jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2024/9/16 LVwG-S-1707/001-2023

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 16.09.2024

Entscheidungsdatum

16.09.2024

Norm

KFG 1967 §101 Abs1 lite
KFG 1967 §102 Abs1
KFG 1967 §134
02006R0561 Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr Art7

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

1. KFG 1967 § 134 heute
2. KFG 1967 § 134 gültig ab 20.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 116/2024
3. KFG 1967 § 134 gültig von 01.05.2023 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 134 gültig von 21.04.2023 bis 30.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
5. KFG 1967 § 134 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
6. KFG 1967 § 134 gültig von 16.12.2020 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
7. KFG 1967 § 134 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
9. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2017 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 134 gültig von 14.01.2017 bis 30.06.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
11. KFG 1967 § 134 gültig von 09.06.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
12. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
13. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
14. KFG 1967 § 134 gültig von 26.02.2013 bis 30.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
15. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2010 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
16. KFG 1967 § 134 gültig von 19.08.2009 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
17. KFG 1967 § 134 gültig von 26.03.2009 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2009
18. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2008 bis 25.03.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
19. KFG 1967 § 134 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
20. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
21. KFG 1967 § 134 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
22. KFG 1967 § 134 gültig von 31.12.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
23. KFG 1967 § 134 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
24. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2002
25. KFG 1967 § 134 gültig von 01.07.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998

26. KFG 1967 § 134 gültig von 20.08.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
27. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
28. KFG 1967 § 134 gültig von 01.01.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
29. KFG 1967 § 134 gültig von 10.07.1993 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
30. KFG 1967 § 134 gültig von 28.07.1990 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch HR Mag. Janak-Schlager als Einzelrichter über die Beschwerde des B in ***, vertreten durch die A Rechtsanwälte GmbH in ***, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion NÖ, Polizeikommissariat ***, vom 07.06.2023, ***, betreffend Bestrafungen nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), zu Recht:

1. Die Beschwerde wird gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) als unbegründet abgewiesen.

2. Der Beschwerdeführer hat gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 80 Euro zu leisten.

3. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art 133 Abs 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt somit 520 Euro und ist gemäß § 52 Abs 6 VwGVG iVm § 54b Abs 1 VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen. Beachten Sie dazu die beiliegendeZahlungsinformation.Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt somit 520 Euro und ist gemäß Paragraph 52, Absatz 6, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 54 b, Absatz eins, VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen. Beachten Sie dazu die beiliegende Zahlungsinformation.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren

Mit Straferkenntnis der Landespolizeidirektion NÖ, Polizeikommissariat ***, vom 07.06.2023, ***, wurden dem nunmehrigen Beschwerdeführer die nachfolgenden Verwaltungsübertretungen zur Last gelegt:

„1.Datum/Zeit: 02.06.2022, 11:18 Uhr

Ort: ***, ***, Richtung Osten

Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: *** (A)

Sie haben als Lenker des angeführten Lastkraftwagens mit dem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12.000 kg folgende Übertretungen begangen:

Sie haben von 31.05.2022, um 11:05 Uhr, bis 31.05.2022, um 17:37 Uhr, innerhalb einer Lenkzeit von 05:32 Stunden lediglich eine 00:19 Stunden dauernde Fahrtunterbrechung eingelegt und somit nicht nach jeweils einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von 00:45 Stunden eingelegt, wodurch Sie gegen Artikel 7 der Verordnung EG Nr. 561/2006 verstoßen haben, wonach der Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen hat, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die oben angeführten Bestimmungen eingehalten werden.

Dies stellt anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG, in der Fassung der Richtlinie 2009/5/EG, ABl. Nr. L29, einen schwerwiegenden Verstoß dar.Dies stellt anhand des Anhanges römisch III der Richtlinie 2006/22/EG, in der Fassung der Richtlinie 2009/5/EG, ABl. Nr. L29, einen schwerwiegenden Verstoß dar.

2. Datum/Zeit: 02.06.2022, 11:18 Uhr

Ort: ***, ***, Richtung Osten

Betroffenes Fahrzeug: LKW, Kennzeichen: *** (A)

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 Kraftfahrgesetzes 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 Fährbetrieb 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 es beim LKW um einen Aufbau mit Plane (XL Aufbau) und Alueinstecklatten handelte, auf dessen Ladefläche gestapelte Kartonagen mit unbekanntem Inhalt völlig ungesichert befördert wurden. Ein Formschluss in alle Richtungen war nicht gegeben. Weiters wurden zwei Bunde mit Metallrohren mit einer Länge von 6 m und einem Gesamtgewicht von 460 kg völlig ungesichert auf der Ladefläche befördert. Ein Formschluss in Richtung Stirnwand war gegeben. Es wurden ausreichend Zurmittel mitgeführt, jedoch nicht aufgelegt."

Dem Beschwerdeführer wurden damit Verwaltungsübertretungen gemäß Art 7 EG-VO 561/2006 idF Verordnung (EU) 2020/1054, ABl. EU Nr. L 249 vom 31.07.2020 (Spruchpunkt 1), und gemäß § 102 Abs 1 iVm § 101 Abs 1 lit e KFG, BGBl 267/1967 (Spruchpunkt 2), zuletzt geändert durch BGBl I 94/2009, angelastet und wurden über ihn gemäß § 134 Abs 1 iVm § 134 Abs 1b KFG, BGBl 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl I 62/2022 (Spruchpunkt 1), und gemäß § 134 Abs 1 KFG, BGBl 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl I 62/2022 (Spruchpunkt 2), Geldstrafen von jeweils 200 Euro verhängt. Für den Fall der Uneinbringlichkeit dieser Geldstrafen wurden je Spruchpunkt Ersatzfreiheitsstrafen von 20 Stunden festgesetzt. Gleichzeitig wurde gemäß § 64 Abs 2 VStG ein Kostenbeitrag zum Verfahren der Verwaltungsbehörde in der Höhe von 40 Euro vorgeschrieben.Dem Beschwerdeführer wurden damit Verwaltungsübertretungen gemäß Artikel 7, EG-VO 561/2006 in der Fassung Verordnung (EU) 2020/1054, ABl. EU Nr. L 249 vom 31.07.2020 (Spruchpunkt 1), und gemäß Paragraph 102, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, KFG, Bundesgesetzblatt 267 aus 1967, (Spruchpunkt 2), zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, 94 aus 2009,, angelastet und wurden über ihn gemäß Paragraph 134, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 134, Absatz eins b, KFG, Bundesgesetzblatt 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, 62 aus 2022, (Spruchpunkt 1), und gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG, Bundesgesetzblatt 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, 62 aus 2022, (Spruchpunkt 2), Geldstrafen von jeweils 200 Euro verhängt. Für den Fall der Uneinbringlichkeit dieser Geldstrafen wurden je Spruchpunkt Ersatzfreiheitsstrafen von 20 Stunden festgesetzt. Gleichzeitig wurde gemäß Paragraph 64, Absatz 2, VStG ein Kostenbeitrag zum Verfahren der Verwaltungsbehörde in der Höhe von 40 Euro vorgeschrieben.

2. Zum Beschwerdevorbringen

Der rechtsfreundlich vertretene Beschwerdeführer hat gegen dieses Straferkenntnis mit Schriftsatz vom 06.07.2023 ein Rechtsmittel ergriffen und die ersatzlose Aufhebung des Straferkenntnisses und die Einstellung des Verfahrens, jedenfalls nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, beantragt. In eventu wurde der Ausspruch einer Ermahnung bzw. die Herabsetzung der Strafe, insbesondere unter Anwendung des § 20 VStG auf ein tat- und schuldangemessenes Maß beantragt.Der rechtsfreundlich vertretene Beschwerdeführer hat gegen dieses Straferkenntnis mit Schriftsatz vom 06.07.2023 ein Rechtsmittel ergriffen und die ersatzlose Aufhebung des Straferkenntnisses und die Einstellung des Verfahrens, jedenfalls nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, beantragt. In eventu wurde der Ausspruch einer Ermahnung bzw. die Herabsetzung der Strafe, insbesondere unter Anwendung des Paragraph 20, VStG auf ein tat- und schuldangemessenes Maß beantragt.

Der Beschwerdeführer führte dazu im Wesentlichen aus, dass er, bezogen auf Spruchpunkt 1, im Zeitraum 11:05 Uhr bis 17:37 Uhr mehrere kürzere sowie längere Lenkpausen eingelegt habe, sodass die Voraussetzungen des Art 7 VO

561/2006 erfüllt scheinen und das Verfahren in diesem Punkt jedenfalls einzustellen sei. Auch habe er am genannten Tattag mehrere Pausen eingelegt, welche einer Gesamtzeit von zwei Stunden und 35 Minuten entsprochen hätten, und sei seine Lenkzeit ebenfalls nicht überschritten worden.Der Beschwerdeführer führte dazu im Wesentlichen aus, dass er, bezogen auf Spruchpunkt 1, im Zeitraum 11:05 Uhr bis 17:37 Uhr mehrere kürzere sowie längere Lenkpausen eingelegt habe, sodass die Voraussetzungen des Artikel 7, VO 561/2006 erfüllt scheinen und das Verfahren in diesem Punkt jedenfalls einzustellen sei. Auch habe er am genannten Tattag mehrere Pausen eingelegt, welche einer Gesamtzeit von zwei Stunden und 35 Minuten entsprochen hätten, und sei seine Lenkzeit ebenfalls nicht überschritten worden.

Darüber hinaus werde darauf hingewiesen, dass der Normzweck der vorgeworfenen Verwaltungsvorschrift sei, den Verkehr vor übermüdeten Lenkern zu schützen. Diese Gefahr sei dann verwirklicht, wenn Lenker die Fahrzeuge über 4,5 Stunden hinaus ohne entsprechende Pause lenken würden. Im gegenständlichen Fall könne jedoch keineswegs von einer solchen Übermüdung die Rede sein, da sich aus den Protokollen ergebe, dass im vorgeworfenen Zeitraum zahlreiche Pausen eingelegt worden seien. Da er dem Schutzzweck der vorgeworfenen Verwaltungsnorm nicht zuwidergehandelt habe und hierdurch die geschützten Rechtsgüter nicht gefährdet habe, wäre auch aus diesem Grund von der Verhängung einer Strafe abzusehen.

Betreffend Spruchpunkt 2 führte der Beschwerdeführer zusammengefasst aus, dass er die Beladung des gegenständlichen LKWs nicht durchgeführt habe, sondern den LKW lediglich am Firmengelände der Firma C übernommen habe. Sohin könne er bezüglich des Vorwurfs einer mangelhaften Ladungssicherung jedenfalls nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Eine mangelnde Ladungssicherung habe nicht vorgelegen, da die Ware zu allen Seiten hin ordnungsgemäß gesichert gewesen sei. Auch sei auf den Lichtbildern bezüglich der Rohre eindeutig erkennbar, dass zu den Seiten, nach vorne sowie nach hinten hin jedenfalls Formschluss bestanden habe. Die bemängelten Kartonagen seien zusätzlich mit Dehnfolie umwickelt worden, sodass sie mit der Palette, auf welcher diese gestapelt gewesen seien, eine Einheit gebildet hätten und ein Verrutschen jedenfalls ausgeschlossen gewesen sei.

Die Güter seien mittels Formschluss an die Stirnwand des Sattelanhängers gestaut gewesen. Beim gegenständlichen Auflieger handle es sich um einen sogenannten Tischler-Kofferaufbau. Diese Art von Aufbau verfüge über zusätzlich verstärkte Seitenwände, Stirn- und Rückwand als auch über ein zusätzlich verstärktes Dach. Die besondere Verstärkung des Aufbaus werde für den Transport besonders schwerer bzw. besonders gefährlicher Güter eingesetzt, um selbst bei einem Unfall ein Verlassen des Laderaums durch die Güter zu verhindern. Die Aufliegerwände würden enormen Kräften standhalten. Diese zertifizierten Aufbauten würden daher eine rein formschlüssige Ladungssicherung ermöglichen, sodass es grundsätzlich keiner weiteren Ladungssicherungsmaßnahmen bedürfe. Vor diesem Hintergrund sei es möglich, die Güter mittels Formschluss an die Stirnwand zu stauen.

Sollte die vorliegende Ladungssicherung dennoch bemängelt werden, sei darauf hinzuweisen, dass § 101 Abs 1 lit e Satz 2 HS 2 KFG ausdrücklich festhalte, dass eine Ladungssicherung einzelner Teile nicht erforderlich sei, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen könnten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet werde. Im vorliegenden Fall handle es sich bei dem speziellen Aufbau gerade um einen solchen Laderaum, der ein Verlassen der Güter verhindere. Sohin sei eine weitere Ladungssicherung nicht erforderlich gewesen.Sollte die vorliegende Ladungssicherung dennoch bemängelt werden, sei darauf hinzuweisen, dass Paragraph 101, Absatz eins, Litera e, Satz 2 HS 2 KFG ausdrücklich festhalte, dass eine Ladungssicherung einzelner Teile nicht erforderlich sei, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen könnten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet werde. Im vorliegenden Fall handle es sich bei dem speziellen Aufbau gerade um einen solchen Laderaum, der ein Verlassen der Güter verhindere. Sohin sei eine weitere Ladungssicherung nicht erforderlich gewesen.

Darüber hinaus ist auch festzuhalten, dass die kontrollierenden Beamten ihre Feststellungen keinerlei vorangehenden mathematischen und physikalischen Berechnungen zugrunde gelegt hätten. Ohne zuvor das Gewicht der Ladung, die Fliehkräfte und den Reibungskoeffizienten festzustellen, sei es unmöglich und absolut unzulässig die Ordnungsmäßigkeit der Ladungssicherung zu beurteilen.

Zusammengefasst sei daher festzuhalten, dass die Ladungssicherung jedenfalls den gesetzlichen Erfordernissen entsprochen habe. Umstände, wieso eine mangelhafte Ladungssicherung vorgelegen habe, seien von der Behörde nicht aufgezeigt worden und stelle dies jedenfalls einen Begründungsmangel dar.

Davon abgesehen hätte mit „Beraten statt Strafe“ vorgegangen bzw. eine Ermahnung erteilt werden müssen.

Mit Schreiben der Landespolizeidirektion NÖ vom 25.07.2023 wurde der Verfahrensakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Entscheidung über diese Beschwerde vorgelegt.

3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren

Da die gegenständliche Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG nicht zurückzuweisen bzw. das Beschwerdeverfahren nicht einzustellen war, hatte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich darüber gemäß § 50 Abs 1 VwGVG in der Sache selbst zu entscheidenDa die gegenständliche Beschwerde gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG nicht zurückzuweisen bzw. das Beschwerdeverfahren nicht einzustellen war, hatte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich darüber gemäß Paragraph 50, Absatz eins, VwGVG in der Sache selbst zu entscheiden.

Vom erkennenden Gericht wurde am 29.08.2024 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in welcher Beweis aufgenommen wurde durch Verlesung des Verfahrensaktes der belangten Behörde zur Geschäftszahl ***, sowie durch Einholung eines Gutachtens eines kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen. Der Beschwerdeführer war von seinem in der Verhandlung anwesenden Rechtsvertreter ohne Angabe näherer Gründe entschuldigt worden.

Seitens der Rechtsvertretung des Beschwerdeführers wurde in der Verhandlung ein ergänzendes Vorbringen erstattet, wonach aufgrund des Reibungswerts von Holz auf Holz von 30% auf die Seiten lediglich 20% des Ladegewichts zu sichern seien. Im gegenständlichen Fall handle es sich um einen „Code XL“-Aufbau, weshalb die seitlichen Ladeflächen daher geeignet seien, den verbleibenden Sicherungswert auf die Seiten zu sichern. Es sei daher ausgeschlossen, dass die Ladung die Ladefläche hätte verlassen können. Sofern die Ladung die Ladefläche jedoch nicht verlassen hätte können, sei die Ladungssicherung der einzelnen Teile jedoch nicht erforderlich gewesen.

4. Feststellungen

Am 02.06.2022, um 11:18 Uhr, wurde der Beschwerdeführer als Lenker des Lastkraftwagens mit dem behördlichen Kennzeichen ***, welcher zur Güterbeförderung im Straßenverkehr eingesetzt war und dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen überstieg, im Zuge einer durch Straßenaufsichtsorgane der Verkehrsinspektion des Stadtpolizeikommandos *** im Gemeindegebiet von ***, im Bereich der ***, einer Lenker- und Fahrzeugkontrolle unterzogen.

Das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug war mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet. Die Fahrerkarte des Beschwerdeführers wurde im Rahmen der Kontrolle von den Beamten der Verkehrsinspektion ausgelesen.

Der Beschwerdeführer hatte laut DAKO-Auswertung am 31.05.2022, beginnend mit 11:05 Uhr, bis 31.05.2022, 17:37 Uhr, innerhalb einer Lenkzeit von fünf Stunden und 32 Minuten, lediglich von 15:46 Uhr bis 16:04 Uhr, eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 19 Minuten eingelegt. Davor waren, ab 11:05 Uhr, lediglich kurze Fahrtunterbrechungen von zwei (11:13-11:14 Uhr), vier (11:16-11:19 Uhr) und fünf Minuten (12:30-12:34 Uhr) aufgezeichnet worden, während die Fahrzeiten ab 11:05 Uhr acht Minuten (11:05-11:12 Uhr), eine Minute (11:15 Uhr und 11:21 Uhr), 52 Minuten (11:38 Uhr-12:29 Uhr), 2 Stunden und 57 Minuten (12:49-15:45 Uhr) und eine Stunde 33 Minuten (16:05-17.37 Uhr) betrugen.

Der Lastkraftwagen verfügte im Ladebereich über einen Aufbau mit Plane und seitlich angebrachten Alueinstecklatten. Seitliche Ladebordwände waren nicht vorhanden und konnte auch kein gültiges Zertifikat über die Prüfung zur Ladungssicherung und Festigkeit von Fahrzeugaufbauten für die Aufbauart „Code XL“ vorgelegt werden. Die Plane war mittels Verschlüssen gespannt.

Auf der Ladefläche waren zwei Bund Metallrohre mit einer Länge von 6 m und einem Gesamtgewicht von ca. 1.232,5 kg geladen, welche nur mit der Stirnwand Formschluss aufwiesen, während zu den Seitenwänden und der Rückwand kein Formschluss bestand. Weiters wurden Kartonagen auf drei Holzpaletten mit zum Teil fehlendem Formschluss

befördert und waren diese jeweils mit Dehnfolien umwickelt. Eine der Paletten stand mitten auf der Ladefläche und wies in keine Richtung Formschluss auf. Bezüglich der Paletten liegt kein Lieferschein mit Gewichtsangaben vor.

Obwohl zum Beispiel Zurrgurte mitgeführt wurden, waren in Bezug auf die Ladung keine sichernden Maßnahmen, wie etwa das Anbringung von Zurrgurten, Klemmbalken, Transportschutzkissen udgl., ergriffen worden und war die Ladung auch nicht auf rutschhemmenden Matten abgestellt.

Die Ladung und auch einzelne Teile dieser waren auf dem vom Beschwerdeführer gelenkten Fahrzeug nicht so verwahrt oder durch geeignete Mitteln nicht so gesichert, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten konnten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wurde.

5. Beweiswürdigung

Zu diesen Feststellungen gelangte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich aufgrund des unbedenklichen und nachvollziehbaren Akteninhalts des vorliegenden Verwaltungsstrafaktes der belangten Behörde und das Ergebnis der am 29.08.2024 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Die vom Beschwerdeführer am 31.05.2022 absolvierten Lenkzeiten sowie die eingehaltenen Fahrtunterbrechungen sind der Anzeige vom 27.06.2022 in Verbindung mit dem mit dem DAKO-Programm erstellen Zeitstrahl samt Zeittabelle zweifelsfrei zu entnehmen.

Die Feststellungen zur Beladung des LKW konnten aufgrund der im Akt der belangten Behörde einliegenden Lichtbilder, welche die Paletten und Rohre am gegenständlichen Lastkraftwagen bei der Kontrolle zeigen, des bei der Kontrolle erstellten Befundblattes zur Ladungssicherung vom 02.06.2022 sowie der zeugenschaftlichen Angaben des Meldungslegers D vor der belangten Behörde am 15.11.2022 getroffen werden. Die Gewichtsangaben zu den geladenen Rohren ergeben sich aus den im Akt einliegenden Transportscheinen, wobei jene für die Paletten – wie der Meldungsleger ausführte – nicht vorgelegt wurden.

Der Umstand, dass für den Aufbau des Lastkraftwagens in der Aufbauart „Code XL“ kein gültiges Zertifikat über die Prüfung zur Ladungssicherung vorlag, ergibt sich bereits aus der verfahrenseinleitenden Anzeige in Zusammenhalt mit den zeugenschaftlichen Angaben des Meldungslegers vor der belangten Behörde am 15.11.2022. Ein gültiges Zertifikat wurde durch den Beschwerdeführer auch im gesamten Verfahren nicht vorgelegt. Aufgrund des fehlenden Nachweises (Zertifikat), dass es sich um einen nach „Code XL“ geprüften Fahrzeugaufbau handelt, konnte dieser für die erforderliche Ladungssicherung keine Berücksichtigung finden.

Aus den im Gerichtsakt einliegenden Lichtbildern sowie den zeugenschaftlichen Angaben des Anzeigelegers D vor der belangten Behörde ergibt sich zweifelsfrei, dass sämtliche Ladungsteile weder mit Zurrgurten gesichert waren, noch Antirutschmatten verwendet wurden.

Dass die Ladung und auch einzelne Teile dieser auf dem Fahrzeug nicht so verwahrt oder durch geeignete Mittel nicht so gesichert waren, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten konnten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wurde, ergibt sich aus den Angaben des Meldungslegers in Verbindung mit dem im Verwaltungsstrafakt einliegenden kraftfahrtechnischen Gutachten vom 03.05.2023, ***, und dem vom Amtssachverständigen für Kraftfahrtechnik in der Verhandlung vor dem erkennenden Gericht abgegebenen Gutachten vom 29.08.2024. Diesen ist der Beschwerdeführer im gesamten Verfahren lediglich unsubstantiiert entgegengetreten, zumal der Nachweis, dass es sich gegenständlich um einen „Code XL“-Aufbau – dessen Laderaumbegrenzungen so ausreichend stabil sind, dass sie den Druckkräften des Ladeguts auch in Extremsituationen standhalten können – gehandelt hätte, auch in der Verhandlung nicht erbracht wurde.

Der Beschwerdeführer hat im Übrigen durch sein Fernbleiben von der Verhandlung eine weitere Aufklärung des Sachverhalts selbst vereitelt.

Im Ergebnis waren die in der öffentlichen mündlichen Verhandlung aufgenommenen Beweise geeignet, eine ausreichende Grundlage für die getroffenen Sachverhaltsfeststellungen zu bilden.

6. Rechtslage

Artikel 7 der Verordnung (EG) 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.03.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften idF der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2020 (ABl. L 249 vom 31.07.2020), lautet:Artikel 7 der Verordnung (EG) 561/2006 des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.03.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften in der Fassung der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2020 (ABl. L 249 vom 31.07.2020), lautet:

„Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt."

Anhang III der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18.03.2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates lautet auszugsweise:Anhang römisch III der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18.03.2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang römisch III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates lautet auszugsweise:

„[...]

1. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006

[...]

Nr.

RECHTSGRUND-LAGE

ART DES VERSTOSSES

SCHWERERAD (1)

MSI

VSI

SI

MI

C

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

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