

TE Lvwg Erkenntnis 2020/3/19 LVwG- AV-1046/002-2019

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 19.03.2020

Entscheidungsdatum

19.03.2020

Norm

KFG 1967 §57a

PBStV 1998 §10 Abs3

PBStV 1998 §10 Abs4

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 12. August 2019, ***, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 31. März 2004, ***, wurde Herrn A die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, erteilt. Der Begutachtungsstelle wurde die Begutachtungsstellennummer *** zugewiesen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 17. Mai 2006, ***, wurde die Ermächtigung erweitert und in weiterer Folge die Verlegung der Begutachtungsstelle nach ***, ***, zur Kenntnis genommen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 22. Juli 2014, ***, wurde die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der verfahrensgegenständlichen Begutachtungsstelle erneut erweitert.

Der Ermächtigungsumfang lautet demnach wie folgt:

1 Kraftrad

Motorfahrrad L1e

Dreirädrige Kleinkrafträder L2e FZ SZ

Motorrad	L3e	FZ	SZ	
Motorrad mit Beiwagen	L4e		FZ	SZ
Motordreirad	L5e	FZ	SZ	
2 Kraftwagen (jeweils hzG)				
Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge	L6e		FZ	SZ
Vierrädrige Kraftfahrzeuge	L7e		FZ	SZ
2.1 Kraftwagen zur Personenbeförderung				
PKW/Kombi bis 2800 kg	M1	FZ	SZ	
PKW/Kombi > 2800 kg bis 3500 kg		M1	FZ	SZ
2.2 Kraftwagen zur Güterbeförderung				
LKW bis 2800 kg	N1	FZ	SZ	
LKW > 2800 kg bis 3500 kg		N1	FZ	SZ

3 Anhänger

Anhänger O1 ungebremst bis 750 kg O1

Anhänger O1 gebremst bis 750 kg Einachsanhänger O1

Anhänger O1 gebremst bis 750 kg Mehrachsanhän- O1
ger

Anhänger O2 > 750 kg bis 3500 kg EinachsanhängerO2

Anhänger O2 > 750 kg bis 3500 kg Mehrachsanhän- O2
ger

Die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen wird ebenso für Fahrzeuge der oben angeführten Fahrzeugklassen mit elektrischem Antrieb erteilt.

Mit Schreiben des Landeshauptmannes von NÖ vom 4. Jänner 2013, ***, wurde auf Grund der fehlerhaften Begutachtung eines Fahrzeuges folgende Anordnung zur Mängelbehebung erteilt:

- Sie haben dafür zu sorgen, dass positive Prüfgutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 nur dann ausgestellt werden, wenn die tatsächlich durchgeführte, sorgfältige und umfassende Befundung des Fahrzeugs entsprechend den hierfür geltenden Vorschriften ergeben hat, dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Mit Schreiben des Landeshauptmannes von NÖ vom 11. Juni 2015, ***, wurde auf Grund des Revisionsergebnisses vom 8. Mai 2015 folgende Anordnung zur Mängelbehebung erteilt:

- Sie haben bei der Überprüfung von Tandemanhängern der Klasse O2 darauf zu achten, das richtige Prüfgewicht für die Berechnung der Bremskraft einzutragen.

Mit Schreiben der Landeshauptfrau von NÖ vom 23. Jänner 2018, ***, wurden auf Grund der fehlerhaften Begutachtung zweier Fahrzeuge folgende Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt:

- Sie dürfen positive Prüfgutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 nur dann ausstellen, wenn die tatsächlich durchgeführte, umfassende und vollständige Befundung des Fahrzeugs mit den dafür erforderlichen Geräten und Einrichtungen und anhand der dafür geltenden Vorschriften durch das geeignete Personal ergeben hat, dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen und die Gutachten vollständig und richtig ausgefüllt wurden.

- Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen und der Ausstellung von Prüfgutachten mehr Sorgfalt aufzuwenden.

- Sie haben dafür zu sorgen, dass die Abgasprüfung bei der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sorgfältig und ordnungsgemäß entsprechend den dafür geltenden Vorschriften durchgeführt wird und die Vorgaben des Mängelkataloges eingehalten werden.

Sollten Sie den vorstehenden Anordnungen nicht nachkommen, würde dies schwerwiegende Bedenken gegen Ihre Vertrauenswürdigkeit begründen und hätten Sie gegebenenfalls mit einem Widerruf der Ihnen erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 zu rechnen, zumal Ihnen bereits mit ha. Schreiben vom 4. Jänner 2013 und 11. Juni 2015 Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt werden mussten.

Mit Schreiben der Landeshauptfrau von NÖ vom 27. April 2018, ***, wurden auf Grund der Beanstandung von stichprobenartig kontrollierten Gutachten, welche von der Fa. C ausgestellt worden waren (fehlerhafte Bremsenprüfungen von mehrachsigen Anhängern der Klasse O2) folgende Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt:

- Sie dürfen positive Prüfgutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 nur dann ausstellen, wenn die tatsächlich durchgeführte, umfassende und vollständige Befundung des Fahrzeugs mit den dafür erforderlichen Geräten und Einrichtungen und anhand der dafür geltenden Vorschriften durch das geeignete Personal ergeben hat, dass die Voraussetzungen hierfür vorliegen und die Gutachten vollständig und richtig ausgefüllt wurden.
- Sie haben bei der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen und der Ausstellung von Prüfgutachten mehr Sorgfalt aufzuwenden.
- Sie haben dafür zu sorgen, dass die Bremsenprüfung bei der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sorgfältig und ordnungsgemäß entsprechend den dafür geltenden Vorschriften durchgeführt wird und die Vorgaben des Mängelkatalogs eingehalten werden. Insbesondere haben Sie bei der Überprüfung von mehrachsigen Anhängern der Klasse O2 darauf zu achten, ins Begutachtungsprogramm entweder das Eigengewicht als Achslast oder das doppelte Eigengewicht als Prüfgewicht einzugeben.
- Sie haben darauf zu achten, dass Sie die fehlenden Stellen in der EBV/EPB vor der FIN mit Punkten ergänzen, wenn die FIN aus weniger als 17 Stellen besteht.
- Sie haben in Ihrer Begutachtungsstelle ein nachvollziehbares und funktionierendes Kontrollsystem zur Qualitätssicherung einzurichten und der Landeshauptfrau von Niederösterreich, p.A. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens dessen Einrichtung schriftlich anzuzeigen und dabei dazulegen, wie dieses aufgebaut ist und funktioniert.

Sollten Sie den vorstehenden Anordnungen nicht nachkommen, würde dies schwerwiegende Bedenken gegen Ihre Vertrauenswürdigkeit begründen und hätten Sie gegebenenfalls mit einem Widerruf der Ihnen erteilten Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 zu rechnen, zumal Ihnen bereits mit ha. Schreiben vom 4. Jänner 2013, 11. Juni 2015 und 23. Jänner 2018 Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt werden mussten und Sie diesen Anordnungen bislang nicht nachgekommen sind.

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 12. August 2019, ***, wurde die Herrn A erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen. Die aufschiebende Wirkung einer Berufung gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen. Weiters wurde Herr A aufgefordert, unverzüglich nach Zustellung dieses Bescheides die vorhandenen Begutachtungsplaketten an die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen zurückzustellen. Zudem wurde die der Begutachtungsstelle zugewiesene Begutachtungsstellennummer *** mit sofortiger Wirkung für gegenstandslos erklärt.

In der Begründung wurde Folgendes ausgeführt:

Am 14. März 2012 sei für den Fiat Alfa Romeo mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** ein positives Prüfgutachten (Gutachten Nr. ***) gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt worden, obwohl die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben gewesen seien, weil schwere Mängel vorgelegen seien und diese bei gehöriger Sorgfalt für die geeignete Person auch erkennbar gewesen seien.

Mit Schreiben vom 4. Jänner 2013, ***, habe der Landeshauptmann von NÖ daher eine Anordnung zur Mängelbehebung erteilt.

Am 8. Mai 2015 seien bei einer unangekündigten Revision Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung von Anhängern der Klasse O2 festgestellt worden.

Mit Schreiben vom 11. Juni 2015, ***, habe der Landeshauptmann von NÖ daher eine Anordnung zur Mängelbehebung erteilt.

Am 6. Oktober 2016 und am 24. Oktober 2016 habe die Firma C für das Fahrzeug mit der Marke Audi mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** positive Gutachten gemäß §57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt (Gutachten Nr. *** und Nr. ***), obwohl die Abgasmessung nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei (Abregeldrehzahlen von 2.990 min-1 bzw. 3.620 min-1 anstelle einer Abregeldrehzahl von 4.960 min-1).

Am 16. August 2016 habe die Firma C für das Fahrzeug der Marke Skoda mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** ein positives Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt (Gutachten Nr. ***), obwohl die Voraussetzungen hierfür nicht vorgelegen seien, weil ein schwerer Mangel vorgelegen sei (Prüfposition 5.3.3.), der bei gehöriger Aufmerksamkeit für die geeignete Person auch erkennbar gewesen wäre.

Am 18. Oktober 2016 habe die Firma C für das Fahrzeug der Marke Volkswagen mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** ein positives Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt (Gutachten Nr. ***), obwohl die Voraussetzungen hierfür nicht vorgelegen seien, weil ein schwerer Mangel vorgelegen sei (Prüfposition 6.1.1.), der bei gehöriger Aufmerksamkeit für die geeignete Person auch erkennbar gewesen wäre.

Mit Schreiben vom 23. Jänner 2018, ***, habe die Landeshauptfrau von NÖ daher Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt.

Zwischen 20. Oktober 2017 und 29. Jänner 2018 seien seitens der Firma C fünf zweiachsige Anhänger der Klasse O2 positiv begutachtet worden, wobei im Gutachten nur das Eigengewicht als Prüfgewicht angeführt worden sei und nicht das Eigengewicht pro Achse als Achslast. Die im Gutachten eingetragenen Werte der Abbremsung der Betriebsbremsanlage und der Feststellbremsanlage seien jeweils technisch nicht möglich, was der geeigneten Person bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte auffallen müssen. In zwei Fällen sei die Mindestabbremsung von 43% nicht erreicht worden, sodass für diese Fahrzeuge kein positives Gutachten hätte ausgestellt werden dürfen.

Mit Schreiben vom 27. April 2018, ***, habe die Landeshauptfrau von NÖ daher Anordnungen zur Mängelbehebung erteilt.

Das angeforderte Qualitätssicherungskonzept sei seitens der Firma C erst verspätet und nach behördlicher Aufforderung am 13. Juni 2018 vorgelegt worden.

Am 13. September 2018 sei seitens der Firma C ein positives Gutachten für das Fahrzeug mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) *** ausgestellt worden. Dasselbe Fahrzeug sei am 19. Februar 2019 einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 durch einen Amtssachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung unterzogen worden, bei der unter anderem der folgende schwere Mangel festgestellt worden sei:

6.2.1. Führerhaus/Karosserie – Zustand schwerer Mangel

Bemerkung: SM: Radlauf Achse 2 rechts durchgerostet. LM: Radlauf links vorne

...

Mit Gutachten des Amtssachverständigen für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten des Amtes der NÖ Landesregierung vom 14. Mai 2019, ***, sei ausgeführt worden, dass aufgrund der vorhandenen Lichtbilder und Gutachten der Verdacht nahelege, dass die Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden wären und aus technischer Sicht der folgende Mangel bereits bei der Überprüfung gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 vorhanden gewesen wäre und eine positive Überprüfung ausgeschlossen hätte:

6.2.1. Führerhaus/Karosserie – Zustand:

Im Zuge der Überprüfung sei festgestellt worden, dass der Radlauf Achse 2 rechts innen durchgerostet gewesen sei. Durchrostungen entstünden über einen langen Zeitraum durch mehrfachen schichtweisen Materialabtrag. Somit könne aus technischer Sicht davon ausgegangen werden, dass dieser Mangel bereits bei der § 57a KFG Überprüfung vorhanden gewesen sei. Bei der Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 hätten keine Spuren festgestellt werden können, die auf eine Manipulation am Fahrzeug schließen ließen.

Weiters wurde ausgeführt, dass zwischen 30. März 2015 und 16. April 2018 für das Fahrzeug der Marke Seat mit dem Kennzeichen *** und der FIN *** vier positive Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG ausgestellt worden seien, obwohl in den Gutachten Abregeldrehzahlen von 3.920 min-1, 3.590 min-1, 3.830 min-1 und 3.950 min-1 angegeben seien, während in der Zulassungsbescheinigung ein Wert von 4.000 min-1 aufscheine. Mit Gutachten des

Amtssachverständigen für technische Kraftfahrzeugangelegenheiten vom 9. Mai 2019 sei ausgeführt worden, dass aus technischer Sicht das Nichterreichen der Drehzahl laut Feld P4 im Zulassungsschein nicht automatisch zu einer negativen Begutachtung führe, da nicht davon ausgegangen werden könne, dass der Grenzwert lt. Hersteller beim Erreichen der Mindestdrehzahl somit überschritten werde.

Weiters habe die Behörde Herrn A aufgefordert, binnen gesetzter Frist eine Kopie des Gutachtens gemäß 57a Abs. 4 KFG 1967 Nr. *** vorzulegen, welcher Aufforderung nicht nachgekommen worden sei.

Die Anordnungen vom 4. Jänner 2013 und 23. Jänner 2018 sowie die Punkte 1. und 2. der Anordnungen vom 27. April 2018 seien nicht eingehalten worden.

Im Zeitraum 14. März 2012 bis 13. September 2018 seien seitens der Firma C sieben unrichtige Gutachten gemäß 57a Abs. 4 KFG 1967 ausgestellt worden, wobei trotz zuvor erfolgter behördlicher Anordnungen allein zwischen Oktober 2017 und Jänner 2018 drei unrichtige Begutachtungen durchgeführt worden seien. In allen Anordnungen sei ausdrücklich und unmissverständlich auf die drohenden Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Anordnungen hingewiesen worden. Mit Schreiben vom 27. April 2018 sei nochmals ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht worden, dass den behördlichen Anordnungen bislang nicht nachgekommen worden sei. Dennoch sei ca. 4,5 Monate nach Erteilung der letzten Anordnungen erneut ein Fahrzeug mangelhaft begutachtet worden.

Die Behörde könne sich derzeit nicht darauf verlassen, dass die Herrn A übertragene hoheitliche Tätigkeit entsprechend dem Schutzzweck des Gesetzes – nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachende Fahrzeuge am öffentlichen Verkehr teilnehmen - ausgeübt werde.

Aufgrund einiger unrichtiger Begutachtungen von Fahrzeugen seien in den vergangenen Jahren mehrfach Anordnungen erteilt worden. Auch das Kontrollsystem, dessen Einrichtung mit den Anordnungen vom 27. April 2018 aufgetragen worden sei, habe nicht den gewünschten Erfolg gebracht.

Für sich genommen führten die nicht ordnungsgemäße Durchführung der Abgasprüfung und die Nichtvorlage eines Gutachtens nicht automatisch zum Widerruf der Ermächtigung, doch rundeten Sie, ebenso wie die verspätete und erst nach behördlicher Aufforderung erfolgte Vorlage des Qualitätssicherungskonzeptes, das Bild entsprechend ab, zumal die Abgasprüfung bereits 2016 bemängelt worden sei und zeugten von dem auffallend sorglosen Umgang mit der erteilten Ermächtigung.

Die zahlreichen unrichtigen Begutachtungen von Fahrzeugen in den vergangenen Jahren, die wiederholte Nichteinhaltung behördlicher Anordnungen und das Versagen des seitens des Ermächtigungsinhabers eingerichteten Kontrollsystems führten daher zum Verlust der Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 57a Abs. 2 KFG 1967.

Das öffentliche Interesse an der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen und am Ausschluss nicht vertrauenswürdiger Personen von der Begutachtungstätigkeit gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967 überwiegen das wirtschaftliche Interesse des Ermächtigungsinhabers an der weiteren Ausübung der erteilten Ermächtigung. Die zahlreichen unrichtigen Begutachtungen in den vergangenen Jahren, die wiederholte Nichteinhaltung behördlicher Anordnungen und das Versagen des vom Ermächtigungsinhaber eingerichteten Kontrollsystems erforderten den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wegen Gefahr im Verzug.

Dagegen hat Herr A mit Schriftsatz vom 10. September 2019 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung, ersatzlose Behebung des bekämpften Bescheides, in eventu Verschreibung gelinderer Mittel und Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung beantragt.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass es richtig sei, dass am 14. März 2012 für das Fahrzeug Fiat Alfa Romeo mit dem Kennzeichen *** ein positives Gutachten erstellt worden sei, obwohl die Voraussetzungen dafür nicht gegeben gewesen seien und seien auch die Anordnungen zur Mängelbehebung vom 4. Jänner 2013 richtig. Es sei jedoch nicht festgestellt worden, dass ein Mitarbeiter des Beschwerdeführers absichtlich ein unrichtiges Gutachten ausgestellt habe und der Beschwerdeführer selbst gar nicht an der Überprüfung mitgewirkt habe. Der Mitarbeiter habe absichtlich seine Funktion im Unternehmen ausgenutzt, doch sei dieser bereits mit 29. Juni 2012 aus dem Betrieb entfernt worden, was nicht dazu führen könne, dass der Beschwerdeführer unzuverlässig sei.

Was die Mängel bei der wiederkehrenden Begutachtung von Anhängern der Klasse O2 betreffe, so sei zum Zeitpunkt der Revision nicht bekannt gewesen, dass durch die Umstellung auf die neue Version der Begutachtungs-Software EBV verpflichtend die Anzahl der Achsen für das zu prüfende Fahrzeug eingegeben werden müsse. Es sei zum Zeitpunkt

der Revision nicht bekannt gewesen, dass das Programm unzulänglich gewesen sei und dieses nicht automatisch das richtige Prüfgewicht für die Berechnung der Bremswerte heranziehe. Selbst der ASV D habe im Februar 2018 Unzulänglichkeiten des EBV-Programmes eingeräumt und gemeint, dass die generierten Werte des Programmes händisch angepasst werden müssten, welche Vorgangsweise der Beschwerdeführer jedoch als ungesetzlich abgelehnt habe. Der Beschwerdeführer habe die Anordnung aus dem Jahr 2015 penibel eingehalten, erst durch die Änderung der Begutachtungs-Software EBV im Jahr 2017 sei es zu einer falschen Berechnung gekommen, was man dem Beschwerdeführer aber nicht anlasten könne. Es sei dem Beschwerdeführer allenfalls ein entschuldbares Versehen unterlaufen, welches die Vertrauenswürdigkeit nicht in Frage stellen könne.

Was die Abgasüberprüfungen betreffe, so habe die Behörde vorerst eine unrichtige Abgasmessung bei einem Fahrzeug der Marke Audi mit dem Kennzeichen *** am 6.10.2016 und 24.10.2016 festgestellt, indem eine geringere Abregeldrehzahl als vorgesehen im Gutachten eingetragen gewesen sei und sei daraufhin die Anordnung vom 23. Jänner 2016 erteilt worden.

Die Anzeigen betreffend das Fahrzeug Seat mit dem Kennzeichen *** stammten vom Konkurrenten E, welcher behauptet habe, diese Art der Messung (mit angeblich verminderter Drehzahl) führe fälschlicherweise zu einem positiven Gutachten. Diese Schlussfolgerung sei aber amtsachverständigenseits mit Schreiben vom 9. Mai 2019 als unrichtig widerlegt worden. Diese Beurteilung gelte auch für den gleichgelagerten Abgastest bei einem Toyota. Indem es nur auf die Richtigkeit des Prüfergebnisses ankomme, könne dem Beschwerdeführer diesbezüglich keine Falschbegutachtung angelastet werden.

Wenn dem Beschwerdeführer vorgeworfen werde, er habe innerhalb der mit Schreiben vom 13. Dezember 2018 gesetzten Frist keine Kopie des Gutachtens Nr. *** vorgelegt, so ist dem entgegenzuhalten, dass dieses Gutachten vom 14.03.2012 stamme, entsprechend der Bestimmung des § 57a Abs. 4 KFG 1967 fünf Jahre lang aufzubewahren sei und daher keine Verpflichtung bestanden habe, dieses im Jahr 2018 noch vorzulegen.

Was die Begutachtung des Fahrzeuges Hyundai Galloper am 13. September 2018 (Gutachten Nr. ***) betreffe, so sei dieses vom Konkurrenten E manipuliert worden, indem ein Schaden mittels gewaltsamer Durchstoßung herbeigeführt worden sei und habe E widerrechtlich die Vorführung des Fahrzeuges zu einer § 56 KFG Überprüfung bei der NÖ Landesregierung veranlasst, wo eine Durchrostung im Radlauf festgestellt worden sei, weshalb die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht mehr gegeben gewesen sei. Indem der Sachverständige geschlossen habe, dass der schwere Mangel (Durchrostung) bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung durch den Beschwerdeführer vorhanden gewesen sein müsse, sei der Beschwerdeführer angezeigt worden.

Diese Schlussfolgerung sei jedoch falsch, denn sei die Durchrostung weder durch F, G noch H festgestellt worden. Vielmehr habe E bereits zuvor ein Fahrzeug zum Nachteil des Beschwerdeführers manipuliert und sei deshalb auch strafrechtlich verurteilt worden. Indem der Radlauf Achse 2 des Hyundai Galloper bei der Vorführung zur § 56 KFG Überprüfung beim Amt der NÖ Landesregierung ein Loch aufgewiesen habe, das durch mechanische Gewalteinwirkung entstanden sei, sei davon auszugehen, dass E rückfällig geworden sei.

Der angefochtene Bescheid stütze sich auf die Wirkungslosigkeit mehrerer Anordnungen, die dem Beschwerdeführer gemäß § 57a Abs. 2a KFG erteilt worden seien. Indem diese Anordnungen nicht bescheidmäßig erfolgt seien, habe der Beschwerdeführer diese nicht anfechten können und hätte die Behörde die den jeweiligen Anordnungen vorangegangenen Geschehnisse nunmehr prüfen und feststellen müssen.

Der Beschwerdeführer habe seit 2004 mehr als 30.000 § 57a-Gutachten anstandslos erstellt und bestätige die Landesinnung der Fahrzeugtechnik NÖ, dass keine Beschwerden von Mitgliedern hinsichtlich seiner beruflichen Tätigkeit erinnerlich seien. Auch seien bei der Schlichtungsstelle keine Beschwerdefälle von Kunden/Konsumenten bekannt. Das Interesse des Beschwerdeführers an der Beibehaltung der Ermächtigung überwiege ein öffentliches Interesse an sofortiger Bescheidwirksamkeit, weshalb der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkannt werden müsse.

Mit Schreiben vom 16. September 2019 hat die Landeshauptfrau von Niederösterreich die gegenständliche Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 5. Dezember 2019 und am 24. Februar 2020 gemäß 24

VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des Beschwerdeführers, der Zeugen F, G, I, E, J, H, K, L, M, D sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen N und durch Einsichtnahme in den erst- und zweitinstanzlichen Verfahrensakt.

Zum PKW Hyundai mit der Fahrzeugidentifikationsnummer ***:

In dieser Verhandlung gab der Beschwerdeführer an, dass bei dem Fahrzeug ehemals Durchrostungen vorhanden gewesen seien, welche bei der Begutachtung am 13.9.2018 jedoch repariert (geschweißt) gewesen seien und Unterbodenschutz aufgebracht worden sei. Es seien rostige Stellen vorhanden gewesen, aber keine Durchrostungen und nichts, was als schwerer Mangel zu qualifizieren gewesen wäre. Der Zulassungsbesitzer F habe sich im März 2019 an ihn gewandt und erzählt, dass der Hyundai von Herrn E, wo er Reparaturen durchführen habe lassen wollen, ohne sein Wissen einer § 56 KFG 1967 Begutachtung zugeführt worden sei. Er habe dem Herrn F seine Hilfe zugesagt, indem dieser dann Schwierigkeiten hatte. Die Scheibenwischer seien ein Verschleißmangel und am 3.9.2018 noch nicht kaputt gewesen, ebenso der Scheinwerfer, es sei in der Zwischenzeit ein Steinschlagschaden passiert. Er könne es sich nur so erklären, dass die Lampen nach der Begutachtung A ausgetauscht worden seien. Die fehlende Kontrollleuchte sei aus der Halterung herausgerutscht und nach innen gefallen und habe man es nicht mehr leuchten gesehen. Die neuen Reifen habe Herr F schonen wollen und alte hinaufgegeben, auch den Beifahrersitz habe er gegen einen alten Sitz ausgetauscht, diese Veränderungen habe F nach der § 57a Begutachtung durchgeführt. Die Durchrostung rechts hinten im Radlauf habe er im März 2019 im Beisein der Polizei gesehen, diese Durchrostung - das Loch - sei offenbar mutwillig bzw. in Manipulationsabsicht hergestellt worden, sei dies bei der wiederkehrenden Begutachtung nicht vorhanden gewesen. Hätte es schwere Mängel gegeben, hätte das Fahrzeug kein Pickerl bekommen.

Der Zeuge F gab an, dass er den Hyundai Galloper am 30.10.2018 gekauft habe. Er habe das Fahrzeug nur in Augenschein genommen, auf die Hebebühne sei es nicht gekommen, er habe die üblichen Roststellen, die ein Auto dieses Alters habe, in Kauf genommen. Beim rechten hinteren Radkasten sei ihm nichts aufgefallen, allerdings sei dort eine Kunststoffverkleidung. Im März 2019 habe er die Durchrostung gesehen, es wäre ihm aber nicht aufgefallen, wenn diese schon vorher vorhanden gewesen wäre, es sei nur ein 1,5 bis 2 cm großes Loch gewesen. Er habe dieses zuvor nicht gesehen, man komme ohne Hebebühne nicht dazu. Er habe gebrauchte Felgen und Reifen sowie einen gebrauchten Fahrer- und Beifahrersitz eingebaut. Dass eine Kontrollleuchte fehlt, habe er nicht gewusst, er habe nicht darauf geachtet. Er habe die Lichtfarbe beim Blinker nicht kontrolliert, er habe bis zum § 56 Gutachten nicht gewusst, dass die Blinker weiße Farbe ausstrahlen. Das Birnchen sei nicht orange ummantelt, sondern verblichen gewesen. Der Wischergummi sei glaublich im Dezember 2018 abgerissen. Er könne nicht 100%ig sagen, ob das Scheinwerfercelon beim Kauf in Ordnung gewesen sei, es sei nur ein kleiner Steinschlag gewesen. Die § 56 KFG Überprüfung habe ohne sein Wissen stattgefunden, er sei dann verständigt worden, dass das Fahrzeug gar nicht verkehrs- und betriebssicher sei und er damit nicht fahren dürfe. Er habe sich an die Firma A gewandt, er habe Entgegenkommen erwartet, indem das letzte Pickerl ja von der Fa. C gewesen sei. Herr A habe ihm Unterstützung zugesagt, dieser habe die von ihm (F) besorgten Ersatzteile eingebaut und die Korrosionsschäden durch Einschweißen ausgebessert. Er habe dafür keine Rechnung bekommen und noch nichts bezahlt, es sei ausgemacht, dass das gegenständliche Verfahren abgewartet und dann „wegen dem Geld“ für die Reparaturen geredet werde. Das Fahrzeug habe er im Juni/Juli 2019 wieder verkauft.

Der Zeuge G gab an, dass er im Herbst 2018 Kaufinteressent des Hyundai Galloper gewesen sei. Er habe das Auto in seiner Werkstatt auf die Hebebühne gegeben und angeschaut. Auf dem Unterboden sei viel Unterbodenschutz gewesen, er habe mit dem Schraubenzieher herumgestochert, sei nirgendwo durch das Material durchgekommen. Das Fahrzeug sei zwar angerostet gewesen, einen schweren Mangel, der einer positiven Begutachtung entgegen gestanden wäre, habe er nicht gesehen, er habe sich die Schweller und die Radhäuser angesehen. An Reparaturarbeiten in den Radkästen könne er sich nicht erinnern. Er habe nur grob darüberschaut und eben auf die üblicherweise brisanten Stellen am Unterboden, Schweller und Radkästen, sonst habe er im Detail nicht kontrolliert. Er habe die sonstigen im § 56 Gutachten festgestellten schweren Mängel gar nicht angeschaut. Wenn ihm vorgehalten werde, er habe bei der polizeilichen Einvernahme Einschweißarbeiten angegeben, die er erkannt hätte, so müsse er jetzt sagen, dass man das nicht gescheit gesehen habe. Die Reifendimension habe er jedenfalls nicht überprüft.

Der Zeuge I gab an, dass er im März 2019 auf Ersuchen des Beschwerdeführers im Beisein der Polizei den Hyundai Galloper angesehen habe. Er habe beim Radlauf rechts hinten eine Durchrostung in einem Größenausmaß von etwa

30x5cm vorgefunden. Das sei eindeutig ein schwerer Mangel im Sinne der PBStV gewesen. Am Falz seien Aufwerfungen gewesen, möglicherweise von einem Werkzeug gemacht, ob dies damals „frisch aufgestochen“ ausgesehen habe, könne er nicht sagen. Aus seiner Sicht könne es sein, dass die Durchrostung am 13.09.2018 bereits vorhanden gewesen sei, es könne aber auch sein, dass es zu diesem Zeitpunkt nur ein leichter Mangel gewesen sei, im Sinne von angerostet, nicht durchgerostet, er könne das schlecht beurteilen. Er habe nur diese Stelle angeschaut, es sei nur um die Durchrostung gegangen, die sonstigen schweren Mängel aus dem § 56 KFG-Gutachten habe er nicht kontrolliert.

Der Zeuge E gab an, dass er das Fahrzeug (Anm. Hyundai Galloper) gar nicht geprüft, sondern nur in Augenschein genommen habe, er habe keinerlei Prüfwerkzeuge dafür verwendet.

Der Zeuge J gab an, dass er bei einer Augenscheinsbegutachtung des Fahrzeuges mehrere Mängel festgestellt habe, es habe diverse Durchrostungen am Fahrgestell gegeben, das Fahrzeug habe auch alte Reifen gehabt, der Beifahrersitz sei locker gewesen. Er habe das Fahrzeug auf der Hebebühne angesehen, er habe mittels Schraubenziehergriff beim Rahmen geklopft und geprüft, ob man irgendwo durch das Metall durchkomme, im Radlauf habe er nicht mit dem Schraubenzieher probiert. Es seien am Fahrgestell hinten links bzw. im Motorraum vorne rechts Durchrostungen gewesen, dort seien bereits Einschweissarbeiten gemacht worden, doch sei es daneben schon wieder durchgerostet gewesen. Beim Radlauf neben dem Kunststoff seien ebenfalls Durchrostungen gewesen, er könne nicht mehr sagen, ob vorne oder hinten. Die Durchrostungen seien dergestalt gewesen, dass er angenommen habe, dass sie auch schon bei der Gutachtenserstellung durch die Fa. C am 13.9.2018 vorhanden gewesen sein könnten. Er habe keine § 57a Überprüfung durchgeführt.

Der Zeuge H gab an, dass er am 13.9.2018 das Fahrzeug (Anm. Hyundai Galloper) gemeinsam mit Herrn A überprüft habe. Es seien Roststellen im Bereich der Rahmenbodengruppe vorhanden gewesen, auch die Schweller seien rostig gewesen, es sei damals nur angerostet, nicht durchgerostet gewesen. Er habe alle Stellen, so gut es möglich gewesen sei, mit einem Schraubenziehergriff abgeklopft. Auf den Lichtbildern vom 19.2.2019 sehe man Korrosion, die jedenfalls einen schweren Mangel darstelle. Für ihn sehe es danach aus, als ob jemand mit einem spitzen Gegenstand hineingestochen habe. Auch wenn niemand hineingestochen hätte, wäre es trotzdem eine Durchrostung und ein schwerer Mangel gewesen. Er könne sich nicht daran erinnern, dass das Scheinwerfercelon einen Steinschlagschaden gehabt hätte oder die Blinkerfarbe nicht orange gewesen wäre.

Der Zeuge D gab an, dass er die im Gutachten gemäß § 56 KFG vom 19.2.2019 festgehaltenen schweren Mängel am Fahrzeug vorgefunden habe. Er habe die Aussage getroffen, dass kein eindeutiger Nachweis geführt werden könne, dass diese Mängel – mit Ausnahme der Durchrostung Radlauf hintere Achse rechts – bereits zum Zeitpunkt der Begutachtung A vorhanden gewesen seien. Auf der Scherenhebebühne habe er augenscheinlich gleich feststellen können, dass im Bereich des Radlaufes der hinteren Achse rechts eine Durchrostung vorhanden gewesen sei. Er habe nicht mit einem Prüfwerkzeug gearbeitet, habe nicht geklopft oder gestochen, sondern durch reinen Augenschein festgestellt, dass es sich um eine Durchrostung gehandelt habe. Es handle sich bei Rost um einen Langzeitmangel, welcher durch schichtweisen Materialabtrag entstehe und im Laufe der Zeit von einem Flugrost zu einer Durchrostung werden könne. Es sei im Gegenstand der Materialabtrag derartig massiv gewesen, dass er davon ausgegangen sei, dass bereits am 13.9.2018 eine Durchrostung vorhanden gewesen sei, in Folge dessen dies als schwerer Mangel zu beurteilen gewesen wäre und ein positives Gutachten ausgeschlossen hätte. Es sei nicht bloß ein Loch gewesen, sondern eine durchgerostete Stelle von mehreren Zentimetern. Er gehe davon aus, dass es bei der verfahrensgegenständlichen Durchrostung sicher ein Jahr gedauert habe, um sich von einem leichten zu einem schweren Mangel zu entwickeln, sprich von einer Anrostung zu einer Durchrostung, er stütze sich dabei auf jahrelange praktische Erfahrungen. Es sei durchaus nachzuvollziehen, dass es an verschiedenen Teilen der Karosserie zu verschieden starken Korrosionsausprägungen komme, so habe er links vorne im Motorraum (Übergang im Bereich des Radkastens), sichtbar aber nur von oben, ebenfalls Korrosion gesehen und dies als leichten Mangel eingestuft, indem die eigentliche Durchrostung mit einem Reparaturblech repariert gewesen sei.

Es sei bei der Durchrostung das Material über einen längeren Bereich einfach nicht mehr vorhanden gewesen, in diesem Bereich habe das Metall zur Gänze gefehlt und sei offenbar schon wegkorrodiert gewesen. Man habe keine blanken Stellen gesehen, wie sie entstünden, wenn mit einem Werkzeug hineingestochen worden sei.

In der Verhandlung vom 5. Dezember 2019 hat der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige nachstehendes Gutachten zum PKW Hyundai mit der FIN *** erstattet:

„Betreffend des Fahrzeug Marke Hyundai Kennzeichen *** ist folgendes auszuführen:

Dieses Fahrzeug wurde mehrmals gemäß § 57a bzw. § 56 überprüft, wobei die erste relevante Überprüfung am 30.05.2018 von der Firma O durchgeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt wies das Fahrzeug einen Kilometerstand von 192.731 km auf und war noch auf das Kennzeichen *** zugelassen. Als Zulassungsbesitzerin war die Frau Q vermerkt, welche im Zuge der Verhandlung als Vorbesitzerin bzw. eine der VorbesitzerInnen aufscheint. Zu diesem Zeitpunkt wurden vom damaligen Sachverständigen zahlreiche leichte und schwere Mängel angeführt. Speziell will ich auf die Punkte 3.4.2. hinweisen, indem ein schwerer Mangel beim Scheibenwischer vorne festgestellt wurde. Weiters wird unter Punkt 4.1.1.4. beschrieben, dass der Scheinwerfer links einen Steinschlag aufwies. Dieser Mangel wurde lediglich als leichter Mangel eingestuft. Ein weiterer Mangel der als schwerer Mangel eingestuft wurde, betrifft die vorderen und hinteren Blinkerlampen, die Lichtfarbe wurde als weiß beschrieben. Ein weiterer Mangel wurde als schwerer Mangel unter 6.2.1.4. beschrieben, der Radkasten links und rechts vorne und hinten und Rahmen links vorne durchgerostet. Bei den weiteren Mängeln sehe ich aus heutiger Sicht keinen Zusammenhang jedenfalls mit der § 56-Überprüfung.

Die nächste Überprüfung wurde am 13.09.2018 durchgeführt. Als Besitzerin wurde wie am vorbeschriebenen Gutachten eine Frau Q beschrieben. Zu diesem Zeitpunkt dürfte das Fahrzeug keine Zulassung gehabt haben, da kein Kennzeichen am Gutachten vermerkt ist. Der Kilometerstand betrug zum damaligen Zeitpunkt 193.115 km. Es wurden einige leichte Mängel festgestellt und durch den Sachverständigen H dieses als verkehrs- und betriebssicher eingestuft.

Am 19.02.2019 wurde eine Überprüfung gemäß § 56 vom Amt der NÖ Landesregierung durchgeführt. Als Zulassungsbesitzer wurde Herr F vermerkt und das Fahrzeug war zum damaligen Zeitpunkt auf das Kennzeichen *** zugelassen. Bei dieser Überprüfung wurden einige leichte Mängel und einige schwere Mängel festgestellt. Ein schwerer Mangel betrifft den Scheinwerfer links vorne. Der Sachverständige beschrieb den Mangel als Steinschlag. Ein weiterer schwerer Mangel wurde im Bereich des Beifahrersitzes und der Rückenlehne festgestellt. Es soll die Befestigungsschraube zur Konsole locker gewesen sein und die Arretierung der hinteren Rückenlehne nicht entsprochen haben. Ein weiterer schwerer Mangel wurde im Bereich des Radlaufes der zweiten Achse rechts beschrieben, wobei dieser durchgerostet war. Im Akt liegen von diesem Mangel Lichtbilder auf, diese wurden auch im Rahmen der heutigen Verhandlung sehr ausführlich erörtert. Ein weiterer schwerer Mangel wurde im Bereich der Fahrtrichtungsanzeiger hinten links und rechts festgestellt. Die Lichtfarbe wird als weiß beschrieben. Im gleichen Mangelpunkt wird ein leichter Mangel in Bezug auf die vorderen Fahrtrichtungsanzeiger beschrieben, diese sollen annähernd weiß gewesen sein. Ein weiterer Mangel wurde im Bereich der Bereifung und der Blinkerkontrollleuchte für den Anhänger festgestellt.

Zum Steinschlag im linken vorderen Scheinwerfer:

Grundsätzlich können derartige Schäden natürlich bei der Benutzung des Fahrzeuges entstehen. Dies wurde auch im Gutachten von D beschrieben. Sollte es sich bei dem Steinschlagschaden um denselben Mangel handeln, dann muss dieser zwingend bei der Begutachtung gemäß § 57a am 13.09.2018 vorhanden gewesen sein. Dieser hätte eine positive Begutachtung aus meiner Sicht ausgeschlossen, obwohl dieser Mangel am Gutachten vom 30.05.2018 als leichter Mangel eingestuft wurde. Die Einstufung am Gutachten vom 30.05.2018 ist mit der Beschreibung des Mangels aus meiner Sicht auf alle Fälle als schwer einzustufen, jeder für sich alleine.

Zur Befestigungsschraube des Beifahrersitzes bzw. zur Arretierung der Rückenlehne hinten kann aus technischer Sicht keine eindeutige Aussage getroffen werden, ob diese Mängel bereits bei der Begutachtung gemäß § 57a von der Firma C vorhanden waren.

Im Gutachten vom 30.05.2018 wurde ein Mangel im Bereich der Wischer vorne beschrieben. Im Gutachten der Landesregierung vom 19.02.2019 wurde ebenfalls der Scheibenwischer rechts vorne bemängelt. In beiden Fällen wurde der Mangel als schwerer Mangel eingestuft. Sollte es sich bei beiden Mängeln um denselben Mangel handeln, dann muss dieser Mangel bereits bei der Begutachtung bei der Überprüfung gemäß § 57a der Firma C sichtbar gewesen sein und hätte eine positive Begutachtung ausgeschlossen.

Zu dem schweren Mangel Radlauf Achse 2 rechts durchgerostet:

Im Gutachten vom 30.05.2018 wurden Korrosionsschäden an tragenden Teilen im Radkasten links und rechts vorne und hinten und Rahmen links vorne durchgerostet beschrieben. Ob sich die Durchrostung auch auf die Radkästen bezieht oder lediglich den Rahmen links vorne betrifft, kann auf Grund der Textierung bzw. Beschreibung im Gutachten nicht festgestellt werden. Es waren offensichtlich jedoch bereits starke Rostschäden im Bereich der Radkästen vorhanden, da dieser Mangel als schwerer Mangel damals eingestuft wurde. Im Gutachten nach § 56 wurde der schwere Mangel beschrieben, dass der Radlauf zweite Achse rechts durchgerostet war. Von diesem Mangel bzw. der Schadensstelle befinden sich Lichtbilder im Akt, die den Schaden jedoch nur erahnen lassen. Bessere Lichtbilder sind im Akt nicht vorhanden. Im Zuge der Verhandlung wurde dieser Mangel sehr ausführlich erläutert. Es gab einige Aussagen, dass dieser Mangel bzw. die Roststellen mutwillig manipuliert wurden. Andere Aussagen beschreiben ein punktuell Durchstoßen von Blechteilen. D beschreibt diesen Mangel als größerflächige Durchrostung an der jedenfalls aus seiner Sicht keine Spuren vorhanden waren, dass diese Schadensstelle in irgendeiner Form manipuliert wurde. Laut Aussage des Prüfers der Firma C ist es durchaus möglich, dass diese Stellen bereits angerostet waren. Eine effektive Durchrostung wurde laut dem Sachverständigen H zum Zeitpunkt der § 57a Überprüfung vom 13.09.2018 nicht festgestellt.

Die Prüfung derartiger Schadstellen muss so durchgeführt werden, dass sich der Prüfer sicher ist, dass tragende Teile, zu welchen auch jegliche Blechteile, jedenfalls die meisten an einer Karosserie gehören, die notwendige Tragfähigkeit aufweisen. Es ist natürlich nicht möglich die Materialstärke effektiv mit wissenschaftlichen Methoden zu prüfen. Ein Anbohren dieser Blechteile ist natürlich nicht zulässig. In der PBStV bzw. im zugehörigen Mängelkatalog, welcher vom Wirtschaftsverband herausgegeben wurde und vom Ministerium auch erprobt wurde, ist beschrieben, dass diese Teile soweit möglich auf Tragfähigkeit zu prüfen sind. Aus meiner Sicht können jegliche Instrumente herangezogen werden, um die Tragfähigkeit zu prüfen. Im Normalfall werden z.B. Schraubenzieher verwendet. Aus meiner Sicht ist es sogar unerheblich, ob diese mit dem vorderen oder hinteren Teil eine Last bzw. Kraft aufgebracht wird. Dies deshalb, da ein Stahlblech auch wenn es z.B. nur mehr eine Dicke von 0,2 mm haben sollte, nicht durchgedrückt werden kann. Was natürlich nicht zulässig ist, größere bzw. schwerere Prüfmittel zu verwenden, welche mit Wucht auf das Blech geschlagen werden. Dies jedoch bei einem „gesunden Blech“ nicht deshalb, da diese durchstoßen werden können, sondern, dass diese deformiert werden und es somit bei der Prüfung zu einer Beschädigung kommen kann. D wurde sehr intensiv in Richtung der Sachverständigenbegutachtung von Rostfortschritt bzw. Rostschäden befragt, deshalb nehme ich auch gleich hier zu diesen Fragestellungen Stellung. Es ist so, dass auf Grund von Korrosionsschäden von einem Sachverständigen, der schon einige dieser Schäden gesehen hat, abgeschätzt werden kann, wie lange es dauert bis derartige Bleche durchrosten. Zu dieser Sache muss ausgeführt werden, dass diese Bleche im Neuzustand immer versiegelt sind, nicht nur über eine sogenannte Bitumenversiegelung, sondern natürlich auch über eine Lackierung verfügen. Der Grund, warum es trotzdem zu Korrosionsschäden kommt, obwohl an sich das Fahrzeug im Neuzustand versiegelt wurde, würde heute das Gutachten sprengen. Es ist jedoch so, dass der Korrosionsfortschritt gerade bei KFZ-Teilen nicht wissenschaftlich erforscht werden kann. Es gibt natürlich Studien, welche sich mit dem Korrosionsfortschritt von Blechen beschäftigen. Nennen will ich hier z.B. die DIN 50905, in dieser wird die gleichmäßige Flächenkorrosion beschrieben und diese geht im ungünstigsten Fall von einem Materialabtrag durch Korrosion von 0,1 mm pro Jahr aus. Zu Materialqualitäten der Walzbleche des gegenständlichen Fahrzeuges im Vergleich zu dem im Laborversuch getesteten, kann keine Aussage getroffen werden.

Es ist natürlich möglich, dass die Umgebungsbedingungen, welche derartige Bleche ausgesetzt sind, einen noch schnelleren Korrosionsfortschritt zeigen. Dies deshalb, da bei einem labormäßigen Versuch der Felgenkorrosion nicht die Korrosionsschicht in regelmäßigen Abständen abgeschliffen bzw. abgetragen wird. Dieser Abtrag kann bei Automobilblechen z.B. durch Streusand auftreten. Das Salz ist im Flächenversuch aufgetragen worden. Zur Schadensstelle selber: Auf Grund der Lichtbilder lässt sich aus jetziger Sicht kein Hinweis erarbeiten, dass diese Schadstellen durch irgendeine Form von mechanischer Bearbeitung vergrößert oder hergestellt wurden. Ob von irgendeiner Person ätzende Mittel aufgebracht wurden, um diese Durchrostung zu erzeugen, kann ich natürlich nicht sagen. Es zeigte sich jedenfalls aus Beschreibungen des D, dass bereits Blechteile im Falzbereich abgerostet waren, da diese fehlten. Offensichtlich frische Bruchspuren hat er jedenfalls damals nicht erkannt. Frische Bruchspuren würde ich ebenfalls als blanke Stellen bezeichnen, blank deshalb, da das Metall im Normalfall mit einer Lackschicht geschützt ist. Fehlt diese Lackschicht, würden sich bei solchen Bruchstellen natürlich Korrosionserscheinungen ergeben. In der Abteilung ist es durchaus bekannt, dass der Herr E bereits bei anderen Fahrzeugen Rostschäden untersucht hat und diese durchstochen hat. Wie bereits ausgeführt, ist ein Durchstechen von „gesundem Blech“ nicht möglich.

Problematisch wird für uns nur die Einstufung, in wie weit sich die Schadensstelle vor dem Durchstoßen gezeigt hat. Wie bereits vorher ausgeführt: In diesem Fall kann ich jedenfalls auf Grund der Fotos keine mechanischen Manipulationen erkennen. D beschreibt jedenfalls keine Manipulationsspuren, der Zeuge I hätte Durchstichspuren erkannt.

Zum möglichen Rostfortschritt in Verbindung mit dem auf den Lichtbildern erkennbaren Schadensstellen:

Wie bereits vorher ausgeführt, kann man von einem Materialabtrag von durchaus 0,1 mm pro Jahr ausgehen. Auf Grund der sehr ungünstigen Verhältnisse würde ich sagen, dass durchaus möglich ist, dass ein Materialabtrag von 0,2 mm pro Jahr jedenfalls möglich ist. Dies würde demnach bedeuten, sollte das Fahrzeug noch nicht bei der Überprüfung der Firma C durchgerostet gewesen sein, lediglich eine Materialstärke von 0,1 mm vorhanden war. Auf Grund der flächenmäßigen Durchrostung bzw. Abrostung gehe ich aus technischer Sicht jedoch davon aus, dass in irgendeiner Form eine Durchrostung vorhanden war. Wie sich diese gezeigt hat, bzw. ob diese schwer zu erkennen war, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr eindeutig festgestellt werden.

Zum Mangelpunkt Fahrtrichtungsanzeiger Lichtfarbe weiß bzw. laut Gutachten gemäß § 56 Lichtfarbe vorne annähernd weiß ist folgendes auszuführen:

Die Lichtfarbe der Fahrtrichtungsanzeiger wurde bereits am 30.05.2018 vom damaligen Sachverständigen als schwerer Mangel beurteilt. Dieser beschreibt bereits, dass die Blinkerlampen, gemeint ist natürlich die Fahrtrichtungsanzeiger, links, rechts, vorne und hinten, bereits eine weiße Lichtfarbe aufgewiesen haben. Geht man davon aus, dass die Leuchtmittel zwischen der Überprüfung am 30.05.2018 und der Überprüfung vom 19.02.2019 nicht getauscht wurden, dann war dieser Mangel bereits bei der Begutachtung am 13.09.2018 vorhanden und hätte eine positive Begutachtung ausgeschlossen.

Zur Reifendimension:

Bei der Überprüfung am 19.02.2019 wurde festgestellt, dass eine nichtgenehmigte Reifendimension am Fahrzeug montiert war und diese gemäß § 33 eintragungspflichtig gewesen wäre. Im Zuge der Begutachtung gemäß § 57a ist die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges zu überprüfen. Die Vorschriftsmäßigkeit muss im Zuge der § 57a-Überprüfung nicht überprüft werden, außer es gibt Hinweise darauf, dass die nichteingetragenen Reifen die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinträchtigen. Das heißt, aus heutiger Sicht kann nicht festgestellt werden, ob durch die veränderte Radreifenkombination die Verkehrs- und Betriebssicherheit eingeschränkt war, auch, wenn bereits diese zum Zeitpunkt der Begutachtung am 13.09.2018 montiert war.

Zum Mangelpunkt Beifahrersitz bzw. Rückenlehne kann aus heutiger Sicht keine eindeutige Aussage getroffen werden, ob diese Mängel bereits bei der Begutachtung gemäß § 57a am 13.09.2018 vorhanden waren. Dies einerseits, da vom Zeugen und dem damaligen Zulassungsbesitzer F ausgesagt wurde, dass irgendwelche Sitze getauscht wurden und in Bezug auf die Rückenlehne die Arretierung über die paar Monate zwischen den Überprüfungen eingerostet ist.“

Der Zeuge M gab an, dass er am 7.12.2016 eine § 56 KFG-Begutachtung des Fahrzeuges VW mit dem Kennzeichen *** durchgeführt und dabei mehrere schwere Mängel festgestellt habe. Hinsichtlich eines Mangels habe er die Aussage getroffen, dass aus technischer Sicht davon auszugehen sei, dass dieser Mangel bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung am 18.10.2016 durch die Fa. C vorhanden gewesen sein musste. Es handle sich um den Punkt 6.1.1. Fahrgestell allgemeiner Zustand, der Rahmen im Bereich des Radhauses rechts vorne sei durchgerostet gewesen und habe ein Loch von ca. 10 x 8 mm gehabt. Dies sei ein schwerer Mangel und sei auf Grund der Qualität der Durchrostung davon auszugehen, dass dieser Mangel am 18.10.2016 bereits vorhanden gewesen sei. Es sei das Loch damals mit freiem Auge ersichtlich gewesen, dieses sei nicht mittels Werkzeugen erst ausfindig gemacht worden. Er habe nur zum Zwecke der Fotodokumentation und um die Größenverhältnisse darzustellen einen Schraubenzieher in das vorhandene Loch hineingesteckt und dieses dann fotografiert. Dieses Loch sei von einem Gutachter gemäß § 57a KFG mit freiem Auge und ohne Gerätschaften erkennbar gewesen und hätte bei gehöriger Aufmerksamkeit auch erkannt werden müssen. Selbst für den Fall, dass bei der Begutachtung nach § 57a KFG der Bitumenunterbodenschutz noch intakt gewesen sei, wäre die Durchrostung dennoch durch Drücken bzw. Klopfen, entweder mit den Fingern oder einem geeigneten stumpfen Gegenstand erkennbar gewesen, indem bei verdächtigen Stellen eine weitergehende Prüfung vorzunehmen sei. Im Gegenstand sei der Radkasten jedenfalls eine verdächtige Stelle gewesen, indem dort bereits Rostnarbenbildung vorhanden gewesen sei. Bei Fahrzeugen mit dem Alter und der Kilometerleistung wie im Gegenstand seien die Radhäuser prinzipiell verdächtige Stellen und müsse bei der Begutachtung deshalb genau

geprüft werden.

Am 16.11.2016 habe er eine Begutachtung gemäß § 56 KFG 1967 des Skoda *** durchgeführt und habe dabei mehrere schwere Mängel festgestellt. Insbesondere seien die Dreieckslenker Gummi rechts und links (hintere Lagerung) gerissen gewesen und seien die Gummilagerungen bereits erheblich vom Trägermaterial gelöst gewesen. Es handle sich um altersbedingte Verschleißerscheinungen, die sich über lange Zeit entwickelten. Aus technischer Sicht sei davon auszugehen, dass dieser schwere Mangel zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung am 16.08.2016 ebenso bereits vorhanden gewesen sei und ein positives Gutachten ausgeschlossen hätte. Er habe weiters festgestellt, dass die Fahrtrichtungsanzeiger links und rechts vorne weißes Licht ausgestrahlt hätten, indem die Farbpigmente auf den Glühlampen abgelöst gewesen seien. Auch dies stelle einen schweren Mangel und einen Langzeitmangel dar, welcher in derselben Form bereits bei der wiederkehrenden Begutachtung bestanden haben dürfte.

Der von ihm angeführte Mangel 5.3.3. entspreche nicht dem Mangel 5.1.1. Achsen/Achskörper im Gutachten gemäß § 57a, wo ein leichter Mangel mit der Bemerkung Gummielemente brüchig oder porös vermerkt sei. Er habe ebenfalls unter 5.1.1. einen leichten Mangel festgestellt, die Bemerkung dazu habe entfallen können, indem eine solche bei leichten Mängeln nicht erforderlich sei.

Am 7.12.2016 habe er den Audi mit dem Kennzeichen *** gemäß § 56 KFG begutachtet und diverse schwere Mängel festgestellt. Er habe dazu die Aussage getroffen, dass kein eindeutiger Nachweis erbracht werden könne, dass diese Mängel bereits zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung durch die Fa. C am 24.10.2016 vorhanden gewesen seien. Es sei auf Grund der vorliegenden Gutachten der Fa. C vom 6.10.2016 sowie vom 24.10.2016 jedoch ersichtlich gewesen, dass der Grenzwert bei den Abgaswerten überschritten worden sei, indem ein Grenzwert laut Hersteller von 1,2 eingetragen sei und im Gegenstand 8,12 betragen habe. Dies stelle einen schweren Mangel dar. Es sei eine Abregeldrehzahl von lediglich 3.620 bzw. 2.990 eingetragen und stelle daher der eingetragene Messwert 0,49 bzw. 0,19 nicht das Ergebnis einer zulässigen Messung dar.

In der Verhandlung vom 24. Februar 2020 hat der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige nachstehendes Gutachten zu den Fahrzeugen VW mit dem Kennzeichen ***, Skoda mit dem Kennzeichen *** und Audi mit dem Kennzeichen *** erstattet:

„Das Fahrzeug Kennzeichen *** der Marke VW, Handelsname T 4, wurde am 18.10.2016 von der Firma C gemäß § 57a begutachtet. Die Begutachtung wurde von Herrn H durchgeführt. In diesem Gutachten sind 10 leichte Mängel angeführt. Der Kilometerstand bei der Begutachtung betrug 172.819.

Das gleiche Fahrzeug wurde am 07.12.2016 vom Amt der NÖ Landesregierung von M überprüft. Der Kilometerstand betrug 173.240. In diesem Gutachten wurden einige leichte Mängel, einige schwere Mängel und einige Vorschriftenmängel vermerkt. Schwere Mängel wurden wie folgt zusammengefasst:

1.1.6. Leerweg Handbremshebel zu groß

1.4.1. Differenz zu groß. Dieser Mangel bezieht sich auf die Differenz der Abbremsung der Feststellbremse.

4.13. Batterie nicht befestigt.

6.1.1. Rahmen im Bereich Radhaus rechts vorne durchgerostet, Loch ca. 10 x 8 mm.

6.1.2. Befestigung zwischen Mittel- und Endtopf mangelhaft, Verbindungsstrich undicht.

Auf die im Gutachten beschriebenen Vorschriftenmängel bzw. leichten Mängel gehe ich bei diesem Gutachten jedenfalls vorerst nicht ein. M führte in einem Zusatzgutachten vom 27. April 2017 aus, welche Mängel aus seiner Sicht bei der Begutachtung gemäß § 57a vorhanden waren.

Zwischen den Begutachtungen liegen ca. 2 Monate bzw. eine eher geringere Kilometerstandsdifferenz (421 km).

Zu den einzelnen schweren Mängeln ist Folgendes auszuführen:

1.1.6. Leerweg Handbremshebel:

Der Leerweg hat aus Sicht des Sachverständigen M bereits derart großen Betätigungsweg gehabt, dass zu befürchten war, dass auf Grund der fehlenden Reserve die Feststellbremse teilweise bzw. komplett ausfallen kann.

Aus meiner Sicht kann jetzt nicht eindeutig festgestellt werden, wie weit der Betätigungsweg im Vergleich zu einer eingestellten Feststellbremse übermäßig sein soll, sodass ich zu diesem Mangel keine eindeutige Aussage treffen kann, ob dieser Mangel bereits bei der Begutachtung gemäß § 57a als schwerer Mangel hätte erkannt werden können.

1.4.1. In diesem Mangel wird beschrieben, dass die Bremskraftdifferenz der Feststellbremse übermäßig war. Es wurde im Gutachten gemäß § 56 ein Wert links von 2,12 Kilonewton ermittelt und ein Wert rechts von 0,57 Kilonewton. Bremskraftunterschiede von mehr als 50 % sind im Bereich der Feststellbremse als schwerer Mangel zu werten.

In den knapp 2 Monaten wurde lediglich eine Fahrtstrecke von 421 km zurückgelegt. Diese geringe Kilometerleistung kann darauf hindeuten, dass das Fahrzeug tageweise überhaupt nicht bewegt wurde. Längere Standzeiten können aus technischer Sicht dazu führen, dass die Übertragungseinrichtungen (Bremszüge) teilweise einrosten und es so zu diesem Mangel kommen kann. Aus technischer Sicht ist daher kein Nachweis zu führen, dass der Mangel bereits bei der Begutachtung vorhanden war.

Zum Punkt 4.13.: Bei der Begutachtung nach § 56 hat M festgestellt, dass die Batterie nicht befestigt war.

Dieser Mangel ist gemäß PBStV Anlage 6 als schwerer Mangel zu werten. War die Batterie zum Zeitpunkt der § 57a Überprüfung ebenfalls nicht befestigt, hätte dies jedenfalls aus meiner Sicht zu einem negativen Gutachten führen müssen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt kein eindeutiger Nachweis zu führen, dass dieser Mangel bereits bei der § 57a Begutachtung zwingend vorhanden gewesen sein muss.

Zum Punkt 6.1.1.: M stellte fest, dass der Rahmen im Bereich Radhaus rechts vorne durchgerostet war. Das Loch beschrieb dieser im Ausmaß von ca. 10 x 8 mm.

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at