

TE Vwgh Erkenntnis 1981/9/16 81/03/0068

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 16.09.1981

Index

KFG

90/02 Kraftfahrgesetz

Norm

KFG 1967 §1 Abs1

KFG 1967 §36

1. KFG 1967 § 1 heute
 2. KFG 1967 § 1 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 3. KFG 1967 § 1 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 4. KFG 1967 § 1 gültig von 21.04.2023 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
 5. KFG 1967 § 1 gültig von 19.08.2009 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
 6. KFG 1967 § 1 gültig von 24.08.1994 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
 7. KFG 1967 § 1 gültig von 01.08.1992 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992
 8. KFG 1967 § 1 gültig von 01.03.1986 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 106/1986
-
1. KFG 1967 § 36 heute
 2. KFG 1967 § 36 gültig ab 01.03.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
 3. KFG 1967 § 36 gültig von 16.07.1988 bis 28.02.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Pichler, Dr. Baumgartner, Dr. Weiss und Dr. Leukauf als Richter, im Beisein der Schriftführerin Oberkommissär Dr. Forster, über die Beschwerde des A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in C, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 27. Jänner 1981, Zl. I/7-St-E-8065, betreffend Übertretung des Kraftfahrgesetzes 1967, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 2.400,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Sicherheitswachebeamte KH erstattete am 22. Juni 1979 der Bundespolizeidirektion St. Pölten die Anzeige, der

Beschwerdeführer habe am 23. Mai 1979 um 9.35 Uhr einen nicht zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen auf dem Kollerbergweg von der Leobersdorfer Bahnstraße kommend in Richtung Mariazeller Straße gelenkt. Als der Beschwerdeführer den Funkstreifenwagen bemerkt habe, habe er sofort angehalten und ein im Kraftfahrzeug mitfahrender Mann sei aus dem Fahrzeug gesprungen und habe begonnen, dieses zu schieben. Der Beschwerdeführer habe zu seiner Rechtfertigung angegeben, er sei nicht gefahren, sondern das Fahrzeug sei nur gerollt. Auf Grund der Fahrgeschwindigkeit von ca. 30 km/h auf der waagrechten Fahrbahn des Kollerbergweges und des Motorengeräusches sei auszuschließen, daß das Kraftfahrzeug, wie der Beschwerdeführer angebe, nur gerollt sei.

Die Bundespolizeidirektion St. Pölten übertrug am 27. Juni 1979 gemäß § 29a VStG 1950 die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens auf die Bezirkshauptmannschaft St. Pölten. Die gegen den Beschwerdeführer wegen Verwaltungsübertretung nach § 36 lit. a KFG ergangene Strafverfügung dieser Behörde vom 9. Juli 1979 trat zufolge rechtzeitig erhobenen Einspruches außer Kraft. Die Bundespolizeidirektion St. Pölten übertrug am 27. Juni 1979 gemäß Paragraph 29 a, VStG 1950 die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens auf die Bezirkshauptmannschaft St. Pölten. Die gegen den Beschwerdeführer wegen Verwaltungsübertretung nach Paragraph 36, Litera a, KFG ergangene Strafverfügung dieser Behörde vom 9. Juli 1979 trat zufolge rechtzeitig erhobenen Einspruches außer Kraft.

In seiner mit Eingabe vom 20. August 1979 erstatteten Rechtfertigung führte der Beschwerdeführer aus, der gegenständliche Pkw Fiat 128 TC sei überhaupt nicht fahrbereit gewesen. Er habe mittels des Motors nicht in Bewegung gesetzt werden können. Er sei vom Beschwerdeführer und von PF am Kollerberg Richtung Mariazeller Straße geschoben worden, wobei der Beschwerdeführer das Lenkrad betätigt habe. Als zu ersehen gewesen sei, daß der Pkw nicht um die dort befindliche Kurve gebracht werden könne, hätten der Beschwerdeführer und PF den Pkw auslaufen lassen und der Beschwerdeführer habe sich in den Pkw hineingesetzt und er habe gelenkt, damit nichts passieren kann. Dann sei der Pkw kurz vor der Mariazeller Straße stehen geblieben. PF sollte die Ehegattin des Beschwerdeführers holen, damit der Pkw zur Tankstelle des Beschwerdeführers geschoben hätte werden können. Der Beschwerdeführer sei im gegenständlichen Pkw gesessen und habe gewartet, als plötzlich der Meldungsleger gekommen sei und behauptet habe, der Beschwerdeführer habe den Pkw auf der Straße gelenkt.

Der Meldungsleger erstattete am 13. März 1980 einen schriftlichen Bericht, in welchem er ausführte, er habe zur Tatzeit auf der Kreuzung Mariazeller Straße - Kollerbergweg Erhebungen durchzuführen gehabt und habe sich auf der nordwestlichen Kreuzungsecke befunden. Er habe daher den in der Anzeige geschilderten Sachverhalt einwandfrei wahrnehmen können. Es werde daher nochmals bemerkt, daß der Pkw vom Beschwerdeführer in Betrieb genommen worden und nicht, wie der Beschwerdeführer angebe, geschoben worden sei.

Am 8. April 1980 wurde PF als Zeuge vernommen. Er führte aus, der Beschwerdeführer habe ihn ersucht, ihm zu helfen, den gegenständlichen Pkw, der unweit der Tankstelle auf der Leobersdorfer Straße abgestellt gewesen sei, auf das Tankstellenareal zu schieben. Der Beschwerdeführer habe erklärt, daß der Motor zwar funktioniere, jedoch das Getriebe defekt sei, sodaß man nicht fahren könne. Der Zeuge habe nun mit dem Beschwerdeführer den Pkw in Richtung Tankstelle geschoben, wobei der Beschwerdeführer durch das geöffnete Seitenfenster mit einer Hand das Lenkrad gehalten und mit der anderen geholfen habe, das Fahrzeug zu schieben. Die beiden Personen hätten jedoch das Fahrzeug nicht ganz zur Tankstelle schieben können, da es dort etwas bergauf gehe. Der Beschwerdeführer habe den Zeugen daher ersucht, zum Tankstellengebäude zu gehen und noch die Ehegattin des Beschwerdeführers als Hilfe zu holen. Gerade als sich der Zeuge vom Pkw entfernt habe, sei der Polizeiwagen gekommen. Ob der Beschwerdeführer zu diesem Zeitpunkt im Pkw gesessen sei und versucht habe, diesen zu starten, oder ob der Pkw gerollt sei, habe der Zeuge nicht gesehen, da er sich ja schon vom Fahrzeug entfernt gehabt habe. Als der Zeuge den Polizeibeamten zum Beschwerdeführer gehen gesehen habe, sei er umgekehrt und zurückgegangen. Dabei habe er hören können, daß der Polizeibeamte den Beschwerdeführer beschuldigte, den Pkw gelenkt zu haben bzw. gefahren zu sein, was dieser jedoch sofort bestritten habe, da der Pkw ja nicht fahrfähig gewesen sei. Dies habe er dem Polizeibeamten auch mitgeteilt. Anschließend sei der nicht zum Verkehr zugelassene Pkw auf das Tankstellenareal geschoben worden.

In seiner Stellungnahme vom 30. April 1980 brachte der Beschwerdeführer im wesentlichen vor, der Meldungsleger habe den Sachverhalt nicht einwandfrei wahrnehmen können.

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten vom 23. Juni 1980 wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 23. Mai 1979 um 9.35 Uhr in St. Pölten auf dem Kollerbergweg in Richtung Mariazeller Straße

einen Pkw, Marke Fiat 124 TC, der nicht zum Verkehr zugelassen war, gelenkt und dadurch eine Verwaltungsübertretung nach § 36 lit. a KFG begangen. Gemäß § 134 KFG wurde gegen den Beschwerdeführer eine Geldstrafe von S 1.000,-- (Ersatzarreststrafe 36 Stunden) verhängt. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten vom 23. Juni 1980 wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 23. Mai 1979 um 9.35 Uhr in St. Pölten auf dem Kollerbergweg in Richtung Mariazeller Straße einen Pkw, Marke Fiat 124 TC, der nicht zum Verkehr zugelassen war, gelenkt und dadurch eine Verwaltungsübertretung nach Paragraph 36, Litera a, KFG begangen. Gemäß Paragraph 134, KFG wurde gegen den Beschwerdeführer eine Geldstrafe von S 1.000,-- (Ersatzarreststrafe 36 Stunden) verhängt.

In der Begründung wurde ausgeführt, der Beschwerdeführer behaupte, den Pkw nicht gelenkt zu haben, er habe in seiner Rechtfertigung vom 20. August 1979 aber gleichzeitig zugegeben, sich in den Pkw hineingesetzt und diesen gelenkt zu haben, als er im Auslaufen gewesen sei. Der Zeuge PF habe angegeben, nicht gesehen zu haben, ob der Beschwerdeführer im Fahrzeug gesessen sei, als dieses gerollt sei, bzw. ob der Beschwerdeführer es zu starten versucht habe. Dagegen habe der Meldungsleger angegeben, eindeutig gesehen zu haben, daß der Beschwerdeführer den fahrenden Pkw lenkte.

Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer Berufung.

Mit Geschäftsstück vom 26. November 1980 erstattete der Meldungsleger unter Anschluß einer Skizze und zweier Fotos einen weiteren schriftlichen Bericht, in welchem er ausführte, die Fahrt des Beschwerdeführers mit dem nicht zum Verkehr zugelassenen Pkw sei von dem in der Skizze bzw. in den Fotos eingezeichneten Standort aus wahrgenommen worden. Der Beschwerdeführer sei, wie bereits in der Anzeige ausgeführt, mit ca. 30 km/h auf dem Kollerbergweg von der Kreuzung mit der Leobersdorfer Bahnstraße kommend - hier sei das Fahrzeug zum ersten Mal gesichtet worden - in Richtung Mariazeller Straße gefahren. Der Kollerbergweg habe ab der Leobersdorfer Bahnstraße ein Gefälle von 9,3 % bis ca. 50 m vor der Kreuzung mit der Wallseerstraße, er verlaufe dann bis zur Wallseerstraße annähernd waagrecht und steige anschließend mit 9,6 % bis zur Mariazeller Straße. Der Meldungsleger habe sich zum Zeitpunkt der Übertretung außerhalb des Dienstkraftfahrzeuges befunden, da er auf der Kreuzung Mariazeller Straße - Kollerbergweg Erhebungen durchzuführen gehabt habe. Der vom Beschwerdeführer gelenkte Pkw sei mit Motorkraft fortbewegt worden. Das Motorengeräusch habe zweifelsfrei vom Motor des Kraftfahrzeuges gestammt. Etwa 30 m vom Standort des Meldungslegers entfernt habe der Beschwerdeführer den Meldungsleger bzw. das Dienstkraftfahrzeug erblickt. Erst zu diesem Zeitpunkt habe er den Motor abgestellt, der Beifahrer sei aus dem Kraftfahrzeug gesprungen und habe begonnen, dieses zu schieben. Der Beschwerdeführer habe keinerlei Bemerkungen gemacht, daß das Kraftfahrzeug nicht fahrbereit gewesen sei und daher auch nicht hätte in Gang gesetzt werden können. Er habe lediglich angegeben, daß er nicht gefahren, sondern daß das Kraftfahrzeug nur gerollt sei. Nach Ansicht des Beschwerdeführers sei eine Lenkung des Kraftfahrzeuges ohne Motorkraft auf dem annähernd waagrecht verlaufenden Kollerbergweg nicht möglich. Die Fahrgeschwindigkeit sei zwar während der Annäherung geschätzt worden, habe aber, da dies in kürzester Zeit erfolgt sei, mit mindestens 30 km/h angegeben werden können. Während der Fahrt auf dem Kollerbergweg habe sich eine zweite Person im Fahrzeug befunden, diese habe sich jedoch bei der Beanstandung mit dem Beschwerdeführer entfernt. Erst nach Abschluß der Amtshandlung sei diese Person zum Anhaltungsort zurückgekommen und habe dem Beschwerdeführer geholfen, das Kraftfahrzeug auf das Tankstellengelände zu schieben.

Der Meldungsleger wurde am 3. Dezember 1980 als Zeuge vernommen. Er erhob dabei den Bericht vom 26. November 1980 zu seiner Zeugenaussage. Mit Eingabe vom 29. Dezember 1980 gab der Beschwerdeführer sodann eine Stellungnahme zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens ab.

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 der Berufung keine Folge gegeben und das Straferkenntnis der Erstbehörde mit der Maßgabe bestätigt, daß im ersten Satz des Spruches anstelle des Wortes „gelenkt“ das Wort „verwendet“ zu treten hat. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG 1950 der Berufung keine Folge gegeben und das Straferkenntnis der Erstbehörde mit der Maßgabe bestätigt, daß im ersten Satz des Spruches anstelle des Wortes „gelenkt“ das Wort „verwendet“ zu treten hat.

In der Begründung wurde nach einer Darstellung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens auf die abschließende Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 29. Dezember 1980 hingewiesen, in der ausgeführt worden sei, auf eine Entfernung von 180 m hätte der Meldungsleger nicht erkennen können, ob ein Pkw mit einem Kennzeichen versehen

sei oder nicht. Zum Beweise dafür, daß dies nicht möglich sei, habe der Beschwerdeführer die Abhaltung eines Lokalausgleichs beantragt. Hierzu sei festzustellen, daß die Möglichkeit einer derartigen Beobachtung für die Beurteilung des Sachverhaltes nicht maßgeblich sei, abgesehen davon, daß der Meldungsleger eine solche Behauptung auch nicht aufgestellt habe. Nach Ansicht der belangten Behörde sei der Meldungsleger offensichtlich im Hinblick darauf, daß der Pkw angehalten habe und ein Beifahrer aus dem Fahrzeug gesprungen sei und dieses anzuschieben begonnen habe, auf das sich annähernde Fahrzeug aufmerksam geworden und sei in diesem Zusammenhang bzw. unmittelbar darauf festgestellt worden, daß am Pkw keine Kennzeichentafeln angebracht gewesen seien, weil dieser, wie sich offensichtlich später herausgestellt habe, überhaupt nicht zum Verkehr zugelassen gewesen sei. Wenn der Meldungsleger weiters ausführe, daß der Pkw zuvor mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h gelenkt worden sei, so sei dem Beschwerdeführer beizupflichten, daß eine derartige Schätzung bei entgegenkommendem Verkehr nicht möglich sei, jedoch sei die belangte Behörde der Ansicht, daß der Meldungsleger mit dieser Geschwindigkeitsangabe offensichtlich zum Ausdruck habe bringen wollen, daß sich der Pkw mit einer eher geringen Geschwindigkeit in Bewegung befunden habe, wobei die Höhe dieser Geschwindigkeit für die Beurteilung des Sachverhaltes unbeachtlich sei. Wie der Beschwerdeführer selbst in seiner Stellungnahme vom 20. August 1979 ausgeführt habe und wie es mit der vorliegenden Skizze durchaus in Einklang stehe, weise der Kollerbergweg zunächst ein leichtes Gefälle auf, sodaß durchaus glaubhaft sei, daß beim Anschieben eines Fahrzeuges eine solche Geschwindigkeit erreicht wird, daß ein Lenken des Fahrzeuges durch Hineingreifen durch das geöffnete Seitenfenster nicht mehr möglich ist, sodaß der Lenker den Lenkersitz einnehmen muß. Diese erreichte Geschwindigkeit sei mit den Wahrnehmungen des Meldungslegers hinsichtlich der Geschwindigkeit durchaus in Einklang zu bringen. Wie der Beschwerdeführer selbst ausdrücklich ausgeführt habe, hätten der Beschwerdeführer und offensichtlich auch der Zeuge sich in den Pkw gesetzt und habe der Beschwerdeführer diesen gelenkt, damit im Auslaufen des Pkws nichts passieren könne. Da der Kollerbergweg nach der Kreuzung mit der Wallseerstraße eine Steigung von 9,6 % zur Mariazeller Straße hin aufweise, müsse das zuvor durch Anschieben auf dem ursprünglich abfallenden und in der Folge waagrecht verlaufenden Straßenstück in Bewegung gesetzte Fahrzeug an Geschwindigkeit verloren haben, sodaß auch durchaus glaubhaft erscheine, daß der Beifahrer im Hinblick auf die sich verringernde Fahrgeschwindigkeit aus dem Fahrzeug gesprungen sei, um dieses weiter anzuschieben, offensichtlich um unter Ausnützung des noch vorhandenen Schwunges die am Ende des Kollerbergweges befindliche Tankstelle des Beschwerdeführers zu erreichen. Aus diesem Sachverhalt ergebe sich, daß der Pkw auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr jedenfalls verwendet worden sei, wobei die Frage, ob diese Verwendung auch unter Zuhilfenahme von Motorkraft erfolgt ist, dahingestellt bleiben könne. Wenn der Beschwerdeführer vermeine, daß die ursprünglichen Ausführungen des Meldungslegers, wonach der Beifahrer aus dem Fahrzeug gesprungen sei, um dieses zu schieben, mit der Darstellung gelegentlich der Zeugenvernehmung, wonach der Zeuge PF den Pkw verlassen und sich entfernt habe, in Widerspruch stünden, so sei hierzu festzustellen, daß der Meldungsleger gelegentlich seiner Zeugenvernehmung ausgeführt habe, daß sich während der Fahrt auf dem Kollerbergweg eine zweite Person im Fahrzeug befunden habe, dann aus dem Fahrzeug gesprungen sei und zu schieben begonnen habe, sich jedoch bei der Beanstandung des Beschwerdeführers entfernt habe. Da im Hinblick auf den Tiefenabstand zwischen dem Standort des Meldungslegers und jenem Punkt, an welchem der Zeuge das Fahrzeug verlassen hat, eine entsprechende Beobachtung jedenfalls möglich sei, sei durchaus glaubhaft, daß der Zeuge zunächst auf einigen Metern das Fahrzeug weitergeschoben und sich dann in der Folge, aus welchen Gründen immer, entfernt habe und erst in der weiteren Folge zum Anhalteort zurückgekehrt sei. Eine widersprüchliche Aussage könne darin jedenfalls nicht erblickt werden. Es habe sohin der Berufung der Erfolg versagt bleiben müssen, wobei dem Antrag auf Einholung von Befund und Gutachten eines technischen Amtssachverständigen und Durchführung eines Lokalausgleichs schon deshalb nicht zu folgen gewesen sei, weil dies zur Klärung des Sachverhaltes nicht hätte beitragen können.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in, der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsstrafverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, in der der Antrag auf Abweisung der Beschwerde gestellt wird.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Nach § 36 Einleitung und lit. a KFG dürfen Kraftfahrzeuge - abgesehen von hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmen - auf Straßen mit öffentlichem Verkehr u. a. nur dann verwendet werden, wenn (lit. a) sie zum Verkehr

zugelassen sind (§§ 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (§§ 45 und 46) durchgeführt werden. Nach Paragraph 36, Einleitung und Litera a, KFG dürfen Kraftfahrzeuge - abgesehen von hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmen - auf Straßen mit öffentlichem Verkehr u. a. nur dann verwendet werden, wenn (Litera a,) sie zum Verkehr zugelassen sind (Paragraphen 37 bis 39) oder mit ihnen behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten (Paragraphen 45 und 46) durchgeführt werden.

Der Begriff der „Verwendung“ eines Kraftfahrzeuges findet sich im Kraftfahrgesetz 1967 zunächst in dessen § 1 Abs. 1. Auch in einem Befahren einer Straße mit öffentlichem Verkehr auf ganz kurzen Strecken oder bei einem Befahren einer Straße mit öffentlichem Verkehr in der Form eines Überquerens mittels eines Kraftfahrzeuges liegt, wie sich aus der Ausnahmebestimmung des § 1 Abs. 2 leg. cit. ergibt, sofern nicht die Tatbestandsmerkmale dieser oder einer anderen Ausnahmebestimmung des § 1 KFG vollständig vorliegen, eine „Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr“ im Sinne der kraftfahrrechtlichen Regelungen vor. Aus § 36 Einleitung in Verbindung mit der Bestimmung der lit. a des § 36 KFG ergibt sich, daß eine zulässige Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr nur dann vorliegt, wenn u.a. das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist oder wenn behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden. Daraus ergibt sich in begrifflicher Hinsicht, daß unter einer Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr die Durchführung einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr zu verstehen ist, d. h., daß eine solche Verwendung dann vorliegt, wenn eine Person an dem auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr stattfindenden Straßenverkehr als Lenker eines Kraftfahrzeuges teilnimmt. Für diesen Begriff der Verwendung ist es unerheblich, welche Kräfte die vom Lenker gesteuerte Fahrt des Kraftfahrzeuges bewirken. Daß eine solche Fahrt nicht durch den Betrieb des Motors, sondern etwa durch menschliche Muskelkraft oder durch die Schwerkraft bewirkt wird, schließt also die Unterstellung der Teilnahme eines Kraftfahrzeuges an dem auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr stattfindenden Verkehr unter den kraftfahrrechtlichen Begriff der Verwendung des Kraftfahrzeuges nicht aus. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß, wie sich aus der Überschrift des X. Abschnittes des Kraftfahrgesetzes 1967 im Zusammenhalt mit § 105 leg. cit. ergibt, auch in Ansehung abzuschleppender Kraftfahrzeuge im Sinne der Terminologie des Kraftfahrgesetzes 1967 ein Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorliegt, wobei sich hinsichtlich abzuschleppender Fahrzeuge im § 105 Abs. 6 leg. cit. eine besondere Regelung über das Erfordernis der Zulassung findet. Mangels einer einschlägigen Sonderregelung findet auf die von einem Lenker gesteuerte Fahrt eines Kraftfahrzeuges, die ausnahmsweise nicht durch den Betrieb des Motors, sondern etwa durch den Einsatz menschlicher Muskelkraft oder durch die Schwerkraft bewirkt wird, § 36 KFG über die Bindung der Verwendung des Kraftfahrzeuges an die Zulassung zum Verkehr bzw. an eine für die Durchführung einer Probe- oder Überstellungsfahrt erteilte Bewilligung in vollem Umfang Anwendung. Der Begriff der „Verwendung“ eines Kraftfahrzeuges findet sich im Kraftfahrgesetz 1967 zunächst in dessen Paragraph eins, Absatz eins, Auch in einem Befahren einer Straße mit öffentlichem Verkehr auf ganz kurzen Strecken oder bei einem Befahren einer Straße mit öffentlichem Verkehr in der Form eines Überquerens mittels eines Kraftfahrzeuges liegt, wie sich aus der Ausnahmebestimmung des Paragraph eins, Absatz 2, leg. cit. ergibt, sofern nicht die Tatbestandsmerkmale dieser oder einer anderen Ausnahmebestimmung des Paragraph eins, KFG vollständig vorliegen, eine „Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr“ im Sinne der kraftfahrrechtlichen Regelungen vor. Aus Paragraph 36, Einleitung in Verbindung mit der Bestimmung der Litera a, des Paragraph 36, KFG ergibt sich, daß eine zulässige Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr nur dann vorliegt, wenn u.a. das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist oder wenn behördlich bewilligte Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden. Daraus ergibt sich in begrifflicher Hinsicht, daß unter einer Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr die Durchführung einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr zu verstehen ist, d. h., daß eine solche Verwendung dann vorliegt, wenn eine Person an dem auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr stattfindenden Straßenverkehr als Lenker eines Kraftfahrzeuges teilnimmt. Für diesen Begriff der Verwendung ist es unerheblich, welche Kräfte die vom Lenker gesteuerte Fahrt des Kraftfahrzeuges bewirken. Daß eine solche Fahrt nicht durch den Betrieb des Motors, sondern etwa durch menschliche Muskelkraft oder durch die Schwerkraft bewirkt wird, schließt also die Unterstellung der Teilnahme eines Kraftfahrzeuges an dem auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr stattfindenden Verkehr unter den kraftfahrrechtlichen Begriff der Verwendung des Kraftfahrzeuges nicht aus. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß, wie sich aus der Überschrift des römisch zehn. Abschnittes des Kraftfahrgesetzes 1967 im Zusammenhalt mit Paragraph 105, leg. cit. ergibt, auch in Ansehung abzuschleppender Kraftfahrzeuge im Sinne der Terminologie des Kraftfahrgesetzes 1967 ein

Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorliegt, wobei sich hinsichtlich abzuschleppender Fahrzeuge im Paragraph 105, Absatz 6, leg. cit. eine besondere Regelung über das Erfordernis der Zulassung findet. Mangels einer einschlägigen Sonderregelung findet auf die von einem Lenker gesteuerte Fahrt eines Kraftfahrzeuges, die ausnahmsweise nicht durch den Betrieb des Motors, sondern etwa durch den Einsatz menschlicher Muskelkraft oder durch die Schwerkraft bewirkt wird, Paragraph 36, KFG über die Bindung der Verwendung des Kraftfahrzeuges an die Zulassung zum Verkehr bzw. an eine für die Durchführung einer Probe- oder Überstellungsfahrt erteilte Bewilligung in vollem Umfang Anwendung.

Was den in der vorliegenden Beschwerde enthaltenen Hinweis auf die Bestimmungen der §§ 1 Abs. 2 lit. a und 96 KFG über die Anwendbarkeit des Kraftfahrgesetzes 1967 auf Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h anlangt, ist dem Beschwerdeführer, worauf die belangte Behörde in ihrer Gegenschrift zutreffend hinweist, entgegenzuhalten, daß eine die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 10 km/h herabzusetzende Schadhaftheit des Getriebes an einer zufolge der Merkmale der Konstruktion eines Kraftfahrzeuges an sich über 10 km/h liegenden Bauartgeschwindigkeit nichts ändert und somit das Lenken eines solchen Kraftfahrzeuges im Rahmen eines „Rollenlassens“ oder eines die Fahrt bewirkenden Anschiebens nicht unter die Ausnahmebestimmung des § 1 Abs. 2 lit. a und somit auch nicht unter die Bestimmung des § 96 KFG fällt. Was den in der vorliegenden Beschwerde enthaltenen Hinweis auf die Bestimmungen der Paragraphen eins, Absatz 2, Litera a und 96 KFG über die Anwendbarkeit des Kraftfahrgesetzes 1967 auf Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h anlangt, ist dem Beschwerdeführer, worauf die belangte Behörde in ihrer Gegenschrift zutreffend hinweist, entgegenzuhalten, daß eine die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 10 km/h herabzusetzende Schadhaftheit des Getriebes an einer zufolge der Merkmale der Konstruktion eines Kraftfahrzeuges an sich über 10 km/h liegenden Bauartgeschwindigkeit nichts ändert und somit das Lenken eines solchen Kraftfahrzeuges im Rahmen eines „Rollenlassens“ oder eines die Fahrt bewirkenden Anschiebens nicht unter die Ausnahmebestimmung des Paragraph eins, Absatz 2, Litera a und somit auch nicht unter die Bestimmung des Paragraph 96, KFG fällt.

Was die Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes anlangt, nahm die belangte Behörde insbesondere auch im Hinblick auf die vom Beschwerdeführer selbst abgegebene Rechtfertigung in schlüssiger Weise die Tathandlung eines Lenkens eines nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr an. Um festzustellen, daß der Beschwerdeführer diese Tathandlung vornahm, bedurfte es keiner weiteren Beweisaufnahmen.

In Ansehung der erwähnten, dem Beschwerdeführer zur Last gelegten Tathandlung waren im Zusammenhang mit der dargestellten Rechtslage über die Begründung des angefochtenen Bescheides hinaus keine weiteren Feststellungen insbesondere über den Standort des Meldungslegers, über die Geschwindigkeit des vom Beschwerdeführer gelenkten Kraftfahrzeuges und über die Wahrnehmbarkeit eines Motorengeräusches erforderlich.

Da sich die vorliegende Beschwerde somit zur Gänze als unbegründet erweist, war sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG 1965 abzuweisen. Da sich die vorliegende Beschwerde somit zur Gänze als unbegründet erweist, war sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG 1965 abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 Abs. 2 lit. b und 48 Abs. 2 lit. a und b VwGG 1965 im Zusammenhalt mit Art. I lit. B Z. 4 und 5 der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 221/1981. Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, Absatz 2, Litera b und 48 Absatz 2, Litera a und b VwGG 1965 im Zusammenhalt mit Artikel römisch eins, lit. B Ziffer 4 und 5 der Verordnung des Bundeskanzlers Bundesgesetzblatt Nr. 221 aus 1981,.

Wien, am 16. September 1981

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1981:1981030068.X00

Im RIS seit

26.07.2022

Zuletzt aktualisiert am

26.07.2022

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at