

TE Lvwg Erkenntnis 2014/9/10 LVwG-411-068/R15-2014

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.09.2014

Entscheidungsdatum

10.09.2014

Norm

FSG §7 Abs3 Z1

FSG §24 Abs1 Z1

FSG §24 Abs2

StVO §20 Abs2

StVO §52 lita Z10a

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

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 Dr. Reinhold Köpfle über die Beschwerde des D R, S, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. A M, F, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft F vom 10.06.2014, ZI XXX, zu Recht erkannt: Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Reinhold Köpfle über die Beschwerde des D R, S, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. A M, F, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft F vom 10.06.2014, ZI römisch 30, zu Recht erkannt:

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

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

1. Mit angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß § 7 Abs 3 Z 3 iVm § 24 Abs 1 Z 1, § 25 Abs 1 und § 26 Abs 2a des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, A, B, BE und F laut Führerschein der Bezirkshauptmannschaft F vom 01.03.2000, Nr XXX für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der Zustellung des Bescheides am 16.06.2014, somit bis zum 16.12.2014, entzogen (Spruchpunkt I). Gleichzeitig wurde gemäß § 29 Abs 3 FSG angeordnet, dass der Führerschein unverzüglich bei der Bezirkshauptmannschaft F oder der nächsten Dienststelle der Polizei oder Gemeindegewaltswache abzugeben sei (Spruchpunkt II). Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz) wurde die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen (Spruchpunkt III). Der Antrag auf Absehen der Entziehung der Lenkberechtigung hinsichtlich der Klasse F wurde gemäß § 24 Abs 1 FSG als unzulässig zurückgewiesen (Spruchpunkt IV). Ebenso wurde der Antrag auf Reduktion der Entziehungsdauer oder auf zeitliche Unterbrechung („Splitting“) des Führerscheinentzuges gemäß § 25 FSG als unzulässig zurückgewiesen. 1. Mit angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, in Verbindung mit Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer eins,, Paragraph 25, Absatz eins und Paragraph 26, Absatz 2 a, des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die

Klassen AM, A1, A2, A, B, BE und F laut Führerschein der Bezirkshauptmannschaft F vom 01.03.2000, Nr. römisch 30 für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der Zustellung des Bescheides am 16.06.2014, somit bis zum 16.12.2014, entzogen (Spruchpunkt römisch eins). Gleichzeitig wurde gemäß Paragraph 29, Absatz 3, FSG angeordnet, dass der Führerschein unverzüglich bei der Bezirkshauptmannschaft F oder der nächsten Dienststelle der Polizei oder Gemeindefürsicherheitswache abzugeben sei (Spruchpunkt römisch zwei). Gemäß Paragraph 13, Absatz 2, VwGVG (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz) wurde die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen (Spruchpunkt römisch drei). Der Antrag auf Absehen der Entziehung der Lenkberechtigung hinsichtlich der Klasse F wurde gemäß Paragraph 24, Absatz eins, FSG als unzulässig zurückgewiesen (Spruchpunkt römisch vier). Ebenso wurde der Antrag auf Reduktion der Entziehungsdauer oder auf zeitliche Unterbrechung („Splitting“) des Führerscheinentzuges gemäß Paragraph 25, FSG als unzulässig zurückgewiesen.

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, er habe tatsächlich eine Geschwindigkeitsübertretung begangen und hiezu die berufsbedingten Gründe hinreichend ausgeführt. Die Geschwindigkeitsübertretung habe 44 km/h betragen. Ob und gegebenenfalls welche Messfehlertoleranzen berücksichtigt worden seien, sei ihm nicht bekannt und werde zu prüfen sein. Tatsache sei, dass die Geschwindigkeitsübertretung mehr als 40 m nach einem Schutzweg begangen und festgestellt worden sei, dass das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug sich in einer Beschleunigungsphase befunden und die Geschwindigkeitsüberschreitung im Bereich des Schutzweges wesentlich weniger als 40 km/h betragen habe, weitere gefahrerhöhende Umstände nicht vorgelegen haben und sich im Tatbereich insbesondere keine Schulen, Kindergärten oder vergleichbare Einrichtungen, ebenso wenig Radfahrerüberfahrten und dergleichen befunden haben.

Es handle sich bei ihm um die erste Übertretung dieser Art, er sei seit 1983 im Besitz einer Lenkberechtigung für PKW und seit 1981 im Besitz einer Lenkberechtigung für landwirtschaftliche Fahrzeuge (Traktoren) und habe seit diesem Zeitpunkt, sohin seit mehr als 30 Jahren, Kraftfahrzeuge gelenkt und keinerlei derartige Übertretungen zu vertreten gehabt. Es ergebe sich daher zwingend, dass die Lenkberechtigung nicht nach den zitierten Gesetzesstellen zu entziehen gewesen wäre, sondern eine Entziehung der Lenkberechtigung nach § 7 Abs 3 Z 4 iVm § 26 Abs 3 FSG erfolgen hätte müssen. Es handle sich bei ihm um die erste Übertretung dieser Art, er sei seit 1983 im Besitz einer Lenkberechtigung für PKW und seit 1981 im Besitz einer Lenkberechtigung für landwirtschaftliche Fahrzeuge (Traktoren) und habe seit diesem Zeitpunkt, sohin seit mehr als 30 Jahren, Kraftfahrzeuge gelenkt und keinerlei derartige Übertretungen zu vertreten gehabt. Es ergebe sich daher zwingend, dass die Lenkberechtigung nicht nach den zitierten Gesetzesstellen zu entziehen gewesen wäre, sondern eine Entziehung der Lenkberechtigung nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, in Verbindung mit Paragraph 26, Absatz 3, FSG erfolgen hätte müssen.

Einerseits sei das Verhalten des Beschwerdeführers nicht geeignet gewesen, besonders gefährliche Verhältnisse im Sinne der einschlägigen normierten Bestimmungen hervorzurufen, zum anderen bedürfe es – insbesondere im Hinblick auf die bisherige diesbezügliche Unbescholtenheit des Beschwerdeführers während mehr als 30 Jahren – keiner besonderer administrativer Maßnahmen, um den Beschwerdeführer künftighin von der Begehung weiterer derartiger Übertretungen abzuhalten.

Weiters sei für den – selbstverständlich bestritten bleibenden – Fall der berechtigten Entziehung der Lenkberechtigung eine Einschränkung der Entziehung der Lenkerberechtigung auf bestimmte Klassen vorzunehmen gewesen, dies in der Weise, dass die Lenkberechtigung des Beschwerdeführers für die Klasse F aufrecht bleibe. Berücksichtige man, dass die Klasse F zum Lenken von Sonderfahrzeugen wie Traktoren berechtige und berücksichtige man weiter, dass eine Entziehung der Lenkberechtigung für die Klasse B jedenfalls eine Entziehung für die Klasse C (CI), CE (CIE), D (DI) und DE (DIE) nach sich ziehe, eine Entziehung einer Lenkberechtigung der Klasse C (CI), CE (CIE), D (DI) oder DE (DIE) jeweils eine Entziehung der jeweils anderen Klasse nach sich ziehe, so ergebe sich klar, dass die Entziehung der Lenkerberechtigung für Fahrzeuge der Klasse F nicht unter den Automatismus der Klassenentziehung falle, wenn der Grund für die Entziehung oder Einschränkung nur mit der Eigenart des Lenkens dieser bestimmten Klasse zusammenhänge.

Der Entzug der Lenkberechtigung des Beschwerdeführers gründe auf der vorgeworfenen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortgebiet. Fahrzeuge der Klasse F mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h ließen keine Wiederholung gleichartiger Übertretungen erwarten bzw. verunmöglichen derartige Übertretungen sogar, sodass bei richtiger rechtlicher Beurteilung und richtiger Würdigung des Vorbringens des Beschwerdeführers in seiner Stellungnahme vom 21.05.2014 jeweils auszusprechen gewesen wäre, dass der

Entzug der Lenkberechtigung des Beschwerdeführers die Lenkberechtigung für die Fahrzeuge der Klasse F nicht betreffe.

Insgesamt sei davon auszugehen, dass der vom Beschwerdeführer verwirklichte Sachverhalt lediglich eine Entziehung der Lenkberechtigung für die Dauer von maximal zwei Wochen rechtfertige und selbst dann, wenn ein länger dauernder Entzug der Lenkberechtigung berechtigt wäre – was bestritten bleibe – dem Beschwerdeführer die Lenkberechtigung für Fahrzeuge der Klasse F zu belassen gewesen wäre.

3. Folgender Sachverhalt steht fest:

Am 24.03.2014 um 11.47 Uhr lenkte der Beschwerdeführer das Kraftfahrzeug mit dem Kennzeichen XXX in N auf der L 190 Vorarlberger Straße auf Höhe StrKm XXX in Fahrtrichtung F. Dabei hat er die in diesem Bereich durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 44 km/h überschritten. Die Übertretung wurde mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt. Die Messgerätetoleranz von 5 km/h wurde dabei bereits abgezogen. Am 24.03.2014 um 11.47 Uhr lenkte der Beschwerdeführer das Kraftfahrzeug mit dem Kennzeichen römisch 30 in N auf der L 190 Vorarlberger Straße auf Höhe StrKm römisch 30 in Fahrtrichtung F. Dabei hat er die in diesem Bereich durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 44 km/h überschritten. Die Übertretung wurde mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt. Die Messgerätetoleranz von 5 km/h wurde dabei bereits abgezogen.

Mit Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft F vom 15.05.2014, ZI XXX, wurde der Beschwerdeführer für diese Geschwindigkeitsübertretung rechtskräftig bestraft. Mit Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft F vom 15.05.2014, ZI römisch 30, wurde der Beschwerdeführer für diese Geschwindigkeitsübertretung rechtskräftig bestraft.

Die L 190 Vorarlberger Straße verläuft im gegenständlichen Bereich aus südöstlicher Richtung in nordwestlicher Richtung (Fahrtrichtung F). Auf Höhe von km XXX befindet sich nördlich der L 190 die Betriebszufahrt zur Firma F. Auf Höhe von km XXX befindet sich südlich der L 190 das Billardcafé „M“ und auf Höhe von km XXX das Chinarestaurant „P“, nördlich der L 190 die Firma F. Auf Höhe von km XXX befindet sich ein in der Natur gekennzeichnetes und markierter Schutzweg. Auf Höhe von km XXX quert die Gemeindestraße Rstraße die L 190. Auf Höhe von km XXX befindet sich die Zu- bzw Abfahrt zur südlich der L 190 gelegenen OMV-Tankstelle. Die L 190 Vorarlberger Straße verläuft im gegenständlichen Bereich aus südöstlicher Richtung in nordwestlicher Richtung (Fahrtrichtung F). Auf Höhe von km römisch 30 befindet sich nördlich der L 190 die Betriebszufahrt zur Firma F. Auf Höhe von km römisch 30 befindet sich südlich der L 190 das Billardcafé „M“ und auf Höhe von km römisch 30 das Chinarestaurant „P“, nördlich der L 190 die Firma F. Auf Höhe von km römisch 30 befindet sich ein in der Natur gekennzeichnetes und markierter Schutzweg. Auf Höhe von km römisch 30 quert die Gemeindestraße Rstraße die L 190. Auf Höhe von km römisch 30 befindet sich die Zu- bzw Abfahrt zur südlich der L 190 gelegenen OMV-Tankstelle.

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

Der Beschwerdeführer gab in der mündlichen Verhandlung als Grund für seine Geschwindigkeitsüberschreitung an, dass er wegen eines Defektes beim Heulüfter so schnell wie möglich nach Hause musste, da der Elektriker ihn dort bereits erwartete. Ihm sei bewusst gewesen, dass er sich an jener Stelle, an welcher die Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt worden war, noch innerorts befunden hatte. Er habe dann aber bei der letzten Kreuzung im Ortsgebiet kurz vor Ortsende seinen PKW beschleunigt. Aus seiner Sicht habe damals keine erhöhte Gefahr bestanden, weil die Situation für ihn sehr übersichtlich gewesen sei. Er habe damals nicht richtig realisiert, dass er um so vieles zu schnell unterwegs gewesen sei. Den Schutzweg vor der besagten Kreuzung habe er sehr wohl wahrgenommen, allerdings habe aus seiner Sicht keine Gefahr bestanden, da beide Seiten der Straße sehr gut einsehbar gewesen wären und er einen allfälligen Fußgänger gesehen hätte. Der Beschwerdeführer wies nochmals darauf hin, dass er als Landwirt auf seine Lenkberechtigung dringend angewiesen sei, insbesondere zur Bewirtschaftung seiner Felder sowie zum Viehtransport von verschiedenen Alpen.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige legte in seiner Stellungnahme dar, dass es sich beim Fahrzeug, welches vom Beschuldigten zum Tatzeitpunkt gelenkt wurde, um einen grauen S handle. Nach Maßgabe der Genehmigungsdatenbank weise das Fahrzeug eine Motorleistung von 108 kW bei 3.600 Umdrehungen auf. Die Höchstgeschwindigkeit betrage 186 km/h. Das Fahrzeug sei erstmalig am 24.10.2008 zum Verkehr zugelassen worden. Nach Maßgabe von Herstellerunterlagen benötige das gegenständliche Kraftfahrzeug insgesamt 10,4 Sekunden, um

von 0 km/h auf 100 km/h zu beschleunigen.

Bei Zugrundelegung einer Beschleunigungsausgangsgeschwindigkeit (Anfangsgeschwindigkeit) von 0 km/h auf 100 km/h innerhalb einer Zeitspanne von 10,4 Sekunden errechnete sich eine Beschleunigung von ca. $2,6 \text{ m/sec}^2$. Dieser Beschleunigungswert stellt jedoch lediglich die durchschnittliche Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dar. Man müsse jedoch berücksichtigen, dass die Beschleunigung bei geringen Geschwindigkeiten höher, bei hohen Geschwindigkeiten wesentlich geringer sei.

Die maximal erreichbare Beschleunigung aus dem Stillstand bis etwa 50 km/h liege bei Mittelklasse-Pkw je nach Motorleistung in der Größenordnung zwischen $2,5$ und $3,0 \text{ m/sec}^2$. Bei mehr als 50 km/h sinke die maximale Beschleunigung auf ca. $1,5$ - $2,5 \text{ m/sec}^2$. Bei mehr als 100 km/h sei die maximale Beschleunigung ca. $0,5$ - $1,5 \text{ m/sec}^2$. In der Nähe der Spitzengeschwindigkeit gehe die Beschleunigung gegen 0.

Zur Frage, welche Geschwindigkeit der Beschuldigte auf Höhe des Schutzweges, welcher sich 40 m vor der Messstelle (Tatort) befände, eingehalten habe, könne nur auf die Geschwindigkeit aus Berechnungen objektiviert und eine Aussage getroffen werden. Werde davon ausgegangen, dass der Beschuldigte beim Schutzweg mit dem Beschleunigungsvorgang über eine Wegstrecke von 40 m bis zum Tatort (Messstelle) mit einer durchschnittlichen Beschleunigung von $2,5 \text{ m/sec}^2$ beschleunigt habe, so errechnete sich die Beschleunigungsausgangsgeschwindigkeit mit ca. 79 km/h. Ob mit dem gegenständlichen Kraftfahrzeug jedoch eine dermaßen hohe Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich erzielt werden könne, werde vom Unterfertigten stark bezweifelt.

Werde die Beschleunigung mit $1,5 \text{ m/sec}^2$ angenommen, was sicher einer möglichen Beschleunigung mit dem gegenständlichen PKW entspreche, so würde sich die Beschleunigungsausgangsgeschwindigkeit auf Höhe des Schutzweges mit ca. 86 km/h errechnen. Werde davon ausgegangen, dass der Beschuldigte nur gering beschleunigt habe ($0,5 \text{ m/sec}^2$), so würde sich die Beschleunigungsausgangsgeschwindigkeit mit ca. 91,2 km/h errechnen.

Werde davon ausgegangen, dass der Beschleunigungsvorgang auf Höhe des Schutzweges aus einer Beschleunigungsausgangsgeschwindigkeit von 90 km/h begonnen wurde, so würde sich eine mittlere Beschleunigung von ca. $0,7 \text{ m/sec}^2$ errechnen. Eine solche Beschleunigung könne mit dem gegenständlichen PKW aus technischer Sicht sicher erreicht werden.

Der Sachverständige hat seinem Gutachten drei Lichtbilder beigelegt, die die örtliche Situation auf der L 190 bei km XXX, bei km XXX, sowie im Bereich der Einfahrt zur Firma F (km XXX) darstellen. Der Sachverständige hat seinem Gutachten drei Lichtbilder beigelegt, die die örtliche Situation auf der L 190 bei km römisch 30, bei km römisch 30, sowie im Bereich der Einfahrt zur Firma F (km römisch 30) darstellen.

Ergänzend legte der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung dar, dass die Sichtweiten vom 3m-Punkt sowohl im Bereich der Firma F als auch von der benachbarten Rstraße auf die L 190 aufgrund des schnurgeraden Verlaufs in östliche Richtung ca. 200 m betragen. Werde davon ausgegangen, dass der Beschuldigte während des gesamten Verlaufs (200 m vor der Messstelle) bis zum Messort eine Geschwindigkeit von 94 km/h eingehalten hätte, so würde er in einer Sekunde ca. 26,1 m zurücklegen. Für die Zurücklegung einer ca. 200 m langen Strecke bei Einhaltung einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 94 km/h würde sich eine Zeitspanne von ca. 7,6 Sekunden errechnen.

Bei einer Geschwindigkeit von 94 km/h würde sich bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen Verzögerung von 7,0 bis $7,5 \text{ m/sec}^2$ und Berücksichtigung von einer Reaktionszeit von 1 Sekunde sowie von einer Bremsschwelldauer von 0,2 Sekunden ein Anhalteweg von ca. 77 bis 80 m errechnen. Aufgrund des schnurgeraden Straßenverlaufes sei der Fahrbahnbereich gut einsehbar, ebenso die links und rechts straßenbegleitend verlaufenden Gehsteige.

5.1 Gemäß § 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. 5.1 Gemäß 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 aufgrund 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 aufgrund 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 Z 3 FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, aufgrund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Demnach hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand 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 Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, aufgrund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Demnach hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand 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.

Gemäß § 26 Abs 2a FSG hat die Entziehungsdauer im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs 3 Z 3 genannten Übertretung mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Abs 2 eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist. Gemäß Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG hat die Entziehungsdauer im Falle der erstmaligen Begehung einer in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, genannten Übertretung mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Absatz 2, eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist.

5.2 Wie im Sachverhalt dargelegt, fuhr der Beschwerdeführer mit seinem PKW in N auf der L 190 – von N Ortsmitte kommend – im Bereich von km XXX, in welchem die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, mit ca 94 km/h. Dabei überfuhr er auch den 40 m vor der erfolgten Geschwindigkeitsmessung gelegenen und mittels Hinweiszeichen und Bodenmarkierungen gekennzeichneten Schutzweg. Weiters fuhr er über die Kreuzung mit der Gemeindestraße Rstraße, die sich ca 25 m vor der erfolgten Geschwindigkeitsmessung befindet, sowie über die im Bereich der Messung gelegene Zu- bzw Abfahrt zur OMV-Tankstelle. Dieses Verhalten ist ohne Zweifel geeignet, besonders gefährliche Verhältnisse im Hinblick auf andere Verkehrsteilnehmer, die den Schutzweg oder die erwähnten Zu- bzw Abfahrten oder die querende Gemeindestraße benützen, herbeizuführen. 5.2 Wie im Sachverhalt dargelegt, fuhr der Beschwerdeführer mit seinem PKW in N auf der L 190 – von N Ortsmitte kommend – im Bereich von km römisch 30, in welchem die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, mit ca 94 km/h. Dabei überfuhr er auch den 40 m vor

der erfolgten Geschwindigkeitsmessung gelegenen und mittels Hinweiszeichen und Bodenmarkierungen gekennzeichneten Schutzweg. Weiters fuhr er über die Kreuzung mit der Gemeindestraße Rstraße, die sich ca 25 m vor der erfolgten Geschwindigkeitsmessung befindet, sowie über die im Bereich der Messung gelegene Zu- bzw Abfahrt zur OMV-Tankstelle. Dieses Verhalten ist ohne Zweifel geeignet, besonders gefährliche Verhältnisse im Hinblick auf andere Verkehrsteilnehmer, die den Schutzweg oder die erwähnten Zu- bzw Abfahrten oder die querende Gemeindestraße benützen, herbeizuführen.

5.3 Zum Vorbringen, es seien keine besonders gefährlichen Verhältnisse im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG gegeben gewesen, da sich der Schutzweg in einer Entfernung von 40 m zur festgestellten Geschwindigkeitsübertretung befinde, das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug sich in einer Beschleunigungsphase befunden habe und die Geschwindigkeitsübertretung im Bereich des Schutzweges daher wesentlich weniger als 40 km/h betragen habe und auch keine weiteren gefahren erhöhenden Umstände vorgelegen seien, insbesondere sich keine Schulen, Kindergärten oder vergleichbare Einrichtungen, Radfahrerüberfahrten oder dergleichen sich dort befunden hätten, ist Folgendes anzumerken: 5.3 Zum Vorbringen, es seien keine besonders gefährlichen Verhältnisse im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG gegeben gewesen, da sich der Schutzweg in einer Entfernung von 40 m zur festgestellten Geschwindigkeitsübertretung befinde, das vom Beschwerdeführer gelenkte Fahrzeug sich in einer Beschleunigungsphase befunden habe und die Geschwindigkeitsübertretung im Bereich des Schutzweges daher wesentlich weniger als 40 km/h betragen habe und auch keine weiteren gefahren erhöhenden Umstände vorgelegen seien, insbesondere sich keine Schulen, Kindergärten oder vergleichbare Einrichtungen, Radfahrerüberfahrten oder dergleichen sich dort befunden hätten, ist Folgendes anzumerken:

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist auch eine erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit „im Bereich“ von Schutzwegen an sich geeignet, besonders gefährliche Verhältnisse im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG herbeizuführen (VwGH 24.02.2009, 2007/11/0042). Eine Entfernung von 40 m liegt dabei durchaus „im Bereich“ des Schutzweges. Aus dem eingeholten Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ergibt sich, dass unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Beschleunigung von 1,5 m/sec², welche mit dem gelenkten Kraftfahrzeug möglich ist, der Beschwerdeführer direkt auf dem Schutzweg eine Geschwindigkeit von ca. 86 km/h eingehalten hat. Selbst wenn zu Gunsten des Beschwerdeführers von einer maximalen Beschleunigung von 2,5 m/sec² – deren Erreichen vom Sachverständigen jedoch stark bezweifelt wurde – ausgegangen würde, hätte der Beschwerdeführer auf dem Schutzweg jedenfalls eine Geschwindigkeit von mindestens 79 km/h erreicht, dies im Zustand maximaler Beschleunigung. Zweifelsohne stellen diese Geschwindigkeiten erhebliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dar. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist auch eine erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit „im Bereich“ von Schutzwegen an sich geeignet, besonders gefährliche Verhältnisse im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG herbeizuführen (VwGH 24.02.2009, 2007/11/0042). Eine Entfernung von 40 m liegt dabei durchaus „im Bereich“ des Schutzweges. Aus dem eingeholten Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ergibt sich, dass unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Beschleunigung von 1,5 m/sec², welche mit dem gelenkten Kraftfahrzeug möglich ist, der Beschwerdeführer direkt auf dem Schutzweg eine Geschwindigkeit von ca. 86 km/h eingehalten hat. Selbst wenn zu Gunsten des Beschwerdeführers von einer maximalen Beschleunigung von 2,5 m/sec² – deren Erreichen vom Sachverständigen jedoch stark bezweifelt wurde – ausgegangen würde, hätte der Beschwerdeführer auf dem Schutzweg jedenfalls eine Geschwindigkeit von mindestens 79 km/h erreicht, dies im Zustand maximaler Beschleunigung. Zweifelsohne stellen diese Geschwindigkeiten erhebliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dar.

Entscheidend für das Vorliegen einer bestimmten Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG ist, dass die festgestellte Geschwindigkeitsübertretung mit besonderer Rücksichtslosigkeit erfolgte oder unter Umständen, die das Verhalten des Lenkers wie in den in § 7 Abs 3 Z 3 demonstrativ aufgezählten Fällen als an sich geeignet erscheinen lassen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Umstände der genannten Art hat der Verwaltungsgerichtshof dann als gegeben erachtet, wenn Geschwindigkeitsexzesse an gefährlichen Orten wie zB im Ortsgebiet im Bereich von Hauseinfahrten oder an Stellen mit einmündenden Straßen erfolgten. Auch kommt es für die Annahme einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG nicht darauf an, ob der Beschwerdeführer im Konkreten andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hat (VwGH vom 23.01.2007, 2005/11/0023; 23.03.2004, 2002/11/0135). Eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG ist demnach bereits dann anzunehmen, wenn eine abstrakte Gefährdungslage

vorliegt, es bedarf keiner konkreten Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern. Entscheidend für das Vorliegen einer bestimmten Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG ist, dass die festgestellte Geschwindigkeitsübertretung mit besonderer Rücksichtslosigkeit erfolgte oder unter Umständen, die das Verhalten des Lenkers wie in den in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, demonstrativ aufgezählten Fällen als an sich geeignet erscheinen lassen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Umstände der genannten Art hat der Verwaltungsgerichtshof dann als gegeben erachtet, wenn Geschwindigkeitsexzesse an gefährlichen Orten wie zB im Ortsgebiet im Bereich von Hauseinfahrten oder an Stellen mit einmündenden Straßen erfolgten. Auch kommt es für die Annahme einer bestimmten Tatsache gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG nicht darauf an, ob der Beschwerdeführer im Konkreten andere Verkehrsteilnehmer gefährdet hat (VwGH vom 23.01.2007, 2005/11/0023; 23.03.2004, 2002/11/0135). Eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG ist demnach bereits dann anzunehmen, wenn eine abstrakte Gefährdungslage vorliegt, es bedarf keiner konkreten Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern.

Im vorliegenden Fall hat der Beschwerdeführer sein Fahrzeug mit weit überhöhter Geschwindigkeit im Ortsgebiet gelenkt, wobei sich im gegenständlichen Bereich ein Schutzweg, eine Kreuzung sowie Betriebszu- und abfahrten befunden haben. Der Beschwerdeführer hat dadurch unter besonders gefährlichen Verhältnissen gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen, weshalb eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG vorliegt. Im vorliegenden Fall hat der Beschwerdeführer sein Fahrzeug mit weit überhöhter Geschwindigkeit im Ortsgebiet gelenkt, wobei sich im gegenständlichen Bereich ein Schutzweg, eine Kreuzung sowie Betriebszu- und abfahrten befunden haben. Der Beschwerdeführer hat dadurch unter besonders gefährlichen Verhältnissen gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen, weshalb eine bestimmte Tatsache im Sinne des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vorliegt.

5.4 Zum Einwand des Beschwerdeführers, dass er im Hinblick auf die begangene Geschwindigkeitsübertretung unbescholten sei, seit mehr als 30 Jahren Kraftfahrzeuge lenke und keinerlei derartige Übertretungen zu vertreten habe, ist anzumerken, dass § 26 Abs 2a FSG die dort normierte Rechtsfolge (Entziehungsdauer von mindestens sechs Monaten) gerade schon im Falle der erstmaligen Begehung normiert. Durch diese Bestimmung hat bereits der Gesetzgeber festgelegt, dass selbst bei diesbezüglicher Unbescholtenheit eine Entziehung in der dort angeführten Mindestdauer zu erfolgen hat. 5.4 Zum Einwand des Beschwerdeführers, dass er im Hinblick auf die begangene Geschwindigkeitsübertretung unbescholten sei, seit mehr als 30 Jahren Kraftfahrzeuge lenke und keinerlei derartige Übertretungen zu vertreten habe, ist anzumerken, dass Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG die dort normierte Rechtsfolge (Entziehungsdauer von mindestens sechs Monaten) gerade schon im Falle der erstmaligen Begehung normiert. Durch diese Bestimmung hat bereits der Gesetzgeber festgelegt, dass selbst bei diesbezüglicher Unbescholtenheit eine Entziehung in der dort angeführten Mindestdauer zu erfolgen hat.

5.5 Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, wonach ihm die Behörde die Lenkberechtigung für die Klasse F belassen hätte müssen, ist auf die Bestimmung des § 24 Abs 2 FSG zu verweisen. Danach kann die Entziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung auch nur hinsichtlich bestimmter Klassen ausgesprochen werden, wenn der Grund für die Entziehung oder Einschränkung nur mit der Eigenart des Lenkens dieser bestimmten Klasse zusammenhängt. Die Entziehung bestimmter Klassen ist, wenn zumindest noch eine weitere Lenkberechtigung aufrecht bleibt, in den Führerschein einzutragen. Eine Entziehung der Lenkberechtigung für die Klasse B zieht jedenfalls eine Entziehung für die Klassen C (C1), CE (C1E), D (D1) und DE (D1E) nach sich, eine Entziehung der Klassen C (C1), CE (C1E), D (D1) oder DE (D1E) zieht die Entziehung der jeweils anderen Klasse nach sich. 5.5 Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, wonach ihm die Behörde die Lenkberechtigung für die Klasse F belassen hätte müssen, ist auf die Bestimmung des Paragraph 24, Absatz 2, FSG zu verweisen. Danach kann die Entziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung auch nur hinsichtlich bestimmter Klassen ausgesprochen werden, wenn der Grund für die Entziehung oder Einschränkung nur mit der Eigenart des Lenkens dieser bestimmten Klasse zusammenhängt. Die Entziehung bestimmter Klassen ist, wenn zumindest noch eine weitere Lenkberechtigung aufrecht bleibt, in den Führerschein einzutragen. Eine Entziehung der Lenkberechtigung für die Klasse B zieht jedenfalls eine Entziehung für die Klassen C (C1), CE (C1E), D (D1) und DE (D1E) nach sich, eine Entziehung der Klassen C (C1), CE (C1E), D (D1) oder DE (D1E) zieht die Entziehung der jeweils anderen Klasse nach sich.

Wenn das gesetzte Delikt oder die mangelnde gesundheitliche Eignung alle Klassen betrifft, ist die Lenkberechtigung zur Gänze zu entziehen. Liegt eine Verkehrsunzuverlässigkeit wegen eines Alkohol- oder Geschwindigkeitsdeliktes vor,

führt dies grundsätzlich zur Entziehung aller Klassen (Stöbich/Triendl, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr, 2009, S 512). Aus dem Umstand, dass die Klasse F nicht dezidiert in der zitierten Bestimmung angeführt ist, kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass die Lenkberechtigung der Klasse F nicht auch zu entziehen wäre. Selbst wenn das konkrete Delikt (Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 44 km/h) mit einem Fahrzeug der Klasse F mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h nicht verwirklicht werden kann, so kann doch nicht ausgeschlossen werden, dass mit einem solchen Fahrzeug (Zugmaschinen, landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen, etc) eine erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung unter besonders gefährlichen Verhältnissen begangen werden kann.

Darüber hinaus ist im gegebenen Zusammenhang auch auf die Bestimmung des § 24 Abs 1 dritter Satz FSG zu verweisen, wonach für den Zeitraum einer Entziehung der Lenkberechtigung für die Klassen A1, A2, A, B oder F auch das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen unzulässig ist. Aus dieser gesetzlich normierten Bestimmung ergibt sich, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit Personen, denen eine Lenkberechtigung für die Klassen A, B oder F entzogen wurde, auch die Möglichkeit genommen werden soll, auf ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug „umzusteigen“ (Stöbich/Triendl, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr, 2009, S 513). Wenn schon ein Ausweichen auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge bei einem Entzug der Lenkberechtigung der Klasse B ausgeschlossen wird, so gilt dies umso mehr für ein allfälliges Ausweichen auf die Lenkberechtigung der Klasse F. Die Verkehrsunzuverlässigkeit ist im vorliegenden Fall nicht nur im Hinblick auf eine Klasse (B) gegeben, vielmehr ist bei allgemeinen Verkehrsdelikten wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und daher auch in diesem Fall von einer Verkehrsunzuverlässigkeit für sämtliche Klassen von Lenkberechtigungen auszugehen. Darüber hinaus ist im gegebenen Zusammenhang auch auf die Bestimmung des Paragraph 24, Absatz eins, dritter Satz FSG zu verweisen, wonach für den Zeitraum einer Entziehung der Lenkberechtigung für die Klassen A1, A2, A, B oder F auch das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen unzulässig ist. Aus dieser gesetzlich normierten Bestimmung ergibt sich, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit Personen, denen eine Lenkberechtigung für die Klassen A, B oder F entzogen wurde, auch die Möglichkeit genommen werden soll, auf ein vierrädriges Leichtkraftfahrzeug „umzusteigen“ (Stöbich/Triendl, Alkohol- und Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr, 2009, S 513). Wenn schon ein Ausweichen auf vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge bei einem Entzug der Lenkberechtigung der Klasse B ausgeschlossen wird, so gilt dies umso mehr für ein allfälliges Ausweichen auf die Lenkberechtigung der Klasse F. Die Verkehrsunzuverlässigkeit ist im vorliegenden Fall nicht nur im Hinblick auf eine Klasse (B) gegeben, vielmehr ist bei allgemeinen Verkehrsdelikten wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und daher auch in diesem Fall von einer Verkehrsunzuverlässigkeit für sämtliche Klassen von Lenkberechtigungen auszugehen.

5.6 Der Beschwerdeführer hat ausführlich dargelegt, dass er seine Lenkberechtigung, zumindest aber jene der Klasse F, aus beruflichen Gründen dringend benötigt, da er als Landwirt für die Bewirtschaftung seiner Felder sowie den Transport von landwirtschaftlichen Gütern und Tieren auf die Benützung von landwirtschaftlichen Kraftfahrzeugen angewiesen ist. Dem Landesverwaltungsgericht ist es jedoch verwehrt, diesen Umstand zu berücksichtigen. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes haben sowohl berufliche als auch private Umstände bei der Entziehung der Lenkberechtigungen aus Gründen des öffentlichen Interesses wie hier bei mangelnder Verkehrszuverlässigkeit außer Betracht zu bleiben (VwGH 14.11.1995, 95/11/0300).

Der angefochtene Bescheid war daher zu bestätigen.

6 . 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. 6. 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 Geschwindigkeitsübertretung Verkehrsunzuverlässigkeit für alle Klassen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVO:2014:LVwG.411.068.R15.2014

Zuletzt aktualisiert am

14.10.2014

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at