

TE Lvwg Erkenntnis 2026/5/12 LVwG-S-2419/001-2025

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.05.2026

Entscheidungsdatum

12.05.2026

Norm

KFG 1967 §4 Abs1

KFG 1967 §6 Abs3

VStG 1991 §5 Abs1

VwGVG 2014 §6

1. KFG 1967 § 4 heute
2. KFG 1967 § 4 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 4 gültig von 21.04.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 4 gültig von 16.12.2020 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
5. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.2020 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
6. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2019 bis 31.08.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2019
7. KFG 1967 § 4 gültig von 07.03.2019 bis 31.07.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
8. KFG 1967 § 4 gültig von 07.05.2017 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
9. KFG 1967 § 4 gültig von 14.01.2017 bis 06.05.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
10. KFG 1967 § 4 gültig von 10.07.2015 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2015
11. KFG 1967 § 4 gültig von 26.02.2013 bis 09.07.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
12. KFG 1967 § 4 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
13. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.2007 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
14. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
15. KFG 1967 § 4 gültig von 28.10.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
16. KFG 1967 § 4 gültig von 11.08.2004 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
17. KFG 1967 § 4 gültig von 13.08.2003 bis 10.08.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
18. KFG 1967 § 4 gültig von 25.05.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
19. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
20. KFG 1967 § 4 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
21. KFG 1967 § 4 gültig von 20.08.1997 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
22. KFG 1967 § 4 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
23. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
24. KFG 1967 § 4 gültig von 01.10.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
25. KFG 1967 § 4 gültig von 10.09.1994 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994

26. KFG 1967 § 4 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
27. KFG 1967 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
28. KFG 1967 § 4 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 453/1992
29. KFG 1967 § 4 gültig von 28.07.1990 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
1. KFG 1967 § 6 heute
2. KFG 1967 § 6 gültig ab 16.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
3. KFG 1967 § 6 gültig von 26.02.2013 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
4. KFG 1967 § 6 gültig von 01.01.2006 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
5. KFG 1967 § 6 gültig von 31.12.2004 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
6. KFG 1967 § 6 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
7. KFG 1967 § 6 gültig von 10.09.1994 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 743/1994
8. KFG 1967 § 6 gültig von 24.08.1994 bis 09.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
9. KFG 1967 § 6 gültig von 10.07.1993 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
10. KFG 1967 § 6 gültig von 16.07.1988 bis 09.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Fraberger als Einzelrichter über die Beschwerde der A, ***, ***, vertreten durch B, ***, ***, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Horn vom 5. November 2025, Zl. ***, betreffend Bestrafung nach dem Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), zu Recht:

1.
Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.
2.
Die Beschwerdeführerin hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 46,00 Euro zu leisten.
3.
Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§§ 50 und 52 Abs. 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG Paragraphen 50 und 52 Absatz eins und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§ 19 Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG Paragraph 19, Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Zahlungshinweis:

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt daher 299,00 Euro und ist gemäß § 52 Abs. 6 VwGVG iVm § 54b Abs. 1 VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen. Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten) beträgt daher 299,00 Euro und ist gemäß Paragraph 52, Absatz 6, VwGVG in Verbindung mit Paragraph 54 b, Absatz eins, VStG binnen zwei Wochen einzuzahlen.

Entscheidungsgründe:

1.
Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:
 - 1.1. Mit Straferkenntnis vom 5. November 2025, Zl. ***, der Bezirkshauptmannschaft Horn (in der Folge: „belangte Behörde“) wurde über die Beschwerdeführerin wegen Übertretung von
 1. § 4 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 eine Geldstrafe von 115,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 11 Stunden) gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 und 1. Paragraph 4, Absatz eins und Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 eine Geldstrafe von 115,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 11 Stunden) gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967 und
 2. § 6 Abs. 3 KFG 1967, § 3b Abs. 1 KDV 1967 und § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 eine Geldstrafe von 115,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 11 Stunden) gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 2. Paragraph 6, Absatz 3, KFG 1967, Paragraph 3 b,

Absatz eins, KDV 1967 und Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 eine Geldstrafe von 115,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe 11 Stunden) gemäß Paragraph 134, Absatz eins, KFG 1967

verhängt und ein Kostenbeitrag von insgesamt 23,00 Euro gemäß § 64 Abs. 2 VStG vorgeschrieben. Der Beschwerdeführerin wurde Folgendes zur Last gelegt: verhängt und ein Kostenbeitrag von insgesamt 23,00 Euro gemäß Paragraph 64, Absatz 2, VStG vorgeschrieben. Der Beschwerdeführerin wurde Folgendes zur Last gelegt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretungen begangen:

Zeit:

26.03.2025, 14:17 Uhr

Ort:

Gemeindegebiet *** auf der Landesstraße *** nächst Strkm. ***, ***, Fahrtrichtung ***

Fahrzeug:

***, Personenkraftwagen

Tatbeschreibung:

Sie haben als Zulassungsbesitzerin dieses Fahrzeuges nicht dafür gesorgt, dass das Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Das Fahrzeug wurde zum angeführten Zeitpunkt am angeführten Ort von B gelenkt.

Wie der Prüfweg des Amtes der NÖ Landesregierung bei einer Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 des Fahrzeuges feststellte, befand sich der Pkw durch folgende „SCHWERE MÄNGEL“, die für Sie als Zulassungsbesitzerin erkennbar waren, in keinem verkehrs- und betriebssicheren Zustand. Wie der Prüfweg des Amtes der NÖ Landesregierung bei einer Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967 des Fahrzeuges feststellte, befand sich der Pkw durch folgende „SCHWERE MÄNGEL“, die für Sie als Zulassungsbesitzerin erkennbar waren, in keinem verkehrs- und betriebssicheren Zustand.

Das Fahrzeug hat folgenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften nicht entsprochen:

1. dem § 4 Abs.1 KFG 1967, da der Pkw hinsichtlich des auf der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 angeführten Punktes 1.1 Mechanischer Zustand und Funktion - Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.1.14 Bremsstrommeln, Bremsscheiben, nicht verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet war, weil die Betriebsbremse an der 2. Achse links folgenden Mangel aufwies: Bremsscheibe trägt nur auf weniger als 50% der Reibfläche, stark angerostet und starke Riefenbildung - dies war von außen sichtbar. dem Paragraph 4, Absatz eins, KFG 1967, da der Pkw hinsichtlich des auf der Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967 angeführten Punktes 1.1 Mechanischer Zustand und Funktion - Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.1.14 Bremsstrommeln, Bremsscheiben, nicht verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet war, weil die Betriebsbremse an der 2. Achse links folgenden Mangel aufwies: Bremsscheibe trägt nur auf weniger als 50% der Reibfläche, stark angerostet und starke Riefenbildung - dies war von außen sichtbar.

2. dem § 6 KFG 1967 i.V.m. § 3b Abs.1 KDV 1967, da der Pkw hinsichtlich des auf der Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 angeführten Punktes 1.2 Betriebsbremse Wirkung und Wirksamkeit - Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.2.1 Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft), nicht verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet war, weil die Wirkung der Betriebsbremse auf der 2. Achse links und rechts um mehr als 30 % differierte, obwohl die Wirkung der Betriebsbremse auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein müssen. Die Wirkung der Betriebsbremse auf der 1. Achse betrug 3,00 kN links und 2,80 kN rechts. Die Wirkung der Betriebsbremse auf der 2. Achse betrug 1,21 kN links und 2,18 kN rechts.“ dem Paragraph 6, KFG 1967 in Verbindung mit Paragraph 3 b, Absatz eins, KDV 1967, da der Pkw hinsichtlich des auf der Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967 angeführten Punktes 1.2 Betriebsbremse Wirkung und Wirksamkeit - Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.2.1 Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft), nicht verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet war, weil die Wirkung der Betriebsbremse auf der 2. Achse links und rechts um mehr als 30 % differierte, obwohl die Wirkung der Betriebsbremse auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein müssen. Die Wirkung der Betriebsbremse auf der 1. Achse betrug 3,00 kN links und 2,80 kN rechts. Die Wirkung der Betriebsbremse auf der 2. Achse betrug 1,21 kN links und 2,18 kN

rechts.“

1.2. Begründend führte die belangte Behörde zusammengefasst aus, dass sich das Straferkenntnis auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren sowie auf die Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 7. April 2025 gründe. Am 26. März 2025 sei eine Verkehrskontrolle am PKW der Beschwerdeführerin durchgeführt worden. Es seien in einem Gutachten (Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967) zwei schwere Mängel festgestellt worden, welche für die Beschwerdeführerin als Zulassungsbesitzern erkennbar gewesen seien. Im gesamten Verfahren habe die Beschwerdeführerin den konkreten Sachverhalt inhaltlich nicht bestritten. 1.2. Begründend führte die belangte Behörde zusammengefasst aus, dass sich das Straferkenntnis auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren sowie auf die Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 7. April 2025 gründe. Am 26. März 2025 sei eine Verkehrskontrolle am PKW der Beschwerdeführerin durchgeführt worden. Es seien in einem Gutachten (Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967) zwei schwere Mängel festgestellt worden, welche für die Beschwerdeführerin als Zulassungsbesitzern erkennbar gewesen seien. Im gesamten Verfahren habe die Beschwerdeführerin den konkreten Sachverhalt inhaltlich nicht bestritten.

2.

Zum Beschwerdevorbringen:

2.1. Mit Schriftsatz vom 11. Dezember 2025 erhob die Beschwerdeführerin rechtzeitig das Rechtsmittel der Beschwerde.

2.2. Begründend führte die Beschwerdeführerin zusammengefasst aus, dass der Unterschied der Bremswirkung weder vom Lenker noch von der Beschwerdeführerin bei Durchführung der im Gesetz vorgeschriebenen Bremsproben erkannt habe werden können. Die Beschwerdeführerin besitze gar keinen Führerschein und die subjektive Tatseite fehle. Eine Rostbildung sei bereits nach einigen Tagen des Abstellens möglich. Es sei mangelhafte Beweissicherung angesichts des Fehlens von Fotos vorliegend. Roststellen und Riefenbildung würden nichts über die Verteilung der Bremskraft aussagen. Die Bremskraft sei nur auf einem Bremsenprüfstand feststellbar und von außen nicht sichtbar. Das Kraftfahrzeug habe eine gültige Prüfvignette gehabt und man habe davon ausgehen können, dass alles in Ordnung sei.

3.

Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

3.1. Mit Schreiben vom 12. Dezember 2025 legte die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich die Beschwerde samt dem dazugehörigen verwaltungsbehördlichen Akt mit dem Ersuchen um Entscheidung über die Beschwerde vor; dies mit der Mitteilung, dass von der Möglichkeit einer Beschwerdeentscheidung kein Gebrauch gemacht und auf die Durchführung einer mündlichen Verhandlung verzichtet werde.

3.2. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat Beweis aufgenommen durch Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 7. Mai 2026 mit Verlesung des gesamten verwaltungsgerichtlichen Aktes, Einvernahme des B als Zeugen sowie Einholung von Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik C.

4.

Feststellungen:

4.1. Die Beschwerdeführerin ist Zulassungsbesitzerin des Kraftfahrzeuges mit dem behördlichen Kennzeichen *** (***, Erstzulassung 28. Februar 2002, Fahrgestell-Nr.: ***).

4.2. Am 26. März 2025, 14:17 Uhr, wurde das Fahrzeug der Beschwerdeführerin als Zulassungsbesitzerin im Rahmen einer Verkehrskontrolle im Gemeindegebiet *** auf der Landesstraße *** nächst Strkm. ***, ***, Fahrtrichtung ***, einer Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 unterzogen. Am Fahrzeug wurden an der Bremsanlage zwei als „Schwerer Mangel“ klassifizierte Mängel festgestellt: 4.2. Am 26. März 2025, 14:17 Uhr, wurde das Fahrzeug der Beschwerdeführerin als Zulassungsbesitzerin im Rahmen einer Verkehrskontrolle im Gemeindegebiet *** auf der Landesstraße *** nächst Strkm. ***, ***, Fahrtrichtung ***, einer Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967 unterzogen. Am Fahrzeug wurden an der Bremsanlage zwei als „Schwerer Mangel“ klassifizierte Mängel festgestellt:

4.2.1. Die Betriebsbremse trug an der 2. Achse links nur auf weniger als 50% der Reibfläche auf, war stark angerostet und es bestand eine starke Riefenbildung; dieser Zustand war von außen sichtbar („Pkt. 1.1 Mechanischer Zustand und Funktion – Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.1.14 Bremstrommeln, Bremsschreiben“).

4.2.2. Die Wirkung bzw. Wirksamkeit der Betriebsbremse differierte an der 2. Achse links um mehr als 30 % – Wirkung der Betriebsbremse an der 2. Achse: 1,21 kN links und 2,18 kN rechts („Pkt. 1.2. Betriebsbremse Wirkung und Wirksamkeit – Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers / 1.2.1 Wirkung [schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft]“).

4.3. Die stark korrodierte Bremsscheibe (starke Rostbildung bzw. stark verrostete Reibfläche) war von außen ohne weitere Hilfsmittel erkennbar. Die festgestellten Mängel sind nicht erst während der Fahrt am 26. März 2025 aufgetreten und hätten durch entsprechende Wartung (Austausch der Bremsscheibe) hintangehalten werden können. Die letzte Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 vor dem 26. März 2025 hat im Februar 2024 stattgefunden. 4.3. Die stark korrodierte Bremsscheibe (starke Rostbildung bzw. stark verrostete Reibfläche) war von außen ohne weitere Hilfsmittel erkennbar. Die festgestellten Mängel sind nicht erst während der Fahrt am 26. März 2025 aufgetreten und hätten durch entsprechende Wartung (Austausch der Bremsscheibe) hintangehalten werden können. Die letzte Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 vor dem 26. März 2025 hat im Februar 2024 stattgefunden.

5.

Beweiswürdigung:

5.1. Die Beschwerdeführerin ist und war zum festgestellten Tatzeitpunkt unstrittig Zulassungsbesitzerin des Kraftfahrzeuges mit dem behördlichen Kennzeichen *** mit der angeführten Fahrgestellnummer.

5.2. Die Feststellungen zur durchgeführten Verkehrskontrolle und zur Teiluntersuchung gemäß § 58 KFG 1967 ergeben sich aus der Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 7. April 2025 bzw. dem Gutachten-Nr. *** betreffend die Teiluntersuchung vom 26. März 2025. 5.2. Die Feststellungen zur durchgeführten Verkehrskontrolle und zur Teiluntersuchung gemäß Paragraph 58, KFG 1967 ergeben sich aus der Anzeige der Polizeiinspektion *** vom 7. April 2025 bzw. dem Gutachten-Nr. *** betreffend die Teiluntersuchung vom 26. März 2025.

5.3. Die festgestellten Mängel an der Bremsanlage ergeben sich ebenso aus dem Gutachten betreffend die Teiluntersuchung vom 26. März 2025, den im Zuge dieser Teiluntersuchung angefertigten Lichtbildern sowie aus dem eingeholten Gutachten des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik im Rahmen der mündlichen Verhandlung. Die Mängel wurden gemäß der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) jeweils als „Schwerer Mangel“ klassifiziert. Die Mängel an sich sowie die Klassifizierung wurden seitens der Beschwerdeführerin im gesamten Verfahren nicht bestritten.

5.4. Nach dem Gutachten des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik war die stark korrodierte Bremsscheibe an der 2. Achse hinten links von außen sichtbar, waren die festgestellten Mängel bereits länger vorhanden und wären die festgestellten Mängel durch entsprechende Wartung zu verhindern gewesen. Aus dem Gutachten betreffend die Teiluntersuchung vom 26. März 2025 geht ebenso hervor, dass die starke Korrosion der Bremsscheibe von außen sichtbar war. Das unsubstantiierte Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach die Korrosion der Bremsscheibe von außen nicht erkennbar gewesen sei, war nicht geeignet, diese nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik in Zweifel zu ziehen; insbesondere konnten die schlüssigen Ausführungen nicht durch ein auf gleicher fachlicher Ebene stehendes Vorbringen oder durch andere Beweismittel entkräftet werden. Die Feststellung ergibt sich daher aus dem vollständigen, widerspruchsfreien, schlüssigen und den Denkgesetzen sowie den Erfahrungen des täglichen Lebens entsprechenden Gutachten (vgl. Hengstschlager/Leeb, AVG § 52 Rz 62, Stand 1.9.2025, rdb.at). 5.4. Nach dem Gutachten des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik war die stark korrodierte Bremsscheibe an der 2. Achse hinten links von außen sichtbar, waren die festgestellten Mängel bereits länger vorhanden und wären die festgestellten Mängel durch entsprechende Wartung zu verhindern gewesen. Aus dem Gutachten betreffend die Teiluntersuchung vom 26. März 2025 geht ebenso hervor, dass die starke Korrosion der Bremsscheibe von außen sichtbar war. Das unsubstantiierte Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach die Korrosion der Bremsscheibe von außen nicht erkennbar gewesen sei, war nicht geeignet, diese nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen des Amtssachverständigen für Kraftfahrzeugtechnik in Zweifel zu ziehen; insbesondere konnten die schlüssigen Ausführungen nicht durch ein auf gleicher fachlicher Ebene

stehendes Vorbringen oder durch andere Beweismittel entkräftet werden. Die Feststellung ergibt sich daher aus dem vollständigen, widerspruchsfreien, schlüssigen und den Denkgesetzen sowie den Erfahrungen des täglichen Lebens entsprechenden Gutachten vergleiche Hengstschläger/Leeb, AVG Paragraph 52, Rz 62, Stand 1.9.2025, rdb.at).

5.5. Nach den glaubwürdigen Angaben des Zeugen B in der mündlichen Verhandlung hat die letzte Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 im Februar 2024 stattgefunden. 5.5. Nach den glaubwürdigen Angaben des Zeugen B in der mündlichen Verhandlung hat die letzte Begutachtung gemäß Paragraph 57 a, KFG 1967 im Februar 2024 stattgefunden.

6.

Rechtslage:

6.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267/1967 in der Fassung BGBl. I Nr. 50/2025, lauten wie folgt: 6.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967), Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 50 aus 2025,, lauten wie folgt:

„Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger § 4. Allgemeines Paragraph 4, Allgemeines

1. (1) Absatz eins, Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein. Die Sicht vom Lenkerplatz aus muß für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen. Die Vorrichtungen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges müssen so angeordnet sein, daß sie der Lenker auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung eines geeigneten Sicherheitsgurtes, ohne das Augenmerk von der Fahrbahn abzuwenden, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung betätigen und das Fahrzeug sicher lenken kann. Die Wirksamkeit und Brauchbarkeit der für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muß bei sachgemäßer Wartung und Handhabung gegeben und zu erwarten sein; diese Teile müssen so ausgebildet und angeordnet sein, daß ihr ordnungsgemäßer Zustand leicht überwacht werden kann und ein entsprechender Austausch möglich ist.

[...]

§ 6. Bremsanlagen. Paragraph 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, Abnutzung 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, Abnutzung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird.
2. (2) Absatz 2, Nur eine Bremsanlage, sofern diese nicht mit elektrischer Energie betrieben wird, müssen aufweisen:
 1. a) Litera a
Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,
 2. b) Litera b
Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg nicht überschreitet,
 3. c) Litera c
(Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 43/2013) Anmerkung, aufgehoben durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 43 aus 2013,)
 4. d) Litera d
Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h,
 5. e) Litera e
selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.

Diese Bremsanlage muß auf die Räder wenigstens einer Achse des Fahrzeuges wirken und vom Lenker bestätigt

werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit einer Hand festhält. Diese Bremsanlage muß mit einer gesonderten Betätigungseinrichtung in der im Abs. 3 angeführten Weise feststellbar sein. Beim Ausfallen eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, muß bei Betätigung des verbleibenden Teiles der Bremsanlage das Fahrzeug auf trockener Fahrbahn auf angemessene Entfernung zum Stillstand gebracht werden können. Diese Bremsanlage muß auf die Räder wenigstens einer Achse des Fahrzeuges wirken und vom Lenker bestätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit einer Hand festhält. Diese Bremsanlage muß mit einer gesonderten Betätigungseinrichtung in der im Absatz 3, angeführten Weise feststellbar sein. Beim Ausfallen eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, muß bei Betätigung des verbleibenden Teiles der Bremsanlage das Fahrzeug auf trockener Fahrbahn auf angemessene Entfernung zum Stillstand gebracht werden können.

3. (3) Absatz 3, Bei Kraftwagen muß der Lenker eine der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Abs. 4 Z 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muß so betätigt werden können, daß der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen muß es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Die Hilfsbremsanlage muß wirken können, wenn die Betriebsbremsanlage versagt; dies gilt jedoch nicht, wenn beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit erzielt werden kann. Die Wirkung dieser Bremsanlagen muß abstufbar sein. Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, bei Transportkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, muß die Bremsanlage auf alle Räder wirken können. Eine Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage. Bei Kraftwagen muß der Lenker eine der im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Absatz 4, Ziffer 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muß so betätigt werden können, daß der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen muß es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Absatz 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Die Hilfsbremsanlage muß wirken können, wenn die Betriebsbremsanlage versagt; dies gilt jedoch nicht, wenn beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit erzielt werden kann. Die Wirkung dieser Bremsanlagen muß abstufbar sein. Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, bei Transportkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, muß die Bremsanlage auf alle Räder wirken können. Eine Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung

dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage.

4. (4) Absatz 4, Die Betriebsbremsanlage, die Hilfsbremsanlage und die Feststellbremsanlage dürfen gemeinsame Teile aufweisen, wenn
 1. 1. Ziffer eins
mindestens zwei voneinander unabhängige Betätigungseinrichtungen vorhanden sind;
 2. 2. Ziffer 2
bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage
 1. a) Litera a
die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage von der der Feststellbremsanlage getrennt ist und
 2. b) Litera b
das Fahrzeug mit der Feststellbremsanlage angehalten werden kann;
 3. 3. Ziffer 3
bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung und gemeinsamer Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit ohne die Fahrstabilität des Fahrzeuges während des Bremsens zu beeinträchtigen erzielt werden kann:
 1. a) Litera a
beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage,
 2. b) Litera b
bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die zu ihrer Betätigung erforderliche Muskelkraft des Lenkers durch eine Hilfskraft unterstützt wird (Hilfskraftbremsanlage), bei Ausfall dieser Unterstützung mit der Muskelkraft des Lenkers oder mit Unterstützung des vom Energieausfall nicht beeinflussten Energievorrates,
 3. c) Litera c
bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübte Muskelkraft ausschließlich zur Steuerung der auf die Bremsen wirkenden Kraft dient (Fremdkraftbremsanlage), bei Ausfall eines Energiespeichers mit einem von diesem unabhängigen weiteren Energiespeicher.
5. (5) Absatz 5, Bei Krafträdern muß es dem Lenker mit jeder der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremsanlagen müssen alle Räder des Fahrzeuges gebremst werden können; dies gilt jedoch nicht für das Beiwagenrad bei Motorfahrrädern und Motorrädern mit Beiwagen. Bei Krafträdern muß es dem Lenker mit jeder der im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremsanlagen müssen alle Räder des Fahrzeuges gebremst werden können; dies gilt jedoch nicht für das Beiwagenrad bei Motorfahrrädern und Motorrädern mit Beiwagen.
6. (6) Absatz 6, Kraftwagen der Klassen M3 und N3 mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen außer den im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen eine Einrichtung aufweisen, mit der die Geschwindigkeit des Fahrzeuges ohne Verwendung der Betriebs-, der Hilfs- oder der Feststellbremsanlage, jedoch nicht bis zum Stillstand des Fahrzeuges, verringert werden kann (Verlangsamereinrichtung). Kraftwagen der Klassen M3 und N3 mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen außer den im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen eine Einrichtung aufweisen, mit der die Geschwindigkeit des

Fahrzeuges ohne Verwendung der Betriebs-, der Hilfs- oder der Feststellbremsanlage, jedoch nicht bis zum Stillstand des Fahrzeuges, verringert werden kann (Verlangsamanlage).

7. (7)Absatz 7, Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h muß die Betriebsbremsanlage eine Zweikreisbremsanlage sein. Die Zweikreisbremsanlage ist eine Bremsanlage, bei der bei Ausfall eines Teiles ihrer Übertragungseinrichtung eine entsprechende Anzahl von Rädern gebremst werden kann.
8. (7a)Absatz 7 a, Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibussen, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen sowie bei Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, deren Betriebsbremsanlage nicht eine selbsttätig wirkende Vorrichtung zur Verhinderung des Blockierens der Räder während des Bremsvorganges aufweist (Antiblockiervorrichtung), müssen die an den Rädern wirksamen Bremskräfte unabhängig von der Belastung des Fahrzeuges in einer die Fahrstabilität des Fahrzeuges nicht beeinträchtigenden Weise auf die Fahrzeugachsen aufgeteilt sein (lastkonforme Bremskraftverteilung). Kraftwagen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und mit nicht mehr als vier Achsen sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftfahrzeuge oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger der Klassen O3 und O4, die mit solchen Kraftwagen gezogen werden, müssen jedoch mit einer Antiblockiervorrichtung ausgerüstet sein.
9. (7b)Absatz 7 b, Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3 500 kg übersteigt, muß
 1. a) Litera a
bei der Betätigung der Hilfsbremsanlage oder der Feststellbremsanlage des Kraftwagens die Bremsanlage des Anhängers abgestuft wirksam werden;
 2. b) Litera b
bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens gemäß Abs. 7 die Bremsanlage des Anhängers mit dem verbleibenden Teil der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens abstufbar betätigt werden können; bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens gemäß Absatz 7, die Bremsanlage des Anhängers mit dem verbleibenden Teil der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens abstufbar betätigt werden können;
 3. c) Litera c
es dem Lenker beim Abreißen oder bei Undichtheit einer der Verbindungsleitungen vom Kraftwagen zur Bremsanlage des Anhängers möglich sein, diese durch die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage oder der Hilfsbremsanlage des Kraftwagens oder durch eine besondere Betätigungseinrichtung zu betätigen, wenn nicht die Bremsung des Anhängers durch das Abreißen oder die Undichtheit selbsttätig erfolgt.
10. (7c)Absatz 7 c, Bei Druckluftbremsanlagen von Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern mit Druckluftbremsen bestimmt sind, sowie bei solchen Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, muß die Betätigung der Anhängerbremsanlage durch Steigerung des Druckes in der Bremsleitung erfolgen und dabei die Versorgung des Druckluftvorratsbehälters des Anhängers vom Kraftwagen aus möglich sein (Mehrleitungsbremsanlage).
11. (8)Absatz 8, (Anm.: Aufgehoben durch Art. I Z 13 BG, BGBl. Nr. 285/1971.) Anmerkung, Aufgehoben durch Artikel römisch eins, Ziffer 13, BG, Bundesgesetzblatt Nr. 285 aus 1971,.)
12. (9)Absatz 9, Bei Ausgleichkraftfahrzeugen darf die Betriebsbremsanlage, sofern keine andere Möglichkeit besteht, auch so zu betätigen sein, daß der Lenker die Lenkvorrichtung hiezu mit einer Hand loslassen muß.
13. (10)Absatz 10, Sofern im Abs. 11 nichts anderes bestimmt ist, müssen Anhänger mindestens eine Bremsanlage haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird. Die Wirksamkeit dieser Bremsanlage muß dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden können; für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, gilt jedoch Abs. 7a sinngemäß. Eine Bremsanlage des Anhängers muß so feststellbar sein, daß das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Eine Bremsanlage müssen nicht

haben. Sofern im Absatz 11, nichts anderes bestimmt ist, müssen Anhänger mindestens eine Bremsanlage haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird. Die Wirksamkeit dieser Bremsanlage muß dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden können; für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, gilt jedoch Absatz 7 a, sinngemäß. Eine Bremsanlage des Anhängers muß so feststellbar sein, daß das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Eine Bremsanlage müssen nicht haben

1. a) Litera a

leichte Anhänger, wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftfahrzeugen gezogen zu werden, deren um 75 kg erhöhtes Eigengewicht das Doppelte des Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet, und

2. b) Litera b

landwirtschaftliche Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die dazu bestimmt sind, mit Zugfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Anhänger.

14. (10a) Absatz 10 a, Bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, ausgenommen die im Abs. 10 lit. a angeführten, sowie bei Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5 000 kg übersteigt, muß die im Abs. 10 erster Satz angeführte Bremsanlage auf alle Räder wirken können; bei Nachläufern mit mehr als einer Achse ist dies hinsichtlich der vom Zugfahrzeug unabhängig lenkbaren Räder nicht erforderlich, wenn die Summe der höchsten zulässigen Achslasten der nicht lenkbaren Räder mindestens zwei Drittel des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Nachläufers beträgt. Bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, ausgenommen die im Absatz 10, Litera a, angeführten, sowie bei Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5 000 kg übersteigt, muß die im Absatz 10, erster Satz angeführte Bremsanlage auf alle Räder wirken können; bei Nachläufern mit mehr als einer Achse ist dies hinsichtlich der vom Zugfahrzeug unabhängig lenkbaren Räder nicht erforderlich, wenn die Summe der höchsten zulässigen Achslasten der nicht lenkbaren Räder mindestens zwei Drittel des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Nachläufers beträgt.
15. (11) Absatz 11, Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg, außer Sattelanhängern, Anhängern von Gelenkkraftfahrzeugen und Omnibusanhängern, dürfen auch als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage haben. Die Auflaufbremsanlage ist eine Bremsanlage, die nur wirkt, wenn sich der Anhänger dem Zugfahrzeug nähert. Auflaufbremsanlagen müssen eine für die Bremsvorrichtungen geeignete Übertragungseinrichtung haben, durch die die vorgeschriebene Bremswirkung ohne das Einwirken von gefährlichen Deichselkräften auf das Zugfahrzeug erreicht werden kann. Landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, dürfen auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage oder bei Anhängern bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 8 000 kg eine Bremsanlage haben, die unabhängig von der Betriebsbremsanlage zu betätigen ist.
16. (12) Absatz 12, Anhänger müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtungen mit dem Zugfahrzeug verbunden sind; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg und nur einer Achse oder mit zwei Achsen, deren Radstand 1 m nicht übersteigt, und die entweder mit dem Zugfahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (§ 13 Abs. 5) verbunden werden können oder landwirtschaftliche Anhänger sind, wenn mit ihnen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf. Anhänger müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtungen mit dem Zugfahrzeug verbunden sind; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg und nur einer Achse oder mit zwei Achsen, deren Radstand 1 m nicht übersteigt, und die entweder mit dem Zugfahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (Paragraph 13, Absatz 5,) verbunden werden können

oder landwirtschaftliche Anhänger sind, wenn mit ihnen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.

17. (12a)Absatz 12 a,(Anm.: aufgehoben durch BGBl. Nr. 456/1993)Anmerkung, aufgehoben durch Bundesgesetzblatt Nr. 456 aus 1993,)
18. (12b)Absatz 12 b,Bei Hilfskraftbremsanlagen und Fremdkraftbremsanlagen müssen die Einrichtungen zur Erzeugung, Speicherung und Übertragung der Energie ein rasches und erschöpfungssicheres Wirken der Bremsanlage gewährleisten. Druckluftbremsanlagen müssen Energiespeicher ausreichenden Fassungsraumes sowie Luftverdichter genügender Förderwirkung aufweisen. Die Wirksamkeit der Betriebsbremsanlage muß auch ohne Verwendung von Energiespeichern mit mechanischen Speicherelementen (Federspeicherbremsanlagen) erreicht werden können.

[...]

§ 103. Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder AnhängersParagraph 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;

2. 2.Ziffer 2

hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, dass für Fahrten

1. a)Litera a

das im § 102 Abs. 10 angeführte Verbandzeug, das im Paragraph 102, Absatz 10, angeführte Verbandzeug,

2. b)Litera b

bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warneinrichtung,

3. c)Litera c

bei den in § 102 Abs. 10a genannten Fahrzeugen außer in den Fällen des § 102 Abs. 10b und Abs. 10c die erforderliche reflektierende Warntafel im Sinne des § 102 Abs. 10a, bei den in Paragraph 102, Absatz 10 a, genannten Fahrzeugen außer in den Fällen des Paragraph 102, Absatz 10 b und Absatz 10 c, die erforderliche reflektierende Warntafel im Sinne des Paragraph 102, Absatz 10 a,,

4. d)Litera d

bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M1 und bei anderen als leichten Anhängern pro Fahrzeug jeweils mindestens ein Unterlegkeil sowie

5. e)Litera e

bei den von der Verpflichtung des § 102 Abs. 8a erster Satz und § 102 Abs. 9 erfassten Fahrzeugen während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April die erforderlichen Winterreifen und Schneeketten. bei den von der Verpflichtung des Paragraph 102, Absatz 8 a, erster Satz und Paragraph 102, Absatz 9, erfassten Fahrzeugen während des Zeitraumes von jeweils 1. November bis 15. April die erforderlichen Winterreifen und Schneeketten.

bereitgestellt sind;

3. 3.Ziffer 3

darf das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers nur Personen überlassen, die

1. a)Litera a

die erforderliche Lenkberechtigung und das erforderliche Mindestalter oder das erforderliche Prüfungszeugnis über den erfolgreichen Abschluss der Lehrabschlussprüfung des Lehrberufes Berufskraftfahrer oder den erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95) besitzen und für die kein Lenkverbot gemäß § 99d Abs. 2 StVO gilt; die erforderliche Lenkberechtigung und das erforderliche Mindestalter oder das erforderliche Prüfungszeugnis über den erfolgreichen Abschluss der Lehrabschlussprüfung des Lehrberufes Berufskraftfahrer oder den erforderlichen

- Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95) besitzen und für die kein Lenkverbot gemäß Paragraph 99 d, Absatz 2, StVO gilt;
2. b)Litera b
bei Kraftfahrzeugen, für deren Lenken keine Lenkberechtigung vorgeschrieben ist
 1. aa)Sub-Litera, a, a
den erforderlichen Mopedausweis oder
 2. bb)Sub-Litera, b, b
das erforderliche Mindestalter besitzen und
 3. cc)Sub-Litera, c, c
denen das Lenken solcher Fahrzeuge von der Behörde nicht ausdrücklich verboten wurde;
 3. c)Litera c
bei Feuerwehrfahrzeugen, die unter § 1 Abs. 3 zweiter und dritter Satz FSG fallen
Feuerwehrfahrzeugen, die unter Paragraph eins, Absatz 3, zweiter und dritter Satz FSG fallen,
 1. aa)Sub-Litera, a, a
die erforderliche Lenkberechtigung und
 2. bb)Sub-Litera, b, b
den erforderlichen Feuerwehrführerschein besitzen.
 4. 4.Ziffer 4
darf Omnibusse ohne Bereitstellung eines Lenkers nur an Personen vermieten, die
 1. a)Litera a
nachweisen, daß sie Inhaber einer von einer österreichischen oder ausländischen Behörde ausgestellten Omnibus-Personenverkehrskonzession sind und entweder
 1. aa)Sub-Litera, a, a
eine Bestätigung der Gewerbebehörde vorlegen, wonach durch die Anmietung die in der Konzession festgelegte Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird oder
 2. bb)Sub-Litera, b, b
nachweisen, daß die Anmietung dem vorübergehenden Ersatz für ein gleichartiges ausgefallenes Fahrzeug dient, oder
 2. b)Litera b
anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, daß sie zum Personenverkehr (§ 32 Abs. 4 GewO 1994) berechtigt sind, oder anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, daß sie zum Personenverkehr (Paragraph 32, Absatz 4, GewO 1994) berechtigt sind, oder
 3. c)Litera c
glaubhaft nachweisen, daß der Omnibus für eine unentgeltliche private Personenbeförderung benötigt wird; hierbei sind der Zweck, die Dauer und der Abfahrts- und Zielort dieser Personenbeförderung im Mietvertrag genau zu bezeichnen; oder
 4. d)Litera d
nachweisen, dass sie Fahrschulbesitzer sind und den Omnibus für Schul- oder Prüfungsfahrten zum Erwerb einer Lenkberechtigung benötigen;
 5. 5.Ziffer 5
darf Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge nur an Personen vermieten, die
 1. a)Litera a
nachweisen, dass sie Inhaber einer von einer österreichischen oder ausländischen Behörde ausgestellten Güterbeförderungskonzession sind und entweder
 1. aa)Sub-Litera, a, a
eine Bestätigung der Gewerbebehörde vorlegen, wonach durch die Anmietung die in der Konzession festgelegte Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird oder
 2. bb)Sub-Litera, b, b
nachweisen, dass die Anmietung dem vorübergehenden Ersatz für ein gleichartiges ausgefallenes Fahrzeug dient, oder
 2. b)Litera b

- anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, dass sie zum Werkverkehr mit Gütern (§ 32 Abs. 3 GewO 1994) berechtigt sind, oder anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, dass sie zum Werkverkehr mit Gütern (Paragraph 32, Absatz 3, GewO 1994) berechtigt sind, oder
3. c) Litera c
nachweisen, dass sie das Fahrzeug für eine Güterbeförderung im Rahmen ihres land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes benötigen, oder
 4. d) Litera d
glaubhaft nachweisen, dass das Kraftfahrzeug für eine unentgeltliche private Güterbeförderung benötigt wird; hierbei sind der Zweck, die Dauer und der Abfahrts- und Zielort dieser Güterbeförderung im Mietvertrag genau zu bezeichnen, oder
 5. e) Litera e
anhand ihrer Gewerbeberechtigung nachweisen, dass sie zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt, berechtigt sind, oder
 6. f) Litera f
nachweisen, dass sie Fahrschulbesitzer sind und den Lastkraftwagen oder das Sattelzugfahrzeug für Schul- oder Prüfungsfahrten zum Erwerb einer Lenkberechtigung benötigen.

[...]

§ 134. Strafbestimmungen Paragraph 134, Strafbestimmungen

1. (1) Absatz eins, Wer

1. 1. Ziffer eins

diesem Bundesgesetz oder

2. 2. Ziffer 2

den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen oder

3. 3. Ziffer 3

den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder den Artikeln 5 bis 9 und 10 Absatz 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561 aus 2006, oder

4. 4. Ziffer 4

der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder der Verordnung (EU) Nr. 165 aus 2014, oder

5. 5. Ziffer 5

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. III Nr. 69/2010, 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 Teil 3, Nr. 69 aus 2010,, oder

6. 6. Ziffer 6

dem Artikel 465 Abs. 1 lit. b in Verbindung mit Anhang 31 Teil B Abschnitt 2, Artikeln 4 bis 6 und 7 Abs. 4 und 5 und Abschnitt 4 des Abkommens, ABl. Nr. L 149 vom 30.4.2021, dem Artikel 465 Absatz eins, Litera b, in Verbindung mit Anhang 31 Teil B Abschnitt 2, Artikeln 4 bis 6 und 7 Absatz 4 und 5 und Abschnitt 4 des Abkommens, ABl. Nr. L 149 vom 30.4.2021,

zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Freiheitsstrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.“

6.2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967), BGBl. Nr. 399/1967 in der Fassung BGBl. II Nr. 384/2024, lauten wie folgt: 6.2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967), Bundesgesetzblatt Nr. 399 aus 1967, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 384 aus 2024,, lauten wie folgt:

„Zu § 6 Abs. 3 KFG 1967, „Zu Paragraph 6, Absatz 3, KFG 1967

§ 3b. Paragraph 3 b,

1. (1) Absatz eins, Die Wirkung der Betriebsbremsanlage muß auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein.“

7.

Erwägungen:

7.1. Gemäß § 4 Abs. 1 KFG 1967 müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein. Die Sicht vom Lenkerplatz aus muss für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen. Die Vorrichtungen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges müssen so angeordnet sein, dass sie der Lenker auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung eines geeigneten Sicherheitsgurtes, ohne das Augenmerk von der Fahrbahn abzuwenden, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung betätigen und das Fahrzeug sicher lenken kann. Die Wirksamkeit und Brauchbarkeit der für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muss bei sachgemäßer Wartung und Handhabung gegeben und zu erwarten sein; diese Teile müssen so ausgebildet und angeordnet sein, dass ihr ordnungsgemäßer Zustand leicht überwacht werden kann und ein entsprechender Austausch möglich ist. 7.1. Gemäß Paragraph 4, Absatz eins, KFG 1967 müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein. Die Sicht vom Lenkerplatz aus muss für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen. Die Vorrichtungen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges müssen so angeordnet sein, dass sie der Lenker auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung eines geeigneten Sicherheitsgurtes, ohne das Augenmerk von der Fahrbahn abzuwenden, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung betätigen und das Fahrzeug sicher lenken kann. Die Wirksamkeit und Brauchbarkeit der für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muss bei sachgemäßer Wartung und Handhabung gegeben und zu erwarten sein; diese Teile müssen so ausgebildet und angeordnet sein, dass ihr ordnungsgemäßer Zustand leicht überwacht werden kann und ein entsprechender Austausch möglich ist.

Gemäß § 6 Abs. 3 KFG 1967 muss bei Kraftwagen der Lenker eine der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Abs. 4 Z 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muss so betätigt werden können, dass der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen muss es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Gemäß Paragraph 6, Absatz 3, KFG 1967 muss bei Kraftwagen der Lenker eine der im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Absatz 4, Ziffer 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muss so betätigt werden können, dass der Lenker hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im Absatz eins, angeführten Bremsanlagen muss es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Absatz 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremsanlage möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen.

Gemäß § 3b Abs. 1 KDV 1967 muss die Wirkung der Betriebsbremsanlage auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein. Gemäß Paragraph 3 b, Absatz

eins, KDV 1967 muss die Wirkung der Betriebsbremsanlage auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt sein.

Gemäß § 103 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Gemäß Paragraph 103, Absatz eins, Ziffer eins, KFG 1967 hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen – den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

7.2. Der objektive Tatbestand des § 4 Abs. 1 KFG 1967 hinsichtlich Spruchpunkt 1 und des § 6 Abs. 3 KFG 1967 iVm § 3b Abs. 1 KDV 1967 hinsichtlich Spruchpunkt 2 des angefochtenen Erkenntnisses ist im vorliegenden Fall jeweils erfüllt, zumal bei der Überprüfung des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges angesichts des Vorliegens von schweren Mängeln festgestellt wurde, dass sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet. Die Betriebsbremse trug nach den Feststellungen an der 2. Achse links nur auf weniger als 50% der Reibfläche auf, war stark angerostet und es bestand eine starke Riefenbildung – die Bremsanlage befand sich daher nicht in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand (vgl. zur Gefährdung der Verkehrssicherheit bei Vorliegen eines schweren Mangels iSd Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung VwGH 21.04.2021, Ra 2021/02/0083). Nach den Feststellungen differierte die Wirkung bzw. Wirksamkeit der Betriebsbremse an der 2. Achse links um mehr als 30 %; die Wirkung der Betriebsbremsanlage auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß war daher nicht symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt. 7.2. Der objektive Tatbestand des Paragraph 4, Absatz eins, KFG 1967 hinsichtlich Spruchpunkt 1 und des Paragraph 6, Absatz 3, KFG 1967 in Verbindung mit Paragraph 3 b, Absatz eins, KDV 1967 hinsichtlich Spruchpunkt 2 des angefochtenen Erkenntnisses ist im vorliegenden Fall jeweils erfüllt, zumal bei der Überprüfung des verfahrensgegenständlichen Fahrzeuges angesichts des Vorliegens von schweren Mängeln festgestellt wurde, dass sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet. Die Betriebsbremse trug nach den Feststellungen an der 2. Achse links nur auf weniger als 50% der Reibfläche auf, war stark angerostet und es bestand eine starke Riefenbildung – die Bremsanlage befand sich daher nicht in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand vergleiche zur Gefährdung der Verkehrssicherheit bei Vorliegen eines schweren Mangels iSd Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung VwGH 21.04.2021, Ra 2021/02/0083). Nach den Feststellungen differierte die Wirkung bzw. Wirksamkeit der Betriebsbremse an der 2. Achse links um mehr als 30 %; die Wirkung der Betriebsbremsanlage auf die Räder in dem für die Fahrstabilität notwendigen Ausmaß war daher nicht symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verteilt.

Der objektive Tatbestand hinsichtlich beider Verwaltungsübertretungen ist daher erfüllt.

7.3. Hinsichtlich der subjektiven Tatseite ist darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehende Verwaltungsübertretung jeweils ein Ungehorsamsdelikt im Sinne des § 5 Abs. 1 VStG darstellt, für welches die Vermutung des Verschuldens in Form fahrlässigen Verhaltens des Täters besteht, es sei denn, der Beschuldigte macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft (vgl. VwGH 26.06.2018; Ra 2016/05/0005). Um der Vermutung des § 5 Abs. 1 VStG erfolgreich entgegenzutreten, hat daher der Beschuldigte initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht (vgl. VwGH 27.06.2017, Ra 2014/05/0050, mwN). Derartiges hat die Beschwerdeführerin hinsichtlich beider Verwaltungsübertretungen nicht glaubhaft gemacht. Nach den Feststellungen war eine Erkennbarkeit der korrodierten Bremsscheibe von außen gegeben und wäre bei – rechtzeitiger – entsprechender Wartung die festgestellten schweren Mängel nicht aufgetreten. Die festgestellten schweren Mängel bestanden schon längere Zeit. Der Verweis im Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach dieser das notwendige technische Fachwissen für die Erkennbarkeit der Mängel fehlen würde, war nicht geeignet, der Vermutung des § 5 Abs. 1 VStG erfolgreich entgegenzutreten, zumal fehlendes technisches Fachwissen nicht davon befreit, für die ordnungsgemäße Wartung der Bauteile durch fachkundige Stellen bzw. Personen zu sorgen. Ebenso kann der Verweis auf eine gültige Begutachtungsplakette iSd § 57a-KFG 1967 angesichts der letzten Begutachtung im Februar 2024 – somit ca. 13 Monate vor der angelasteten Tatzeit – der Vermutung des § 5 Abs. 1 VStG nicht erfolgreich entgegenzutreten. Der reduzierte Auftrag auf der Bremsscheibe und die ungleiche Bremskraftverteilung wäre für die Beschwerdeführerin durch entsprechende Wartungsarbeiten hintanzuhalten gewesen. Der Beschwerdeführerin wäre es daher – auch angesichts des Datums der Erstzulassung des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges – zumutbar gewesen,

regelmäßige Kontrollen durchführen zu lassen (vgl. dazu VwGH 06.05.2020, Ra 2019/02/0213). 7.3. Hinsichtlich der subjektiven Tatseite ist darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehende Verwaltungsübertretung jeweils ein Ungehorsamsdelikt im Sinne des Paragraph 5, Absatz eins, VStG darstellt, für welches die Vermutung des Verschuldens in Form fahrlässigen Verhaltens des Täters besteht, es sei denn, der Beschuldigte macht glaubhaft, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft (vergleiche VwGH 26.06.2018; Ra 2016/05/0005). Um der Vermutung des Paragraph 5, Absatz eins, VStG erfolgreich entgegenzutreten, hat daher der Beschuldigte initiativ alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht (vergleiche VwGH 27.06.2017, Ra 2014/05/0050, mwN). Derartige hat die Beschwerdeführerin hinsichtlich beider Verwaltungsübertretungen nicht glaubhaft gemacht. Nach den Feststellungen war eine Erkennbarkeit der korrodierten Bremsscheibe von außen gegeben und wäre bei – rechtzeitiger – entsprechender Wartung die festgestellten schweren Mängel nicht aufgetreten. Die festgestellten schweren Mängel bestanden schon längere Zeit. Der Verweis im Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach dieser das notwendige technische Fachwissen für die Erkennbarkeit der Mängel fehlen würde, war nicht geeignet, der Vermutung des Paragraph 5, Absatz eins, VStG erfolgreich entgegenzutreten, zumal fehlendes technisches Fachwissen nicht davon befreit, für die ordnungsgemäße Wartung der Bauteile durch fachkundige Stellen bzw. Personen zu sorgen. Ebenso kann der Verweis auf eine gültige Begutachtungsplakette iSd Paragraph 57 a, -, K, F, G, 1967 angesichts der letzten Begutachtung im Februar 2024 – somit ca. 13 Monate vor der angelasteten Tatzeit – der Vermutung des Paragraph 5, Absatz eins, VStG nicht erfolgreich entgegenzutreten. Der reduzierte Auftrag auf der Bremsscheibe und die ungleiche Bremskraftverteilung wäre für die Beschwerdeführerin durch entsprechende Wartungsarbeiten hintanzuhalten gewesen. Der Beschwerdeführerin wäre es daher – auch angesichts des Datums der Erstzulassung des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges – zumutbar gewesen, regelmäßige Kontrollen durchführen zu lassen (vergleiche dazu VwGH 06.05.2020, Ra 2019/02/0213).

7.4. Der Tatbestand der angelasteten Verwaltungsübertretungen ist sohin jeweils in objektiver und subjektiver Hinsicht erfüllt.

7.5. Zu den (Beweis-)Anträgen der Beschwerdeführerin:

7.5.1. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung stellte die Beschwerdeführerin durch ihren Vertreter den Antrag, das Verfahren „zu unterbrechen und auszusetzen, weil die ganze Konstruktion des Landesverwaltungsgerichtes gegen Art. 4 EMRK verstößt“. Es werde eine Vorlage an das „Verfassungsgericht“ beantragt. Das Landesverwaltungsgericht sei nicht unabhängig und nicht Teil der österreichischen Justiz. 7.5.1. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung stellte die Beschwerdeführerin durch ihren Vertreter den Antrag, das Verfahren „zu unterbrechen und auszusetzen, weil die ganze Konstruktion des Landesverwaltungsgerichtes gegen Artikel 4, EMRK verstößt“. Es werde eine Vorlage an das „Verfassungsgericht“ beantragt. Das Landesverwaltungsgericht sei nicht unabhängig und nicht Teil der österreichischen Justiz.

Das erkennende Gericht hegt keine verfassungsrechtlichen Bedenken im Hinblick auf die Verwaltungsgerichtsbarkeit. Von einer allfälligen Antragstellung an den Verfassungsgerichtshof wird daher seitens des erkennenden Gerichtes abgesehen. Inwiefern die „Konstruktion des Landesverwaltungsgerichtes“ gegen das Verbot der Sklaverei und der Zwangsarbeit iSd Art. 4 EMRK verstößt, vermag das Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht aufzuzeigen. Es war daher dem Antrag auf Unterbrechung und Aussetzung des Verfahrens nicht zu folgen. Eine Befangenheit iSd § 6 VwGVG ist aus Sicht des erkennenden Gerichtes ebenso nicht vorliegend, zumal sich diese Bestimmung nicht auf ein Verwaltungsgericht als solches bezieht (vgl. Raschauer in Raschauer/Wessely [Hrsg], VwGVG § 6 Rz 2 [Stand 31.3.2018, rdb.at]); eine (individuelle) Befangenheit des erkennenden Richters wurde nicht vorgebracht und ist auch nicht hervorgekommen. Das erkennende Gericht hegt keine verfassungsrechtlichen Bedenken im Hinblick auf die Verwaltungsgerichtsbarkeit. Von einer allfälligen Antragstellung an den Verfassungsgerichtshof wird daher seitens des erkennenden Gerichtes abgesehen. Inwiefern die „Konstruktion des Landesverwaltungsgerichtes“ gegen das Verbot der Sklaverei und der Zwangsarbeit iSd Artikel 4, EMRK verstößt, vermag das Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht aufzuzeigen. Es war daher dem Antrag auf Unterbrechung und Aussetzung des Verfahrens nicht zu folgen. Eine Befangenheit iSd Paragraph 6, VwGVG ist aus Sicht des erkennenden Gerichtes ebenso nicht vorliegend, zumal sich diese Bestimmung nicht auf ein Verwaltungsgericht als solches bezieht (vergleiche Raschauer in Raschauer/Wessely [Hrsg], VwGVG Paragraph 6, Rz 2 [Stand 31.3.2018, rdb.at]); eine (individuelle) Befangenheit des erkennenden Richters wurde nicht vorgebracht und ist auch nicht hervorgekommen.

7.5.2. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung stellte die Beschwerdeführerin durch ihren Vertreter den Antrag,

den erkennenden Richter als Zeugen zu laden, zum Beweis dafür, dass „Frauen für den Tatvorwurf technisch und kognitiv nicht geeignet wären, die Norm zu erfüllen“.

Die Beachtlichkeit eines Beweisantrages setzt die ordnungsgemäße Angabe des Beweisthemas, das mit dem Beweismittel unter Beweis gestellt werden soll, somit jener Punkte und Tatsachen voraus, die durch das angegebene Beweismittel geklärt werden sollen. Erheblich ist ein Beweisantrag dann, wenn Beweisthema eine für die Rechtsanwendung mittelbar oder unmittelbar erhebliche Tatsache ist (vgl. VwGH 18.02.2003, 2001/01/0455). Beweisanträge dürfen nur dann abgelehnt werden, wenn die Beweistatsachen als wahr unterstellt werden, es auf sie nicht ankommt oder das Beweismittel – ohne unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung – untauglich bzw. an sich nicht geeignet ist, über den beweis erheblichen Gegenstand einen Beweis zu liefern (vgl. VwGH 20.10.2015, Ra 2014/09/0028). Mangels Wahrnehmungen in tatsächlicher Hinsicht für das angeführte Beweisthema war dem Beweisantrag aufgrund der Untauglichkeit des Beweismittels nicht nachzukommen. Die Beachtlichkeit eines Beweisantrages setzt die ordnungsgemäße Angabe des Beweisthemas, das mit dem Beweismittel unter Beweis gestellt werden soll, somit jener Punkte und Tatsachen voraus, die durch das angegebene Beweismittel geklärt werden sollen. Erheblich ist ein Beweisantrag dann, wenn Beweisthema eine für die Rechtsanwendung mittelbar oder unmittelbar erhebliche Tatsache ist (vergleiche VwGH 18.02.2003, 2001/01/0455). Beweisanträge dürfen nur dann abgelehnt werden, wenn die Beweistatsachen als wahr unterstellt werden, es auf sie nicht ankommt oder das Beweismittel – ohne unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung – untauglich bzw. an sich nicht geeignet ist, über den beweis erheblichen Gegenstand einen Beweis zu liefern (vergleiche VwGH 20.10.2015, Ra 2014/09/0028). Mangels Wahrnehmungen in tatsächlicher Hinsicht für das angeführte Beweisthema war dem Beweisantrag aufgrund der Untauglichkeit des Beweismittels nicht nachzukommen.

8.

Zur Strafhöhe:

8.1. Gemäß § 19 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. 8.1. Gemäß Paragraph 19, VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Im ordentlichen Verfahren sind überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die Paragraphen 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

8.2. Die Bedeutung des durch die angeführten kraftfahrrechtlichen Bestimmungen strafrechtlich geschützten Rechtsguts, nämlich die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Kraftfahrzeugen und somit der Schutz von Leben und Gesundheit von Menschen, erweist sich als hoch und ist auch die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die festgestellten Mängel – wenngleich konkrete nachteilige Folgen ausgeblieben sind – als nicht unerheblich anzusehen.

8.3. Da die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden nicht „gering“ waren und das tatbildmäßige Verhalten nicht hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückgeblieben ist, kamen eine Einstellung des Verfahrens, die Erteilung einer Ermahnung gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 VStG oder ein Beraten statt Strafen (vgl. § 33a VStG) nicht in Betracht. Die Wertigkeit des geschützten Rechtsgutes findet ihren Ausdruck auch in der Höhe des gesetzlichen Strafrahmens (vgl. VwGH 07.10.2021, Ra 2020/05/0232), sodass gegenständlich die Erteilung einer Ermahnung oder die Einstellung des Verfahrens (ebenfalls) von vornherein ausscheiden. 8.3. Da die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden nicht „gering“ waren und das tatbildmäßige Verhalten nicht hinter dem in der betreffenden Strafdrohung typisierten Unrechts- und Schuldgehalt erheblich zurückgeblieben ist, kamen eine Einstellung des Verfahrens, die Erteilung einer

Ermahnung gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 4, VStG oder ein Beraten statt Strafen vergleiche Paragraph 33 a, VStG) nicht in Betracht. Die Wertigkeit des geschützten Rechtsgutes findet ihren Ausdruck auch in der Höhe des gesetzlichen Strafrahmens vergleiche VwGH 07.10.2021, Ra 2020/05/0232), sodass gegenständlich die Erteilung einer Ermahnung oder die Einstellung des Verfahrens (ebenfalls) von vornherein ausscheiden.

8.4. Die Beschwerdeführerin hat entsprechend der obigen Ausführungen fahrlässig gehandelt. Mildernd und erschwerend waren keine Umstände zu berücksichtigen. Der Milderungsgrund der (absoluten) Unbescholtenheit liegt nicht vor, da betreffend die Beschwerdeführerin zum Tatzeitpunkt eine rechtskräftige und noch nicht getilgte verwaltungsstrafrechtliche Vormerkung vorliegt. Gegenständlich wurden durchschnittliche persönliche Verhältnisse der Strafbemessung zugrunde gelegt.

8.5. Das erkennende Gericht gelangte aufgrund spezial- und generalpräventiver Erwägungen, des Verschuldens der Beschwerdeführerin, ihrer persönlichen Verhältnisse und des vorliegenden Strafrahmens zur Auffassung, dass die von der belangten Behörde verhängten Geldstrafen von jeweils 115,00 Euro (Ersatzfreiheitsstrafe jeweils 11 Stunden) als tat- und schuldangemessen zu qualifizieren sind. Eine Reduzierung der Geldstrafe ist aus Sicht des erkennenden Gerichtes nicht geboten, zumal die Geldstrafe ohnehin im untersten Bereich des Strafrahmens (ca. 1 % der Höchststrafe) angesiedelt ist.

8.6. Zu den Kosten:

Der Kostenbeitrag für das verwaltungsbehördliche Verfahren ist gemäß § 64 Abs. 2 VStG mit 10 % der Geldstrafe, mindestens jedoch mit 10 Euro zu bemessen. Es war daher der festgesetzte Kostenbeitrag von 23,00 Euro nicht zu beanstanden. Der Kostenbeitrag für das verwaltungsbehördliche Verfahren ist gemäß Paragraph 64, Absatz 2, VStG mit 10 % der Geldstrafe, mindestens jedoch mit 10 Euro zu bemessen. Es war daher der festgesetzte Kostenbeitrag von 23,00 Euro nicht zu beanstanden.

Gemäß § 52 Abs. 1 und 2 VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat; dieser Beitrag ist für das Beschwerdeverfahren mit 20% der verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch mit zehn Euro zu bemessen. Da die Beschwerde als unbegründet abzuweisen war, kommen Kosten in Höhe von 46,00 Euro zur Vorschreibung. Gemäß Paragraph 52, Absatz eins und 2 VwGVG ist in jedem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, mit dem ein Straferkenntnis bestätigt wird, auszusprechen, dass der Bestrafte einen Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens zu leisten hat; dieser Beitrag ist für das Beschwerdeverfahren mit 20% der verhängten Geldstrafe, mindestens jedoch mit zehn Euro zu bemessen. Da die Beschwerde als unbegründet abzuweisen war, kommen Kosten in Höhe von 46,00 Euro zur Vorschreibung.

Gemäß § 54b VStG hat die Beschwerdeführerin den Strafbetrag sowie die Kostenbeiträge des verwaltungsbehördlichen Verfahrens und des Beschwerdeverfahrens jeweils binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses zu bezahlen. Gemäß Paragraph 54 b, VStG hat die Beschwerdeführerin den Strafbetrag sowie die Kostenbeiträge des verwaltungsbehördlichen Verfahrens und des Beschwerdeverfahrens jeweils binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses zu bezahlen.

9.

Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Die Entscheidung konnte sich auf die eindeutige Rechtslage und auf die zitierte Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes stützen. Hinsichtlich der Beweiswürdigung ist darauf zu verweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof zur Überprüfung der Beweiswürdigung der Verwaltungsgerichte im Allgemeinen nicht berufen ist und daher diesbezüglich keine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung vorliegt (z.B. VwGH 26.05.2015, Ra 2014/01/0175, mit Hinweis auf VwGH 24.03.2014, Ro 2014/01/0011). Die gegenständlich vorgenommene Ermessensübung betreffend die Strafbemessung erfolgte im Sinne des Gesetzes (vgl. zur Einschränkung des Verwaltungsgerichtshofes auf die Frage, ob die verhängte Strafe unter Bedachtnahme auf die Strafbemessungsgründe vertretbar erscheint: VwGH 25.01.2018, Ra 2016/06/0025). Daher stellen die – hier im Einzelfall beurteilten – Fragen keine „Rechtsfragen von grundsätzlicher, über den Einzelfall

hinausgehender Bedeutung“ (vgl. VwGH 23.09.2014, Ro 2014/01/0033) dar. Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Die Entscheidung konnte sich auf die eindeutige Rechtslage und auf die zitierte Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes stützen. Hinsichtlich der Beweiswürdigung ist darauf zu verweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof zur Überprüfung der Beweiswürdigung der Verwaltungsgerichte im Allgemeinen nicht berufen ist und daher diesbezüglich keine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung vorliegt (z.B. VwGH 26.05.2015, Ra 2014/01/0175, mit Hinweis auf VwGH 24.03.2014, Ro 2014/01/0011). Die gegenständlich vorgenommene Ermessensübung betreffend die Strafbemessung erfolgte im Sinne des Gesetzes vergleiche zur Einschränkung des Verwaltungsgerichtshofes auf die Frage, ob die verhängte Strafe unter Bedachtnahme auf die Strafbemessungsgründe vertretbar erscheint: VwGH 25.01.2018, Ra 2016/06/0025). Daher stellen die – hier im Einzelfall beurteilten – Fragen keine „Rechtsfragen von grundsätzlicher, über den Einzelfall hinausgehender Bedeutung“ vergleiche VwGH 23.09.2014, Ro 2014/01/0033) dar.

Schlagworte

Verkehrsrecht; Kraftfahrrecht; Verwaltungsstrafe; Fahrzeug; Mangel; Verschulden;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGNi:2026:LVwG.S.2419.001.2025

Zuletzt aktualisiert am

20.05.2026

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwG Niederösterreich, <http://www.lvwg.noel.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at