

TE Lvwg Erkenntnis 2015/7/6 VGW-031/078/25355/2014

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 06.07.2015

Entscheidungsdatum

06.07.2015

Index

90/02 Kraftfahrgesetz

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

KFG §6 Abs1

KFG §7 Abs1

KFG §10 Abs1

KFG §10 Abs2

KFG §103 Abs1

VStG §9 Abs1

1. VStG § 9 heute
2. VStG § 9 gültig ab 05.01.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 3/2008
3. VStG § 9 gültig von 01.01.2002 bis 04.01.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2001
4. VStG § 9 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
5. VStG § 9 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. Marcus Osterauer über die Beschwerde des Herrn H. G., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Wien, vom 2. Jänner 2014, GZ: S 158980/Dt/13, wegen Übertretungen nach dem Kraftfahrgesetz (mitbeteiligte Partei H. G. GmbH, vertreten durch Rechtsanwalt

zu Recht erkannt:

- I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.römisch eins. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
- II. Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von EUR 64,00 (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu bezahlen. Gemäß § 9 Abs. 7 VStG haftet die H. G. GmbH zur ungeteilten Hand für den Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens.römisch zwei. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des

Beschwerdeverfahrens in der Höhe von EUR 64,00 (das sind 20% der verhängten Geldstrafen) zu bezahlen. Gemäß Paragraph 9, Absatz 7, VStG haftet die H. G. GmbH zur ungeteilten Hand für den Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig. römisch drei. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

1. Erstinstanzliches Verfahren und angefochtenes Straferkenntnis:

1.1. Das gegenständliche Verwaltungsstrafverfahren gründet sich auf eine Anzeige der Landespolizeidirektion Wien (im Folgenden. belangte Behörde) vom 12. August 2013. Gemäß dieser Anzeige wurde im Zuge einer Überprüfung an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG an dem auf die H. G. GmbH, deren Alleingesellschafter und handelsrechtlicher Geschäftsführer der Beschwerdeführer ist, zugelassenen Lastkraftwagen der Marke ... mit dem amtlichen Kennzeichen ... Mängel an den Bremsleitungen, eine Beschädigung der Windschutzscheiben im Sichtbereich A + B durch fünf Steinschläge sowie eine Beschädigung an der Lauffläche des Reifen an der 2. Achse rechts durch einen Nagel, bis auf die Karkasse reichend, festgestellt. 1.1. Das gegenständliche Verwaltungsstrafverfahren gründet sich auf eine Anzeige der Landespolizeidirektion Wien (im Folgenden. belangte Behörde) vom 12. August 2013. Gemäß dieser Anzeige wurde im Zuge einer Überprüfung an Ort und Stelle gemäß Paragraph 58, KFG an dem auf die H. G. GmbH, deren Alleingesellschafter und handelsrechtlicher Geschäftsführer der Beschwerdeführer ist, zugelassenen Lastkraftwagen der Marke ... mit dem amtlichen Kennzeichen ... Mängel an den Bremsleitungen, eine Beschädigung der Windschutzscheiben im Sichtbereich A + B durch fünf Steinschläge sowie eine Beschädigung an der Lauffläche des Reifen an der 2. Achse rechts durch einen Nagel, bis auf die Karkasse reichend, festgestellt.

1.2. Die belangte Behörde erließ daraufhin am 18. September 2013 zur GZ: S 158.980/dt/13 eine Strafverfügung mit nachstehendem Inhalt:

„Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer und somit als zur Vertretung des Zulassungsbesitzers des Kfz mit dem Kennzeichen ..., der Fa. H. G. GmbH, nach außen Berufener unterlassen für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges zu sorgen und dieses dem D. ST. zum Lenken überlassen, welcher es am 12.8.2013, um 13.25 Uhr, in Wien 22., A23 Höhe Neue Donau Rtg. Norden verwendete, obwohl

1. die Kunststoffbremsleitung beim Leitungspaket im Bereich zw. 2. und 3. Achse links aufgescheuert und luftundicht war. Ein starker, deutlich hörbarer und an den Manometern sichtbarer Luftverlust bei Bremsbetätigung lag vor.
2. die Windschutzscheibe im Sichtbereich A + B durch 5 Steinschläge beschädigt war.
3. der Reifen an der 2. Achse rechts an der Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend (Stahlgewebe sichtbar) beschädigt war.

Die Fa. H. G. GmbH, haftet gem. § 9 Abs. 7 VStG über die verhängte Geldstrafe, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand. Die Fa. H. G. GmbH, haftet gem. Paragraph 9, Absatz 7, VStG über die verhängte Geldstrafe, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

§ 103 Abs. 1 KFG i.V.m. 1) § 6(1) KFG 2) § 10(1) KFG 3) § 7(1) KFG i.V.m. § 9 Abs. 1 VStG Paragraph 103, Absatz eins, KFG in Verbindung mit 1) § 6(1) KFG 2) Paragraph 10 (, eins,) KFG 3) Paragraph 7 (, eins,) KFG in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz eins, VStG

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von € falls diese uneinbringlich ist, Freiheitsstrafe gemäß

Ersatzfreiheitsstrafe von

1)

150,00

3 Tage

§ 134 Abs. 1 KFG Paragraph 134, Absatz eins, KFG

2)

100,00

2 Tage

§ 134 Abs. 1 KFG Paragraph 134, Absatz eins, KFG

3)

70,00

35 Std.

§ 134 Abs. 1 KFG "Paragraph 134, Absatz eins, KFG"

1.3 Sowohl der Beschwerdeführer als auch die H. G. GmbH erhoben rechtsanwaltlich vertreten Einspruch gegen die Strafverfügung. Hinsichtlich des Faktums 1) wurde vorgebracht, dass der Bremsschlauch eine leichte undichte Stelle gehabt habe, die man aber erst dann bemerkt habe, wenn man im hinteren Bereich des Fahrzeuges stehe und gleichzeitig auch das Bremspedal betätigt werde. Vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges am Morgen seien die Bremsen und der Druckluftkreislauf überprüft worden. Es sei völlig unzumutbar und lebensfremd, dass der Fahrer vor jedem Verlassen einer Baustelle eine Dichtprobe durchführe, bei der zumindest zwei Personen erforderlich seien. Die gesetzliche Bestimmung stelle auf die "Zumutbarkeit" von Prüfmaßnahmen ab. Die Behörde verkenne vollkommen, welche Maßnahmen zumutbar im täglichen Geschäft seien.

Zum Faktum 2) werde ausgeführt, dass entgegen den Ausführungen der belangten Behörde die Steinschläge im Windschutzscheibenbereich nicht im Sichtbereich vorhanden gewesen seien. Auch vor Antritt seien diese nicht vorhanden gewesen, da diese offenbar durch Steinschläge beim Durchfahren eines Schüttgutsilos entstanden seien. Auch hier liege keine Verletzung des Fahrers dahingehend vor, dass dieser vor Inbetriebnahme sich nicht davon überzeugt hätte.

Hinsichtlich Faktum 3) sei festzuhalten, dass ein Nagel an Lauffläche keinesfalls für einen Fahrer erkennbar sei. Zumindest sei es wohl nicht zumutbar, dass der Fahrer mehrfach am Tag die Lauffläche der Räder kontrolliere. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass ein Nagel auf der Lauffläche wohl auch dann nicht erkennbar sei, wenn eine Überprüfung (wie hier) ordentlich durchgeführt werde. Die Innenstelle der Lauffläche, die sich auf der Straße befinde, sei keinesfalls für den Fahrer bei einem Kontrollgang einsehbar. Dies sei auch im gegenständlichen Fall so gewesen. Auch dieses Faktum sei daher nicht erfüllt und sei das Strafverfahren einzustellen.

1.3. Über Ersuchen der belangten Behörde erstattete der Meldungsleger am 10. Dezember 2013 einen Bericht. Der Meldungsleger gab an, dass die Undichtheit der Kunststoffbremsleitung deutlich hörbar und auch am eingebauten Manometer bei Betätigung des Bremspedales eindeutig erkennbar gewesen sei. Somit sei eine solche Kontrolle sowohl für den Lenker, als auch für den Zulassungsbesitzer ohne Beihilfe einer dritten Person bzw. ohne Aussteigen aus dem Fahrzeug möglich. Hinsichtlich Punkt 2) gab der Meldungsleger an, dass es sich nicht nur um einen, sondern um fünf Steinschläge in der Windschutzscheibe gehandelt habe. Diese seien im Sichtbereich A+B gewesen, somit sei es eher unwahrscheinlich, dass diese zeitgleich beim Durchfahren eines „Schüttgutsilos“, wobei von ihm nicht beurteilt werden könne, wie diese Formulierung gemeint sei, entstanden seien. Zu Punkt 3) wird ausgeführt, dass eine optische Kontrolle der Fahrzeugbereifung auf Beschädigungen bzw. Risse insbesondere an der Lauffläche jedem Verantwortlichem zumutbar sei, gegebenenfalls müsse das Fahrzeug kurz nach vor oder rückwärts gefahren werden, um die gesamte Lauffläche einzusehen.

1.4. Die belangte Behörde verständigte den Beschwerdeführer daraufhin von der Stellungnahme des Meldungslegers und räumte diesem die Möglichkeit zur Stellungnahme ein.

1.5. Mit Schriftsatz vom 30. Jänner 2014 erstattete der Beschwerdeführer eine Stellungnahme. In dieser führte er aus, dass es vollkommen unrichtig sei, dass die Beschädigung der Druckluftleitung hörbar und am eingebauten Manometer sichtbar gewesen sei. Am eingebauten Manometer sei eine Undichtheit nicht zu erkennen gewesen, da der Druckluftkompressor beim Betätigen des Bremspedales aktiviert werde und dadurch neuer Druck aufgebaut werde.

Bei der hier gegenständlichen geringfügigen Undichtheit sei am Manometer ein Druckabfall nicht zu erkennen gewesen. Ein leichtes Bewegen des Druckluftanzeigers beim Betätigen des Pedales sei eine logische Folge bei Betätigung des Bremspedales.

Keinesfalls sei die Undichtheit für den Fahrer hörbar gewesen. Es möge zutreffen, dass das Blasgeräusch bei der technischen Untersuchung hörbar gewesen sei. Dies hänge aber ausschließlich damit zusammen, dass die gegenständlichen zwei Bremsschläuche mit Kabelbindern „über Kreuz“ zusammengeführt gewesen seien und die Undichtheit erst nach Aufschneiden des Kabelbinders hörbar geworden sei. Als Zwischenergebnis sei sohin festzuhalten, dass die Hörbarkeit der undichten Stelle erst nach „Aufzwicken“ der Kabelbinder gegeben gewesen sei. Die Undichtheit sei am Druckluftmanometer nicht erkennbar gewesen, da der Druckluftkompressor derart stark sei, dass eine derart leichte Undichtheit am Manometer nicht feststellbar sei und die Undichtheit maximal dadurch erkennbar gewesen wäre, dass jemand in der Fahrerkabine das Pedal bedient und ein anderer gleichzeitig direkt bei den Bremsschläuchen stehe. Eine derartige Kontrolle sei unzumutbar vor allem dann, wenn kein Verdacht auf eine Luftundichtheit bestanden habe.

Die Steinschläge im Bereich der Windschutzscheibe seien erst während der Fahrt eingetreten. Offensichtlich erkenne der Unterzeichner im Bericht vom 10. Dezember 2013 die praxisrelevanten Umstände. Dies ergebe sich offensichtlich daraus, dass der Unterzeichner mit dem Begriff „Schüttgutsilo“ nichts anfangen habe können. Faktum sei, dass beim Durchfahren eines Schotterwerkes sowie beim Unterfahren eines Silos in dem Schüttgut (z.B. Kies, Mischgut) gelagert sei, es immer wieder vorkomme, dass Steine aus den Öffnungen auf die Windschutzscheibe des unterfahrenden LKWs fielen. Dies sei im Baustellenbereich nicht ungewöhnlich. Im Übrigen werde darauf hingewiesen, dass keine Gefährdung der Verkehrssicherheit, insbesondere keine Beeinträchtigung der Sicht, gegeben gewesen sei.

Auch das weitere vorgeworfene Faktum sei lebensfremd. Offensichtlich habe sich bei der technischen Kontrolle ein Nagel an der Lauffläche befunden. Gerade im Bereich der Lauffläche sei die Erkennbarkeit in vielen Fällen (wie hier) nahezu ausgeschlossen. Offensichtlich habe sich der Fahrer den Nagel in der U-Bahn-Baustelle eingefahren. Gerade bei einem vierachsigen Fahrzeug sei die Kontrolle jedes einzelnen Zentimeters der Lauffläche auf jedem Reifen (Zwillingsbereifung!) völlig lebensfremd. Es sei in diesem Zusammenhang weiters darauf hinzuweisen, dass ein Nagel auf der Lauffläche wohl auch dann nicht erkennbar sei, wenn eine Prüfung (wie hier) ordentlich durchgeführt werde. Es komme gelegentlich vor, dass auf Baustellen Bodenverunreinigungen vorhanden seien und man sich gelegentlich einen Nagel einfahren könne. Insgesamt sei daher darauf hinzuweisen, dass dem Fahrer zu allen drei Fakten kein Verschulden und keine Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht vorzuwerfen sei. Das Verwaltungsstrafverfahren sei daher jedenfalls einzustellen.

1.6. Die belangte Behörde erließ daraufhin das, offensichtlich irrtümlich mit „02. Januar 2014“ datierte gegenständliche Straferkenntnis zur GZ: S 158980/Dt/2013 mit nachstehendem Spruch:

„Sie haben als handelsrechtlicher Geschäftsführer und somit als zur Vertretung des Zulassungsbesitzers des Kfz mit dem Kennzeichen ..., der Fa. H. G. GmbH, nach außen Berufener unterlassen für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges zu sorgen und dieses dem D. St. zum Lenken überlassen, welcher es am 12.8.2013, um 13.25 Uhr, in Wien 22., A23 Höhe Neue Donau Rtg. Norden verwendete, obwohl

- 1) die Kunststoffbremsleitung beim Leitungspaket im Bereich zw. 2. und 3. Achse links aufgescheuert und luftundicht war. Ein starker, deutlich hörbarer und an den Manometern sichtbarer Luftverlust bei Bremsbetätigung lag vor.
- 2) die Windschutzscheibe im Sichtbereich A + B durch 5 Steinschläge beschädigt war,
- 3) der Reifen an der 2. Achse rechts an der Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend (Stahlgewebe sichtbar) beschädigt war.

Die Fa. H. G. GmbH, haftet gem. § 9 Abs. 7 VStG über die verhängte Geldstrafe, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand. Die Fa. H. G. GmbH, haftet gem. Paragraph 9, Absatz 7, VStG über die verhängte Geldstrafe, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

§ 103 Abs. 1 KFG i.V.m. 1) § 6(1) KFG 2) § 10(1) KFG 3) § 7(1) KFG i.V.m. § 9 Abs. 1 VStG. Paragraph 103, Absatz eins, KFG

in Verbindung mit 1) Paragraph 6 (, eins,) KFG 2) Paragraph 10 (, eins,) KFG 3) Paragraph 7 (, eins,) KFG in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz eins, VStG.

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt

Geldstrafe von € falls diese uneinbringlich ist, Freiheitsstrafe gemäß

Ersatzfreiheitsstrafe von von

- | | | | |
|----|----------|---------|--|
| 1) | € 150,00 | 3 Tage | §134 Abs. 1 KFG1) € 150,00 3 Tage §134 Absatz eins, KFG |
| 2) | € 100,00 | 2 Tage | § 134 Abs. 1 KFG2) € 100,00 2 Tage Paragraph 134, Absatz eins, KFG |
| 3) | € 70,00 | 35 Std. | § 134 Abs. 1 KFG3) € 70,00 35 Std. Paragraph 134, Absatz eins, KFG |

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) Ferner haben Sie gemäß Paragraph 64, des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG)

zu zahlen:

€ 35,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10% der Strafe, mindestens jedoch € 10,00 pro Delikt (je

einem Tag Freiheitsstrafe werden gleich € 100,00

angerechnet),

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher

€ 355,00.“

In der Begründung führt die belangte Behörde insbesondere aus, dass die erkennende Behörde am Vorliegen der in der Anzeige angeführten Mängel keine Zweifel gehabt habe und diese vom rechtsfreundlichen Vertreter und dem Beschuldigten auch nicht bestritten würden. Zur Erkennbarkeit der Mängel sei dem Gutachten der Bundesanstalt für Verkehr und dem Inhalt der Anzeige sowie dem nachvollziehbaren Bericht des Meldungslegers folgend als erwiesen angenommen worden, dass diese Mängel für den Zulassungsbesitzer und somit auch für den Beschwerdeführer als handelsrechtlichen Geschäftsführer erkennbar gewesen seien. Dem Vorbringen, dass die fünf Steinschläge erst nach Beginn der Fahrt entstanden seien, sei kein Glauben geschenkt worden. Es möge zwar vorkommen, dass beim Durchfahren von „Schüttgutsilos“ Steinschläge entstehen könnten, es erscheine aber nicht nachvollziehbar, dass Schüttgutsilos so befahren werden, dass bei einer einzigen Durchfahrt gleich fünf Beschädigungen im Sichtbereich auftreten könnten. Bei einer solch hohen Beschädigungsdichte sei ein Durchfahren solcher Silos wirtschaftlich wohl kaum tragbar. Da die erkennende Behörde somit keine Zweifel am Vorliegen der angelasteten Delikte gehabt habe, sei spruchgemäß zu entscheiden gewesen.

2. Beschwerde und Beschwerdeverfahren:

2.1. Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer fristgerecht am 16. April 2014 via Telefax Beschwerde und führte aus, dass dem erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt zwar zu entnehmen sei, dass sich auf der Windschutzscheibe im Sichtbereich A+B fünf Steinschläge befunden hätten. Dem Befund der Bundesanstalt für Verkehr sei jedoch nicht zu entnehmen, ob die beanstandete Beschädigung der Windschutzscheibe geeignet gewesen sei, die Sicht des Lenkers und in weiterer Folge das sichere Lenken des Fahrzeuges zu beeinträchtigen. Gemäß § 10 Abs. 1 KFG müssten Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben von Kraftfahrzeugen aus einem unveränderlichen, vollkommen durchsichtigen Stoff bestehen, dürften Gegenstände nicht verzerrt erscheinen lassen und müssten auch bei Bruch insoweit die Sicht gewährleisten, dass das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden könne. § 10 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), welcher in seinem Prüfpositionenkatalog die häufigsten Mängel und ihre Zuordnung in eine der Mängelgruppen enthalte, qualifiziere als schweren Mangel im Wesentlichen durchgehende Sprünge sowie sichtbehindernde Zerkratzungen.

2.1. Gegen dieses Straferkenntnis erhob der Beschwerdeführer fristgerecht am 16. April 2014 via Telefax Beschwerde und führte aus, dass dem erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt zwar zu entnehmen sei, dass sich auf der Windschutzscheibe im Sichtbereich A+B fünf Steinschläge befunden hätten. Dem Befund der Bundesanstalt für Verkehr sei jedoch nicht zu entnehmen, ob die beanstandete Beschädigung der Windschutzscheibe geeignet gewesen sei, die Sicht des Lenkers und in weiterer Folge das sichere Lenken des Fahrzeuges zu beeinträchtigen. Gemäß Paragraph 10, Absatz eins, KFG müssten

Windschutzscheiben und Klarsichtscheiben von Kraftfahrzeugen aus einem unveränderlichen, vollkommen durchsichtigen Stoff bestehen, dürften Gegenstände nicht verzerrt erscheinen lassen und müssten auch bei Bruch insoweit die Sicht gewährleisten, dass das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden könne. Paragraph 10, der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), welcher in seinem Prüfpositionenkatalog die häufigsten Mängel und ihre Zuordnung in eine der Mängelgruppen enthalte, qualifiziere als schweren Mangel im Wesentlichen durchgehende Sprünge sowie sichtbehindernde Zerkratzen.

Derartige Mängel an der Windschutzscheibe des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges würden jedoch nicht vorliegen. Lediglich festgestellt worden seien fünf bloß punktuelle Steinschläge an der Windschutzscheibe. Der erstinstanzlich festgestellte Sachverhalt sei daher mangels Vorliegen der erforderlichen objektiven Tatbestandsmerkmale nicht unter die §§ 103 Abs. 1 KFG iVm 10 Abs. 1 KFG iVm § 9 Abs. 1 VStG zu subsumieren, sohin liege auch keine objektive Sachverhaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vor. Derartige Mängel an der Windschutzscheibe des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges würden jedoch nicht vorliegen. Lediglich festgestellt worden seien fünf bloß punktuelle Steinschläge an der Windschutzscheibe. Der erstinstanzlich festgestellte Sachverhalt sei daher mangels Vorliegen der erforderlichen objektiven Tatbestandsmerkmale nicht unter die Paragraphen 103, Absatz eins, KFG in Verbindung mit 10 Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz eins, VStG zu subsumieren, sohin liege auch keine objektive Sachverhaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vor.

Den erstinstanzlichen Feststellungen zufolge sei eine optische Kontrolle der Fahrzeugbereifung auf Beschädigungen, insbesondere an der Lauffläche, zumutbar und beziehe sich die belangte Behörde in ihrem Ausspruch unter Punkt 3), dass der Reifen an der zweiten Achse rechts an der Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend beschädigt gewesen sei. Jedoch sei nicht festgestellt worden, wann die Beschädigung an dem Reifen eingetreten sei.

Gemäß § 7 Abs. 1 KFG müssten Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten, mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher seien. Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, KFG müssten Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten, mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher seien.

Der Zulassungsbesitzer habe gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder –bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes (sc. des KFG) und der aufgrund dieses Bundesgesetzes (wiederum sc. des KFG) erlassenen Verordnungen entspreche. Der Zulassungsbesitzer habe gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder –bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes (sc. des KFG) und der aufgrund dieses Bundesgesetzes (wiederum sc. des KFG) erlassenen Verordnungen entspreche.

Selbst einem Zulassungsbesitzer, dem bewusst sei, dass Teile seines Fahrzeuges, z.B. durch einen Defekt, einen Verkehrsunfall oder eine boshafte Sachbeschädigung, nicht mehr den in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen, verstoße während des zur Behebung des Mangels angemessenen Zeitraumes nicht gegen die Sorgspflicht nach § 103 Abs. 1 KFG. Im vorliegenden Fall sei von der erstinstanzlichen Behörde nicht festgestellt worden, dass es der Zulassungsbesitzerin und Halterin bewusst gewesen sei, dass ein Reifen ihres Fahrzeuges einen derartigen Defekt aufweise, so dass dieser den Vorschriften des KFG nicht mehr entsprochen habe und dass bereits ein angemessener Zeitraum zur Behebung dieses Mangels verstrichen sei. Auch in diesem Punkt sei der festgestellte Sachverhalt nicht unter §§ 102 Abs. 1 KFG iVm 7 Abs. 1 KFG iVm § 9 Abs. 1 VStG zu subsumieren, sohin liege keine objektive Sorgfaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vor. Selbst einem Zulassungsbesitzer, dem bewusst sei, dass Teile seines Fahrzeuges, z.B. durch einen Defekt, einen Verkehrsunfall oder eine boshafte Sachbeschädigung, nicht mehr den in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen, verstoße während des zur Behebung des Mangels angemessenen Zeitraumes nicht gegen die Sorgpflicht nach Paragraph 103, Absatz eins, KFG. Im vorliegenden Fall sei von der erstinstanzlichen Behörde nicht festgestellt worden, dass es der Zulassungsbesitzerin und Halterin bewusst gewesen sei, dass ein Reifen ihres Fahrzeuges einen derartigen Defekt aufweise, so dass dieser den Vorschriften des KFG nicht mehr entsprochen habe und dass bereits ein angemessener Zeitraum zur Behebung dieses Mangels verstrichen sei. Auch in diesem Punkt sei der festgestellte Sachverhalt nicht unter Paragraphen 102, Absatz eins, KFG in

Verbindung mit 7 Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz eins, VStG zu subsumieren, sohin liege keine objektive Sorgfaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vor.

Die erstinstanzliche Behörde habe festgestellt, dass im Bereich zwischen der zweit und dritten Achse links die Kunststoffbremsleitung aufgescheuert sowie luftundicht gewesen sei und die mangelnde Dichtheit deutlich zu hören sowie bei Betätigung des Bremspedales eindeutig erkennbar gewesen sei. Nicht festgestellt worden sei, inwieweit die Bremsanlage des beanstandenden Fahrzeuges nicht ihre vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht habe.

Bremsanlagen von Fahrzeugen müssten gemäß § 6 Abs. 1 KFG so beschaffen und eingebaut sein, dass mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnutzung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird. Bremsanlagen von Fahrzeugen müssten gemäß Paragraph 6, Absatz eins, KFG so beschaffen und eingebaut sein, dass mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnutzung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird.

In diesem Punkt sei ebenfalls der von der belangten Behörde festgestellte Sachverhalt nicht unter die objektiven Tatbestandsmerkmale der § 103 Abs. 1 KFG iVm § 6 Abs. 1 KFG iVm § 9 Abs. 1 VStG zu subsumieren, sodass keine objektive Sorgfaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vorliege. In diesem Punkt sei ebenfalls der von der belangten Behörde festgestellte Sachverhalt nicht unter die objektiven Tatbestandsmerkmale der Paragraph 103, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 6, Absatz eins, KFG in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz eins, VStG zu subsumieren, sodass keine objektive Sorgfaltswidrigkeit des Beschwerdeführers vorliege.

Die Qualifizierung festgestellter Mängel anhand der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) stelle zudem eine rechtliche Beurteilung dar, welche von der entscheidenden Behörde zu treffen sei und nicht einem Sachverständigen obliege.

2.2. Die Belangte Behörde nahm von einer Beschwerdeentscheidung Abstand und legte die Beschwerde dem Verwaltungsgericht Wien vor.

2.3. Vor dem Verwaltungsgericht Wien fanden am 25. Februar 2015 und am 8. April 2015 öffentliche mündliche Verhandlungen statt, in denen der Beschwerdeführer, RvI A., Ing. P. und D. St. als Zeugen einvernommen und vom Amtssachverständigen Ing. S. ein Gutachten erstattet wurde. Weiters wurde der Akt VGW-031/069/22908/2014 beigebracht und verlesen und das in diesem Verfahren vorgelegte Stück der undichten Kunststoffbremsleitung in Augenschein genommen.

3. Sachverhalt und Beweiswürdigung:

Nachstehender Sachverhalt wird festgestellt:

3.1. Die zu FN ... des Firmenbuches beim Landesgericht Korneuburg eingetragene H. G. GmbH (im Folgenden: Zulassungsbesitzerin) war am 12. August 2013 Zulassungsbesitzerin des in die Fahrzeugklasse N 3 fallenden Lastkraftwagens Marke ... Type ... (im Folgenden: Lastkraftwagen) mit dem amtlichen Kennzeichen Der Beschwerdeführer ist handelsrechtlicher Geschäftsführer und Alleingesellschafter der Zulassungsbesitzerin. Die Zulassungsbesitzerin betreibt ein Transportunternehmen und verfügt über 19 Kipperfahrzeuge, die im lokalen Baustellenverkehr eingesetzt werden. Für die Fahrzeuge besteht ein Reparatur- und Wartungsvertrag, der eine Pauschale vorsieht.

3.2. Die Zulassungsbesitzerin überließ den Lastkraftwagen am Morgen des 12. August 2013, einem Montag, ihrem als Kraftfahrer beschäftigten Dienstnehmer D. St. zum Lenken. Zu diesem Zeitpunkt war die Kunststoffbremsleitung des Lastkraftwagens beim Leitungspaket im Bereich zwischen der zweiten und dritten Achse links aufgescheuert und luftundicht. Diese Luftundichtheit wäre für D. St. erkennbar gewesen, wenn vor Fahrtantritt eine Drei-Minuten-Bremsprobe durchgeführt hätte. Eine solche Drei-Minuten Bremsprobe wurde von D. St. jedoch nicht durchgeführt. Die Luftundichtheit der Bremsleitung hätte dazu führen können, dass es bei längerer Bremsung, insbesondere bei Bergabfahrten, zu einer Unterversorgung des Bremssystems und in weiterer Folge zu einer unkontrollierten Bremsung des Lastkraftwagens hätte kommen können. Dies hätte in weiterer Folge zum Stillstand des Lastkraftwagens sowie dazu führen können, dass sich der Lastkraftwagen nicht mehr fortbewegen hätte können. Weiters war beim Reifen der zweiten Achse rechts die Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend beschädigt. Diese Beschädigung beeinträchtigte die Verkehrssicherheit. Der Nagel und die Beschädigung waren nur unter optimalen Bedingungen, d. h.

bei guten Sichtverhältnissen und einem Abstand von einem halben Meter zu sehen und nur dann, wenn die beschädigte Stelle nicht am Boden aufliegt. Weiters war die Windschutzscheibe des Lastkraftwagens an fünf Stellen durch Steinschlag beschädigt, wobei sich zumindest zwei Beschädigungen im Sichtfeld des Fahrers befanden und die Sicht des Fahrers beeinträchtigten.

3.3. D. St. setzte den Lastkraftwagen trotz der offensichtlichen Beschädigung der Windschutzscheibe in Betrieb und führte Transportfahrten durch. Gegen 13:25 Uhr fuhr er mit dem Lastkraftwagen in Wien 22, A 23 Höhe Neue Donau, Fahrtrichtung Norden. Dort erfolgte eine Anhaltung und Überprüfung des Lastkraftwagens gemäß § 58 KFG durch Organe der belangten Behörde. Im Zuge der Überprüfung wurde durch den sachverständigen Prüfer Ing. P. festgestellt, dass die Kunststoffbremsleitung beim Leitungspaket im Bereich zwischen 2. und 3. Achse links aufgescheuert und luftundicht war, wobei der Luftverlust bei Betätigung der Bremse stark und deutlich hörbar und am Manometer sichtbar war. Weiters wurde festgestellt, dass die Windschutzscheibe im Sichtbereich A + B durch 5 Steinschläge beschädigt war und der Reifen an der 2. Achse rechts an der Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend (Stahlgewebe sichtbar) beschädigt war. Der Nagel wurde vom Prüfer mit freiem Auge ohne Hilfsmittel festgestellt. Der Druckluftverlust der Bremsanlage wurde vom Prüfer festgestellt, bevor der Kabelbinder, mit dem die Bremsleitungen zusammengebunden waren, im Zuge der Überprüfung aufgezwickt wurde.

3.3. D. St. setzte den Lastkraftwagen trotz der offensichtlichen Beschädigung der Windschutzscheibe in Betrieb und führte Transportfahrten durch. Gegen 13:25 Uhr fuhr er mit dem Lastkraftwagen in Wien 22, A 23 Höhe Neue Donau, Fahrtrichtung Norden. Dort erfolgte eine Anhaltung und Überprüfung des Lastkraftwagens gemäß Paragraph 58, KFG durch Organe der belangten Behörde. Im Zuge der Überprüfung wurde durch den sachverständigen Prüfer Ing. P. festgestellt, dass die Kunststoffbremsleitung beim Leitungspaket im Bereich zwischen 2. und 3. Achse links aufgescheuert und luftundicht war, wobei der Luftverlust bei Betätigung der Bremse stark und deutlich hörbar und am Manometer sichtbar war. Weiters wurde festgestellt, dass die Windschutzscheibe im Sichtbereich A + B durch 5 Steinschläge beschädigt war und der Reifen an der 2. Achse rechts an der Lauffläche durch einen Nagel bis auf die Karkasse reichend (Stahlgewebe sichtbar) beschädigt war. Der Nagel wurde vom Prüfer mit freiem Auge ohne Hilfsmittel festgestellt. Der Druckluftverlust der Bremsanlage wurde vom Prüfer festgestellt, bevor der Kabelbinder, mit dem die Bremsleitungen zusammengebunden waren, im Zuge der Überprüfung aufgezwickt wurde.

3.4. Der Beschwerdeführer hat sämtlichen Fahrern die Weisung erteilt, die Lastkraftwagen am Morgen vor Fahrtantritt an Hand einer Checkliste zu kontrollieren. Diese Checkliste hängt auch im Aufenthaltsraum der Fahrer. Einmal im Monat müssen die Fahrer im Rahmen einer Unterweisung die Checkliste auch unterschreiben, um zu bestätigen, dass sie diese zur Kenntnis genommen haben. In dieser Checkliste ist insbesondere eine Sichtkontrolle der Windschutzscheibe, eine Sicht- und Druckkontrolle der Reifen und eine Kontrolle der Bremsanlage vorgesehen. Bei der Kontrolle der Reifen geht der Fahrer um das Fahrzeug und schaut sich jeden Reifen an. Zur Druckkontrolle der Reifen schlägt der Fahrer mit einem Hammer gegen die Reifen. Bei der Kontrolle der Bremsanlage soll der Fahrer drei Minuten auf der Bremse stehen und das Manometer auf einen allfälligen Druckverlust beobachten (in Folgenden wird diese Kontrolle als Drei-Minuten-Bremsprobe bezeichnet). Die Drei-Minuten-Bremsprobe führen die Fahrer beinahe ausschließlich zu zweit durch, wobei ein Fahrer das Bremspedal betätigt und der andere Fahrer um das Fahrzeug geht um Bläsergeräusche eines allfälligen Luftaustrittes festzustellen. Die Fahrer wurden vom Beschwerdeführer weiters angewiesen, während Wartezeiten etwa auf Baustellen Sichtkontrollen der Fahrzeuge, insbesondere auch der Reifen durchzuführen. Der Beschwerdeführer sucht beinahe jede Baustelle, für die die Zulassungsbesitzerin tätig ist, einmal täglich auf.

3.5. Der Lastkraftwagen wurde am 9. August 2013 nicht auf Reifenschäden untersucht. Auch wurde hinsichtlich der Bremsanlage keine Drei-Minuten-Bremsprobe durchgeführt. Wären diese Kontrollen durchgeführt worden, wären die Beschädigungen erkannt worden.

3.6. Der Beschwerdeführer verdient monatlich EUR 1.500,00 12-mal im Jahr, ist Eigentümer eines Einfamilienhauses und hat keine Sorgepflichten. Der Beschwerdeführer weist vier nicht getilgte verwaltungsstrafrechtliche Vorstrafen auf, davon eine wegen Übertretung des § 4 Abs. 7a KFG.

3.6. Der Beschwerdeführer verdient monatlich EUR 1.500,00 12-mal im Jahr, ist Eigentümer eines Einfamilienhauses und hat keine Sorgepflichten. Der Beschwerdeführer weist vier nicht getilgte verwaltungsstrafrechtliche Vorstrafen auf, davon eine wegen Übertretung des Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG.

3.7. Zur Beweiswürdigung: Auf Grund des Schadensbildes der Kunststoffbremsleitung ist die wahrscheinlichste Ursache für die Beschädigung, dass die mit anderen Bremsleitungen mittels eines Kabelbinders zusammengebundene

Bremsleitung im Laufe der Zeit durchgescheuert wurde. Ein solches Durchscheuern bedarf jedoch eines längeren Zeitraums, sodass auszuschließen ist, dass die Beschädigung der Bremsleitung erst am 12. August 2013 eingetreten ist. Vielmehr muss die Bremsleitung bereits geraume Zeit, jedenfalls auch am 9. August 2013, beschädigt und luftundicht gewesen sein. Aus den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen (Verhandlungsprotokoll vom 13. Mai 2015, Seite 5 und Seite 7), dass bei einer dichten Bremsleitung bei kontinuierlicher Betätigung des Bremspedals der sich einstellende Druck gehalten wird, ergibt sich, dass die Beschädigung sowohl am 12. August 2013 als auch am 9. August 2013 bei Durchführung einer Drei-Minuten-Bremsprobe erkennbar gewesen wäre, falls die Kontrolle wie vom Zeugen St. und vom Beschwerdeführer geschildert tatsächlich am Morgen des 12. August 2013 bzw. am Nachmittag des 9. August 2013 durchgeführt worden wären. Die Ausführungen des Beschwerdeführervertreters, dass auch bei einer dichten Bremsleitung auf Grund der vom Kompressor nachproduzierten Luft Bewegungen des Zeigers vorhanden seien, sind technisch hingegen nicht nachvollziehbar. Den Aussagen des Geschäftsführers und des Zeugen St., dass sie die Bremsanlage des Kraftfahrzeuges am Freitag den 9. August 2013 bzw. am 12. August 2013 durch eine Drei-Minuten-Bremsprobe überprüft hätten, konnte daher nicht gefolgt werden, da ihnen der Druckverlust an der Bremsleitung in diesem Fall auffallen hätte müssen. Das erkennende Gericht geht daher von einer Schutzbehauptung aus. Damit ist jedoch die Glaubwürdigkeit der Aussagen sowohl des Beschwerdeführers als auch des Zeugen St. in einem wesentlichen Punkt und somit auch insgesamt erschüttert. Dass der Lastkraftwagen, wie vom Beschwerdeführervertreter ausgeführt, beinahe ausschließlich, insbesondere bei längeren Bergabfahrten, mit der gemäß § 6 Abs. 6 KFG erforderlichen Verlangsamervorrichtung (Retarder) und nicht mit der Druckluftbremse gebremst wird und bei Druckabfall der Druckluftbremse unter den Betriebszustand akustische und visuelle Warnsignale ausgelöst werden, ändert nichts daran, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Lastkraftwagens nicht mehr gegeben war, da auch die Verlangsamervorrichtung ausfallen bzw. in ihrer Wirkung beeinträchtigt sein könnte, weiters nicht sichergestellt ist, dass bei längeren Bergabfahrten nicht doch länger die Druckluftbremse verwendet wird bzw. etwa verkehrsbedingt oder auf Grund ungünstiger Fahrbahnbedingungen verwendet werden muss und auch nicht gewährleistet ist, dass der Fahrer den Lastkraftwagen bei Einsetzen der Warnsignale jederzeit, etwa verkehrsbedingt, gefahrlos zum Stillstand bringen kann.

3.7. Zur Beweiswürdigung: Auf Grund des Schadensbildes der Kunststoffbremsleitung ist die wahrscheinlichste Ursache für die Beschädigung, dass die mit anderen Bremsleitungen mittels eines Kabelbinders zusammengebundene Bremsleitung im Laufe der Zeit durchgescheuert wurde. Ein solches Durchscheuern bedarf jedoch eines längeren Zeitraums, sodass auszuschließen ist, dass die Beschädigung der Bremsleitung erst am 12. August 2013 eingetreten ist. Vielmehr muss die Bremsleitung bereits geraume Zeit, jedenfalls auch am 9. August 2013, beschädigt und luftundicht gewesen sein. Aus den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen (Verhandlungsprotokoll vom 13. Mai 2015, Seite 5 und Seite 7), dass bei einer dichten Bremsleitung bei kontinuierlicher Betätigung des Bremspedals der sich einstellende Druck gehalten wird, ergibt sich, dass die Beschädigung sowohl am 12. August 2013 als auch am 9. August 2013 bei Durchführung einer Drei-Minuten-Bremsprobe erkennbar gewesen wäre, falls die Kontrolle wie vom Zeugen St. und vom Beschwerdeführer geschildert tatsächlich am Morgen des 12. August 2013 bzw. am Nachmittag des 9. August 2013 durchgeführt worden wären. Die Ausführungen des Beschwerdeführervertreters, dass auch bei einer dichten Bremsleitung auf Grund der vom Kompressor nachproduzierten Luft Bewegungen des Zeigers vorhanden seien, sind technisch hingegen nicht nachvollziehbar. Den Aussagen des Geschäftsführers und des Zeugen St., dass sie die Bremsanlage des Kraftfahrzeuges am Freitag den 9. August 2013 bzw. am 12. August 2013 durch eine Drei-Minuten-Bremsprobe überprüft hätten, konnte daher nicht gefolgt werden, da ihnen der Druckverlust an der Bremsleitung in diesem Fall auffallen hätte müssen. Das erkennende Gericht geht daher von einer Schutzbehauptung aus. Damit ist jedoch die Glaubwürdigkeit der Aussagen sowohl des Beschwerdeführers als auch des Zeugen St. in einem wesentlichen Punkt und somit auch insgesamt erschüttert. Dass der Lastkraftwagen, wie vom Beschwerdeführervertreter ausgeführt, beinahe ausschließlich, insbesondere bei längeren Bergabfahrten, mit der gemäß Paragraph 6, Absatz 6, KFG erforderlichen Verlangsamervorrichtung (Retarder) und nicht mit der Druckluftbremse gebremst wird und bei Druckabfall der Druckluftbremse unter den Betriebszustand akustische und visuelle Warnsignale ausgelöst werden, ändert nichts daran, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Lastkraftwagens nicht mehr gegeben war, da auch die Verlangsamervorrichtung ausfallen bzw. in ihrer Wirkung beeinträchtigt sein könnte, weiters nicht sichergestellt ist, dass bei längeren Bergabfahrten nicht doch länger die Druckluftbremse verwendet wird bzw. etwa verkehrsbedingt oder auf Grund ungünstiger Fahrbahnbedingungen verwendet werden muss und auch nicht gewährleistet ist, dass der Fahrer den Lastkraftwagen bei Einsetzen der Warnsignale jederzeit, etwa verkehrsbedingt, gefahrlos zum Stillstand bringen kann.

Die Feststellungen hinsichtlich des Umfangs und der Art der Beschädigungen an der Windschutzscheibe ergeben sich aus den Fotos Beilagen ./3 und ./4 sowie aus den nachvollziehbaren Ausführungen des Amtssachverständigen (Verhandlungsprotokoll vom 13. Mai 2015, Seite 2 ff), der insbesondere ausführte, dass sich Beschädigungen im Bereich des Wischfeldes der Scheibenwischer und somit im Sichtbereich des Lenkers befinden und daher die Sicht beeinträchtigt ist. Ob die Beschädigungen der Windschutzscheibe durch das Unterfahren eines Schüttgutsilos oder, wie vom Amtssachverständigen vermutet, anders verursacht wurde, ist im gegenständlichen Fall irrelevant. Die Einholung des vom Beschwerdeführer beantragten Gutachtens zum Beweis dafür, dass die Beschädigung der Windschutzscheibe durch ein Unterfahren eines Schüttgutsilos entstanden ist, war daher nicht erforderlich. Wesentlich ist, wann die Beschädigungen entstanden sind. Der Aussage des Zeugen St., dass die Beschädigung erst im Laufe des 12. August 2013 entstanden sind, konnte jedoch nicht gefolgt werden, da die Schilderungen des Zeugen St. und des Beschwerdeführers über das angebliche Telefonat nach der Beschädigung unglaubwürdig sind. Es ist nämlich kein Grund ersichtlich, weshalb der Zeuge St., wenn er der Auffassung gewesen sein sollte, dass die Beschädigungen die Sicht nicht behindern bzw. sich außerhalb des Sichtfeldes befinden, den Beschwerdeführer unverzüglich telefonisch von der Beschädigung in Kenntnis setzen und um Weisung ersuchen sollte, ob er die Fahrt mit der seiner Ansicht nach nicht im Sichtbereich beschädigten Windschutzscheibe fortsetzen könne. Ebenso unglaubwürdig ist, dass der Zeuge St. dem Beschwerdeführer bei diesem Telefonat offenkundig wahrheitswidrig mitgeteilt haben sollte, dass sich die Beschädigungen nicht im Sichtbereich befinden, da dem Beschwerdeführer die Unrichtigkeit dieser Aussage des Zeugen St. spätestens bei Rückstellung des Fahrzeugs auffallen hätte müssen. Bei der Würdigung der Aussage des Zeugen St. konnte schließlich nicht außer Acht gelassen werden, dass dieser Dienstnehmer der vom Beschwerdeführer wirtschaftlich und rechtlich beherrschten Zulassungsbesitzerin ist, sodass ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis vom Beschwerdeführer besteht. Das erkennende Gericht geht daher davon aus, dass es sich bei den Behauptungen des Beschwerdeführers auch betreffend den Zeitpunkt der Beschädigung der Windschutzscheibe um eine reine Schutzbehauptung handelt und die Windschutzscheibe bereits am Morgen des 12. August 2013 beschädigt war. Unter Berücksichtigung, dass der 12. August 2013 ein Montag war, ist weiters davon auszugehen, dass die Windschutzscheibe auch bereits am Freitag, dem 9. August 2013, beschädigt war.

Die Feststellung hinsichtlich der Beschädigung des Reifens gründen sich auf das nachvollziehbare Gutachten des Amtssachverständigen (Verhandlungsprotokoll vom 13. Mai 2015, Seite 4) und die Fotos Beilagen ./5 bis ./7. Insbesondere führte der Amtssachverständige aus, dass die Beschädigung des Reifens die Verkehrssicherheit des Lastkraftwagens beeinträchtigt hat und die Korrosion der Reifenkarkasse darauf hindeutet, dass die Beschädigung nicht erst nach Fahrtantritt am 12. August 2013 entstanden ist. Mit seinen Ausführungen, dass eine Korrosion, vor allem bei salznassen Straßen, auch in wenigen Stunden eintreten könnte, ist der Beschwerdeführervertreter den Ausführungen des Amtssachverständigen nicht auf gleichem fachlichen Niveau entgegengetreten, zumal auszuschließen ist, dass die Straßen am 12. August 2013 salznass waren. Da somit die Beschädigung des Reifens bereits am Freitag, dem 12. August 2013 vorhanden gewesen sein muss, hätte dem Beschwerdeführer die Beschädigung auffallen müssen, wenn er – wie von ihm geschildert – tatsächlich die Oberfläche sämtlicher Reifen aller Achsen des Fahrzeugs am 9. August 2013 daraufhin kontrolliert hätte, ob Steine oder Nägel in den Laufflächen stecken und er sämtliche Reifen um 360 Grad gedreht hätte, auch wenn die Beschädigung nur bei guten Sichtverhältnissen und in einem Abstand von einem halben Meter sichtbar ist., zumal der Zeuge P. den Schaden mit freiem Auge erkennen konnte. Es ist daher davon auszugehen, dass die Reifen des Lastkraftwagens vom Beschwerdeführer am 9. August 2013 nicht in der von ihm geschilderten Weise kontrolliert wurden und es sich auch dabei um eine Schutzbehauptung handelt.

Die Feststellungen hinsichtlich des Ablaufs der Kontrolle am 12. August 2013 gründen sich auf die Aussage des Zeugen Ing. P.. Es ist glaubwürdig, dass eine Drei-Minuten-Bremsprobe bei der Prüfung nur dann durchgeführt wird, wenn es zuvor bei Kontrolle der Betriebsbremse Hinweise auf ein undichtes Bremssystem, etwa durch ein hörbares Entweichen von Druckluft gibt. Daraus ist zu schließen, dass ein Entweichen von Druckluft aus der aufgescheuerten Bremsleitung bereits vor Aufwickeln des Kabelbinders zu hören war. Auch der Aussage des Zeugen, dass er die Beschädigung des Reifens mit freiem Auge ohne Hilfsmittel erkannt hat, ist glaubwürdig.

Hinsichtlich der Weisungen des Beschwerdeführers betreffend die Fahrzeugkontrollen durch die Fahrer konnte den Ausführungen des Beschwerdeführers gefolgt werden. Wenn der Beschwerdeführer grundsätzlich damit argumentiert, dass er für seine Fahrzeuge einen Wartungs- und Reparaturvertrag mit einer Pauschale abgeschlossen hat und er

somit kein wirtschaftliches Interesse am Aufschub oder Unterlassen einer erforderlichen Reparatur habe, ist dem entgegenzuhalten, dass Stehzeiten oder der zeitweilige Ausfall eines Fahrzeugs wirtschaftlich sehr wohl ins Gewicht fallen können.

Die übrigen Feststellungen sind unstrittig.

4. Rechtslage

Die im gegenständlichen Fall anzuwendenden Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) BGBl. 1967/267 in der Fassung BGBl II Nr.73/2012 (im Folgenden: KFG) lauten wie folgt: Die im gegenständlichen Fall anzuwendenden Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) BGBl. 1967/267 in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr.73 aus 2012, (im Folgenden: KFG) lauten wie folgt:

„§ 6. Bremsanlagen.

1. (1) Absatz eins, Kraftfahrzeuge, außer den im Abs. 2 angeführten, müssen mindestens zwei Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungseinrichtung, einer Übertragungseinrichtung und den auf Räder wirkenden Bremsen besteht. Jede Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus betätigt werden können. Die Bremsanlagen müssen so beschaffen und eingebaut sein, daß mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnützung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird. Kraftfahrzeuge, außer den im Absatz 2, angeführten, müssen mindestens zwei Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungseinrichtung, einer Übertragungseinrichtung und den auf Räder wirkenden Bremsen besteht. Jede Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus betätigt werden können. Die Bremsanlagen müssen so beschaffen und eingebaut sein, daß mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnützung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird.

...

§ 7. Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen Paragraph 7, Reifen, Radabdeckungen, Gleisketten, Gleitschutzvorrichtungen

1. (1) Absatz eins, Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind, und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann; Räder von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.

...

§ 10. Windschutzscheiben und Verglasungen Paragraph 10, Windschutzscheiben und Verglasungen

1. (1) Absatz eins, Windschutzscheiben und Klarglasscheiben von Kraftfahrzeugen müssen aus einem unveränderlichen, vollkommen durchsichtigen Stoff bestehen. Sie dürfen Gegenstände nicht verzerrt erscheinen lassen und müssen auch bei Bruch so weit Sicht lassen, daß das Fahrzeug bis zum Anhalten sicher gelenkt werden kann.
2. (2) Absatz 2, Durchsichtige Stoffe, die Teile der Außenwand des Fahrzeuges einschließlich der Windschutzscheibe oder einer inneren Trennwand bilden, müssen so beschaffen sein, daß bei Bruch die Gefahr von Körperverletzungen so gering wie möglich ist.

...

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Paragraph 103, Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

1. (1) Absatz eins, Der Zulassungsbesitzer

1. 1. Ziffer eins

hat dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der

auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;

...

§ 134. Strafbestimmungen Paragraph 134, Strafbestimmungen

1. (1) Absatz eins, 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 (EWG) Nr. 3821/85 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 Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe 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. Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006,, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Artikeln 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Bundesgesetzblatt Nr. 518 aus 1975, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 203 aus 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 Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe 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.

...“

5. Rechtliche Beurteilung:

5.1. Der Beschwerdeführer war am 12. August 2013 und ist noch immer Alleingeschäftsführer der H. G. GmbH und als solcher zur Vertretung der H. G. GmbH nach außen berufen.. Der Beschwerdeführer ist somit gemäß § 9 Abs. 1 VStG für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, somit auch der Bestimmungen des KFG, durch die H. G. GmbH verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich. 5.1. Der Beschwerdeführer war am 12. August 2013 und ist noch immer Alleingeschäftsführer der H. G. GmbH und als solcher zur Vertretung der H. G. GmbH nach außen berufen.. Der Beschwerdeführer ist somit gemäß Paragraph 9, Absatz eins, VStG für die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, somit auch der Bestimmungen des KFG, durch die H. G. GmbH verwaltungsstrafrechtlich verantwortlich.

5.2. Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Nach den Feststellungen war die H. G. GmbH am 12. August 2013 Halterin des Lastkraftwagens der Marke ... mit dem amtlichen Kennzeichen Die H. G. GmbH hatte daher gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG dafür zu sorgen, dass dieser Lastkraftwagen am 12. August 2013 den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entsprach. 5.2. Gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG hat der Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

Nach den Feststellungen war die H. G. GmbH am 12. August 2013 Halterin des Lastkraftwagens der Marke ... mit dem amtlichen Kennzeichen Die H. G. GmbH hatte daher gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG dafür zu sorgen, dass dieser Lastkraftwagen am 12. August 2013 den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes entsprach.

5.3. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes entspricht ein Fahrzeug, bei dem die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht mehr gegeben ist, jedenfalls nicht mehr den Vorschriften des KFG und der auf Grund des KFG erlassenen Verordnungen (VwGH 24. August 2001, 2001/02/0146).

5.4. Gemäß den Sachverhaltsfeststellungen war die Bremsleitung des Kraftfahrzeugs im gegenständlichen Fall durchgescheuert und undicht. Der Lastkraftwagen war daher hinsichtlich seiner Bremsanlage zweifelsfrei auch nicht mehr verkehrs- und betriebssicher, da bei längerer Betätigung der Bremse ein unkontrolliertes Bremsen und ein folgender Stillstand des Fahrzeugs möglich war. Der Lastkraftwagen entsprach somit nicht der Bestimmung des § 6 Abs. 1 KFG. 5.4. Gemäß den Sachverhaltsfeststellungen war die Bremsleitung des Kraftfahrzeugs im gegenständlichen Fall durchgescheuert und undicht. Der Lastkraftwagen war daher hinsichtlich seiner Bremsanlage zweifelsfrei auch nicht mehr verkehrs- und betriebssicher, da bei längerer Betätigung der Bremse ein unkontrolliertes Bremsen und ein folgender Stillstand des Fahrzeugs möglich war. Der Lastkraftwagen entsprach somit nicht der Bestimmung des Paragraph 6, Absatz eins, KFG.

5.5. Nach den Sachverhaltsfeststellungen wies die Windschutzscheibe des Lastkraftwagens zumindest zwei sichtbehindernde Beschädigungen im Hauptsichtbereich des Fahrers auf. Der Lastkraftwagen war auf Grund der sichtbehindernden Beschädigungen der Windschutzscheibe nicht mehr verkehrs- und betriebssicher und entsprach somit nicht der Bestimmung des § 10 Abs. 1 KFG. 5.5. Nach den Sachverhaltsfeststellungen wies die Windschutzscheibe des Lastkraftwagens zumindest zwei sichtbehindernde Beschädigungen im Hauptsichtbereich des Fahrers auf. Der Lastkraftwagen war auf Grund der sichtbehindernden Beschädigungen der Windschutzscheibe nicht mehr verkehrs- und betriebssicher und entsprach somit nicht der Bestimmung des Paragraph 10, Absatz eins, KFG.

5.6. Nach den Sachverhaltsfeststellungen war der Reifen schwer beschädigt. Der Lastkraftwagen war auf Grund der Beschädigung des Reifens auch nicht mehr verkehrs- und betriebssicher und entsprach daher nicht den Bestimmungen des § 7 Abs. 1 KFG. 5.6. Nach den Sachverhaltsfeststellungen war der Reifen schwer beschädigt. Der Lastkraftwagen war auf Grund der Beschädigung des Reifens auch nicht mehr verkehrs- und betriebssicher und entsprach daher nicht den Bestimmungen des Paragraph 7, Absatz eins, KFG.

5.7. Die dem Beschwerdeführer angelasteten Verwaltungsübertretungen liegen daher in objektiver Hinsicht in allen drei Spruchpunkten des bekämpften Straferkenntnisses vor.

5.8. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Gebot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Die Übertretung des § 103 Abs. 1 KFG ist ein Ungehorsamsdelikt im Sinne des § 5 Abs. 1 VStG (vgl. VwGH 17. Dezember 1998, 98/11/0109). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs liegt kein Verschulden vor, wenn im Betrieb ein wirksames Kontrollsystem eingerichtet ist, sodass unter vorhersehbaren Verhältnissen mit gutem Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwartet werden kann (VwGH 27. Jänner 1995, 94/02/0422). Ein solches Kontrollsystem liegt aber nur dann vor, wenn dadurch die Überwachung des Zustandes aller im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge jederzeit sichergestellt werden kann (VwGH 17. Jänner 1990, 89/03/0165). Eine Weisung, dass jeder Lenker allfällige Mängel am Kraftfahrzeug melden muss, stellt kein solches Kontrollsystem dar (VwGH 18. November 2003, 2001/02/0322). 5.8. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG genügt zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Gebot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Die Übertretung des Paragraph 103, Absatz eins, KFG ist ein Ungehorsamsdelikt im Sinne des Paragraph 5, Absatz eins, VStG vergleiche VwGH 17. Dezember 1998, 98/11/0109). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs liegt kein Verschulden vor, wenn im Betrieb ein wirksames Kontrollsystem eingerichtet ist, sodass unter vorhersehbaren Verhältnissen mit gutem Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwartet werden kann (VwGH 27. Jänner 1995, 94/02/0422). Ein solches

Kontrollsystem liegt aber nur dann vor, wenn dadurch die Überwachung des Zustandes aller im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge jederzeit sichergestellt werden kann (VwGH 17. Jänner 1990, 89/03/0165). Eine Weisung, dass jeder Lenker allfällige Mängel am Kraftfahrzeug melden muss, stellt kein solches Kontrollsystem dar (VwGH 18. November 2003, 2001/02/0322).

5.9. Eine Sichtkontrolle der Windschutzscheibe und der Reifen vor Fahrtantritt oder vor Fortsetzung der Fahrt sind ebenso wie eine tägliche Drei-Minuten-Bremsprobe vor Betriebsbeginn zumutbar, wie sich schon aus der vom Beschwerdeführern seinen Fahrern erteilten Weisung ergibt. Wären die Kontrollen weisungsgemäß durchgeführt worden, wären die dem Beschwerdeführer angelasteten Mängel des Lastkraftwagens auch entdeckt worden. Dies gilt auch für den Reifenschaden, da es äußerst unwahrscheinlich ist, dass bei der vom Beschwerdeführer angeordneten Sichtkontrolle der Reifen bei jeder Wartezeit, die beschädigte Stelle immer auf der Fahrbahn aufliegt und nicht einsehbar ist. Das vom Beschwerdeführer im Betrieb der Zulassungsbesitzerin eingerichtete Kontrollsystem ist zur Erfüllung der in § 103 Abs. 1 KFG normierten Sorgfaltspflicht jedoch offensichtlich nicht ausreichend, was schon der Umstand indiziert, dass im gegenständlichen Fall die Kontrollen entgegen der vom Beschwerdeführer erteilten Weisungen entweder nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden und der Lastkraftwagen trotz der offensichtlichen Beschädigung der Windschutzscheibe in Betrieb genommen wurde. Auch wenn der Beschwerdeführer den Fahrern die Weisung erteilt hat, vor Fahrtantritt die Windschutzscheibe und die Reifen der Lastkraftwagen im Zuge einer Sichtkontrolle auf Schäden und die Bremsanlage durch Durchführung einer Drei-Minuten-Bremsprobe zu kontrollieren sowie die Lastkraftwagen bei jeder Wartezeit einer Sichtkontrolle zu unterziehen, hat es der Beschwerdeführer unterlassen, darzutun, dass er die Einhaltung dieser Weisung auch gehörig überwacht hat. Zu einem den Verantwortlichen gemäß § 5 Abs. 1 VStG exkulpierenden Kontrollsystem würde nämlich nicht nur gehören, dass der Beschwerdeführer, wie von ihm geschildert, das Dienstverhältnis mit einem Fahrer beendet, der eine Kontrolle zweimal weisungswidrig nicht durchgeführt hat, sondern dass auch ein effektives System besteht, um eine allfällige Unterlassung der ordnungsgemäßen Kontrolle durch den Fahrer überhaupt feststellen zu können, indem beispielsweise die Durchführung der angeordneten Kontrollen dokumentiert und stichprobenartige Nachkontrollen durchgeführt werden. Dass das betriebliche Kontrollsystem jedoch auch eine Überwachung der Einhaltung der Weisung zur Fahrzeugkontrolle umfasst, hat der Beschwerdeführer weder behauptet noch sonst dargetan. Schon aus diesem Grund war von der Einholung des vom Beschwerdeführer beantragten Sachverständigengutachtens zum Beweis dafür, dass das innerbetriebliche Kontrollsystem der Zulassungsbesitzerin „funktionsfähig“ ist, abzusehen. Darüber hinaus handelt es sich bei der Frage, welche innerbetrieblichen Kontrollmaßnahmen für einen Entlastungsbeweis im Sinne des § 5 Abs. 1 VStG erforderlich sind, um eine nicht von einem Sachverständigen zu klärende Rechtsfrage. Die Nichteinhaltung der Vorschriften des KFG durch den Beschwerdeführer erfolgte daher auch schuldhaft.

5.9. Eine Sichtkontrolle der Windschutzscheibe und der Reifen vor Fahrtantritt oder vor Fortsetzung der Fahrt sind ebenso wie eine tägliche Drei-Minuten-Bremsprobe vor Betriebsbeginn zumutbar, wie sich schon aus der vom Beschwerdeführern seinen Fahrern erteilten Weisung ergibt. Wären die Kontrollen weisungsgemäß durchgeführt worden, wären die dem Beschwerdeführer angelasteten Mängel des Lastkraftwagens auch entdeckt worden. Dies gilt auch für den Reifenschaden, da es äußerst unwahrscheinlich ist, dass bei der vom Beschwerdeführer angeordneten Sichtkontrolle der Reifen bei jeder Wartezeit, die beschädigte Stelle immer auf der Fahrbahn aufliegt und nicht einsehbar ist. Das vom Beschwerdeführer im Betrieb der Zulassungsbesitzerin eingerichtete Kontrollsystem ist zur Erfüllung der in Paragraph 103, Absatz eins, KFG normierten Sorgfaltspflicht jedoch offensichtlich nicht ausreichend, was schon der Umstand indiziert, dass im gegenständlichen Fall die Kontrollen entgegen der vom Beschwerdeführer erteilten Weisungen entweder nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden und der Lastkraftwagen trotz der offensichtlichen Beschädigung der Windschutzscheibe in Betrieb genommen wurde. Auch wenn der Beschwerdeführer den Fahrern die Weisung erteilt hat, vor Fahrtantritt die Windschutzscheibe und die Reifen der Lastkraftwagen im Zuge einer Sichtkontrolle auf Schäden und die Bremsanlage durch Durchführung einer Drei-Minuten-Bremsprobe zu kontrollieren sowie die Lastkraftwagen bei jeder Wartezeit einer Sichtkontrolle zu unterziehen, hat es der Beschwerdeführer unterlassen, darzutun, dass er die Einhaltung dieser Weisung auch gehörig überwacht hat. Zu einem den Verantwortlichen gemäß Paragraph 5, Absatz eins, VStG exkulpierenden Kontrollsystem würde nämlich nicht nur gehören, dass der Beschwerdeführer, wie von ihm geschildert, das Dienstverhältnis mit einem Fahrer beendet, der eine Kontrolle zweimal weisungswidrig nicht durchgeführt hat, sondern dass auch ein effektives System besteht, um eine allfällige Unterlassung der ordnungsgemäßen Kontrolle durch den Fahrer überhaupt feststellen zu können, indem beispielsweise die Durchführung der angeordneten Kontrollen dokumentiert und

stichprobenartige Nachkontrollen durchgeführt werden. Dass das betriebliche Kontrollsystem jedoch auch eine Überwachung der Einhaltung der Weisung zur Fahrzeugkontrolle umfasst, hat der Beschwerdeführer weder behauptet noch sonst dargetan. Schon aus diesem Grund war von der Einholung des vom Beschwerdeführer beantragten Sachverständigengutachtens zum Beweis dafür, dass das innerbetriebliche Kontrollsystem der Zulassungsbesitzerin „funktionsfähig“ ist, abzusehen. Darüber hinaus handelt es sich bei der Frage, welche innerbetrieblichen Kontrollmaßnahmen für einen Entlastungsbeweis im Sinne des Paragraph 5, Absatz eins, VStG erforderlich sind, um eine nicht von einem Sachverständigen zu klärende Rechtsfrage. Die Nichteinhaltung der Vorschriften des KFG durch den Beschwerdeführer erfolgte daher auch schuldhaft.

5.10. Der Beschwerdeführer ist daher für jede Verwaltungsübertretung gemäß § 134 Abs. 1 KFG in Verbindung mit 103 Abs. 1 KFG mit einer Geldstrafe bis zu Euro 5.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. 5.10. Der Beschwerdeführer ist daher für jede Verwaltungsübertretung gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG in Verbindung mit 103 Absatz eins, KFG mit einer Geldstrafe bis zu Euro 5.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

5.11. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafhöhe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß § 19 Abs. 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- 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 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Der Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. 5.11. Gemäß Paragraph 19, Absatz eins, VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafhöhe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- 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 Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Der Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

5.12. Die Vorschriften des KFG, deren Übertretung dem Beschwerdeführer zur Last liegt, sollen die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kraftfahrzeugen sicherstellen und dienen somit auf Grund der von nicht verkehrs- und betriebssicheren Kraftfahrzeugen ausgehenden Gefahren insbesondere dem Schutz von Leib und Leben. Die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes ist somit sehr hoch. Die verfahrensgegenständlichen Mängel beeinträchtigten die Verkehrs- und Betriebssicherheit auch nicht unerheblich, sodass die Intensität der Rechtsgutbeeinträchtigung nicht als geringfügig anzusehen ist, wobei das Gericht nicht verkennt, dass sich die in der mangelnden Verkehrs- und Betriebssicherheit liegende Gefahr im gegenständlichen Fall nicht aktualisiert hat.

Das Verschulden des Beschwerdeführers ist im gegenständlichen Fall als eher geringfügig anzusehen, da der Beschwerdeführer ein, wenn auch nicht ausreichendes, betriebliches Kontrollsystem eingeführt hat und daher von einem durchaus vorhandenen Bemühen des Beschwerdeführers um Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auszugehen ist. Der Beschwerdeführer weist allerdings vier verwaltungsstrafrechtliche Vorstrafen, davon eine wegen Übertretung des § 4 Abs. 7a KFG, auf. Sonstige Milderungsgründe sind ebenso wenig hervorgekommen wie sonstige erschwerende Umstände. Das Verschulden des Beschwerdeführers ist im gegenständlichen Fall als eher geringfügig anzusehen, da der Beschwerdeführer ein, wenn auch nicht ausreichendes, betriebliches Kontrollsystem eingeführt hat und daher von einem durchaus vorhandenen Bemühen des Beschwerdeführers um Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auszugehen ist. Der Beschwerdeführer weist allerdings vier verwaltungsstrafrechtliche Vorstrafen, davon eine wegen Übertretung des Paragraph 4, Absatz 7 a, KFG, auf. Sonstige Milderungsgründe sind ebenso wenig hervorgekommen wie sonstige erschwerende Umstände.

Angesichts der Strafdrohung und der Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Beschwerdeführers erweisen sich vor allem unter Berücksichtigung der verwaltungsstrafrechtlichen Vorstrafen die von der belangten Behörde zu Spruchpunkt 1) mit EUR 150,00, zu Spruchpunkt 2) mit EUR 100,00 und zu Spruchpunkt 3) mit EUR 70,00 bemessenen und somit am untersten Rand des bis zu EURO 5.000,00 reichenden gesetzlichen Strafsatzes liegenden Geldstrafen als

tat- und schuldangemessen.

5.13. Die Auferlegung des Beitrages zu den Kosten stützt sich auf die zwingende Vorschrift des § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG. Gemäß § 9 Abs. 7 VStG haften juristische Personen für die über die Vertretung nach außen Berufenen verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand. Es war daher auszusprechen, dass die H. G. GmbH für die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens zur ungeteilten Hand mit dem Beschwerdeführer haftet. 5.13. Die Auferlegung des Beitrages zu den Kosten stützt sich auf die zwingende Vorschrift des Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG. Gemäß Paragraph 9, Absatz 7, VStG haften juristische Personen für die über die Vertretung nach außen Berufenen verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand. Es war daher auszusprechen, dass die H. G. GmbH für die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens zur ungeteilten Hand mit dem Beschwerdeführer haftet.

5.14. Es war daher spruchgemäß zu erkennen und die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Zur 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. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 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. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Mängel an den Bremsleitungen; Beschädigung der Windschutzscheibe; Steinschläge; Bereifung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGWl:2015:VGW.031.078.25355.2014

Zuletzt aktualisiert am

02.09.2015

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at