

TE Lvwg Erkenntnis 2014/9/11 LVwG-411-054/R11-2014

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 11.09.2014

Entscheidungsdatum

11.09.2014

Norm

FSG §7 Abs3 Z3

FSG §24 Abs1 Z1

StVO §4 Abs1 litb

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
-
1. FSG § 24 heute
 2. FSG § 24 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 3. FSG § 24 gültig von 01.09.2021 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2021
 4. FSG § 24 gültig von 01.10.2015 bis 31.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 74/2015
 5. FSG § 24 gültig von 19.01.2013 bis 30.09.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011
 6. FSG § 24 gültig von 30.07.2011 bis 18.01.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011
 7. FSG § 24 gültig von 01.09.2009 bis 29.07.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 93/2009
 8. FSG § 24 gültig von 11.01.2008 bis 31.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 31/2008

9. FSG § 24 gültig von 01.03.2006 bis 10.01.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 152/2005
10. FSG § 24 gültig von 01.07.2005 bis 28.02.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2005
11. FSG § 24 gültig von 01.01.2003 bis 30.06.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 129/2002
12. FSG § 24 gültig von 01.10.2002 bis 31.12.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 81/2002
13. FSG § 24 gültig von 01.11.1997 bis 30.09.2002

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Mag Otto Pathy über die Beschwerde des N R, S, vertreten durch S Rechtsanwälte GmbH, D, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 30.04.2014, ZI XXX, zu Recht erkannt: Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Mag Otto Pathy über die Beschwerde des N R, S, vertreten durch S Rechtsanwälte GmbH, D, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 30.04.2014, ZI römisch 30, zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben. Gemäß Paragraph 28, Absatz eins und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

Angefochtener Bescheid

1. Mit angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß § 24 Abs 1 Z 1, § 7 Abs 1 und 3 Z 3 sowie § 26 Abs 2a FSG die Lenkberechtigung für die Klassen A, B und AM für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der nachweislichen Zustellung dieses Bescheides, entzogen. Weiters wurde ausgesprochen, dass der Beschwerdeführer seinen Führerschein unverzüglich abzuliefern hat und dass die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen werde. 1. Mit angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer eins,, Paragraph 7, Absatz eins und 3 Ziffer 3, sowie Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG die Lenkberechtigung für die Klassen A, B und AM für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der nachweislichen Zustellung dieses Bescheides, entzogen. Weiters wurde ausgesprochen, dass der Beschwerdeführer seinen Führerschein unverzüglich abzuliefern hat und dass die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen werde.

Die Behörde ist davon ausgegangen, der Beschwerdeführer habe einen Verkehrsunfall auf der Autobahn verursacht und anschließend Fahrerflucht begangen. Er habe die Unfallstelle nicht abgesichert. Die Fahrbahn sei stark verschmutzt gewesen. Im Bereich der Unfallstelle sei keine künstliche Beleuchtung vorhanden gewesen. In der Nacht sei eine Geschwindigkeit bis 110 km/h erlaubt. Es sei somit für einen nachfolgenden Fahrzeuglenker unmöglich gewesen, die Unfallstelle frühzeitig zu erkennen. Der Beschwerdeführer habe damit ein Verhalten gesetzt, das an sich geeignet sei, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Es liege eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor, die seine Verkehrsunzuverlässigkeit begründe. Die Behörde ist davon ausgegangen, der Beschwerdeführer habe einen Verkehrsunfall auf der Autobahn verursacht und anschließend Fahrerflucht begangen. Er habe die Unfallstelle nicht abgesichert. Die Fahrbahn sei stark verschmutzt gewesen. Im Bereich der Unfallstelle sei keine künstliche Beleuchtung vorhanden gewesen. In der Nacht sei eine Geschwindigkeit bis 110 km/h erlaubt. Es sei somit für einen nachfolgenden Fahrzeuglenker unmöglich gewesen, die Unfallstelle frühzeitig zu erkennen. Der Beschwerdeführer habe damit ein Verhalten gesetzt, das an sich geeignet sei, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Es liege eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vor, die seine Verkehrsunzuverlässigkeit begründe.

Beschwerde

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. Darin bringt er im Wesentlichen (auszugsweise) vor:

„... a) Rechtswidrigkeit des Inhalts

1. Spruchteil I. und II.1. Spruchteil römisch eins. und römisch zwei.

...

- Keine festgestellten besonders gefährlichen Verhältnisse

... Es fehlen konkrete Feststellungen zur Frage, wo sich das KFZ des Beschwerdeführers in der Unfallendlage konkret befunden hat und um welche Art von Verschmutzungen des Fahrstreifens es sich konkret gehandelt haben soll. Anhand der getroffenen Feststellungen ist nicht nachvollziehbar, warum eine Kollision mit herbeikommenden KFZ objektiv möglich gewesen wäre, bzw aus welchen Gründen das Verhalten des Beschwerdeführers geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. ...

- Keine Fahrerflucht

...

Voraussetzung für eine Bestrafung nach § 4 StVO ist – bei reinem Sachschaden – nach ständiger Rechtsprechung ... nicht nur das objektive Tatbestandsmerkmal des Eintritts eines Sachschadens, sondern in subjektiver Hinsicht das Wissen (bzw die Vorwerfbarkeit) von dem Eintritt eines derartigen Schadens. Voraussetzung für eine Bestrafung nach Paragraph 4, StVO ist – bei reinem Sachschaden – nach ständiger Rechtsprechung ... nicht nur das objektive Tatbestandsmerkmal des Eintritts eines Sachschadens, sondern in subjektiver Hinsicht das Wissen (bzw die Vorwerfbarkeit) von dem Eintritt eines derartigen Schadens.

Derartige Feststellungen fehlen völlig, weshalb nicht davon auszugehen ist, dass der Beschwerdeführer „Fahrerflucht“ begangen hat. ...

- Keine Vorwerfbarkeit

Die Verkehrsunzuverlässigkeit ist nach ständiger Rechtsprechung eine Charakterfrage, die im Wege der Lösung der Rechtsfrage zu beantworten ist (...). Diese Rechtsfrage kann folglich nur dann beantwortet werden, wenn geklärt ist, ob dem Beschwerdeführer die – festgestellten – Handlungen auch vorwerfbar waren. Nur dann ist ein Rückschluss auf etwaige Charaktereigenschaften des Beschwerdeführers überhaupt möglich.

Diese sind dem angefochtenen Bescheid nicht zu entnehmen, weshalb die rechtliche Subsumption der Verkehrsunzuverlässigkeit unzulässig erfolgte und die Behörde den Bescheid mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet hat.

- Besonders gefährliche Verhältnisse – sekundärer Feststellungsmangel

In Verkennung der Rechtslage hat die belangte Behörde keine Feststellungen zu den scheinbaren besonders gefährlichen Verhältnissen getroffen, obwohl § 7 Abs 1, Abs 3 FSG diese als Voraussetzungen für die Verkehrszuverlässigkeit betrachtet. In Verkennung der Rechtslage hat die belangte Behörde keine Feststellungen zu den scheinbaren besonders gefährlichen Verhältnissen getroffen, obwohl Paragraph 7, Absatz eins., Absatz 3, FSG diese als Voraussetzungen für die Verkehrszuverlässigkeit betrachtet.

Tatsächlich haben die Ermittlungsergebnisse (vgl. ...) ergeben, dass sich das KFZ des Beschwerdeführers teilweise auf dem Pannestreifen und zu einem überwiegenden Teil auf dem Grünstreifen befand. Die verkehrsuntauglichkeitsbegründende Annahme der Behörde der belangten Behörde, wonach herbeikommende KFZ aufgrund der – im Übrigen gleichwenig festgestellten Verschmutzungen – rechts ausweichen müssten und anschließend mit dem KFZ des Beschwerdeführers, welches sich im Wesentlichen auf der Grünfläche befand, ist willkürlich und keinesfalls geeignet, auch nur objektiv besonders gefährliche Verhältnisse zu begründen. Tatsächlich haben die Ermittlungsergebnisse (vergleiche ...) ergeben, dass sich das KFZ des Beschwerdeführers teilweise auf dem Pannestreifen und zu einem überwiegenden Teil auf dem Grünstreifen befand. Die verkehrsuntauglichkeitsbegründende Annahme der Behörde der belangten Behörde, wonach herbeikommende KFZ

aufgrund der – im Übrigen gleichwenig festgestellten Verschmutzungen – rechts ausweichen müssten und anschließend mit dem KFZ des Beschwerdeführers, welches sich im Wesentlichen auf der Grünfläche befand, ist willkürlich und keinesfalls geeignet, auch nur objektiv besonders gefährliche Verhältnisse zu begründen.

Ferner gibt der Beschwerdeführer an, die Unfallstelle mit einem Pannendreieck abgesichert zu haben (vgl. ...). Verschmutzungen waren nicht sichtbar. Dies ist schon wegen der Uhrzeit glaubwürdig und ist die Tatsache, dass das Pannendreieck Stunden später nicht auffindbar war, noch lange kein Grund für die Annahme, dass die Angaben des Beschwerdeführers unzutreffend wären. ...Ferner gibt der Beschwerdeführer an, die Unfallstelle mit einem Pannendreieck abgesichert zu haben (vergleiche ...). Verschmutzungen waren nicht sichtbar. Dies ist schon wegen der Uhrzeit glaubwürdig und ist die Tatsache, dass das Pannendreieck Stunden später nicht auffindbar war, noch lange kein Grund für die Annahme, dass die Angaben des Beschwerdeführers unzutreffend wären. ...

Begehrt wird daher folgende Feststellung:

„Der PKW des Beschwerdeführers befand sich zum überwiegenden Teil auf der Grünfläche und wurde ordnungsgemäß abgesichert. Die Gefahr einer Kollision bestand nicht. Eine Verschmutzung der Fahrbahn bzw. durch den Unfall verursachte Schäden kann nicht festgestellt werden.“

In eventu wird folgende Feststellung begehrt: „Der PKW des Beschwerdeführers befand sich zum überwiegenden Teil auf der Grünfläche und wurde ordnungsgemäß abgesichert. Die Gefahr einer Kollision bestand nicht. Eine Verschmutzung der Fahrbahn bzw. durch den Unfall verursachte Schäden waren dem Beschwerdeführer nicht erkennbar und mussten ihm auch nicht erkennbar sein“. ...

- Charaktereigenschaften des Beschwerdeführers

...

Das Verhalten des Beschwerdeführers unmittelbar nach dem Unfall war den Umständen angemessen und ist nicht geeignet, seine Verkehrszuverlässigkeit in Zweifel zu ziehen. So ist er die Unfallstelle – soweit zumutbar – abgesprochen, hat sich vergewissert, ob Schäden aufgetreten sind, konnte die scheinbaren Schäden aufgrund der Uhrzeit und fehlenden Beleuchtung schlichtweg nicht erkennen und hat überdies das Pannendreieck aufgestellt. Ferner hat er versucht, einen Abschleppdienst zu erreichen. Sachschäden hat er keine wahrgenommen; dies ist hinsichtlich der Uhrzeit auch lebensnah.

... Jede weitere geforderte Maßnahme – etwa das Abschreiten der Fahrbahn, um sich über jedwede Verschmutzung zu versichern – ist nicht nur eigen- und fremdgefährdend, sondern steht auch im Widerspruch zur Rechtsordnung, die unter keinen Umständen ein eigengefährdendes Verhalten als zulässiges Alternativverhalten fordern darf.

...

- Ermessensüberschreitung

...

- Grenze zur Willkür

Die belangte Behörde hat keinerlei Ermittlungen hinsichtlich der Vorwerfbarkeit (Stichwort „Charaktereigenschaft“) des angelasteten Verhaltens unternommen. ...

b) Rechtswidrigkeit in Folge Verletzung von Verfahrensvorschriften

...“

Der Beschwerdeführer hat daher beantragt, den angefochtenen Bescheid ersatzlos aufzuheben.

Sachverhalt

3. Der Beschwerdeführer hat am 01.02.2014 um 2.55 Uhr in L, auf der A14 (Rheintalautobahn), Km XXX, einen PKW gelenkt. Er kam mit dem PKW aus ungeklärten Gründen ins Schleudern. Der PKW geriet auf eine Böschung (Erdwall) und kam auf dem Pannestreifen und dem angrenzenden Grünbereich zum Stehen. Der PKW stand quer zur Fahrbahn, die Vorderräder befanden sich auf dem Pannestreifen, der überwiegende Teil des Fahrzeuges befand sich auf dem Grünbereich. Der PKW wurde stark beschädigt. Zum Unfallzeitpunkt war es dunkel. Die Unfallstelle war nicht beleuchtet. 3. Der Beschwerdeführer hat am 01.02.2014 um 2.55 Uhr in L, auf der A14 (Rheintalautobahn), Km römisch

30 , einen PKW gelenkt. Er kam mit dem PKW aus ungeklärten Gründen ins Schleudern. Der PKW geriet auf eine Böschung (Erdwall) und kam auf dem Pannestreifen und dem angrenzenden Grünbereich zum Stehen. Der PKW stand quer zur Fahrbahn, die Vorderräder befanden sich auf dem Pannestreifen, der überwiegende Teil des Fahrzeuges befand sich auf dem Grünbereich. Der PKW wurde stark beschädigt. Zum Unfallzeitpunkt war es dunkel. Die Unfallstelle war nicht beleuchtet.

Durch den Unfall wurden zwei Leitpfosten umgefahren und ausgerissen. Es sind Flurschäden an der Böschung entstanden. Außerdem wurde Erdreich aus der Böschung auf den rechten und mittleren Fahrstreifen der Autobahn geschleudert. Die Fahrstreifen waren auf ca. 50 bis 100 Meter stark verunreinigt. Diese Schäden und die Verunreinigung der Fahrbahn waren für den Beschwerdeführer erkennbar.

Der Beschwerdeführer und sein Beifahrer blieben unverletzt. Nachdem sie aus dem Auto ausgestiegen sind, hat der Beschwerdeführer einen Pannendienst verständigt. Danach haben sie sich vom Unfallort entfernt. Der Beschwerdeführer hat weder die Polizei noch den Straßenerhalter verständigt. Der Beschwerdeführer hat keine Maßnahmen zur Absicherung der Unfallstelle getroffen; er hat kein Warndreieck (Pannendreieck) aufgestellt.

Die Polizei ist kurz nach 3.00 Uhr an der Unfallstelle eingetroffen. Ein Mitarbeiter der ASFINAG ist um ca. 3.30 Uhr bei der Unfallstelle eingetroffen und hat mit den Aufräumarbeiten begonnen. Zu diesem Zeitpunkt wurde der verunfallte PKW vom Pannendienst verladen.

Erwägungen zur Feststellung des Sachverhalts

4. Dieser Sachverhalt wird auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf Grund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung, als erwiesen angenommen.

In der mündlichen Verhandlung wurden als Zeugen gehört: der Polizeibeamte G I R R, der die Anzeige verfasst hat; M K, der an der Unfallstelle gehalten und die Polizei verständigt hat; J B, der Beifahrer des Beschwerdeführers; sowie D S, der Mitarbeiter der ASFINAG, der die Aufräumarbeiten an der Unfallstelle durchgeführt hat.

Im Folgenden werden die einzelnen Feststellungen näher begründet, wobei vor allem strittig war, ob die Fahrbahnverunreinigung für den Beschwerdeführer erkennbar war und ob der Beschwerdeführer die Unfallstelle mit einem Warndreieck (Pannendreieck) abgesichert hat.

Feststellungen zum Unfall

Unstrittig ist, dass der Beschwerdeführer einen PKW gelenkt hat und dabei ins Schleudern geriet, dass es dunkel und die Unfallstelle nicht beleuchtet war und dass der Beschwerdeführer weder die Polizei noch den Straßenerhalter vom Unfall verständigt hat; unstrittig ist auch die Unfallendlage des PKW und dass der PKW stark beschädigt war.

Der Unfallzeitpunkt ergibt sich aus der Anzeige vom 01.02.2014 und den damit übereinstimmenden Angaben des Beschwerdeführers („Wenn in der Anzeige angeführt wird, der Unfall habe sich um 02.55 Uhr ereignet, dann dürfte das ziemlich genau hinkommen.“).

Feststellungen zu den Schäden und Verunreinigungen

Diese Feststellungen stützen sich auf die im Wesentlichen übereinstimmenden Angaben der Zeugen G I R R, M K und des ASFINAG-Mitarbeiters D S.

Der Polizeibeamte G I R R hat in der mündlichen Verhandlung u.a. angegeben: „... Bei den Verschmutzungen hat es sich einerseits um Fahrzeugteile gehandelt. Der überwiegende Teil der Verschmutzung ist von der Böschung gekommen. Es hat sich um Erdreich und Büschen gehandelt. Das Fahrzeug ist quer auf die Böschung geschlittert und hat dann das Material auf die Fahrbahn befördert. ... Abgesehen von der Böschung, die beschädigt wurde, wurden auch zwei Leitpflocke ausgerissen. ...“.

Der Mitarbeiter der ASFINAG, D S, hat zwei Lichtbilder vorgelegt, auf denen die Verunreinigungen zu erkennen sind, und angegeben: „... Die hauptsächliche Verunreinigung war der Dreck, der von der Böschung auf die Fahrbahn geschleudert wurde. Es ist unheimlich zäh, diesen Dreck von der Fahrbahn wegzubekommen. Deshalb habe ich auch zunächst die Kehrmachine angefordert. Die Verunreinigung war der Länge nach auf ca 100 m ausgebreitet. Es waren der Breite nach der Pannestreifen und zwei Fahrstreifen verunreinigt. Andere Verunreinigungen als Erdreich habe ich nicht wahrgenommen. Auf dem Pannestreifen hat sich Öl befunden, deshalb habe ich einen Sack Ölbindemittel eingesetzt. ...“.

Der Zeuge M K hat ebenfalls Verunreinigungen des Fahrstreifens wahrgenommen und dazu ausgeführt: „... Kurz bevor es wieder zweispurig wird, habe ich Teile und Dreck auf der Fahrbahn gesehen. ... Bei den Verschmutzungen hat es sich um Dreckbollen und um Autoteile gehandelt. Ich bin auch drübergefahren und es hat mehrere Klopfer gemacht. Größere Teile als solche von 10 cm habe ich nicht gesehen. ...“.

Aufgrund dieser Aussagen der Zeugen und der vorgelegten Lichtbilder steht für das Landesverwaltungsgericht fest, dass es durch den Unfall zu den erwähnten Schäden an der Böschung und den Leitpfosten sowie zu einer Verunreinigung der Fahrbahn gekommen ist.

Erkennbarkeit der Schäden und Verunreinigung

Diese Feststellung stützt sich auf die Aussage des Polizeibeamten GI R, der ausgesagt hat: „Wenn man zum Beispiel auf dem Pannestreifen neben der Fahrbahn steht und dann auf die unbeleuchtete Fahrbahn geschaut hätte, dann wären die Verschmutzungen eindeutig erkennbar gewesen. Dies auch dann, wenn keine zusätzliche Beleuchtung durch andere vorbeifahrende Fahrzeuge gegeben ist.“

Der Zeuge M K hat das bestätigt: „Die Verschmutzungen waren auch vom Fahrbahnrand aus wahrnehmbar, und zwar auch dann, wenn die Fahrbahn nicht beleuchtet war. Wenn man auf dem Pannestreifen bzw. neben dem Pannestreifen steht, dann waren die Verschmutzungen auf dem rechten Fahrbahnstreifen noch erkennbar, die Verschmutzungen auf dem mittleren Fahrbahnstreifen waren aber nur noch schwer erkennbar.“

Der Mitarbeiter der ASFINAG hat diesen Angaben nicht ausdrücklich widersprochen, sondern lediglich angegeben: „Wenn es dunkel ist, ist es eher schwierig, die Verunreinigungen auf dem Fahrstreifen zu erkennen.“

Im Übrigen ist Folgendes anzumerken: Der Beschwerdeführer hat selbst angegeben, dass andere Fahrzeuge die Unfallstelle passiert haben. Im Zuge der damit verbundenen teilweisen Beleuchtung der Unfallstelle ist ihm auch der Kühler auf dem Fahrstreifen aufgefallen. Es ist daher unwahrscheinlich, dass ihm nicht aufgefallen sein soll, dass sich – außer dem Kühler – noch weitere Verunreinigungen auf der Fahrbahn befinden.

Im Hinblick auf die starke Verunreinigung der Fahrbahn mit Erdschutt und die starke Beschädigung seines PKW ist es auch nicht glaubwürdig, dass der Beschwerdeführer die Flurschäden nicht bemerkt haben will, die durch den Unfall entstanden sind.

Absicherung der Unfallstelle

Der Beschwerdeführer hat u.a. angegeben: „... Das Fahrzeug, das wir zuvor überholt haben, war ein Fahrzeug eines schweizerischen Abschleppdienstes. Dieses Fahrzeug ist auch gleich stehengeblieben, der Fahrer ist dann zu uns gekommen und hat uns gefragt, ob uns etwas passiert sei. Wir haben daraufhin gesagt, dass es uns gut gehe. Er hat uns dann gesagt, wir sollen das Pannendreieck aufstellen und einen Abschleppdienst von hier, gemeint von Österreich, anrufen. Er hat gemeint, er komme aus der Schweiz.“

Wir sind dann ausgestiegen, der J hat etwas rund um das Auto geschaut, und ich habe dann das Pannendreieck herausgenommen. Das Pannendreieck hat sich im Kofferraum befunden. Ich habe dann das Pannendreieck direkt auf dem Pannestreifen aufgestellt. Ich habe das Pannendreieck ca 300 bis 400 Meter von meinem Unfallfahrzeug entfernt aufgestellt, in Richtung des ankommenden Verkehrs natürlich. Während ich das Pannendreieck aufgestellt habe, war Herr B, soweit ich mich daran erinnern kann, in der Umgebung des Unfallfahrzeuges. Ich bin dann wieder retour zum Auto. ...“.

Der Beifahrer, der Zeuge J B, hat dazu ausgesagt: „... Wir sind ausgestiegen, haben das Auto angeschaut und Herr R hat dann ein Pannendreieck aufgestellt. Herr R hat das Pannendreieck ca 100 bis 150 Meter in Richtung B aufgestellt. Ich bin derweil beim Auto geblieben. ...“.

Der Verantwortung des Beschwerdeführers – und damit auch seiner Behauptung, er habe die Unfallstelle abgesichert – wird aus folgenden Gründen nicht geglaubt:

? Der einzige Zeuge, der ein Pannendreieck erwähnt hat, ist der Beifahrer J B. Die Aussage des Zeugen und jene des Beschwerdeführers widersprechen sich jedoch mehrfach:

? Der Beschwerdeführer hat angegeben, der Fahrer eines Schweizer Abschleppdienstes sei stehengeblieben und habe gefragt, ob etwas passiert sei und er habe gesagt, sie sollten das Pannendreieck aufstellen.

Der Zeuge B hat ein solches Gespräch nicht erwähnt.

? Der Beschwerdeführer hat angegeben, er habe einen Kühler von der Fahrbahn weggezogen („... Wir haben dann etwas herumgeschaut, ob etwas auf der Fahrbahn herumliegt. Es ist zum Beispiel der Kühler auf der Fahrbahn gelegen. Den haben wir dann von der Fahrbahn weggezogen und neben das Unfallfahrzeug hingelegt. ...“).

Der Zeuge B konnte sich daran aber nicht mehr erinnern: „... Ich weiß nichts davon, dass ein Kühler oder irgendein ein anderer Fahrzeugteil von Herrn R oder von mir von der Fahrbahn weggenommen und neben das Auto gelegt worden ist. ...“.

? Der Beschwerdeführer hat ausgesagt: „... Es hat sicherlich, so würde ich schätzen, 20 Minuten gedauert, bis wir die Unfallstelle über die Böschung verlassen haben. ...“.

Der Zeuge B hat demgegenüber angegeben: „... Meiner Schätzung nach hat es ca. fünf Minuten gedauert, bis wir uns vom Unfallort über die Böschung entfernt haben. ...“

? Der Beschwerdeführer hat angegeben, es seien immer wieder Fahrzeuge stehen geblieben („...Es sind zwar immer wieder Autos stehengeblieben und haben uns gefragt, ob es uns gut gehe. ...“).

Der Zeuge B hat davon nichts mitbekommen: „...Während ich dort gestanden bin, sind keine anderen Personen stehengeblieben oder haben mich auch keine anderen Personen angesprochen. Es sind ein paar Autos vorbeigefahren. Es ist aber niemand stehengeblieben oder langsam gefahren und hat herausgerufen ob es uns gut gehe oder ähnliches. Das war nicht der Fall. ...“.

? Der Beschwerdeführer hat angegeben: „Wenn in der Anzeige angeführt wird, der Unfall habe sich um 02.55 Uhr ereignet, dann dürfte das ziemlich genau hinkommen.“ Es kann zwar vom Beschwerdeführer nicht verlangt werden, dass er sich auf die Minute genau an den Unfallzeitpunkt erinnert. Doch muss anhand dieser Aussage davon ausgegangen werden, dass sich der Unfall nicht viel früher, sondern allenfalls kurz zuvor, ereignet hat.

Um 2.55 Uhr oder um 2.56 Uhr hat aber der Zeuge M K bereits von der Unfallstelle aus die Polizei verständigt (vgl. die Aussage des Zeugen G R: „Nach nochmaliger Durchsicht meiner Unterlagen kann ich angeben, dass wir die Verständigung vom Unfall entweder um 2.55 Uhr oder um 2.56 Uhr erhalten haben.“). Der Zeuge hat auch gesehen, wie zwei Personen die Unfallstelle über eine Böschung verlassen haben (bei diesen Personen kann sich nur um den Beschwerdeführer und den Beifahrer gehandelt haben, da keine anderen Personen in Frage kommen). Um 2.55 Uhr oder um 2.56 Uhr hat aber der Zeuge M K bereits von der Unfallstelle aus die Polizei verständigt vergleiche die Aussage des Zeugen G R: „Nach nochmaliger Durchsicht meiner Unterlagen kann ich angeben, dass wir die Verständigung vom Unfall entweder um 2.55 Uhr oder um 2.56 Uhr erhalten haben.“). Der Zeuge hat auch gesehen, wie zwei Personen die Unfallstelle über eine Böschung verlassen haben (bei diesen Personen kann sich nur um den Beschwerdeführer und den Beifahrer gehandelt haben, da keine anderen Personen in Frage kommen).

Die Zeitspanne zwischen dem Unfall und dem Verlassen der Unfallstelle durch den Beschwerdeführer muss daher relativ kurz gewesen sein.

Es ist nicht glaubwürdig, dass der Beschwerdeführer in dieser relativ kurzen Zeitspanne ein (kurzes) Gespräch mit einem Schweizer Fahrzeuglenker eines Abschleppdienstes geführt hat, nach dem Aussteigen rund um das Auto geschaut hat, dann eine Wegstrecke von zumindest 600 Meter zurückgelegt hat, um das Pannendreieck aufzustellen („Ich habe das Pannendreieck ca 300 bis 400 Meter von meinem Unfallfahrzeug entfernt aufgestellt ...“), danach einen Kühler von der Fahrbahn gezogen hat und dann ein Telefonat mit einem Pannendienst geführt hat. Und das alles, obwohl er sich in einem Schockzustand befunden hat („Unmittelbar nach dem Unfall war ich in einem Schockzustand“).

Folgt man diesen Angaben, dann kann der Aufenthalt an der Unfallstelle nicht nur fünf Minuten gedauert haben, wie der Zeuge J B angegeben hat.

Folgt man aber den Angaben des Beschwerdeführers, dass der Aufenthalt etwa 20 Minuten gedauert hat, dann lässt sich diese Zeitangabe nicht mit der Aussage in Einklang bringen, dass der Unfall ca. um 2.55 Uhr (oder allenfalls kurz davor) passiert ist. Dann hätte sich der Beschwerdeführer nämlich um ca. 3.00 Uhr (oder kurz danach) noch am Unfallort aufgehalten und wäre mit dem Zeugen K oder auch mit der Polizei zusammengetroffen.

Auch dieser Widerspruch lässt die Rechtfertigung des Beschwerdeführers wenig glaubwürdig erscheinen.

? Der Zeuge M K, der noch vor der Polizei am Unfallort eingetroffen ist, hat kein Pannendreieck bemerkt („... Als ich zum Unfallort zugefahren bin, ist mir kein Pannendreieck aufgefallen. Ich habe dann ein Pannendreieck aufgestellt. ...“). Auch dies ist ein Indiz dafür, dass kein Pannendreieck aufgestellt war.

Auch der ASFINAG-Mitarbeiter kann sich an kein Pannendreieck erinnern: „Im Zuge der Aufräumarbeiten habe ich auch den Pannestreifen gereinigt, so gut es gegangen ist. Dabei kann ich mich nicht an ein Pannendreieck erinnern. ... Ich kann nicht sagen, ob beim gegenständlichen Unfall ein Pannendreieck gestanden ist oder nicht. ...“

Ebenso ist dem Polizeibeamten kein Pannendreieck aufgefallen, als er zum Unfallort zugefahren ist. Das Landesverwaltungsgericht verkennt nicht, dass der Polizeibeamte offenbar das vom Zeugen M K aufgestellte Pannendreieck übersehen hat. Daraus kann aber nur der Schluss gezogen werden, dass es möglich wäre, dass auch die anderen Zeugen das Pannendreieck übersehen haben (oder sich nicht mehr daran erinnern können).

Dennoch ist es nach Meinung des Landesverwaltungsgerichts eher unwahrscheinlich, dass sich keiner der Zeugen an ein Pannendreieck des Beschwerdeführers erinnern kann. Auch dieser Umstand ist daher ein Indiz dafür, dass die Rechtfertigung des Beschwerdeführers nicht richtig ist.

Auch ist zu bedenken, dass der Zeuge B- wenn man seinen Angaben folgt – die ganze Zeit über beim Unfallfahrzeug geblieben. Er kann daher, da es ja dunkel war, gar nicht unmittelbar gesehen haben, ob der Beschwerdeführer in 100 Meter Entfernung tatsächlich ein Pannendreieck aufgestellt hat.

Sonstige Feststellungen

Die Feststellungen zum Eintreffen der Polizei und der ASFINAG an der Unfallstelle ergeben sich aus der Aussage des GI R und jener des ASFINAG-Mitarbeiters D S.

Maßgebliche Rechtsvorschriften

5. Der § 3 Abs 1 Z 3 FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011, lautet: 5. Der Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 3, FSG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 1997, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 61 aus 2011,, lautet:

„(1) Eine Lenkberechtigung darf nur Personen erteilt werden, die:

2. verkehrszuverlässig sind (§ 7), ...“ 2. verkehrszuverlässig sind (Paragraph 7,), ...“

Der § 7 Abs 1 und Abs 3 Z 3 FSG BGBl. I Nr. 120/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013, lautet: Der Paragraph 7, Absatz eins und Absatz 3, Ziffer 3, FSG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 1997, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 43 aus 2013,, lautet:

„(1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, 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, (1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, 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

1. die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder

2. sich wegen der erleichternden Umstände, die beim Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind, sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird.

(2) ...

(3) Als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs. 1 hat insbesondere zu gelten, wenn jemand (3) Als bestimmte Tatsache im Sinn des Absatz eins, hat insbesondere zu gelten, wenn jemand:

1. ...

2. ...

3. als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat; als Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, gelten insbesondere erhebliche Überschreitungen der jeweils

zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder Radfahrerüberfahrten, sowie jedenfalls Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h, das Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand eine Zeitdauer von 0,2 Sekunden unterschritten hat und diese Übertretungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden, das Übertreten von Überholverböten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen; ...“

Der § 24 Abs 1 erster Satz FSG BGBl. I Nr. 120/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011, lautet: Der Paragraph 24, Absatz eins, erster Satz FSG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 1997, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 61 aus 2011, lautet:

„(1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs. 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, (1) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit

1. die Lenkberechtigung zu entziehen oder

2. die Gültigkeit der Lenkberechtigung durch Auflagen, Befristungen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen einzuschränken. Diesfalls ist gemäß § 13 Abs. 5 ein neuer Führerschein auszustellen.“ 2. die Gültigkeit der Lenkberechtigung durch Auflagen, Befristungen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen einzuschränken. Diesfalls ist gemäß Paragraph 13, Absatz 5, ein neuer Führerschein auszustellen.“

Der § 26 Abs 2a FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2011, lautet: Der Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 120 aus 1997, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 61 aus 2011, lautet:

„(2a) Im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs. 3 Z 3 genannten Übertretung hat die Entziehungsdauer mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Abs. 2 eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen.“, (2a) Im Falle der erstmaligen Begehung einer in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, genannten Übertretung hat die Entziehungsdauer mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Absatz 2, eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist. Eine nach Ablauf von zwei Jahren seit der letzten Übertretung begangene derartige Übertretung gilt als erstmalig begangen.“

Rechtliche Beurteilung

6. Im vorliegenden Fall hat der Beschwerdeführer einen Verkehrsunfall verursacht. Durch diesen Unfall wurde die Autobahn auf eine Länge von ca. 50 bis 100 Meter stark verunreinigt. Dennoch hat er die Unfallstelle verlassen, ohne sie abzusichern und ohne die Polizei oder den Straßenerhalter zu verständigen.

Zum Unfallzeitpunkt war es dunkel. Auf der Autobahn darf in der Nacht eine Geschwindigkeit von bis zu 110 km/h gefahren werden. Außerdem waren zwei Fahrstreifen verunreinigt. Unter diesen Umständen war die Verunreinigung für die anderen Verkehrsteilnehmer besonders gefährlich: Die anderen Verkehrsteilnehmer können die Verunreinigung erst spät erkennen, sodass ein Ausweichen gar nicht mehr möglich ist oder aber die Gefahr von abrupten Ausweichmanövern besteht. Außerdem muss auch im Februar mit einspurigen Kraftfahrzeugen gerechnet werden, die noch stärker gefährdet sind.

Für den Beschwerdeführer war dies erkennbar. Dennoch hat er sich von der Unfallstelle entfernt, ohne entsprechende Absicherungsmaßnahmen zu treffen, insbesondere ohne ein Warndreieck aufzustellen. Dadurch hat er – in objektiver und subjektiver Hinsicht – gegen den § 4 Abs 1 lit b StVO verstoßen, und zwar unter besonders gefährlichen Verhältnissen. Es liegt somit eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor. Für den Beschwerdeführer war dies erkennbar. Dennoch hat er sich von der Unfallstelle entfernt, ohne entsprechende Absicherungsmaßnahmen zu treffen, insbesondere ohne ein Warndreieck aufzustellen. Dadurch hat er – in objektiver und subjektiver Hinsicht – gegen den Paragraph 4, Absatz eins, Litera b, StVO verstoßen, und zwar unter besonders gefährlichen Verhältnissen. Es liegt somit eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vor.

Nach § 26 Abs 2a FSG muss in diesem Fall eine Entziehungszeit von mindestens sechs Monaten ausgesprochen werden. Für ein Unterschreiten der gesetzlich vorgegebenen Mindestentziehungsdauer fehlt eine gesetzliche Grundlage (vgl. VwGH vom 27.05.2014, Zl. 2013/11/0112). Nach Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG muss in diesem Fall eine Entziehungszeit von mindestens sechs Monaten ausgesprochen werden. Für ein Unterschreiten der gesetzlich vorgegebenen Mindestentziehungsdauer fehlt eine gesetzliche Grundlage vergleiche VwGH vom 27.05.2014, Zl. 2013/11/0112).

Es musste daher spruchgemäß entschieden werden.

Unzulässigkeit der Revision

7. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. 7. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Führerscheinentzug Unfall verschmutzte Fahrbahn keine Absicherung Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer besonders gefährliche Verhältnisse

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGO:2014:LVwG.411.054.R11.2014

Zuletzt aktualisiert am

14.10.2014

Quelle: Landesverwaltungsgericht Vorarlberg LVwg Vorarlberg, <http://www.lvwg-vorarlberg.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at