennen und festzuhalten. Für das erkennende Gericht bestehen an den Aussagen dieses Zeugen keinerlei Bedenken, zumal diese Aussagen für das erkennende Gericht nachvollziehbar und glaubwürdig sind, und sind für das erkennende Gericht auch sonst keine Anhaltspunkte erkennbar, diesen Aussagen keinen Glauben zu schenken, zumal im gesamten Verfahren auch nicht hervorgekommen ist, dass dieser den Eindruck erweckt hätte, den Beschwerdeführer in irgendeiner Weise ungerechtfertigt belasten zu wollen; derartiges wurde auch seitens des Beschwerdeführers im gesamten Verfahren nicht vorgebracht.

Diese gerichtlichen Ausführungen und Beurteilungen treffen auch auf das nachvollziehbare, schlüssige und glaubwürdige Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen D in der gerichtlichen öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 5. September 2024 zu, weshalb das erkennende Gericht auch dieses Gutachten seiner Entscheidung zugrunde legte.

Während die Aussagen des Zeugen und das Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen D vom 5. September 2024 für das erkennende Gericht nachvollziehbar, schlüssig und widerspruchsfrei sind, stellen die Behauptungen des Beschwerdeführers lediglich Schutzbehauptungen dar, die die Aussagen dieses Zeugen sowie das Gutachten vom 5. September 2024 nicht in Zweifel ziehen konnten, weil sich die Auffassungen und Ansichten des Beschwerdeführers diesbezüglich auch als falsch erwiesen.

Aufgrund dieser Feststellungen konnte und musste der Beschwerdeführer vor dem Antritt der verfahrensgegenständlichen Fahrt auch in der Lage sein, zu erkennen, dass er das verfahrensgegenständliche Ladegut nicht ordnungsgemäß gesichert hatte.

Das erkennende Gericht hegt somit keinerlei Bedenken, die schlüssigen und nachvollziehbaren sowie glaubwürdigen Aussagen des Zeugen und das Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen D vom 5. September 2024 dieser Entscheidung uneingeschränkt zugrunde zu legen, sodass für das erkennende Gericht keinerlei Zweifel bestehen, dass die verfahrensgegenständliche Verwaltungsübertretung des angefochtenen Straferkenntnisses der

belangten Behörde vom Beschwerdeführer begangen wurde.

Zu Spruchpunkt 1.:

Rechtsvorschriften

Gemäß § 50 VwGVG 2014 hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z. 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden. Gemäß Paragraph 50, VwGVG 2014 hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG in der Sache selbst zu entscheiden.

Gemäß § 42 VwGVG 2014 darf aufgrund einer vom Beschuldigten oder aufgrund einer zu seinen Gunsten erhobenen Beschwerde in einem Erkenntnis oder in einer Beschwerdeentscheidung keine höhere Strafe verhängt werden als im angefochtenen Bescheid. Gemäß Paragraph 42, VwGVG 2014 darf aufgrund einer vom Beschuldigten oder aufgrund einer zu seinen Gunsten erhobenen Beschwerde in einem Erkenntnis oder in einer Beschwerdeentscheidung keine höhere Strafe verhängt werden als im angefochtenen Bescheid.

Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es gemäß § 27 VwGVG 2014 den angefochtenen Bescheid auf Grund der Beschwerde (§ 9 Abs. 1 Z. 3 und 4) oder auf Grund der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (§ 9 Abs. 3) zu überprüfen. Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es gemäß Paragraph 27, VwGVG 2014 den angefochtenen Bescheid auf Grund der Beschwerde (Paragraph 9, Absatz eins, Ziffer 3 und 4) oder auf Grund der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (Paragraph 9, Absatz 3,) zu überprüfen.

In seinem Verfahren hat das Verwaltungsgericht - soweit sich nicht aus dem VwGVG 2014 anderes ergibt - die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, in Verwaltungsstrafsachen jene des VStG mit Ausnahme des 5. Abschnittes des II. Teiles und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte (§§ 17, 38 VwGVG 2014). In seinem Verfahren hat das Verwaltungsgericht - soweit sich nicht aus dem VwGVG 2014 anderes ergibt - die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der Paragraphen eins bis 5 sowie des römisch IV. Teiles, in Verwaltungsstrafsachen jene des VStG mit Ausnahme des 5. Abschnittes des römisch II. Teiles und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte (Paragraphen 17,, 38 VwGVG 2014).

Gemäß § 101 Abs. 1 lit.e KFG 1967 ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden. Gemäß Paragraph 101, Absatz eins, Litera , KFG 1967 ist die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern unbeschadet der Bestimmungen der Absatz 2 und 5 nur zulässig, wenn die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet

wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können; dies gilt jedoch nicht, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammengefasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

Gemäß § 102 Abs. 1 KFG 1967 darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies 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; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht. Gemäß Paragraph 102, Absatz eins, KFG 1967 darf der Kraftfahrzeuglenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies 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; die Überprüfung

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at