

TE Lvwg Erkenntnis 2021/8/21 LVwG- AV-657/002-2021

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.08.2021

Entscheidungsdatum

21.08.2021

Norm

KFG 1967 §57a Abs2

KFG 1967 §57a Abs2a

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Lindner als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von NÖ vom 26. März 2021, Zl. ***, betreffend den Widerruf der Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen gemäß § 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrgesetz (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 19. April 1999, Zl. ***, 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 28. Juli 2014, Zl. ***, wurde die Ermächtigung um Zugmaschinen bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit (Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern T1, T2, T3, T4, T5 bis 50 km/h) und Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb erweitert und neu gefasst.

Der Ermächtigungsumfang lautet 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
2.2 Kraftwagen zur Güterbeförderung			
LKW bis 2800 kg	N1	FZ	SZ
3 Anhänger			
Anhänger O1 ungebremst bis 750 kg O1			
4 Sonstige Kraftfahrzeuge bis 50 km/h Bauartgeschwindigkeit			
Transportkarren bis 3500 kg		FZ	SZ
Transportkarren > 3500 kg		FZ	SZ
Motorkarren bis 3500 kg		FZ	SZ
Motorkarren > 3500 kg		FZ	SZ
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 50 km/h bis 3500 kg		FZ	SZ
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 50 km/h > 3500 kg		FZ	SZ
Sonderkraftfahrzeuge bis 50 km/h bis 3500 kg		FZ	SZ
Sonderkraftfahrzeuge bis 50 km/h > 3500 kg		FZ	SZ
LOF bis 50 km/h bis 3500 kg	LOF	FZ	SZ
LOF bis 50 km/h > 3500 kg	LOF	FZ	SZ
T1 bis 3500 kg	T1	FZ	SZ
T1 > 3500 kg	T1	FZ	SZ
T2 bis 3500 kg	T2	FZ	SZ
T2 > 3500 kg	T2	FZ	SZ
T3 bis 3500 kg	T3	FZ	SZ
T3 > 3500 kg	T3	FZ	SZ
T4 bis 3500 kg	T4	FZ	SZ
T4 > 3500 kg	T4	FZ	SZ
T5 bis 50 km/h bis 3500 kg	T5	FZ	SZ
T5 bis 50 km/h > 3500 kg	T5	FZ	SZ

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

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 26. März 2021, Zl. ***, wurde die Herrn A erteilte Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle in ***, ***, mit sofortiger Wirkung widerrufen. Weiters wurde der Ermächtigungsinhaber aufgefordert, unverzüglich nach Zustellung dieses Bescheides die vorhandenen Begutachtungsplaketten an die Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf zurückzustellen und die auf die Begutachtungsstelle verweisende Prüfstellentafel zu entfernen. Die der Begutachtungsstelle zugewiesene Begutachtungsstellennummer *** wurde mit Zustellung dieses Bescheides als gegenstandslos erklärt.

Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen.

Die Vielzahl der bei der Revision am 18.2.2021 festgestellten schweren Mängel (über mehrere Fahrzeugklassen hinweg) zeige ein deutliches Bild von auffallender Sorglosigkeit im Umgang mit der gegenständlichen Ermächtigung und die Einstellung des Ermächtigungsinhabers gegenüber Vorschriften und behördlichen Vorgaben.

Die Behörde könne derzeit nicht davon ausgehen, dass die dem Ermächtigungsinhaber anvertraute 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.

Daran könnten auch die im Anschluss an die Revision ergriffenen Maßnahmen und der nach der Revision getätigte Verzicht auf die Prüfermächtigung für Fahrzeuge der Fahrzeugklasse L nichts ändern.

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 überwiege das wirtschaftliche Interesse des Ermächtigungsinhabers an der weiteren Ausübung der erteilten Ermächtigung. Die festgestellten schweren Mängel erforderten den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wegen Gefahr im Verzug.

Dagegen hat Herr A mit Schriftsatz vom 12. April 2021 fristgerecht Beschwerde erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung, Beiziehung eines Amtssachverständigen, Anberaumung eines Lokalaugenscheines, ersatzlose Behebung des bekämpften Bescheides, beantragt.

Zur Begründung wurde unter Verweis auf das erstinstanzliche Vorbringen ausgeführt, dass aufgrund der Aufregung bei der Revision vergessen worden sei, die Türe zum Büro zu verschließen. Seit der Revision würden die Plaketten stets im Tresor versperrt aufbewahrt. Nach der Erklärung durch den Sachverständigen sei ihm klar geworden, dass beide Werte für den Bremsflüssigkeitssiedepunkt bei zwei getrennten hydraulischen Bremssystemen eingetragen werden müssen. Er habe bisher bei Krafträdern bei der Bremsenprüfung eine Zielbremsung durchgeführt, sodass in vielen Fällen gleiche Bremswerte herausgekommen seien. Er sei davon ausgegangen, dass wahlweise die Prüfung der Feststellbremse auch statisch erfolgen könne. Was die Werte der Hilfsbremsanlage angehe, habe er jedoch nichts falsch gemacht, indem die EBV dies automatisch so schreibe. Die Markierungen für die Prüfstrecke wären ohnedies bei Saisonbeginn nachgezogen worden.

Er werde aber ab sofort auf die Prüfermächtigung für Fahrzeuge der Klasse L verzichten.

Er habe nicht gewusst, dass die Nenndrehzahl bei der Abgasmessung nicht unterschritten werden darf, er habe dies nicht absichtlich gemacht und werde in Zukunft darauf achten.

Er wisse nicht, warum die Kalibrierung des Bremsverzögerungsmessgerätes übersehen worden sei, das Gerät sei mittlerweile kalibriert worden. Er habe auch zwischenzeitig eine Prüfliste für alle prüfpflichtigen Geräte angelegt, sodass dies nicht mehr übersehen werden könne.

Die Begutachtung des Traktors mit der Fahrgestellnummer *** habe bereits am 17.2.2021 stattgefunden. Die dabei festgestellten Mängel habe er auf einen Handzettel vermerkt. Er habe gewusst, dass das Fahrzeug von ihm repariert werde und seinen Betrieb bis dahin nicht verlassen werde. Aus Zeitersparnisgründen habe er bereits vor der Reparatur das positive Gutachten ausgestellt. Es sei ihm nun klar, dass das nicht erlaubt sei.

Sein Sohn habe mittlerweile die erforderliche Ausbildung absolviert und sei bei der Behörde als geeignete Person namhaft gemacht worden. Indem daher in Zukunft zwei geeignete Personen vorhanden seien, könne eine Gegenkontrolle der Gutachten stattfinden.

Bei einer Entscheidung betreffend der Ermächtigung nach § 57a Abs. 2 KFG 1967 handle es sich um das Ergebnis einer Beurteilung des Gesamtverhaltens des Betroffenen. Durch die zwischenzeitig getroffenen Maßnahmen sei sichergestellt, dass sämtliche Anforderungen erfüllt seien und korrekte Begutachtungen nach § 57a Abs. 4 KFG sichergestellt seien. Die Beschwerdeführerin nehme hinkünftig Qualitätssicherungsmaßnahmen und Betreuung durch die Firma C OG in Anspruch und werde solchermassen sichergestellt, dass die Begutachtungen in Entsprechung den gesetzlichen Bestimmungen ordnungsgemäß vorgenommen würden.

Es könne von einer vorliegenden Vertrauensunwürdigkeit zum Zeitpunkt der zweitinstanzlichen Entscheidung ausgegangen werden. Durch die getroffenen Maßnahmen sei sichergestellt, dass sämtliche Anforderungen erfüllt und korrekte Begutachtungen sichergestellt seien.

Die Beschwerdeführerin verfüge über alle für die Begutachtung erforderlichen Einrichtungen und Sorge aufgrund der fachspezifischen Begleitung/Überprüfung dafür, dass sämtliche faktischen und rechtlichen Vorgaben eingehalten seien.

Es werde der Antrag auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung unter Beiziehung eines Amtssachverständigen, Anberaumung eines Lokalaugenscheines sowie ersatzlose Behebung des angefochtenen Bescheides gestellt.

Weiters wurde der Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gestellt.

Mit Schreiben vom 12. April 2021 hat die Landeshauptfrau von Niederösterreich die gegenständliche Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich mit dem Ersuchen um Entscheidung vorgelegt.

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 18. Mai 2021, LVwG-AV-657/001-2021, wurde dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde nicht stattgegeben.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat am 12. August 2021 gemäß § 24 VwGVG eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der Beweis aufgenommen wurde durch Vorbringen des Beschwerdeführervertreters, Einvernahme des Beschwerdeführers A, der Zeugen D, E und F sowie des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen G und durch Einsichtnahme in den erst- und zweitinstanzlichen Verfahrensakt.

Der Beschwerdeführer gab Folgendes an:

„Zum Fahrzeug VW Transporter Kennzeichen *** gebe ich an, dass es richtig ist, dass ich diesem Fahrzeug am 12.11.2020 ein positives Gutachten ausgestellt habe mit dem Prüfergebnis: keine Mängel.

Ich kann mich am heutigen Tag nicht mehr daran erinnern, ob an diesem Fahrzeug dunkle Folien an den Seitenscheiben der ersten Sitzreihe angebracht waren.

In meinem Betrieb war ich die einzige geeignete Person und damit die einzige Person, die wiederkehrende Begutachtungen durchgeführt hat. Weiters war noch mein Sohn im Betrieb beschäftigt, sowie ein Mechaniker und eine weitere Person, die nur stundenweise angestellt war.

Es ist richtig, dass die Plaketten in einem unversperrbaren Kästchen aufbewahrt waren. Normalerweise ist das Büro versperrt, wenn ich das Büro verlasse, aber am Tag der Revision, es handelte sich um die erste Revision, seitdem ich wiederkehrende Begutachtungen mache, war ich naturgemäß aufgeregter und habe vergessen, die Türen zum Büro zu versperren, sodass wir einen Rundgang durch den Betrieb gemacht haben und dann wieder zum Büro zurückgekommen sind und die Türen nicht versperrt waren.

In der Zwischenzeit habe ich einen Tresor angeschafft und es wird immer nur jene Plaketten entnommen, die ich gerade brauche.

Es ist richtig, dass bei zahlreichen Gutachten der Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e, welche über 2 getrennte hydraulische Bremssysteme verfügen, jeweils immer nur ein Wert für den Bremsflüssigkeitssiedepunkt angegeben waren, ich habe es damals nicht besser gewusst. Mittlerweile mache ich es natürlich anders.

Wenn mir vorgehalten wird die Auffälligkeit bei den eingetragenen Messwerten, nämlich eine Abbremsung der Betriebsbremse von 50,56 % bei mehreren Gutachten trotz unterschiedlicher Bauform der Bremsanlagen, so gebe ich grundsätzlich an:

Bei der Fahrbremsprobe wird beim Moped bei beiden Fahrbremsproben mit 30 km/h angefahren und beim ersten Mal beide Bremsen geprüft, beim zweiten Mal nur die Hinterradbremse. Ich fahre dann mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h abgelesen laut Tacho. Bei der Startlinie beginne ich dann zu bremsen und zwar eine starke Bremsung, so dass ich eben nicht ins Schleudern komme. Das Fahrzeug kommt dann irgendwo zum Stillstand und ich kann anhand der Markierungen auf der Bremsprüfstrecke, ich habe alle 50 cm eine Markierung angebracht, eruieren, wo ich zum Stillstand gekommen bin. Diesen Wert schreibe ich teilweise auf einen Handzettel auf oder merke ihn mir und gebe

ihn anschließend im Büro in das EBV Programm ein. Das Programm errechnet dann aus der Bremsstrecke die Abbremswerte. Beim Motorrad wird bei beiden Bremsen mit 40 km/h angefahren, bei der Hinterradbremse mit 30 km/h.

Wenn in diesem Zusammenhang bemängelt wurde, dass die Bodenmarkierungen bei der Bremsprüfstrecke teilweise nicht vorhanden waren und zum Teil so schlecht zu erkennen waren, dass ich danach erst suchen musste, so trifft das zu. Es ist aber zu bedenken, dass es damals Februar war und durch den Winter die Markierungen ausgeblichen sind und im Übrigen auch keine Begutachtungen von einspurigen Kraftfahrzeugen im Winter stattfinden, dies wird üblicherweise ja in der Motorradsaison gemacht.

Wenn gefragt wurde nach den Hinterradbremverzögerungswerten von 50,56 % obwohl eine derart hohe Abbremsung aus technischer Sicht nicht erreichbar ist, so wird sich das dahingehend erklären, dass ich vermutlich Fehler bei der Fahrbremsprobe gemacht habe. Zur statischen Bremsprobe zur Feststellbremse bei 12 Gutachten gebe ich an, dass in diesen Fällen zwar die Feststellbremse nicht nur statisch geprüft werden konnte, ich habe im Gegenstand aber eine statische Prüfung der Feststellbremse für sinnvoller erachtet, indem ich nur so feststellen kann, ob die Feststellbremse überhaupt sich wieder löst.

Ich habe die Fahrzeuge, wo die nicht ordnungsgemäßen Abgasmessungen beanstandet wurden, mit einer Drehzahl von 4000 Umdrehungen laut Anzeige am Tacho geprüft. Das Abgasmessgerät hat diese Drehzahlen offenbar nicht übernommen, sondern eine niedrigere Drehzahl verzeichnet. Mir ist dies leider nicht aufgefallen, auch nicht beim Abschluss des Gutachtens.

Es ist richtig, dass ich damals keinen Kalibriernachweis für das schreibende Bremsverzögerungsmessgerät vorlegen konnte, dies habe ich in der Zwischenzeit nachgeholt, das habe ich damals übersehen gehabt.

Es ist richtig, dass das Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer *** am 18.02.2021 um 08:34 Uhr positiv begutachtet wurde. Es war so, dass dieses Fahrzeug am 17.02.2021 durchgeschaut wurde und auch zahlreiche Mängel festgestellt wurden, welche bei der Begutachtung bereits teilweise repariert waren. Es war beabsichtigt, auch noch die elektrischen Leitungen im Bereich der Batterie zu isolieren und zu befestigen, sowie die Lenkmanschetten zu erneuern. Es wurde dennoch aus Zeitgründen bereits davor ein positives Gutachten ausgestellt, obwohl das Fahrzeug noch die schweren Mängel aufgewiesen hat. Ich weiß, dass das ein Fehler war und werde ich das in Zukunft nicht mehr so handhaben.

Es ist richtig, dass das Genehmigungsdokument für dieses Fahrzeug zum Zeitpunkt der wiederkehrenden Begutachtung nicht vorhanden war. Es handelt sich um das Fahrzeug eines Kunden, der oft mit diesem Fahrzeug zu uns kommt und waren die Fahrzeugdaten deshalb bereits bei uns im System hinterlegt. Ich habe daher die Fahrgestellnummer nicht noch einmal anhand der Genehmigungsdaten überprüft.

Jene Angaben, welche im Revisionsgutachten drinnen stehen, habe ich damals tatsächlich so gemacht, so habe ich es auch gehandhabt.

Ob ich jene Angaben, wie ich sie in der Stellungnahme bzw. jetzt in der Verhandlung gemacht habe, hinsichtlich der teilweisen Reparatur, dann Gutachtenerstattung und geplanter weiterer Reparatur, damals auch zum Revisionsbeamten gesagt habe, kann ich heute nicht mehr sagen.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Ich habe bereits rechtsgültig auf die Prüfermächtigung für die Fahrzeugklasse L verzichtet.

Mit Bescheid vom 17.06.2021 wurde mein Sohn H zur Durchführung wiederkehrender Begutachtungen von Fahrzeugen in der Begutachtungsstelle ***, *** ermächtigt. In diesem Zuge wurde auch die Bremsenprüfstrecke kontrolliert und sind die notwendigen Bodenmarkierungen mittlerweile wieder vollständig vorhanden. Zu jenem Zeitpunkt, wo ich das positive Gutachten für den Traktor *** erstattet haben, war völlig klar, dass dieses Fahrzeug vor der endgültigen Reparatur das Betriebsareal nicht verlassen wird.

Es war so, dass nach dem Widerruf Kontakt mit einem Unternehmensberater, der C KG, aufgenommen wurde und wurde durch dieses Unternehmen auch eine Revision durchgeführt, allerdings bezogen auf den Betrieb meines Sohnes. Es wurde auch ein Qualitätssicherungssystem aufgestellt, ebenfalls wieder bezogen auf den Betrieb meines Sohnes.

Es wurde solchermaßen festgelegt, dass ein- bis zweimal in der Woche mein Sohn und ich uns zusammensetzen und stichprobenartig ein Gutachten, welches erstattet wurde, anschauen. Irgendwelche schriftlichen Aufzeichnungen darüber, ein Protokoll, gibt es noch nicht, dass müsste man für die Zukunft auch andenken.

Wenn ich von der Verhandlungsleiterin gefragt werde, ob auch tatsächlich im Betrieb vorhandene begutachtete Fahrzeuge noch einmal von einer anderen Person nachbegutachtet werden, und solchermaßen eine Kontrolle durchzuführen, so gebe ich an, dass das bislang nicht gemacht wurde, aber dies auch eine gute Idee wäre.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter, ob es möglich wäre, wenn ich die Ermächtigung wieder bekomme, solche Nachbegutachtungen von mir begutachteter Fahrzeuge gemeinsam mit meinem Sohn zu machen, so gebe ich an, dass wir das sicher machen könnten.

Ich habe bei I auch ein Webseminar bestellt und auch mit meinem Sohn gemeinsam schon durchgeführt. Es ging allgemein um das Thema „Wiederkehrende Begutachtungen“.

Über Befragen durch den kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen bzw. Vorhalt, dass am 04.02.2021 ein Gutachten für ein KFZ der Klasse L3e mit dem Kennzeichen *** erstattet wurde, obwohl ich vorher gesagt habe, dass im Winter ohnehin keine Begutachtungen von einspurigen Kraftfahrzeugen stattfinden, so gebe ich an, dass ich eine Fahrbremsprobe auf der Bremsenprüfstrecke gemacht habe. Aus meiner Sicht habe ich aber genug gesehen, was die Bodenmarkierungen anlangt.“

Der Zeuge D gab Folgendes an:

„Es war so, dass mein Kollege und ich am 10.01.2021 ein Fahrzeug auf der *** überholt haben und habe ich beim Blick auf den Fahrzeuglenker gesehen, dass ich diesen nur schemenhaft erkennen kann, weil die Scheiben so dunkel waren. Es kam dann zur Anhaltung und waren zu diesem Zeitpunkt sowohl die Scheibe des Fahrers sowie auch beim Beifahrer komplett heruntergelassen. Ich habe dann den Lenker aufgefordert, die Scheiben wieder zu schließen und habe ich solchermaßen festgestellt, dass sowohl beim Fahrerfenster als auch beim Beifahrerfenster eine Folie aufgeklebt war. Es gab nämlich kleine Klebefehler, sodass man erkennen konnte, dass es sich um eine Folie handelt. Diese war fast bis zum Scheibenrand geklebt. Der Lenker, der gleichzeitig der Zulassungsbesitzer war, hat gesagt, dass er ohnehin erst ein paar Tage davor, nämlich am 07.01.2021 (die Angabe in der Anzeige 01.01.2020 ist ein Tippfehler, es heißt richtigerweise 07.01.2021) in *** angehalten und wegen der Folie beanstandet wurde. Er gab an, dass er dringend einen Anhänger überstellen musste und deshalb wieder mit dem Fahrzeug mit den angebrachten Folien gefahren sei. Er sagte, dass er wisse, dass er die Folien nicht haben dürfe und dass es ein Blödsinn war. Die Folien habe er im August 2020 montieren lassen. Ich habe dann weitere Ermittlungen durchgeführt und habe festgestellt, dass am 12.11.2020 ein positives Gutachten für dieses Fahrzeug erstattet wurde mit dem Prüfergebnis – keine Mängel. Ich habe deshalb die Bezirkshauptmannschaft ersucht, meine Anzeige an die Abteilung WST8 des Amtes der NÖ Landesregierung weiterzuleiten, indem der Verdacht bestand, dass ein falsches Gutachten gemäß § 57a KFG 1967 erstattet worden war.

Die Anzeige der Landesverkehrsabteilung LPD Wien vom 12.01.2021 betreffend das Vorfallesgeschehen vom 07.01.2021 lege ich am heutigen Tage vor.“

Der Zeuge E gab Folgendes an:

„Ich habe im Sommer 2020 eine Tönungsfolie auf die Seitenscheiben der ersten Sitzreihe, nämlich beim Fahrer und Beifahrer, aufgeklebt. Ich weiß, dass das nicht zulässig ist und dass das ein Blödsinn war. Ich habe das gemacht, weil ich auch im Auto schlafe und mir dadurch eine kühlere Temperatur erwarte bzw. dass auch nicht jeder gleich reinsehen kann. Im Herbst habe ich die Folie wieder heruntergenommen, weil sie schlecht verklebt war und sich Blasen darin befunden haben. Zwischen Weihnachten und Neujahr habe ich wieder eine neue Folie aufgeklebt. Ich habe das Fahrzeug zweimal zur widerkehrenden Begutachtungen bei A gehabt. Das war im Jahr 2019 sowie am 12.11.2020. Ob an diesem Tag die Folien aufgeklebt waren oder nicht, kann ich nicht sagen.

Alle Angaben, wie sie in der Anzeige der API *** vom 11.01.2021 vermerkt sind, stimmen.

Wenn ich befragt werde, warum ich da nichts davon gesagt habe, dass ich die Folien im Herbst wieder abgenommen habe und erst danach wieder neu montiert habe, so gebe ich an, dass mich danach ja keiner gefragt hat.

Ich fahre sowohl mit diesem Transporter als auch mit dem Motorrad regelmäßig zu Herrn A.“

Der Zeuge F gab Folgendes an:

„Ich habe die Revision vom 18.02.2021 durchgeführt und das Revisionsgutachten vom 24.02.2021 erstattet. Es war so, dass die Begutachtungsplaketten damals in einem unversperrbaren Kästchen aufbewahrt waren und Herr A und sein Sohn gemeinsam mit mir ca. eine halbe Stunde im Betrieb herumgegangen sind, währenddessen das Büro unversperrt war. Ich weiß nicht ob bzw. was Herr A zu diesem Zustand gesagt hat.

Ich habe unter dem Punkt „fehlende Eintragungen im Gutachten“ beanstandet, dass bei zahlreichen Gutachten nur ein Wert für den Bremsflüssigkeitssiedepunkt angegeben war bei Fahrzeugen der Fahrzeugklasse L1e bzw. L3e, obwohl diese Fahrzeuge über 2 getrennte hydraulische Bremssysteme verfügen. Über Nachfrage hat Herr A angegeben, dass er den Mittelwert der beiden gemessenen Siedetemperaturen in das Gutachten eintrage.

Ich habe weiters unter dem Punkt „Auffälligkeit bei den eingetragenen Messwerten“ beanstandet, dass bei einer Reihe von Gutachten jeweils eine Abbremsung der Betriebsbremse von 50,56 % eingegeben war, was aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar ist, umso mehr, da es sich bei den geprüften Fahrzeugen um Fahrzeuge handelt, die völlig unterschiedliche Bremsanlagen aufweisen. Ich habe beispielsweise ausgeführt, dass die Bremswerte bei einem Motorrad der Marke Derby mit hydraulisch betätigter Scheibenbremsanlage nicht dieselben Bremswerte erbringen kann wie eine Puch Maxi Erstzulassung 1979 mit mechanisch betätigter Trommelbremse und Rückbremse.

Ich habe weiters beanstandet bei einigen Gutachten, dass eine Verzögerung für die Hinterradbremse von 50,56 % angegeben war, welche Abbremsung aber aus technischer Sicht nur erreichbar scheint, wenn es sich um ein Fahrzeug mit Integralbremssystem handelt. Im Gegenstand wurde jedoch im Gutachten die Angabe „Integralbremssystem“ nicht gemacht, muss daher davon ausgegangen werden, dass es sich um Fahrzeuge handelt, welche keine Integralbremse haben und ist daher ein derart hoher Abbremswert technisch nicht nachvollziehbar.

Ich habe weiters eine Vielzahl von Gutachten ausgehoben, wo laut Gutachten eine statische Bremsprobe für die Feststellbremse durchgeführt wurde. Diese Messmethode ist nur bei Fahrzeugen, wo die Feststellbremse nur statisch geprüft werden kann, zulässig. Bei allen anderen Fahrzeugen ist die Ermittlung der Abbremsung der Feststellbremse mit Fahrversuch zu ermitteln. Es war auffällig, dass in allen Gutachten ein Kreis der Betriebsbremsanlage als Hilfsbremsanlage ausgewählt wurde und der Wert der Abbremsung der Betriebsbremse und der der Hilfsbremsanlage gleich waren.

Bei einer Vielzahl von Fahrzeugen wurden die Abgasmessungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt. Es wurden die Abgasmessungen nicht bei der Mindestdrehzahl bei Nennleistung durchgeführt, sondern bei einer geringeren Drehzahl. Bei all diesen Fahrzeugen handelte es sich um Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, welche vor dem 01.01.2005 erstmalig zum Verkehr zugelassen wurden und nicht über einen elektronischen Drehzahlbegrenzer verfügten.

Bei der Kontrolle der Bremsenprüfstrecke wurde festgestellt, dass die Bodenmarkierungen teilweise nicht vorhanden waren, teilweise so schlecht zu erkennen waren, dass selbst Herr A lange danach suchen musste. Ich lege am heutigen Tag nochmals Fotos der Bremsenprüfstrecke in Farbe vor. Es konnte auch der Kalibriernachweis für das schreibende Bremsverzögerungsmessgerät nicht vorgelegt werden. Ich habe einen Traktor im Betrieb stehen gesehen, welcher zum Zeitpunkt der Revision bereits positiv begutachtet war, nämlich mit Gutachten vom 18.02.2021, um 08:34 Uhr, positiv begutachtet wurde. Bei einer stichprobenartigen Kontrolle des Fahrzeuges habe ich festgestellt, dass weder das Genehmigungsdokument im Betrieb vorhanden war bzw. weiters das Fahrzeug schwere Mängel aufwies, welche eine positive Begutachtung ausgeschlossen hätten. Es waren die elektrischen Leitungen im Bereich der Batterie unisoliert und mangelhaft befestigt und die Lenkmanschetten links und rechts durchgerissen und undicht. Ich habe davon zahlreiche Lichtbilder angefertigt, welche dem Akt angeschlossen ist. Herr A ist dann ein paar Mal um das Fahrzeug gegangen und hat dann gesagt, dass er die Fahrgestellnummer nicht überprüft habe. Auf die Frage, wie er den Motortyp kontrolliert habe, antwortete Herr A, dass es sich um ein Stammfahrzeug handle und dass daran sicher nichts umgebaut worden sei. Ich habe Herrn A gefragt, ob er das Fahrzeug über der vorgeschriebenen Prüfgrube begutachtet habe, worauf er das verneinte, aber gesagt hat, er habe sich unter das Fahrzeug gelegt.“

Der kraftfahrzeugtechnische Amtssachverständige erstattete nachstehendes Gutachten:

„Am 18.02.2021 wurde von einem Amtssachverständigen eine Revision bei der gegenständlichen Firma nach§ 57a KFG 1967 durchgeführt und Mängel festgestellt, welche im entsprechenden Gutachten zusammengefasst wurden.

Zum Punkt „Fehlende Eintragungen“ im Gutachten:

Es wurden einige Gutachten im Revisionsgutachten angeführt. Diese betreffen die Fahrzeugklasse L1e und L3e. Bei diesen wurde lediglich ein Wert der Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit eingetragen. Bei Fahrzeugen dieser Klassen ist es so, dass diese in den meisten Fällen zwei getrennte Bremsanlagen aufweisen. Bei diesen zwei Bremsanlagen ist jeweils die Siedetemperatur zu messen und jedenfalls aus technischer Sicht zu dokumentieren. Der kleinere Wert der beiden Bremsanlagen der Siedetemperatur ist auf alle Fälle einzutragen, da im Hintergrund eine automatische Überprüfung dieses Wertes stattfindet. Der zweite Wert ist aufgrund der Vollständigkeit der Befunderhebung zum Beispiel im Bemerkungsfeld anzugeben. Ein durchschnittlicher Wert beider getrennter Bremsanlagen ist nicht einzutragen bzw. zu rechnen.

Zum Punkt „Auffälligkeiten bei den eingetragenen Messwerten“:

Es wurden zahlreiche Gutachten angeführt, bei der die Abbremsung der Betriebsbremse immer 50,56 % war. Bei den Fahrzeugen handelt es sich ebenfalls um Fahrzeuge der Klasse L. Vom Sachverständigen wurde dies aus diesem Grund bemängelt, da es sich um sehr unterschiedliche Fahrzeuge bzw. Bremsanlagen handelt und es nicht nachvollziehbar ist, dass Fahrzeuge mit reinen Trommelbremsen die gleichen Abbremsungen erreichen, wie Fahrzeuge mit modernen Scheibenbremsanlagen. Dies ist auch aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar. Bei der Bremsenprüfung ist so vorzugehen, dass zum Beispiel bei Fahrzeugen der Klasse L3e mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h eine Abbremsung mit der Betriebsbremse durchgeführt werden muss und die erreichbare Abbremsung dann in das Gutachten eingetragen wird. Bei der Geschwindigkeit muss natürlich darauf geachtet werden, dass effektive Geschwindigkeiten erreicht werden und nicht zum Beispiel nur die Geschwindigkeit des Tachos abgelesen wird, da es bei diesen Fahrzeugklassen relativ große Tachotoleranzen gibt und der Geschwindigkeitsfehler sehr großen Einfluss auf die Abbremsung nimmt. Gleiche Bremswerte sind aus meiner Sicht sogar bei zwei hintereinander durchgeführten Bremsproben mit demselben Fahrzeug nicht möglich, da sich die Bremse und damit die Bremswerte auch temperaturmäßig verändert und exakt gleiche Bremswerte nicht ermittelbar sind. Bei einigen Fahrzeugen wurde eine Verzögerung der Hinterrbremse von ebenfalls 50,56 % angegeben. Derart hohe Abbremsungen sind allein mit der Hinterradbremse nicht erreichbar. Es wurden in die Richtung bereits zahlreiche Versuche gemacht und auch aus eigener Erfahrung ist bekannt, dass Abbremswerte der Hinterradbremse allein von über 30 % nicht erreicht werden können.

In dem gleichen Punkt wurden zahlreiche Gutachten aufgeführt, diese betreffen Fahrzeuge der Klasse T, in allen Fällen Zugmaschinen. Hier wurde die Abbremsung der Feststellbremse statisch ermittelt. Dies ist nur zulässig, wenn die technische Ausstattung dieser Bremse einen Fahrversuch nicht zulässt. Das heißt, im Gegenstand wäre auch die Feststellbremse mittels dynamischen Versuch mittels Bremsverzögerungsmessgerät zu dokumentieren gewesen. Weiters beschreibt der Sachverständige, dass es auffällig ist, dass in allen Gutachten ein Kreis der Betriebsbremsanlage als Hilfsbremse ausgewählt wurde. Dies ist bei diesen Fahrzeugen nicht richtig. Bei den meisten Fahrzeugen der Klasse T ist es so, dass die Bremsanlage einkreisig ausgeführt ist und somit nicht ein Kreis der Betriebsbremsanlage die Hilfsbremse sein kann. Fällt die Betriebsbremse aus, muss eine andere Einrichtung diese Hilfsbremswirkung aufbringen können. In diesem Fall gibt es zwei Methoden der Hersteller. Bei älteren Fahrzeugen und kleineren Fahrzeugen ist es so, dass die Hilfsbremsanlage die Feststellbremsanlage ist. Diese gehört extra mit dem Bremsverzögerungsmessgerät geprüft und ermittelt, ob die Hilfsbremsanlage mind. 50 % Mindestabbremsung des entsprechenden Fahrzeuges erreicht. Eine zweite Möglichkeit der Hilfsbremsanlage ist eine eigene Einrichtung, die extra betätigt werden muss, um das Fahrzeug auch beim Ausfall der Betriebsbremse noch zum Stillstand zu bringen.

In all diesen Gutachten wurde laut den beanstandeten Gutachten diese Hilfsbremsanlage nicht geprüft, da der gleiche Wert wie bei der Betriebsbremsanlage eingetragen ist und dies ist aus technischer Sicht nicht möglich. Nachweise, dass diese Fahrzeuge richtig überprüft wurden, konnten in der Verhandlung nicht vorgelegt werden.

Zum nächsten Punkt im Revisionsgutachten „Abgasmessungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt“:

Es sind zahlreiche Gutachten aufgeführt, bei der die Abgasmessung offensichtlich nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, da die Mindestdrehzahlen, die erreicht werden müssen, nicht erreicht wurden. Werden die Fahrzeuge nicht elektrisch abgeregelt, ist entweder mit der Abregeldrehzahl oder mind. mit der Nenndrehzahl zu prüfen, um den Abgastest für ein Gutachten aus technischer Sicht verwertbar zu machen. Die Abgasprüfung bei den angeführten Fahrzeugen wurde daher nicht ordnungsgemäß durchgeführt. Ob die Fahrzeuge bei ordnungsgemäßen

Abgasprüfungen diese bestanden hätten, kann natürlich aus heutiger Sicht nicht gesagt werden. Wird die Abgasprüfung nicht bei den mindestens erforderlichen Drehzahlen durchgeführt, darf diese - jedenfalls aus technischer Sicht - nicht für ein positives aber auch nicht für ein negatives Gutachten als Abgastest herangezogen werden.

Zu dem Punkt „Technischen Einrichtungen / Funktionsfähigkeit der Einrichtungen eingeschränkt“:

Hier wird bemängelt, dass die Bodenmarkierungen nicht oder fast nicht mehr ersichtbar waren. Wie bereits in der Verhandlung ermittelt, wurde einige Wochen vor der Revision ein Gutachten der Klasse L3e erstellt.

Zum Punkt „Abnahmebefund und behördliche Überprüfungen liegen nicht vor“:

Es konnte zum Zeitpunkt der Revision kein entsprechender Kalibriernachweis für das im Betrieb befindliche schreibende Bremsverzögerungsmessgerät Marke Maha, Typ: VZM100 vorgelegt werden. Dieses ist unter anderem vorgeschrieben für die Prüfung von Fahrzeugen der Klasse T und wurde, nachdem auch Fahrzeuge der Klasse T begutachtet wurden, auch verwendet. Ein derartiges Gerät ist spätestens alle zwei Jahre nach der letzten Kalibrierung erneut zu kalibrieren.

Zum Punkt „Begutachtetes Fahrzeug / Erkennen der Mängel“:

Es wurde ein Fahrzeug (Zugmaschine), Klasse T1, Kennzeichen ***, am 18.02.2021 um 08:34 Uhr positiv begutachtet. Das Gutachten wurde bereits in die zentrale Begutachtungsplakettendatenbank eingeliefert und war zum Zeitpunkt der Revision deshalb jedenfalls aus technischer Sicht gültig. Das Fahrzeug konnte vom Revisionsbeamten im Hof des Betriebsgeländes noch aufgefunden werden. Dieses wurde einer Sichtüberprüfung unterzogen und festgestellt, dass elektrische Leitungen im Bereich der Batterie nicht isoliert und mangelhaft befestigt waren und die Lenkmanschetten links und rechts durchgerissen und somit undicht waren. Beide Mängel würden aus technischer Sicht als schwere Mängel zu qualifizieren sein und deshalb auch eine positive Begutachtung ausschließen. Weiters wurde bemängelt, dass zu diesem Fahrzeug kein entsprechendes Genehmigungsdokument zum Zeitpunkt der Prüfung 57a im Betrieb vorhanden war. Bei Fahrzeugen über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht ist neben der Zulassungsbescheinigung bei zugelassenen Fahrzeugen auf alle Fälle auch das Fahrzeuggenehmigungsdokument vorzulegen, was in diesem Fall offensichtlich nicht gemacht wurde. Vor Beginn der Prüfung ist natürlich mit Hilfe des Genehmigungsdokumentes zu kontrollieren, ob die eingetragene Fahrgestellnummer auch der im Genehmigungsdokument entspricht. Außerdem ist natürlich unter anderem auch die Motornummer zu kontrollieren bzw. der Motortyp. Dieser ist im Genehmigungsdokument auch vermerkt bzw. beschrieben. Bei diesem Fahrzeug Kennzeichen *** wurde offensichtlich jedenfalls die Hilfsbremse nicht richtig ermittelt, da diese den gleichen Wert wie die Abbremsung der Betriebsbremse aufweist.

Zur Frage, wie und an welchen Scheiben Scheibenfolien an Fahrzeugen montiert werden dürfen, ist Folgendes auszuführen:

Werden Scheibenfolien montiert, ist auf alle Fälle darauf zu achten, dass diese ein entsprechendes Genehmigungszeichen aufweisen. An den vorderen Seitenscheiben bzw. der Windschutzscheibe ist das Aufbringen von Scheibenfolien nicht zulässig. Dies würde bei einer Begutachtung auf alle Fälle als schwerer Mangel zu bemängeln sein.

Über Befragen durch den Beschwerdeführervertreter:

Wird die Bremsenprüfung zum Beispiel der Fahrzeugklasse L nicht richtig durchgeführt bzw. die Mindestdrehzahl bei Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor nicht bei der entsprechenden Drehzahl durchgeführt, kann dies aus technischer Sicht nicht für ein Gutachten herangezogen werden, weder für ein positives noch ein negatives. Aus heutiger Sicht gibt es keinen Nachweis, dass diese Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Überprüfung nicht die erforderlichen Grenzwerte eingehalten hätten, aber auch keinen Nachweis, dass die erforderlichen Grenzwerte schon eingehalten wurden.“

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hiezu wie folgt erwogen:

Folgende Feststellungen werden der Entscheidung zu Grunde gelegt:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 19. April 1999, Zl. ***, 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 28. Juli 2014, Zl. ***, wurde die Ermächtigung um Zugmaschinen

stichprobenartigen Kontrolle des Fahrzeuges wurde festgestellt, dass das Genehmigungsdokument nicht im Betrieb vorhanden war, die elektrischen Leitungen im Bereich der Batterie nicht isoliert und mangelhaft befestigt waren, die Lenkmanschetten links und rechts durchgerissen und somit undicht waren (schwere Mängel). Es hätte daher ein negatives Gutachten ausgestellt werden müssen.

Zu diesen Feststellungen gelangte das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich auf Grund nachstehender Beweiswürdigung:

Diese Feststellungen ergeben sich aus den im erstinstanzlichen Akt einliegenden, anlässlich der Revision beanstandeten, Gutachten, der glaubwürdigen Aussage des Revisionsbeamten als Zeugen, den anlässlich der Revision angefertigten Lichtbildern, dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des kraftfahrzeugtechnischen Amtssachverständigen und wurden im Übrigen beschwerdeführerseits nicht in Abrede gestellt. Wenn der Beschwerdeführer dazu angibt, die Bodenmarkierungen der Bremsprüfstrecke seien aufgrund der winterlichen Witterung ausgeblichen gewesen und habe er im Winter ja gar keine wiederkehrenden Begutachtungen von einspurigen Kraftfahrzeugen durchgeführt, so ist dem entgegen zu halten, dass einerseits die Funktionsfähigkeit der für die wiederkehrenden Begutachtungen erforderlichen Einrichtungen in jeder Jahreszeit gegeben sein muss, andererseits wurden sehr wohl auch im Winter wiederkehrende Begutachtungen von einspurigen Kraftfahrzeugen durchgeführt, bei welchen die Bremsenprüfung im Fahrversuch auf der Bremsprüfstrecke stattfinden muss (z.B. am 04.02.2021 ein Gutachten für ein KFZ der Klasse L3e mit dem Kennzeichen ***).

Wenn beschwerdeführerseits ausgeführt wird, das Fahrzeug mit dem Kennzeichen *** sei am 18.2.2021 um 08.34 Uhr positiv begutachtet worden (GA Nr. ***), weil beabsichtigt gewesen sei, die schweren Mängel nach der Gutachtenserstellung zu beheben und das Fahrzeug davor gar nicht die Werkstätte verlassen hätte, ist dem Folgendes entgegen zu halten:

Mit der Erstellung eines positiven Gutachtens gemäß § 57a KFG 1967 bescheinigt der ausstellende Gutachter, dass das Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt den Erfordernissen der Umwelt- und der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Diesen Erfordernissen hat das Fahrzeug bei der Gutachtenserstellung nicht entsprochen, weil es schwere Mängel aufwies. Das positive Gutachten hätte daher nicht erstattet werden dürfen, unabhängig davon, ob eine Reparatur geplant war oder ob das Fahrzeug das Betriebsgelände verlassen hätte oder nicht.

In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

§ 57a Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG) lautet:

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros-Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen erkennbar gemacht sein müssen. Der Ermächtigte hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der Ermächtigte nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten erforderlich sind.

Gemäß § 57a Abs. 2a leg. cit. hat der Landeshauptmann regelmäßig zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen berechtigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Begutachtung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen.

Entscheidend bei der Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 ist, ob jemand die spezifische Vertrauenswürdigkeit besitzt, die von ihm erwartet werden darf, wenn er über eine Ermächtigung iSd § 57a Abs. 2 KFG 1967 verfügt oder sie erlangen will, soll doch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit das Vorhandensein der nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften der über die genannte Ermächtigung verfügenden Person gewährleisten. Wesentlich ist also, ob das bisherige Verhalten des Betroffenen auf ein Persönlichkeitsbild schließen lässt, das mit jenen Interessen im Einklang steht, deren Wahrung der Behörde im Hinblick auf den Schutzzweck des Gesetzes - nämlich zu gewährleisten, dass nur verkehrs- und betriebssichere sowie nicht übermäßig Emissionen verursachen

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at