OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen:
LVwG-601691/16/KLi/HK

Datum:
Linz, 4. Juli 2017

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Dr. Lidauer über die Beschwerde vom 9. Dezember 2016 des C L, geb. x, E, x, D, vertreten durch Dr. M B, Rechtsanwalt, S, G gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 8. November 2016, GZ: VerkR96-26499-2015/Gr, wegen Übertretung des Kraftfahrgesetzes (KFG) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird in Hinblick auf die Strafhöhe Folge gegeben, und die Geldstrafe auf 150 Euro sowie die Ersatzfreiheitsstrafe auf 30 Stunden herabgesetzt. Darüber hinaus wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

II. Die Kosten im Verfahren vor der belangten Behörde reduzieren sich auf 15 Euro. Im Beschwerdeverfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich fallen keine Kosten an.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land (im Folgenden: belangte Behörde) vom 8. November 2016, GZ: VerkR96-26499-2015/Gr wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen, er habe als Zulassungsbesitzer nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des PKWs den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspreche. Das Fahrzeug, PKW Audi x, s, KZ: x, sei am 24.5.2015, 14:30 Uhr in der Gemeinde Pasching, Landesstraße Nr. 533, VKP-Pasching, von T L gelenkt worden, wobei festgestellt worden sei, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entsprochen hätten, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein müssten, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen würden. Es sei festgestellt worden, dass beim eingebauten Luftfahrwerk in der Fahrbetriebsstellung Streifungen der Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand vorhanden gewesen seien. Der Beschwerdeführer habe dadurch § 103 Abs. 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs. 2 KFG und § 134 Abs.1 KFG verletzt. Über ihn werde gemäß § 134 Abs 1 KFG eine Geldstrafe von 260 Euro, für den Fall der Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von 52 Stunden verhängt. Ferner habe der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Verfahrens von 26 Euro zu bezahlen.

Begründend führte die belangte Behörde aus, dass der im Spruch festgestellte Sachverhalt aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens und einer Anzeige der Oö. Landesverkehrsabteilung feststehe. Aus den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Teiluntersuchungsbefund vom 24.5.2015 und dem Gutachten eines Amtssachverständigen vom 3.5.2016 gehe eindeutig hervor, dass die Rad-/Reifenkombination des Fahrzeuges bei Fahrbetriebsstellung an der Bördelkante streife und dies einen schweren, erkennbaren Mangel darstelle. Die Rechtfertigungsangaben des Beschwerdeführers könnten nicht zu seiner Entlastung beitragen. Gemäß dem Gutachten zur Erlangung der Einzelbetriebserlaubnis müsse das Fahrzeug auch bei völliger Entlüftung noch lenkbar und mit 50 km/h fahrbar sein. Bei der Überprüfung am 24.5.2015 sei festgestellt worden, dass dies nicht gegeben gewesen sei und die Streifung der Rad-/Reifenkombination einen schweren, für den Beschwerdeführer erkennbaren Mangel dargestellt habe. Aufgrund dieser Tatsache hätten die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes entsprochen.

Die objektive Tatseite sei daher als erwiesen anzusehen. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG handle es sich beim vorliegenden Delikt um ein Ungehorsamsdelikt und werde das Verschulden daher widerleglich vermutet. Die gegenständliche Übertretung sei dem Beschwerdeführer als Zulassungsbesitzer des gegenständlichen Fahrzeuges zur Last gelegt worden. Diese Eigenschaft habe er nicht bestritten. Die Tat sei ihm auch in subjektiver Hinsicht zuzurechnen.

Zur Strafzumessung führte die belangte Behörde aus, dass die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie allfällige Sorgepflichten mangels geeigneter Angaben nicht berücksichtigt werden hätten können und daher wie angekündigt geschätzt worden seien. Strafmildernd wirke sich die lange Verfahrensdauer sowie die Vorstrafenfreiheit des Beschwerdeführers aus, weshalb die ursprünglich verhängte Strafe in der Strafverfügung herabgesetzt habe können. Sonstige straferschwerende oder strafmildernde Gründe hätten nicht gefunden werden können.

I.2. Gegen dieses Straferkenntnis richtet sich die Beschwerde vom 9. Dezember 2016, mit welcher das Straferkenntnis in seinem gesamten Inhalt angefochten wird. Als Beschwerdegründe werden Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften sowie inhaltliche Rechtswidrigkeit geltend gemacht.

Der Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses beschränke sich mehr oder weniger auf den reinen Gesetzeswortlaut und bezeichne nicht die als erwiesen angenommene und ihm als Fahrzeughalter zur Last gelegte Tat. Der Vorwurf, er habe als Zulassungsbesitzer nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des PKWs den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspreche, sei unrichtig und könne in keiner Weise nachvollzogen werden. Das am gegenständlichen PKW eingebaute Luftfahrwerk sei in den Fahrzeugpapieren eingetragen und gebe es ein Gutachten des TÜV-Süd samt Einzelbetriebserlaubnis zur Verwendung.

Das Gutachten des Amtssachverständigen setze sich damit überhaupt nicht auseinander sondern würden lediglich Vorschriften zitiert. Die Feststellung im Straferkenntnis, wonach bei der Überprüfung am 24.5.2015 festgestellt worden sei, dass das Fahrzeug auch bei völliger Entlüftung noch lenkbar und mit 50 km/h fahrbar sein müsse, sei aktenwidrig und entspreche nicht den Beweisergebnissen.

Tatsächlich habe der Amtssachverständige in seiner Stellungnahme vom 3.5.2016 lediglich ausgeführt, es habe bei der Prüfung im Zuge der Verkehrskontrolle am 24.5.2016 lediglich nicht ausgeschlossen werden können, dass es in jedem möglichen Einstellbereich der Luftfederung nicht zu einem Kontakt der Rad-/Reifenkombination mit der Karosserie komme. Die von der Behörde vorgenommene Überprüfung sei auf einer Rampe im verschränkten Zustand erfolgt und habe somit nicht den vom Sachverständigen zitierten Vorschriften

entsprochen. Dass eine Berührung der Rad-/Reifenkombination mit der Karosserie nicht ausgeschlossen werden habe können, lasse jedenfalls nicht den Umkehrschluss zu, dass eine Berührung am 24.5.215 festgestellt worden sei, wie dies die Behörde im angefochtenen Straferkenntnis fälschlicherweise unterstelle.

Aus dem Gutachten des Amtssachverständigen vom 3.5.2016 gehe jedenfalls nicht hervor, dass die Rad-/Reifenkombination bei Fahrbetriebsstellung an der Bördelkante gestreift habe. Die gegenteiligen Feststellungen im Straferkenntnis seien nicht nur aktenwidrig, sondern sei das Straferkenntnis insgesamt auch mangelhaft begründet, da lediglich auf den Gesetzeswortlaut hingewiesen und die Stellungnahme des Sachverständigen überdies unrichtig wiedergegeben bzw. ausgelegt werde.

Die Behörde hätte den Fahrzeuglenker T L als Zeugen einvernehmen müssen und wären in diesem Fall die Umstände der Überprüfung am 24.5.2015 sowie die Ursache der angeblich vorhandenen Streifung hervorgekommen. Die Behörde hätte jedenfalls die seiner Entlastung dienenden Umstände in gleicher Weise zu berücksichtigen gehabt wie die belastenden, was jedoch tatsächlich nicht geschehen sei. Hätte die Behörde die von ihm beantragten Beweise aufgenommen und sich mit seinen Behauptungen tatsächlich auseinandergesetzt, hätte sie jedenfalls zur Auffassung gelangen müssen, dass ihm als Fahrzeughalter und Zulassungsbesitzer keine Verwaltungsübertretung zur Last falle.

Er stelle daher die Anträge, das Verwaltungsgericht möge seiner Beschwerde stattgeben und (1.) das angefochtene Straferkenntnis dahingehend abändern, dass dieses behoben werde und bezüglich des gegen ihn eingeleiteten Verwaltungsstrafverfahrens die Einstellung verfügt werde, in eventu (2.) das angefochtene Straferkenntnis beheben und die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Verfassung eines neuen Straferkenntnisses an die Behörde erster Instanz zurückverweisen.

I.3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat daraufhin ein Ergänzungsgutachten des Amtssachverständigen Ing. H G eingeholt. Dieses wurde in weiterer Folge den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt und die Möglichkeit eingeräumt, eine Gutachtenserörterung zu beantragen. Mit Eingabe vom 3. Mai 2017 beantragte der Beschwerdeführer unter gleichzeitiger Vorlage eines Fragenkataloges die Gutachtenserörterung des Ergänzungsgutachtens. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich beraumte daraufhin für 26. Juni 2017 eine öffentliche mündliche Verhandlung an, zu welcher sowohl der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers als auch die belangte Behörde und der Amtssachverständige geladen wurden. Mit dem Rechtsvertreter des Beschwerdeführers sowie dem Amtssachverständigen wurde daraufhin eine umfassende Gutachtenserörterung durchgeführt.

II. Nachfolgender Sachverhalt steht fest:

II.1. Der Beschwerdeführer ist Zulassungsbesitzer des KFZ Audi x, s, mit dem Kennzeichen x. Am 24.5.2015 um 14.30 lenkte T L dieses Fahrzeug in der Gemeinde Pasching, Landesstraße Nr. 533, VKP-Pasching. Dieser wurde zu einer Fahrzeugkontrolle angehalten. Von der Oberösterreichischen Landesverkehrsabteilung wurde in weiterer Folge festgestellt, dass das Fahrzeug nicht den Bestimmungen des KFG entspricht.

II.2. Entsprechend einer Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG vom 24.5.2015 wurde festgestellt, dass das Luftfahrwerk bei Fahrbetriebsstellung zu Streifungen der Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand führt. Dieser Zustand ist für den Zulassungsbesitzer und für den Lenker erkennbar. Es handelt sich dabei um einen schweren Mangel.

II.3. Mit Strafverfügung vom 10. August 2015, GZ: VerkR96-26499-2015 wurde dem Beschwerdeführer vorgeworfen, er habe als Zulassungsbesitzer nicht dafür Sorge getragen, dass der Zustand des PKW den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entspreche. Das Fahrzeug sei am 24.5.2015 um 14.30 Uhr in der Gemeinde Pasching L 533, VKP-Pasching von L T gelenkt worden, wobei festgestellt worden sei, dass die für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung des angeführten Fahrzeuges maßgebenden Teile nicht den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes entsprochen hätten, obwohl Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein müssten, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße und schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch, schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen würden. Es sei festgestellt worden, dass beim eingebauten Luftfahrwerk in der Fahrbetriebsstellung Streifungen der Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand vorhanden seien.

Der Beschwerdeführer habe dadurch § 103 Abs. 1 Z 1 KFG iVm § 4 Abs. 2 KFG verletzt. Gemäß § 134 Abs. 1 KFG werde über ihn eine Geldstrafe von 365 Euro bzw. eine Ersatzfreiheitsstrafe von 144 Stunden verhängt.

Gegen diese Strafverfügung erhob der Beschwerdeführer fristgerecht Einspruch.

II.4. Die belangte Behörde holte daraufhin ein Sachverständigengutachten des Amtssachverständigen Ing. H G ein.

Mit Gutachten vom 3. Mai 2016 führte der Amtssachverständige aus, dass laut Strafverfügung dem Beschwerdeführer zur Last gelegt werde, dass beim

Kraftfahrzeug der Marke/Type Audi/x mit dem Kennzeichen x am 24.5.2015 beim eingebauten Luftfahrwerk in der Fahrbetriebsstellung Streifungen Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand vorhanden gewesen seien.

Zu den Einspruchsangaben, dass in Fahrbetriebsstellung eine Streifung jedenfalls ausgeschlossen sei, werde Nachfolgendes mitgeteilt:

Luftfahrwerke werden in Österreich sowie in Deutschland gemäß VdTÜV-Merkblattkraftfahrwesen 751 Anhang II geprüft und eingetragen. Im deutschen Zulassungsdokument/Zulassungsbescheinigung Teil I. und im Gutachten zur Erlangung der Einzelbetriebserlaubnis ist demnach vermerkt, dass das Fahrzeug auch bei völliger Entlüftung noch lenkbar und mit 50 km/h fahrbar sein muss. Die Freigängigkeit der Räder und der Bereifung muss unter allen auftretenden Betriebsbedingungen ausreichend sein – auch in völlig entlüfteten Zustand.

Die relevanten Vorschriften laut VdTÜV-Merkblattkraftfahrwesen 751 Anhang II lauten wie folgt:
„II.5.6. Prüfung von Bodenfreiheit und Notlaufeigenschaften
„... bei Luftfederungen mit veränderten Einfederwegen ist durch Fahrten im drucklosen Zustand sicherzustellen, dass ausreichende Notlaufeigenschaften vorhanden sind. Dazu muss das unbeladene Fahrzeug bei Freigängigkeit aller Fahrwerksteile wie z.B. Räder, Antriebswellen, Stabilisatoren auf ebener Straße fahr- und lenkbar seien bis zu einem Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h ...“
II.5.12.2. Luftfederungen:
„... die Einfederwege/Druckanschläge sind so auszulegen, dass das Fahrzeug bei völliger Entlüftung des Federsystems noch lenkbar und mit 50 km/h fahrbar ist, ohne dass die Räder im Rathaus schleifen...`“

Es muss also, unabhängig vom Warnsummer und/oder sonstigen Kontrolleinrichtungen, sichergestellt sein, dass in jedem möglichen Einstellbereich der Luftfederung Kontakt der Rad-/Reifenkombination mit der Karosserie ausgeschlossen ist. Bei der Prüfung im Zuge der Verkehrskontrolle am Sonntag, 24. Mai 2015 konnte dies nicht ausgeschlossen werden. Im Prüfbericht der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 wurden die Streifungen der Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand in Fahrbetriebsstellung vermerkt. Die vorhandenen Scheuerstellen am Reifen bzw. dem Felgenhorn und an der Radhausausschnittkante (Bördelkante) links hinten kamen nicht von der Prüfung, es handelte sich um Schäden, die im Fahrbetrieb entstehen.

II.5. Nach einer Einholung einer Stellungnahme des Beschwerdeführers erließ die belangte Behörde das nunmehr angefochtene und zu I.1. zitierte Straferkenntnis, wogegen der Beschwerdeführer die zu I.2. dargestellte Beschwerde erhoben hat.

II.6. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich holte daraufhin eine Gutachtensergänzung des Amtssachverständigen ein.

Aus diesem Gutachten ergibt sich Nachfolgendes:
„Die Streifungen (Schleifspuren/Scheuerstellen) an Rad (Felgenhorn), Reifen (Reifenseitenwand/Reifenflanke) und Karosserie (Radhausausschnittkante / Radbogen / Bördelkante), wie sie im vorliegenden Fall bestehen, können nur von zu geringer Freigängigkeit im Fahrbetrieb kommen. Durch die Prüfung auf der Rampe wurde dies bestätigt. Am Fahrzeug bestehen Schleifspuren an der äußeren Reifenseitenwand (Reifenflanke) des linken hinteren Reifens, an der Radhausauschnittkante links hinten und am Bereich des Kontaktes des Felgenhorns mit der Radhausauschnittkante. Die vorhandenen Schleifspuren an der Reifenseitenwand sind tatsächlich von der zu geringen Freigängigkeit der Rad-/Reifenkombination mit der Karosserie bzw. Karosserieteilen entstanden. Keinesfalls stammen die Schleifspuren von der Prüfung auf der Rampe bzw. durch einen verschränkten Zustand des Fahrzeuges. Es kann ausgeschlossen werden, dass derartige Abnützungsspuren von anderen Ursachen bzw. Beschädigungen kommen, noch auf sonstigen erwartungsgemäßen Verschleiß zurückzuführen sind. Die Schleifspuren stammen von einer zu geringen Freigängigkeit.
Die Schleifspuren können auch nicht von einer anderen Ursache stammen, wie zum Beispiel dem Überfahren eines Randsteines oder dem Fahren mit dem Fahrzeug in Schräglage. Ein derartiger Schadenseintritt ist ausgeschlossen. Die Schäden können auch nicht vom Überfahren einer Bodenwelle stammen, da in diesem Fall nur punktuelle Schäden in Form von Abplatzungen entstehen. Im gegenständlichen Fall ist das Schadensbild aber völlig anders, nämlich bestehen Schleifspuren, die im gesamten Bereich des Reifens, gleichsam rundherum, aufgetreten sind. Dies kann nur durch den Fahrbetrieb entstanden sein.“

III. Beweiswürdigung

III.1. Die Sachverhaltsfeststellungen zur Kontrolle am 24. Mai 2015 ergeben sich aus dem Akteninhalt und sind unbestritten. Strittig ist die Frage, welche Ursache die Schleif- bzw. Scheuerspuren am Fahrzeug des Beschwerdeführers haben.

III.2. Sowohl die belangte Behörde als auch das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich haben zur Frage der Freigängigkeit des Fahrzeuges Sachverständigengutachten eingeholt. Schon im Gutachten, welches von der belangten Behörde eingeholt wurde, legte der Sachverständige dar, dass die Schleifspuren an der Rad-/Reifenkombination durch Schleifungen an der Bördelkante im eingefederten Zustand eingetreten sind und eine zu geringe Freigängigkeit des eingebauten Luftfahrwerkes in der Fahrbetriebsstellung vorhanden war.

III.3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich holte daraufhin noch ein Ergänzungsgutachten des Sachverständigen ein, welcher in diesem Gutachten eindeutig und nachvollziehbar ausschließen konnte, dass die vorhandenen Streifungen durch das Überfahren eines Randsteines, das Fahren in Schräglage,

etc. eintreten konnten. Vielmehr legte der Sachverständige schlüssig und nachvollziehbar dar, dass die Schleifspuren ausschließlich durch den Fahrbetrieb und die bestehende zu geringe Freigängigkeit hervorgerufen wurden. Der Sachverständige beschrieb dazu auch das Schadensbild und dass die Scheuerspuren gleichsam rundum am gesamten Reifen vorhanden waren.

III.4. In der Verhandlung vor dem erkennenden Gericht am 26. Juni 2017 fand außerdem eine Gutachtenserörterung statt. Der Beschwerdeführer bzw. sein Rechtsvertreter hatte Gelegenheit, Fragen an den Sachverständigen zu richten. Der Sachverständige konnte alle Fragen ohne Umschweife und nachvollziehbar und technisch schlüssig beantworten.

Insbesondere schilderte der Sachverständige nachvollziehbar, dass die eingetretenen Schäden nicht bereits älterer Natur sind bzw. dass andere Ursachen als eine zu geringe Freigängigkeit ausgeschlossen werden können. Der Sachverständige stellte dies auch anhand des Schadensbildes dar, nämlich dass Scheuerspuren im gesamten Bereich des Reifens vorhanden waren und nicht lediglich punktuelle Beschädigungen oder Lackabplatzungen vorlagen. Ferner schilderte der Sachverständige auch den Unterschied zwischen dem normalen Fahrbetrieb und dem Notbetrieb des Fahrzeuges. Der Sachverständige konnte diesbezüglich darlegen, dass der Notbetrieb Teil des normalen Fahrbetriebes ist, weil ja auch im Fall einer Panne und bei völliger Entlüftung das Fahrzeug zumindest noch fahrbar sein muss, mit einer Geschwindigkeit bis zu 50 km/h. Diese Möglichkeit des Fahrens im Notbetrieb war aber ausgeschlossen. Selbst im normalen Fahrbetrieb war ausgeschlossen, dass Scheuerungen im Bereich der Bördelkante auftreten. Der Sachverständige konnte nachvollziehbar sowohl den normalen Fahrbetrieb als auch den Notbetrieb darstellen. Auch ergibt sich aus dem Gutachten und der Gutachtenserörterung, dass nicht ältere Schäden am Fahrzeug vorhanden waren bzw. dass gerade der Fahrbetrieb zu diesen Schäden führte und nicht etwa das Überfahren eines Randsteines oder das Fahren in Schräglage.

Auch der Beschwerdeführervertreter hatte die Möglichkeit, den Sachverständigen dazu ergänzend zu befragen. Unsicherheiten ergaben sich nicht, vielmehr waren die Antworten des Sachverständigen präzise und schlüssig nachvollziehbar. Zweifel an der Richtigkeit liegen somit keinesfalls vor.

III.5. Die Gutachtenserörterung stellte sich wie folgt dar:

„Sodann ergänzt der Sachverständige sein Gutachten wie folgt:

Frage 1:
Herr C L gibt an, dass das Fahrzeug auf Keile gestellt und die Luft daher abgelassen werden musste. Es handelte sich daher nicht um den normalen Fahrbetrieb, sondern um den Notbetrieb.

Antwort:
Man kann nicht sagen, dass die Luft „daher“ abgelassen werden musste, weil das Fahrzeug auf Keile gestellt wurde. Außerdem waren die Scheuerspuren ja schon vor der Überprüfung vorhanden. Es ist auch so, dass im normalen Fahrbetrieb mindestens 6 mm Abstand gewährleistet sein müssen, dies ist ein Richtwert, dieser Richtwert ist in der VdTÜV enthalten, wo die 6 mm vorgesehen sind. Der Notbetrieb ist aber auch ein Teil des „normalen Fahrbetriebes“. Wenn nämlich z.B. in Folge einer Panne oder eines sonstigen Ereignisses eine vollkommene Entlüftung des Fahrwerkes auftritt, muss das Fahrzeug trotzdem mit 50 km/h fahr- und lenkbar bleiben, ohne dass hier Scheuerungen oder Schleifungen auftreten. Das heißt, dass auch bei einem Notbetrieb der Reifen nicht schleifen oder streifen darf. Es gibt im Fahrzeug nämlich so genannte Endanschläge, bzw. gibt es Einfederweg-Begrenzungen. Das Fahrzeug kann dann also nicht mehr weiter einfedern oder absinken und es schleift daher auch im Notbetrieb nicht.

Über ergänzendes Befragen des Beschwerdeführervertreters, ob dies bei der Überprüfung zur Tatzeit tatsächlich so festgestellt wurde:

Ja, weil nämlich der Mangel als schwerer Mangel eingestuft wurde. Wäre dies anders gewesen, hätte er mit Gefahr in Verzug bewertet werden müssen, was gegenständlich aber nicht der Fall war. Das Kennzeichen wurde also nicht abgenommen.

Frage 2:
Des Weiteren ist C L der Ansicht, dass die Streifungen schon älter gewesen sein müssen. Dazu ist zu sagen, dass vorher ein anderes Fahrwerk verbaut war und ist bei diesem nunmehr neu verbauten Fahrwerk eine Streifung in jedem Fall ausgeschlossen.

Antwort:
Dass dies nicht der Fall war und mit dem vorhandenen Fahrwerk Streifungen eingetreten sind, wurde im Zuge der Kontrolle ja festgestellt. Es kann auch gar nicht sein, dass die Streifungen bereits älter sind, weil dann nämlich das blanke Blech hervorgekommen und schon nach sehr kurzer Zeit zumindest Flugrostspuren vorhanden wären.

Frage 3:
Würde es bei diesem Fahrwerk zu einer Streifung kommen bzw. wäre es zu einer Streifung gekommen hätte er nie die Typisierung erhalten.

Antwort:
Natürlich ist es durchaus möglich, und davon gehe ich auch aus, dass zum Zeitpunkt der Typisierung das Fahrwerk ordnungsgemäß verbaut war. Ich kann allerdings nicht feststellen, was in der Zeit von der Typisierung bis zur Kontrolle mit dem Fahrzeug passiert ist. Im Zeitpunkt der Kontrolle waren Streifungen jedenfalls vorhanden. Es ist technisch auch möglich, dass man nach der Typisierung das Fahrzeug umbaut. Es gibt ja keine Verplombungen, die dies verunmöglichen würden.

Ergänzend gibt der Sachverständige an:

Ich habe grundsätzlich schon den Zustand vorgefunden, wie er typisiert wurde, es wurden z.B. keine weiteren Scheiben eingebaut, dass das Rad weiter nach außen treten würde. Es

ist aber auch denkbar, dass zum Beispiel die Spur oder der Sturz anders eingestellt war und dadurch dann die Streifung zustande gekommen ist.

Frage 4:
Ist es möglich, dass die Schleifspuren, Steuerstellen schon älter sind und vom vorher eingebauten Fahrwerk stammen können?

Antwort:
Dazu verweise ich auf meine obige Antwort zu Frage 2. Auch hier ist auszuführen, dass dann das blanke Blech hervorkommen würde und zumindest Flugrostspuren ersichtlich wären. Die Schleifspuren und Scheuerstellen sind daher nicht schon älter oder vom vorher eingebauten Fahrwerk.

Über ergänzendes Befragen des Beschwerdeführervertreters, ob es zum Beispiel denkbar wäre, dass bei einem sehr starken Einschlagen sozusagen bis zum Anschlag und Überfahren einer Bodenwelle Schleifungen eintreten:

Dies wären aber dann zunächst nur punktuelle Beschädigungen, im vorliegenden Fall sieht man aber, dass die Streifungen schon öfter passiert sein müssen, weil Streifspuren rundherum am ganzen Rad ersichtlich sind. Außerdem ist noch zu sagen, dass die Streifspuren ja auf der Hinterachse eingetreten sind und daher das Einschlagen, das ja bei der Vorderachse ausgeübt wird, dafür keine Rolle spielen kann.

Frage 5:
Warum wurde eine Prüfung am Keil vorgenommen?

Antwort:
Die Prüfung am Keil war dafür notwendig, um zu beweisen, dass ein Zusammenhang besteht zwischen den Schleifspuren am Radausschnitt und am Felgenhorn.

Ergänzend erörtert der Sachverständige, dass die Prüfung am Keil notwendig ist, um sozusagen die Worst-Case-Situation darzustellen, nämlich man lässt die Luft ab und das Fahrzeug ist womöglich vollgetankt und es besteht auch noch eine Bodenwelle. Auch dann dürften aber keine Schleifungen oder Streifungen eintreten. Um diese Situation sozusagen nachzustellen wird der Keil verwendet.

Frage 6:
Stellt eine Prüfung am Keil einen normalen Fahrbetrieb dar?

Antwort:
Die Prüfung am Keil stellt zwar nicht den normalen Fahrbetrieb dar, allerdings einen Notbetrieb, der auch im normalen Fahrbetrieb eintreten kann, z.B. durch ein technisches Gebrechen. Auch dann muss ja noch ein gewisser Mindestabstand gewährleistet sein.

Ergänzend gibt der Sachverständige an:

Wir haben schon vorher bei der Prüfung festgestellt, dass die Streifungen und Schleifungen eintreten. Am Keil haben wir dann festgestellt, dass auch tatsächlich ein Zusammenhang zwischen den Schleifspuren am Rad und dem Radausschnitt vorliegt. Es ist auch gar nicht

relevant, ob die Prüfung am Keil einen normalen Fahrbetrieb darstellt oder nicht, weil auch im Notbetrieb keine Streifungen stattfinden dürfen.

Über ergänzendes Befragen des Beschwerdeführervertreters:
Die Schleifspuren und Streifungen konnten auch eindeutig festgestellt werden. Würde man beispielsweise eine Bodenwelle überfahren, käme es nur zu punktuellen Abplatzungen am Lack. Man sieht aber am Fahrzeug, dass kontinuierliche Streifspuren vorliegen.

Keine weiteren Fragen an den Sachverständigen."

III.6. Zusammengefasst ergibt sich daher aus dem objektiven Gutachten des Sachverständigen, dass die bestehenden Schleif- und Scheuerspuren ausschließlich durch die zu geringe Freigängigkeit des Fahrzeuges hervorgerufen wurden.

IV. Rechtslage:

IV.1. Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

IV.2. Gemäß § 4 Abs. 2 KFG müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger so gebaut und ausgerüstet sein, dass durch ihren sachgemäßen Betrieb weder Gefahren für den Lenker oder beförderte Personen oder für andere Straßenbenützer noch Beschädigungen der Straße oder schädliche Erschütterungen noch übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch schädliche Luftverunreinigungen oder vermeidbare Beschmutzungen anderer Straßenbenützer oder ihrer Fahrzeuge entstehen. Sie müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass der Lenker, beförderte Personen und andere Straßenbenützer bei Verkehrsunfällen möglichst geschützt sind. Sie dürfen innen und außen keine vermeidbaren vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen. Unvermeidbare vorspringende Teile, Kanten oder zusätzliche Vorrichtungen die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen, müssen durch geeignete Schutzvorrichtungen entsprechend abgedeckt oder, wenn dies nicht ohne schwere Beeinträchtigung der Verwendbarkeit des Fahrzeuges im Rahmen seiner Zweckbestimmung durchführbar ist, entsprechend gekennzeichnet sein.

IV.3. § 134 Abs. 1 KFG regelt folgende Strafbestimmung:
Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU)

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

V. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat hiezu erwogen:

V.1. Im vorliegenden Fall hat sich anhand des eingeholten Sachverständigengutachtens sowie des Ergänzungsgutachtens und der Gutachtenserörterung ergeben, dass das Fahrzeug des Beschwerdeführers nicht den Bestimmungen des KFG entsprach. Entsprechend einer Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG vom 24.5.2015 wurde festgestellt, dass das Luftfahrwerk bei Fahrbetriebsstellung zu Streifungen der Rad-/Reifenkombination an der Bördelkante im eingefederten Zustand führt. Dieser Zustand ist für den Zulassungsbesitzer und für den Lenker erkennbar. Es handelt sich dabei um einen schweren Mangel.

§ 134 Abs. 1 KFG sieht diesbezüglich eine Geldstrafe bis zu 5.000 Euro vor.

V.2. Über den Beschwerdeführer wurde zunächst in der Strafverfügung vom 10. August 2015 eine Geldstrafe von 365 Euro verhängt, welche im angefochtenen Straferkenntnis auf 260 Euro herabgesetzt wurde.

Die vorgenommene Strafzumessung ist insofern im vorliegenden Fall nunmehr im Hinblick auf die Strafhöhe zu beurteilen.

V.3. Im Hinblick auf die Strafzumessung bildet gemäß § 38 VwGVG iVm § 19 VStG Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon

die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32-35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Gegenständlich ist die strafrechtliche Unbescholtenheit des Beschwerdeführers besonders mildernd zu bewerten. Der Beschwerdeführer ist verwaltungsstrafrechtlich bislang noch nie in Erscheinung getreten.

Mildernd ist auch die lange Verfahrensdauer. Diesbezüglich hat der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis vom 26. Juli 2008 Zl. B 304/07 ausgesprochen, dass die Angemessenheit der Verfahrensdauer nach der Rechtsprechung des EGMR nicht abstrakt sondern im Lichte der besonderen Umstände jedes einzelnen Falles zu beurteilen ist. Die besonderen Umstände des Einzelfalles ergeben sich aus dem Verhältnis und der Wechselwirkung verschiedener Faktoren. Jenen Faktoren, welche die Verfahrensdauer beeinflussen, nämlich die Schwierigkeit des Falles, das Verhalten des Beschwerdeführers und das Verhalten der staatlichen Behörden in dem bemängelten Verfahren, ist auch die Bedeutung der Sache für den Beschwerdeführer relevant (vgl. VfSlG. 17.307/2004; 17.582/2005; 17. 582/2015; 17.644/2004). Nicht eine lange Verfahrensdauer schlechthin führt zu einer Verletzung, sondern nur eine Verzögerung, die auf Versäumnis der staatlichen Organe zurückzuführen ist. Der Rechtsprechung des EGMR ist daher keine fixe Obergrenze für die Angemessenheit der Verfahrensdauer zu entnehmen, ab deren Überschreitung jedenfalls eine Verletzung des Art. 6 Abs. 1 EMRK anzunehmen wäre (vgl. VfSlG. 16.305/2001 mH auf die Rechtsprechung des EGMR)

Im vorliegenden Fall hat bereits die belangte Behörde angeführt, dass die lange Verfahrensdauer als Milderungsgrund zu bewerten ist. Mildernd ist auch die Unbescholtenheit des Beschwerdeführers. Nachdem Milderungsgründe vorliegen, welchen keine Erschwerungsgründe gegenüberstehen, ist es gerechtfertigt, die Geldstrafe bzw. Ersatzfreiheitsstrafe tat- und schuldangemessen herabzusetzen.

V.4. Zusammengefasst war daher spruchgemäß zu entscheiden und die verhängte Geldstrafe auf 150 Euro bzw. die Ersatzfreiheitsstrafe auf 30 Stunden herabzusetzen. Darüber hinaus war die Beschwerde als unbegründet abzuweisen Der Beitrag zu den Kosten des Verfahrens vor der belangten Behörde reduziert sich auf 15 Euro. Im Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich fallen keine Kosten an.

VI. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

H i n w e i s e

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Bitte erachten Sie den von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelten Zahlschein als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde einen aktualisierten Zahlschein zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Lidauer