

TE Uvs Bescheid 2004/9/9 411-046/04

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 09.09.2004

Norm

FSG §7 Abs3 Z5

1. FSG § 7 heute
2. FSG § 7 gültig ab 01.09.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2021
3. FSG § 7 gültig von 01.08.2021 bis 31.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2021
4. FSG § 7 gültig von 01.09.2019 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 76/2019
5. FSG § 7 gültig von 01.10.2015 bis 31.08.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 74/2015
6. FSG § 7 gültig von 26.02.2013 bis 30.09.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
7. FSG § 7 gültig von 30.07.2011 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011
8. FSG § 7 gültig von 01.01.2011 bis 29.07.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2010
9. FSG § 7 gültig von 01.10.2006 bis 31.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2006
10. FSG § 7 gültig von 01.10.2006 bis 15.03.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 152/2005
11. FSG § 7 gültig von 16.03.2006 bis 30.09.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2006
12. FSG § 7 gültig von 01.03.2006 bis 15.03.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 152/2005
13. FSG § 7 gültig von 01.07.2005 bis 28.02.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2005
14. FSG § 7 gültig von 02.04.2005 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2005
15. FSG § 7 gültig von 01.10.2002 bis 01.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 81/2002
16. FSG § 7 gültig von 22.07.1998 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/1998
17. FSG § 7 gültig von 06.01.1998 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/1998
18. FSG § 7 gültig von 01.11.1997 bis 05.01.1998

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr Hämmerle über die Berufung des G K, D, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 17.05.2004 betreffend die Entziehung der Lenkberechtigung, zu Recht erkannt:

Der Berufung wird gemäß § 66 Abs 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben. Der Berufung wird gemäß Paragraph 66, Absatz 4, des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben.

Text

1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Berufungswerber gemäß den § 24 Abs 1 Z 1 iVm § 7 Abs 1 und Abs 3 Z 5 sowie § 26 Abs 1 des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen A, B, C,

E, F und G auf die Dauer von drei Monaten, gerechnet ab der Abgabe des Führerscheines, entzogen. Die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Berufung gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen. 1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Berufungswerber gemäß den Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 7, Absatz eins und Absatz 3, Ziffer 5, sowie Paragraph 26, Absatz eins, des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen A, B, C, E, F und G auf die Dauer von drei Monaten, gerechnet ab der Abgabe des Führerscheines, entzogen. Die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Berufung gegen diesen Bescheid wurde ausgeschlossen.

2. Gegen diesen Bescheid hat der Berufungswerber rechtzeitig Berufung erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, die erstinstanzliche Behörde sei in Entsprechung des Grundsatzes der materiellen Wahrheitsfindung verpflichtet, erst nach Durchführung eines vollständigen Ermittlungsverfahrens zu erkennen, welcher Sachverhalt erwiesen ist. Im gegenständlichen Verfahren habe die Erstbehörde überhaupt keine eigenständigen Ermittlungen durchgeführt und schlichtweg den von der Kantonspolizei S G festgestellten Sachverhalt, welcher zur Gänze bestritten werde, zugrunde gelegt. Der Berufungswerber habe zu keinem Zeitpunkt, wie von der Kantonspolizei S G festgehalten, anerkannt, dass die beiden Reifen auf der Innenseite abgefahren und beim rechten vorderen Reifen auf der Innenseite die Karkasse sichtbar war. Hätte die Erstbehörde eigenständige Ermittlungen angestrengt, wäre hervorgekommen, dass beim Fahrzeug des Berufungswerbers zwar die in § 4 Abs 4 KDV vorgesehene Mindestprofiltiefe unterschritten, keinesfalls jedoch bei beiden Vorderreifen die Innenseite abgefahren war, geschweige denn am rechten vorderen Reifen an der Innenseite die Karkasse vorschien. Das Verfahren leide daher an einem wesentlichen Verfahrensmangel. 2. Gegen diesen Bescheid hat der Berufungswerber rechtzeitig Berufung erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, die erstinstanzliche Behörde sei in Entsprechung des Grundsatzes der materiellen Wahrheitsfindung verpflichtet, erst nach Durchführung eines vollständigen Ermittlungsverfahrens zu erkennen, welcher Sachverhalt erwiesen ist. Im gegenständlichen Verfahren habe die Erstbehörde überhaupt keine eigenständigen Ermittlungen durchgeführt und schlichtweg den von der Kantonspolizei S G festgestellten Sachverhalt, welcher zur Gänze bestritten werde, zugrunde gelegt. Der Berufungswerber habe zu keinem Zeitpunkt, wie von der Kantonspolizei S G festgehalten, anerkannt, dass die beiden Reifen auf der Innenseite abgefahren und beim rechten vorderen Reifen auf der Innenseite die Karkasse sichtbar war. Hätte die Erstbehörde eigenständige Ermittlungen angestrengt, wäre hervorgekommen, dass beim Fahrzeug des Berufungswerbers zwar die in Paragraph 4, Absatz 4, KDV vorgesehene Mindestprofiltiefe unterschritten, keinesfalls jedoch bei beiden Vorderreifen die Innenseite abgefahren war, geschweige denn am rechten vorderen Reifen an der Innenseite die Karkasse vorschien. Das Verfahren leide daher an einem wesentlichen Verfahrensmangel.

Außerdem leide der angefochtene Bescheid auch an einem Begründungsmangel, weil jede strittige Sach- und Rechtsfrage von Relevanz in der Begründung eines Bescheides ausreichend beantwortet sein müsse. Eine Begründung, die sich auf die Wiedergabe eines gesetzlichen Tatbestandes beschränke und der sich nicht entnehmen lasse, auf Grund welcher Sachverhaltsannahmen die Behörde zu ihrer Erkenntnis gelangt, sei fehlerhaft.

Die Erstbehörde nehme ohne entsprechende Begründung an, dass im vorliegenden Fall eine bestimmte Tatsache gemäß § 7 Abs 3 Z 5 FSG vorliege und diese im Hinblick auf den technischen Zustand des vom Berufungswerber gelenkten Kraftfahrzeuges eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstelle. Für die Beurteilung dieser Frage fehle es dem angefochtenen Bescheid an geeigneten Feststellungen, da sich diesem nicht entnehmen lasse, inwiefern der von der Behörde beschriebene Mangel die Verkehrssicherheit gefährdet. Anzahl und Ausmaß der die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Mängel seien zudem nicht nur für die Beurteilung der Frage, ob eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 5 FSG vorliegt, von Bedeutung, sondern auch für die nach Abs 4 leg cit vorzunehmende Wertung. Die Erstbehörde hätte daher beurteilen müssen, ob überhaupt eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 2 Z 5 FSG vorliegt und bejahendenfalls, ob die anhand der in Abs 4 genannten Kriterien vorgenommene Wertung die Auffassung rechtfertigt, der Lenker sei mindestens noch drei Monate ab Erlassung des Bescheides als verkehrsunzuverlässig anzusehen. Die Erstbehörde nehme ohne entsprechende Begründung an, dass im vorliegenden Fall eine bestimmte Tatsache gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 5, FSG vorliege und diese im

Hinblick auf den technischen Zustand des vom Berufungswerber gelenkten Kraftfahrzeuges eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstelle. Für die Beurteilung dieser Frage fehle es dem angefochtenen Bescheid an geeigneten Feststellungen, da sich diesem nicht entnehmen lasse, inwiefern der von der Behörde beschriebene Mangel die Verkehrssicherheit gefährdet. Anzahl und Ausmaß der die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Mängel seien zudem nicht nur für die Beurteilung der Frage, ob eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 5, FSG vorliegt, von Bedeutung, sondern auch für die nach Absatz 4, leg cit vorzunehmende Wertung. Die Erstbehörde hätte daher beurteilen müssen, ob überhaupt eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 2, Ziffer 5, FSG vorliegt und bejahendenfalls, ob die anhand der in Absatz 4, genannten Kriterien vorgenommene Wertung die Auffassung rechtfertigt, der Lenker sei mindestens noch drei Monate ab Erlassung des Bescheides als verkehrsunzuverlässig anzusehen.

Die Feststellungen der Erstbehörde über den Zustand der Reifen am Kraftfahrzeug des Berufungswerbers ließen keinen Rückschluss darauf zu, ob bei Verwendung des Kraftfahrzeuges der Eintritt einer Unfallsituation zu befürchten gewesen wäre. Die Schweizer Behörden hätten den Mangel jedenfalls nicht derart gravierend angesehen, dass dem Berufungswerber etwa die Weiterfahrt mit dem beanstandeten Kraftfahrzeug untersagt worden wäre. Der Mangel sei auch nicht augenscheinlich als so schwer zu betrachten, dass befürchtet werden hätte müssen, es werde sich bei Weiterverwendung des Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr eine Unfallsituation ergeben. Die Erstbehörde habe sich bei der Bescheiderlassung offensichtlich ausschließlich auf die rechtskräftige Bestrafung des Berufungswerbers in der Schweiz gestützt und in Verkennung der Rechtslage die notwendigen Feststellungen und deren Begründung unterlassen, weshalb der angefochtene Bescheid auch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit behaftet sei.

Für die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung der Berufung gegen den angefochtenen Bescheid würden sich in der Begründung dieses Bescheides keine Argumente finden. Auf Grund der Aktenlage sei nicht zu erkennen, welche Gründe dafür sprechen, die sofortige Vollstreckung wegen Gefahr im Verzug anzunehmen, da der Berufungswerber die beanstandeten Vorderreifen umgehend am 12.11.2003 – somit vor rund sechs Monaten – durch entsprechend neue Reifen ersetzt habe.

Der Berufungswerber beantragte die Aufhebung des angefochtenen Bescheides und die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Berufung.

3. Der Verwaltungssenat hat mit Bescheid vom 03.06.2004, ZI UVS-411-046/E4-2004, dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Berufung stattgegeben.

4. Dem angefochtenen Bescheid liegt nach der Aktenlage folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Erstbehörde wurde mit Schreiben des Straßenverkehrs- und Schifffahrtsamtes St. Gallen vom 06.05.2004 der Vorfall vom 11.11.2003, den Berufungswerber betreffend, zur Kenntnis gebracht. Demzufolge wurde am 11.11.2003 in K festgestellt, dass sich der Personenwagen mit dem Kennzeichen XXX, welcher vom Berufungswerber gelenkt wurde, in nicht betriebssicherem Zustand befunden hat. Der Pneu vorne rechts habe auf der Innenseite kein Profil mehr aufgewiesen; der Pneu vorne links habe auf der Innenseite die Karkasse "offenbart". Der Berufungswerber habe dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet und Verkehrsregeln grob schuldhaft verletzt. Dem Berufungswerber wurde von der Schweizer Behörde "der Führerausweis für die Dauer von 1 Monat mit Wirkung ab 05.06.2004 bis und mit 04.07.2004 aberkannt.4. Dem angefochtenen Bescheid liegt nach der Aktenlage folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Erstbehörde wurde mit Schreiben des Straßenverkehrs- und Schifffahrtsamtes St. Gallen vom 06.05.2004 der Vorfall vom 11.11.2003, den Berufungswerber betreffend, zur Kenntnis gebracht. Demzufolge wurde am 11.11.2003 in K festgestellt, dass sich der Personenwagen mit dem Kennzeichen römisch 30 , welcher vom Berufungswerber gelenkt wurde, in nicht betriebssicherem Zustand befunden hat. Der Pneu vorne rechts habe auf der Innenseite kein Profil mehr aufgewiesen; der Pneu vorne links habe auf der Innenseite die Karkasse "offenbart". Der Berufungswerber habe dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet und Verkehrsregeln grob schuldhaft verletzt. Dem Berufungswerber wurde von der Schweizer Behörde "der Führerausweis für die Dauer von 1 Monat mit Wirkung ab 05.06.2004 bis und mit 04.07.2004 aberkannt.

5. Nach § 24 Abs 1 Z 1 FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, von der Behörde entsprechend

den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen. 5. Nach Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer eins, FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen.

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 FSG gehört zu den allgemeinen Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung die Verkehrszuverlässigkeit (§ 7). Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FSG gehört zu den allgemeinen Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung die Verkehrszuverlässigkeit (Paragraph 7,).

Nach § 7 Abs 1 Z 1 FSG gilt eine Person als verkehrszuverlässig, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs 3) und ihrer Wertung (Abs 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird. Nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins, FSG gilt eine Person als verkehrszuverlässig, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Absatz 3,) und ihrer Wertung (Absatz 4,) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird.

Der § 7 Abs 3 FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, auf Grund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Demnach hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand ein Kraftfahrzeug lenkt, dessen technischer Zustand und weitere Verwendung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit (§ 58 Abs 1 KFG) darstellt, sofern die technischen Mängel dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätten müssen. Der Paragraph 7, Absatz 3, FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, auf Grund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Demnach hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand ein Kraftfahrzeug lenkt, dessen technischer Zustand und weitere Verwendung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit (Paragraph 58, Absatz eins, KFG) darstellt, sofern die technischen Mängel dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätten müssen.

6. Der Verwaltungssenat hat im Zuge des von ihm durchgeführten Ermittlungsverfahrens ua Fotos, welche von der Kantonspolizei S G, Polizeistützpunkt T, von den gegenständlichen Reifen aufgenommen wurden, sowie ein kfz-technisches Gutachten zur Frage eingeholt, ob der technische Zustand des hier in Rede stehenden Fahrzeuges und die weitere Verwendung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit im Sinne des § 58 Abs 1 KFG dargestellt habe und gegebenenfalls ob die technischen Mängel dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätten müssen. 6. Der Verwaltungssenat hat im Zuge des von ihm durchgeführten Ermittlungsverfahrens ua Fotos, welche von der Kantonspolizei S G, Polizeistützpunkt T, von den gegenständlichen Reifen aufgenommen wurden, sowie ein kfz-technisches Gutachten zur Frage eingeholt, ob der technische Zustand des hier in Rede stehenden Fahrzeuges und die weitere Verwendung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit im Sinne des Paragraph 58, Absatz eins, KFG dargestellt habe und gegebenenfalls ob die technischen Mängel dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätten müssen.

Der kfz-technische Amtssachverständige Ing P F hat in seinem Gutachten vom 07.09.2004 im Wesentlichen ausgeführt, dass im § 4 Abs 4 KDV die vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für den gegenständlichen Pkw so definiert sei, dass diese im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa 3/4 der Laufflächenbreite einnehmen müsse, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm betragen müsse. Die anlässlich der Beanstandung festgestellte Profiltiefe mit ca 0,4 mm zu geringer Tiefe befinde sich im mittleren Bereich der Lauffläche und nehme mehr als 3/4 der Laufflächenbreite ein. Der durch die Kantonspolizei S G beanstandete "ungenügende Gleitschutz auf der Innenseite der Reifen" sei jedoch im Sinne der KDV 1967 nicht beurteilungsrelevant. Bezüglich des beanstandeten Zum-Vorschein-Kommens der Karkasse auf der Innenseite des rechten vorderen Reifens führte der genannte Sachverständige aus, auf den Lichtbildern ließen sich keine Verformungen wie Beulenbildung, Lagentrennungen oder Hohlstellen im Reifen erkennen und beschränke sich das auf einen Bereich, der ohne bewusste, eingehende Reifenbegutachtung eher nur zufällig auffällig werde. Solange durch diese Abnutzung der Gummischicht nur das Gewebe des Laufflächengürtels betroffen

sei, sei eine Reifenplatzgefahr noch nicht akut gegeben. Im ADE zu § 7 KFG 1967 (Reifen) sei ausgeführt, dass offensichtliche Mängel von Reifen vorliegen, wenn 1. der abgefahrenere Zustand der Reifen erkennbar macht, dass die im § 4 Abs 4 KDV 1967 für die ganze Lauffläche der Reifen vorgeschriebene Mindestprofiltiefe nicht mehr gegeben ist, 2. Verletzungen an der Lauffläche oder den Seitenwänden (wie Risse und Schnitte) durch die Gummischicht bis zur Gewebeschicht reichen, 3. an der Seitenwand des Reifens Teile der Gummischicht fehlen, 4. der Reifen außen bereits sichtbare Beulenbildungen aufweist (Lagentrennungen und Hohlstellen im Reifen). Von diesen Mängeln seien Punkt 1. und sinngemäß Punkt 2. zutreffend, wobei die Gummischicht im Reifenschulterbereich bis zur Gewebeschicht reichend abgenützt sei. Der kfz-technische Amtssachverständige Ing P F hat in seinem Gutachten vom 07.09.2004 im Wesentlichen ausgeführt, dass im Paragraph 4, Absatz 4, KDV die vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für den gegenständlichen Pkw so definiert sei, dass diese im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa 3/4 der Laufflächenbreite einnehmen müsse, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm betragen müsse. Die anlässlich der Beanstandung festgestellte Profiltiefe mit ca 0,4 mm zu geringer Tiefe befinde sich im mittleren Bereich der Lauffläche und nehme mehr als 3/4 der Laufflächenbreite ein. Der durch die Kantonspolizei S G beanstandete "ungenügende Gleitschutz auf der Innenseite der Reifen" sei jedoch im Sinne der KDV 1967 nicht beurteilungsrelevant. Bezüglich des beanstandeten Zum-Vorschein-Kommens der Karkasse auf der Innenseite des rechten vorderen Reifens führte der genannte Sachverständige aus, auf den Lichtbildern ließen sich keine Verformungen wie Beulenbildung, Lagentrennungen oder Hohlstellen im Reifen erkennen und beschränke sich das auf einen Bereich, der ohne bewusste, eingehende Reifenbegutachtung eher nur zufällig auffällig werde. Solange durch diese Abnützung der Gummischicht nur das Gewebe des Laufflächengürtels betroffen sei, sei eine Reifenplatzgefahr noch nicht akut gegeben. Im ADE zu Paragraph 7, KFG 1967 (Reifen) sei ausgeführt, dass offensichtliche Mängel von Reifen vorliegen, wenn 1. der abgefahrenere Zustand der Reifen erkennbar macht, dass die im Paragraph 4, Absatz 4, KDV 1967 für die ganze Lauffläche der Reifen vorgeschriebene Mindestprofiltiefe nicht mehr gegeben ist, 2. Verletzungen an der Lauffläche oder den Seitenwänden (wie Risse und Schnitte) durch die Gummischicht bis zur Gewebeschicht reichen, 3. an der Seitenwand des Reifens Teile der Gummischicht fehlen, 4. der Reifen außen bereits sichtbare Beulenbildungen aufweist (Lagentrennungen und Hohlstellen im Reifen). Von diesen Mängeln seien Punkt 1. und sinngemäß Punkt 2. zutreffend, wobei die Gummischicht im Reifenschulterbereich bis zur Gewebeschicht reichend abgenützt sei.

Bei trockener Fahrbahn habe die über das Mindestmaß von 1,6 mm auf ca 1,2 mm abgenützte Profiltiefe keine Gefährdung der Verkehrssicherheit dargestellt und spiele dabei die stärkere Abnützung der beiden inneren Reifenschultern keine gefahrenerhöhende Rolle. Die Abnützung der Reifenprofiltiefe hätte dem Lenker vor Fahrantritt auffallen müssen. Die partiell vorhandene Abnützung der Gummischicht im Bereich der inneren Reifenschulter des rechten Vorderreifens, bis auf die Gewebeschicht reichend, habe bei weiterer Verwendung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit in der Form darstellen können, dass ein Platzen des Reifens zu einem unbestimmten Zeitpunkt zu erwarten gewesen sei. Ohne eingehende Kontrolle der Reifen auf dem gesamten Umfang, insbesondere auch im Bereich der inneren Reifenschulter, habe dieser technische Mangel dem Lenker vor Fahrtantritt aber nicht auffallen müssen.

Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten des kfz-technischen Amtssachverständigen steht für den Verwaltungssenat zweifelsfrei fest, dass die Verwendung des hier in Rede stehenden Kraftfahrzeuges mit den vorbeschriebenen Reifen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durch den Berufungswerber nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes bzw der KDV ? auch in Österreich ? unzulässig gewesen wäre. Der Verwaltungssenat ist auch der Auffassung, dass dem Berufungswerber das nicht ausreichende Reifenprofil schon vor Fahrtantritt auffallen hätte müssen. Allerdings ist unter Hinweis auf das genannte Gutachten nicht davon auszugehen, dass die Verwendung der hier gegenständlichen Reifen mit einem Profil von nurmehr 1,2 mm eine Gefährdung der Verkehrssicherheit im Sinne des § 58 Abs 1 KFG darstellte. Es ergibt sich aus den Aktenunterlagen auch nicht, dass die Fahrbahn zum Zeitpunkt der Verwendung dieses Fahrzeuges nass gewesen wäre. Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten des kfz-technischen Amtssachverständigen steht für den Verwaltungssenat zweifelsfrei fest, dass die Verwendung des hier in Rede stehenden Kraftfahrzeuges mit den vorbeschriebenen Reifen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durch den Berufungswerber nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes bzw der KDV ? auch in Österreich ? unzulässig gewesen wäre. Der Verwaltungssenat ist

auch der Auffassung, dass dem Berufungswerber das nicht ausreichende Reifenprofil schon vor Fahrtantritt auffallen hätte müssen. Allerdings ist unter Hinweis auf das genannte Gutachten nicht davon auszugehen, dass die Verwendung der hier gegenständlichen Reifen mit einem Profil von nurmehr 1,2 mm eine Gefährdung der Verkehrssicherheit im Sinne des Paragraph 58, Absatz eins, KFG darstellte. Es ergibt sich aus den Aktenunterlagen auch nicht, dass die Fahrbahn zum Zeitpunkt der Verwendung dieses Fahrzeuges nass gewesen wäre.

Was das Zum-Vorschein-Kommen der Karkasse auf der Innenseite des rechten vorderen Reifens betrifft, so ist unter Hinweis auf das genannte Gutachten davon auszugehen, dass dies dem Lenker nur durch eine eingehende Kontrolle des betreffenden Reifens auf dem gesamten Umfang, insbesondere auch im Bereich der inneren Reifenschulter, auffallen hätte müssen. Nach Ansicht des Verwaltungssenates ist das Unterlassen einer solchen eingehenden Kontrolle der Reifen vor Antritt der Fahrt nicht als eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 5 FSG anzusehen, die eine Verkehrsunzuverlässigkeit beim Berufungswerber zur Folge hatte. Was das Zum-Vorschein-Kommen der Karkasse auf der Innenseite des rechten vorderen Reifens betrifft, so ist unter Hinweis auf das genannte Gutachten davon auszugehen, dass dies dem Lenker nur durch eine eingehende Kontrolle des betreffenden Reifens auf dem gesamten Umfang, insbesondere auch im Bereich der inneren Reifenschulter, auffallen hätte müssen. Nach Ansicht des Verwaltungssenates ist das Unterlassen einer solchen eingehenden Kontrolle der Reifen vor Antritt der Fahrt nicht als eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 5, FSG anzusehen, die eine Verkehrsunzuverlässigkeit beim Berufungswerber zur Folge hatte.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass der Verwaltungssenat beim Berufungswerber wegen dieses hier in Rede stehenden Vorfalles nicht eine Verkehrsunzuverlässigkeit zu erblicken vermag, sodass der Berufung Folge zu geben war.

Schlagworte

Führerscheinentzug, Unterlassen eingehende Kontrolle Reifen, keine Verkehrsunzuverlässigkeit

Zuletzt aktualisiert am

09.04.2018

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/uvs/index.html>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at