

TE Lvwg Erkenntnis 2018/6/29 LVwG- 2018/40/0665-6, LVwG-2018/40/0714- 6

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 29.06.2018

Entscheidungsdatum

29.06.2018

Index

90/01 Straßenverkehrsrecht

90/02 Führerscheingesetz

Norm

StVO 1960 §5

FSG 1997 §26 Abs1 Z2

FSG 1997 §24 Abs3

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Mag. Piccolroaz über die Beschwerden des AA, geb am XX.XX.XXXX, wohnhaft Adresse 1, Z, vertreten durch RA BB, Adresse 2, Y, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 19.02.2018,

Zl ****, betreffend eine Übertretung der StVO sowie gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Y vom 30.01.2018, Zl ****, wegen Entziehung der Lenkberechtigung, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht :

1. Die Beschwerde gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 19.02.2018, Zahl ****, wird als unbegründet abgewiesen.
2. Der Beschwerdeführer hat einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Strafe, das sind Euro 440,00, zu leisten.
3. Die Beschwerde gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Y vom 30.01.2018, Zahl ****, wird als unbegründet abgewiesen.
4. Die ordentliche Revision nach Art 133 Abs 4 B-VG ist hinsichtlich beider Beschwerdennicht zulässig.

Entscheidungsgründe

1. Beschwerde gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 19.02.2018, Zahl ****:

1. Verfahrensgang:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer zur Last gelegt wie folgt:

„Tatzeit: 20.06.2017 um 01.20 Uhr

Tatort: Y, auf der Adresse 3, auf Höhe Nr. ***

Fahrzeug(e): Motorrad, ****

§ 99/1 lit a iVm § 5/1 StVO

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

Sie haben das angeführte Fahrzeug in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand gelenkt. Der Test am geeichten Alkomaten ergab einen Alkoholgehalt der Atemluft von 1,21 mg/l.

Wegen dieser Verwaltungsübertretung wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):

Gemäß:

Ersatzfreiheitsstrafe:

2.200,00

§ 99 Abs. 1 lit. a StVO

429 Stunden

Im Falle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe tritt an deren Stelle die Ersatzfreiheitsstrafe.

Weitere Verfügungen (z.B. Verfallsausspruch, Anrechnung von Vorhaft):

€ 220,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 % der Strafe, wobei jedoch mindestens € 10,00 zu bemessen sind.

Bei Freiheitsstrafen ist zur Berechnung der Kosten ein Tag Freiheitsstrafe mit 100 Euro anzusetzen.

€ 0,00 als Ersatz der Barauslagen für.

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher: € 2.420,00“

In der dagegen fristgerecht erhobenen Beschwerde bringt der rechtsfreundlich vertretene Beschwerdeführer im Wesentlichen zusammengefasst vor, dass der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers den Ladungstermin am 28.09.2017 wahrgenommen und Akteneinsicht genommen habe. Ohne weiteren Verfahrensschritt und ohne jede weitere Verständigung von der beabsichtigten Fortsetzung des gegenständlichen Verwaltungsstrafverfahrens sei der nunmehr angefochtene Bescheid zugestellt worden, ohne dass der Beschwerdeführer zuvor in diesem Verfahren jemals Gelegenheit gehabt hätte, Vorbringen zu seiner Rechtfertigung bzw Verteidigung zu erstatten sowie Beweisanträge zu stellen. Die Behörde sei der ihr obliegenden Begründungspflicht nicht nachgekommen. Es existiere der von der belangten Behörde angesprochene Einspruch des Beschwerdeführers gar nicht. Auch sei nicht weiter verwunderlich, dass der Beschuldigte zu seinen Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen keine Angaben gemacht habe – mangels Gewährung seines rechtlichen Gehörs habe er das auch nicht können. Der Beschwerdeführer habe die ihm vorgeworfene Verwaltungsübertretung nicht begangen. Er habe das Motorrad nicht in Betrieb genommen, sondern dieses lediglich von der kostenpflichtigen Kurzparkzone über die ca 5 m breite Fahrbahn in Richtung Privatparkplatz geschoben, um es dort über Nacht abzustellen. Für die Heimfahrt hatte er bereits ein Taxi bestellt. Der Beschwerdeführer habe das Motorrad mit entsprechendem Schwung über die Fahrbahn Richtung Privatparkplatz geschoben. Dabei sei er mit dem Vorderrad auf einen der dort befindlichen unregelmäßigen und leicht erhöhten Pflastersteine geraten, die den Privatparkplatz von der Fahrbahn abgrenzten. Durch die damit einhergehende unvorhergesehene Krafteinwirkung auf das Vorderrad habe es den Lenker des Motorrades verschlagen, sodass dieses gegen die linke Heckseite des abgestellten PKW geprallt sei, in der Folge auf die linke Seite umgestürzt und dabei den Beschwerdeführer so unter sich begraben, dass dieser mit beiden Beinen unter dem Motorrad zu liegen gekommen sei. Erst durch Hilfe Dritter habe er aus seiner misslichen Lage befreit werden können. Davon abgesehen, dass sich der Beschwerdeführer tatsächlich nicht auf das Motorrad gesetzt, dieses gestartet und

damit in Betrieb genommen habe, wäre er aufgrund der Fixierung seiner beiden Beine durch das Gewicht des Motorrades am Boden liegend und infolge der erlittenen Verletzungen (Serienrippenbruch links) nicht mehr in der Lage gewesen, den Motor des Fahrzeuges auszuschalten und den Zündschlüssel abziehen. Der Beschwerdeführer müsse zum Verstellen seines Fahrzeuges weder den (ihm aufgrund seiner Alkoholisierung zuvor von Dritten abgenommenen) Fahrzeugschlüssel verwenden noch den Motor des Fahrzeuges in Betrieb nehmen. Der Beschwerdeführer habe seine attestierten Verletzungen dadurch erlitten, dass der Lenker des Motorrades unvorhergesehen auf Höhe der Rippen gegen seine linke Körperseite geschlagen sei. Wäre er tatsächlich auf dem Motorrad gesessen, wäre aufgrund der dabei zwangsweise eingenommenen Körperhaltung ein derartiger Kontakt mit dem Fahrzeuglenker nicht möglich gewesen. Darüber hinaus seien keinerlei sonstige, insbesondere keinerlei typische Sturzverletzungen wie Abschürfungen und Prellungen, befundet worden, sodass schon allein aus diesem Umstand der Schluss gezogen werden müsse, dass die Anprallgeschwindigkeit gar nicht hoch gewesen sein könne. Der Beschwerdeführer sei nach dem Umkippen des Motorrades mit seinen beiden Beinen unter diesem zu liegen gekommen. Bei einer hohen Geschwindigkeit im Rahmen einer Fahrt auf dem Motorrad wäre zu erwarten gewesen, dass er aufgrund des abrupten Stillstands des Fahrzeugs bei der Kollision über den Lenker geschleudert worden wäre, wobei er sich in diesem Fall entsprechend andere Sturzverletzungen (etwa Abschürfungen, insbesondere an den Händen, Prellungen, Kopfverletzungen – der Beschwerdeführer habe, weil er das Motorrad ja nur geschoben habe, keinen Helm getragen, etc) zuziehen hätte müssen. Auch wäre er in diesem Fall nicht mit beiden Beinen unter dem Motorrad eingeklemmt worden. Die größten Beschädigungen befänden sich am Motorrad auf dessen linker Seite, während auf dessen rechter Fahrzeugseite lediglich Lackabriebspuren ersichtlich seien und die aus Hartplastik bestehende Windschutzverkleidung nicht deformiert oder gebrochen, sondern vielmehr völlig intakt sei. Nachdem der Schaden am PKW auf dessen linker Seite eingetreten sei, müsse daher aus technischer Sicht die logische Schlussfolgerung gezogen werden, dass der auf der linken Seite des Motorrades eingetretene Schaden denklösig nicht von der Kollision mit dem PKW stammen könne, sondern einzig und allein durch das nachfolgende – vom Beschwerdeführer geschilderte – Umstürzen des Motorrades auf dessen linke Seite. Zur Beurteilung der Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrades könnten somit nur die Schäden am PKW sowie die Schäden am Motorrad auf der rechten Seite herangezogen werden. Der Schaden am PKW sei in einem Fahrzeugbereich eingetreten, in dem nur sehr dünnes Blech verbaut sei, zumal diesem Karosserieteil keinerlei tragende Funktion zukomme. Das Blech sei in diesem Bereich so dünn ausgeführt, dass es auch mit bloßer Hand eingedrückt werden könnte. Es bedürfe somit keiner großen Krafteinwirkung, um diese großflächige Delle zu verursachen. Auf dem ersten Lichtbild der Stellungnahme falle neben der großflächigen Einteilung eine kleine punktuelle Delle mit einer annähernd senkrechten Kantenbildung in dessen Mitte ins Auge. Die Höhe dieser kleineren Delle korrespondiere mit der Höhe des Motorradlenkers, sodass dadurch bestätigt sei, dass es in diesem Bereich zu einer nur punktuellen Berührung zwischen dem starren rechten Ende des Motorradlenkers und dem weichen Karosserieblech des Pkw gekommen sei. Aufgrund der in Bewegung befindlichen Masse des mehr als 185 kg schweren Motorrades sei damit die Beschädigung am Pkw in der dokumentierten Form zwanglos zu erklären. Wäre tatsächlich eine höhere Fahrgeschwindigkeit eingehalten worden, wäre mit Sicherheit nicht diese punktuelle kleine Delle samt ausgeprägter Kantenbildung verursacht worden. Weder die Radgabel noch das Vorderrad des Motorrades sei beschädigt worden. Allgemein sei bekannt, dass Hartplastik nicht in der Lage sei, auch nur geringste Energieeinwirkungen schadlos zu überstehen. Infolge seiner Sprödigkeit verforme sich dieses nur äußerst gering und breche überaus schnell. Es sei somit nicht weiter verwunderlich, dass der vordere Kotflügel wie auch die Windschutzverkleidung auf der linken Seite gebrochen seien. Einer hohen Kollisions- bzw Umsturzgeschwindigkeit bedürfe es hierzu aber nicht. Auch das als vermeintliche Indiz angeführte Splitterfeld von ca 3 m sei im gegenständlichen Fall nicht geeignet, aussagekräftige Anhaltspunkte für eine höhere Kollisionsgeschwindigkeit zu liefern. Aufgrund der vorliegenden Beweisergebnisse stehe zweifelsfrei fest, dass die im Akt befindlichen Lichtbilder von den nachfolgend einschreitenden Polizeibeamten angefertigt worden seien. Zu diesem Zeitpunkt sei aber bereits eine Vielzahl an Personen an der Unfallstelle gewesen, die dem Beschwerdeführer zur Hilfe geeilt seien und dort herum gegangen seien, wodurch die Glassplitter auf der Fahrbahn verteilt worden seien. Darüber hinaus sei auch das beschädigte Motorrad selbst von der Unfallstelle wieder auf die andere Straßenseite verbracht worden, wodurch ebenfalls Glassplitter des beschädigten Scheinwerferglases über die Fahrbahn verteilt worden sein könnten, sodass diese Spuren letztlich nicht zur objektiven Wahrheitsfindung herangezogen werden könnten. Auch die ins Treffen geführten Schleifspuren auf dem Asphalt seien keinesfalls geeignet, Rückschlüsse auf eine höhere Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrades zuzulassen; ganz im Gegenteil: Nach

der unwiderlegten Verantwortung des Beschwerdeführers habe sich das Motorrad durch den Schiebevorgang in Vorwärtsbewegung befunden. Die auf den Lichtbildern ersichtlichen Schleifspuren würden eine nur sehr geringe Ausdehnung zwischen punktuell bis maximal 15 cm Länge aufweisen und würden damit gerade eine äußerst geringe Geschwindigkeit des Motorrades dokumentieren. Das Motorrad habe sich aufgrund der Spurenlage somit nach seinem Unfall auf den Asphalt äußerstenfalls lediglich noch 5 cm weiter bewegt. Zudem würden sich diese Spuren an einer Stelle der Fahrbahn befinden, die in Verbindung mit der Länge des Motorrades von 2,055 m die Vorfalsschilderung des Beschwerdeführers bestätigen würden, wonach das Vorderrad des Motorrades durch die Kante eines Pflastersteins eine unerwartete Energieeinwirkung erfahren habe, sodass das Motorrad aus der Balance geraten sei, gegen den abgestellten Pkw geprallt und in der Folge auf den Beschwerdeführer umgestürzt sei. Bei einer höheren Geschwindigkeit des Motorrades wäre zu erwarten gewesen, dass diese Kratzspuren zumindest auf Höhe des abgestellten Pkw gelegen wären und keinesfalls ca 1 m vor diesem. Auch die Höhe der verhängten Geldstrafe werde ausdrücklich angefochten, zumal diese überhöht, nicht schuld- und tatangemessen sei und insbesondere auch nicht den Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnissen des Beschwerdeführers entspreche.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den Strafakt der belangten Behörde zur ZI ****, sowie in den Führerscheinakt zur ZI ****.

Am 26.06.2018 fand eine öffentliche mündliche Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht statt, in welcher die Akten der belangten Behörde verlesen wurden, der Beschwerdeführer sowie die Zeugin CC vernommen wurden. Weiters erstatteten der verkehrstechnische Amtssachverständige DD und der medizinische Amtssachverständige EE ihre Gutachten und wurden diese im Rahmen dieser mündlichen Verhandlung näher erörtert.

2. Sachverhalt und Beweiswürdigung:

Aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens steht der von der Erstbehörde angenommene und im angefochtenen Straferkenntnis zugrunde gelegte Sachverhalt als erwiesen fest.

Demnach lenkte der Beschwerdeführer am 20.06.2017 um 01:20 Uhr in Y auf der Adresse 3, Höhe Haus Nr ***, das Motorrad mit dem Probefahrerkennzeichen **** in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand. Der Test am geeichten Alkomaten ergab einen Alkoholgehalt der Atemluft von 1,21 mg/l. Weiters verursachte der Beschwerdeführer zum selben Zeitpunkt einen Verkehrsunfall, indem er den abgestellten Pkw mit dem amtlichen Kennzeichen **** (Marke EE) im Bereich des linken hinteren Kotflügels und des Stoßfängers beschädigte, indem Eindellungen bzw Stauchungen am Blech sowie Lackabriebspuren verursacht wurden. Im Bereich der linken hinteren Seitenwand liegen multiple Stauchungen vor, dies insbesondere im Bereich der Heckleuchte. Weitere Stauchungen befinden sich im Bereich der Radlaufkante beim Übergang zur Stoßstange mit Stauchverlauf nach oben. Im Bereich der Stoßstange befinden sich Anzeichen starker Kräfteinwirkung. Darüber hinaus befinden sich grüne Abriebspuren an der Seitenwand, welche weit hinab bis zum Stoßstangeneck reichen. Beim Motorrad des Beschwerdeführers wurde der Scheinwerfer aus der Halterung gerissen und der Frontkotflügel zerrissen. Die Verkleidung ist auf der linken Seite massiv deformiert. Weiters befinden sich Schlitterspuren auf der Fahrbahn, welche sich hinter dem Motorrad befinden und auf eine Endlage des Motorrades hinter dem EE hinweisen, diese befinden sich auf der Fahrbahn. Ebenso sind diese Schlitterspuren mit den Fahrzeugteilen der linken Motorradseite korrespondierend. So sind auf den Lichtbildern Abriebspuren am Lichtmaschinendeckel deutlich erkennbar, welche in der Ausprägung auf die stärkste Spur auf der Fahrbahn hinweisen. Ebenso deuten die Abstände der weiteren Schlitterspuren auf die entsprechenden Anbauteile auf dem Motorrad hin, sprich Fußraste, Schalthebel und Hinterachse. Aus den Schlitterspuren ist ersichtlich, dass das Motorrad am Boden liegend noch weitergerutscht ist, wobei eine Drehung offensichtlich um den Motorradschwerpunkt erfolgte. Ein weiteres Indiz für einen starken Aufprall stellt auch die Splitterlage der Plastik- und Glasbruchstücke dar. Hinsichtlich der Beschädigung am EE ist zu bemerken, dass auch der hintere Rückstrahler auf der linken Fahrzeugseite, welcher in der Stoßstange verbaut ist, aus der Halterung gedrückt oder gerissen wurde. Dies deutet ebenfalls darauf hin, dass im Zuge des Anpralls an das Fahrzeug eine stärkere plastische Deformation an der hinteren Stoßstange stattgefunden hat. Zusammenfassend lassen die objektivierbaren Spuren den Schluss zu, dass sich der Unfall aufgrund der massiven Beschädigungen als auch der Endlage des Motorrades nicht durch bloßes Umfallen ereignet haben kann. Derart massive Beschädigungen an beiden Fahrzeugen sind auf eine entsprechende hohe Bewegungsenergie zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass ein Abgleiten der Frontverkleidung, wo die Abriebspuren sich abzeichnen an der Seitenwand des EE, bis zur Stoßstange hinunter erfolgt sein muss. Die hintere Schleifspur beträgt ca 50 cm. Die vier einzelnen Schleifspuren lassen sich durch das Schlittern des Motorrades

erklären, die übrigen drei Schleifspuren betragen ca 15-20 cm Länge. Aufgrund der Beschädigungen ist von einem Anprall auszugehen. Dabei wird Energie abgebaut und aufgrund der Restenergie stürzt dann das Motorrad zu Boden und erzeugt dann die entsprechenden Schleifspuren. Die senkrechte Delle im Bereich unmittelbar vor der Heckleuchte des EE's kann durch den Kontakt mit dem Lenker des Motorrades verursacht worden sein. Auf der rechten Seite des Motorrades konnten keine Farbabriebspuren festgestellt werden. Der Hauptkontakt mit dem EE ist mit dem vorderen Verkleidungsteil des Motorrades passiert. Durch bloßes Umfallen können derartige Beschädigungen nicht auftreten. Beschädigungen des Motorrades auf dessen rechter Seite konnten nicht festgestellt werden.

Beim Unfall erlitt der Beschwerdeführer einen Bruch der dritten, vierten und fünften Rippe links. Rippenserienbrüche benötigen üblicherweise eine wesentlich höhere kinetische Energie als ein einzelner Bruch einer Rippe. Zudem liegt der betroffene Bereich sehr hoch am Brustkorb. Die fünfte Rippe befindet sich auf Höhe der Achsel. Weitere Verletzungen hat der Beschwerdeführer nicht davongetragen. Aus medizinischer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, wenn der Beschwerdeführer angibt, dass es ihm den Lenker auf die Rippen geschlagen hat. Die Verletzung war auf der linken Seite, der Beschwerdeführer hat das Motorrad seinen Angaben nach rechts geschoben. Es müsste eine schräge Krafteinwirkung erfolgt sein. Der Unfallhergang wie er vom Beschwerdeführer geschildert bzw erlebt wurde, deckt sich nicht mit den festgestellten Verletzungen. Auszuschließen ist ein Hochrasanztrauma, weil damit automatisch auch eine Verletzung der inneren Organe verbunden ist. Dies ist gegenständlich nicht der Fall. Beim Schieben oder Fahren ist es unmöglich, dass der Lenker im fraglichen Bereich die Rippen verletzt. Es ist sehr unwahrscheinlich, so wie das Motorrad auf den Unterschenkeln des Beschwerdeführers gelegen ist, dass der Lenker bis an den obersten Bereich der Rippen reicht. Für den medizinischen Amtssachverständigen ist es wahrscheinlich, dass der Beschwerdeführer mit dem gegenüberliegenden Auto mit dem Brustkorb kollidiert ist und dazu bräuchte es eine relativ hohe Geschwindigkeit. Aus den vorliegenden Unterlagen ergibt sich nicht, dass ein Teil des Motorrades oder des Pkw's die Verletzung verursacht hätte.

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aufgrund nachstehender Beweiswürdigung:

Aus der Anzeige der LPD Y SPK vom 30.06.2017, ZI **** ergibt sich, dass beim Beschwerdeführer anlässlich einer Verkehrsunfallaufnahme mit Personenschaden am 20.06.2017 um 01:20 Uhr der nach der gesetzlichen Wartezeit von 15 Minuten durchgeführte Alkomatetest am geeichten Alkomaten den relevanten Messwert von 1,21 mg/l Atemluft-Alkoholkonzentration ergeben hat. Dieses Messergebnis wird im Übrigen ebenso wie die Tatzeit und der Tatort in 6020 Y Adresse 3 *** seitens des Beschwerdeführers nicht bestritten.

Strittig ist im gegenständlichen Fall die Frage, ob der Beschwerdeführer das Motorrad mit dem Probekennzeichen **** gelenkt oder lediglich „geschoben“ hat. Der Beschwerdeführer wurde beim Lenken des Motorrades nicht unmittelbar betreten, ebenso existieren keinerlei Zeugenbeweise zu dieser Frage. Seitens der belangten Behörde wurde zur Frage, ob durch bloßes Umfallen eines Motorrades derartige schwere Schäden sowohl am Motorrad als auch am Pkw entstehen können, ein verkehrstechnisches Gutachten eingeholt. Der Gutachter kommt nach eingehender Beschreibung der objektivierbaren Spuren, nämlich der Beschädigungen am Pkw, EE, der Beschädigungen am Motorrad, Marke FF, sowie aufgrund der Spuren im Bereich des Parkplatzes und der Fahrbahn zum Schluss, dass die starken Deformationen am EE, insbesondere die Stauchungen im Bereich der linken Heckleuchte, auf eine massive Energieeinwirkung durch das Motorrad schließen lassen. Die starken Beschädigungen am Motorrad sind ebenfalls ein Beweis einer höheren Kollisionsgeschwindigkeit als vom Unfallverursacher angegeben. Ebenso ist das vorliegende Splitterfeld typisch für eine Kollision mit höherer Geschwindigkeit. Aus den vorhandenen Schlitterspuren ist ableitbar, dass das Motorrad bereits am Boden liegend noch weiter rutschte. Dieses Gutachten wurde im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht noch eingehend erörtert und kam der verkehrstechnische Amtssachverständige darüber hinaus noch zum Ergebnis, dass aus den Schlitterspuren ersichtlich ist, dass das Motorrad am Boden liegend noch weitergerutscht ist, wobei eine Drehung offensichtlich um den Motorradschwerpunkt erfolgte. Aus dieser Feststellung des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ist zweifellos zu schließen, dass das Motorrad durch bloßes händisches Schieben keine solche Energie aufbauen kann, um sich, bereits am Boden liegend, noch um den Motorradschwerpunkt drehen zu können. Vielmehr lässt diese Feststellung zweifellos darauf schließen, dass das Hinterrad des Motorrades angetrieben gewesen sein muss, ansonsten eine Drehung um den Motorradschwerpunkt ausgeschlossen scheint. Aufgrund der schlüssigen und widerspruchsfreien

Ausführungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen erweist sich jedenfalls die Verantwortung des Beschwerdeführers, er habe das Motorrad lediglich von der gegenüberliegenden Seite auf die Privatparkplätze im Bereich vor dem Haus Adresse 3 geschoben, als widerlegt.

Zur weiteren Frage bzw zum Beweisantrag des Beschwerdeführers auf Einholung eines medizinischen Sachverständigengutachtens, ob die Verletzungen (Serienrippenbrüche links) auch beim bloßen Schieben eines Motorrades entstanden sein können, wurde im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens eine Stellungnahme des medizinischen Amtssachverständigen aus dem Fachgebiet Unfallchirurgie eingeholt. Der Gutachter kommt auch im Rahmen der Erörterung anlässlich der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht zum Schluss, dass es unwahrscheinlich ist, dass der Beschwerdeführer durch bloßes Schieben des Motorrades diese Verletzung erlitten hat. Der medizinische Amtssachverständige stellt fest, dass Rippenserienbrüche üblicherweise eine wesentlich höhere kinetische Energie als ein einzelner Bruch einer Rippe benötigen. Zudem liegt der betroffene Bereich sehr hoch am Brustkorb. Die fünfte Rippe befindet sich auf Höhe der Achsel. Für den medizinischen Amtssachverständigen ist es nicht nachvollziehbar, wenn der Beschwerdeführer angibt, dass es ihm den Lenker auf die Rippen geschlagen hat. Die Verletzung war auf der linken Seite. Er hat das Motorrad jedoch rechts geschoben. Der Unfallhergang, wie er vom Beschwerdeführer geschildert bzw erlebt wurde, deckt sich nicht mit den festgestellten Verletzungen. Somit steht es für das erkennende Gericht zweifellos fest, dass die – unbestritten erlittenen – Verletzungen des Beschwerdeführers nicht beim Schieben des Motorrades und dem in weiterer Folge Umfallen mit dem Motorrad entstanden sein können. Dazu hält der medizinische Amtssachverständige fest, dass für Rippenserienbrüche eine wesentlich höhere kinetische Energie erforderlich ist. Es muss sich somit um einen Verkehrsunfall mit höherer Geschwindigkeit gehandelt haben als dies beim bloßen händischen Schieben eines Motorrades möglich ist.

Der Beschwerdeführer steht auf dem Standpunkt, dass er das Motorrad nicht gestartet habe bzw der Motor nicht gelaufen wäre. Er verweist dazu darauf, dass er keinen Schlüssel mehr hatte. Im Gasthaus habe ihm irgendwer bereits zuvor den Fahrzeugschlüssel abgenommen (vgl Vernehmung beim Stadtpolizeikommando Y am 28.06.2017). Weiters gibt er an, dass er bis jetzt noch keinen Fahrzeugschlüssel habe (Datum 28.06.2017).

Der Beschwerdeführer gibt weiters im Rahmen seiner Beschwerde an, dass er das Fahrzeug lediglich 5 m weit geschoben habe. Bereits aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung ist dazu festzuhalten, dass aufgrund dieser kurzen Wegstrecke eine derart hohe Energie beim bloßen händischen Schieben eines Motorrades niemals aufgebaut werden kann, um derartige Beschädigungen sowohl am Fahrzeug als auch am Motorrad selbst zu verursachen. Die Verantwortung des Beschwerdeführers erweist sich in diesem Punkt daher als völlig unglaubwürdig.

Zum Fahrzeugschlüssel ist anzumerken, dass die Zeugin CC im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht angegeben hat, dass sie den Schlüssel vom Motorrad am nächsten Tag geholt habe. Er sei in der griechischen Taverne gewesen. Es habe geheißen, er habe den Schlüssel abgegeben da er nicht mehr fahre.

Zu welchem Zeitpunkt der Fahrzeugschlüssel abgegeben wurde, konnte letztlich nicht mehr eruiert werden. Die Verantwortung des Beschwerdeführers, irgendjemand habe ihm den Fahrzeugschlüssel abgenommen, scheint wenig glaubhaft, ebenso die Angabe vor der Polizei, dass er auch eine Woche nach dem Unfall noch keinen Fahrzeugschlüssel habe. Dass die Bekannte des Beschwerdeführers, nämlich die Zeugin CC den Schlüssel am Tag nach dem Unfall in der griechischen Taverne abgeholt hat kann durchaus als plausibel angesehen werden. Dass der Fahrzeugschlüssel unmittelbar nach dem Unfall und noch vor dem Eintreffen der Einsatzkräfte in der Taverne abgegeben wurde, scheint zumindest denkmöglich. Insofern liegt zumindest kein Widerspruch mit der Aussage der Zeugin CC vor.

Widersprüchlich erweisen sich auch die Angaben des Beschwerdeführers im Zusammenhang mit der bestellten Taxifahrt. Der Beschwerdeführer legt diesbezüglich eine Bestätigung eines Taxiunternehmens vor, dass eine Taxifahrt um 00:15 Uhr bestellt worden sei. Für das erkennende Gericht ist es nicht nachvollziehbar, warum ein Taxi in X bestellt wird, um dann einen Fahrgast in Y abzuholen und dann weiter nach Z zu fahren. Zudem ist es amtsbekannt, dass in der Nähe der griechischen Taverne mehrere Taxistandplätze existieren. Warum der Beschwerdeführer letztlich den Entschluss gefasst hat, bei seiner Bekannten zu übernachten und nicht mit dem Taxi zu fahren, ist im Rahmen dieses Verfahrens offen geblieben.

Der Beschwerdeführer verantwortet sich weiter damit, dass er gegenüber den Polizeibeamten angegeben habe, den Krümmer des Motorrades zu kontrollieren, da dieser kalt sei. Dazu ist festzuhalten, dass der Beschwerdeführer selbst

und auch die Zeugin CC angegeben haben, dass sie kurz nach 01:00 Uhr das Lokal verlassen haben. Entsprechend dem Abschlussbericht Verkehrsunfall des Stadtpolizeikommandos Y vom 29.06.2017 wurde die Rettung um ca 01:20 Uhr von Frau CC verständigt. Kurz darauf ist auch die Polizei am Unfallsort eingetroffen. Auch hier entspricht es wohl der allgemeinen Lebenserfahrung, dass – wenn man den Angaben des Beschwerdeführers zumindest teilweise folgt – eine kurze Wegstrecke von 5 m nicht ausreichend ist, dass der Motor oder der Krümmer eines Motorrads auf dieser kurzen Wegstrecke warm wird bzw wird der Motor und der Krümmer während des Zeitraumes vom Unfallhergang, über das Auffinden des Verunfallten, der Verständigung der Rettung, das Anheben des Motorrads und das Bergen des Verunfallten bis zum Eintreffen der Polizei und der Vernehmung des Beschwerdeführers an Ort und Stelle ausreichend lange sein, um einen Motor, der für nur wenige Augenblicke im Betrieb ist, wiederum komplett auskühlen zu lassen, sodass eine Wärmeentwicklung nach diesem Zeitraum nicht mehr feststellbar sein kann.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Verantwortung des Beschwerdeführers, er habe das Motorrad lediglich von der gegenüberliegenden Straßenseite ca 5 m zu den Privatparkplätzen auf der gegenüberliegenden Straßenseite händisch geschoben, als widerlegt gilt. Sowohl das Schadensbild an beiden Fahrzeugen als auch die objektiven Unfallspuren, insbesondere die Schleifspuren auf der Fahrbahn lassen auf eine Kollision mit einer wesentlich höheren Energie schließen, als dies durch reines händisches Schieben zu bewerkstelligen wäre. Die Verletzungen, die der Beschwerdeführer bei diesem Unfall erlitten hat, sind durch das bloße händische Schieben und nachfolgendes Umfallen mit dem Motorrad nicht zu erklären.

Die Verantwortung des Beschwerdeführers ist in sich nicht schlüssig und gab er auf die Fragen des Richters im Rahmen seiner Einvernahme vor dem Landesverwaltungsgericht durchaus ausweichende Antworten, insbesondere hinsichtlich der Frage, warum das Motorrad nur auf der linken und nicht auf der rechten Seite beschädigt ist, gab der Beschwerdeführer an, dass der Lenker verkantet sei und dann das Motorrad umgefallen sei. Diese Angabe ist mit den festgestellten Beschädigungen am PKW keinesfalls in Einklang zu bringen. Hätte der Beschwerdeführer das Motorrad tatsächlich wie von ihm geschildert geschoben, müsste die Verkleidung des Motorrads auf dessen rechter Seite Abriebspuren aufweisen. Beschädigungen auf der rechten Seite des Motorrads konnten jedoch nicht festgestellt werden.

Auch hinsichtlich der Frage des Richters, warum der Scheinwerfer im Frontbereich beschädigt ist, gab der Beschwerdeführer an, dass der Scheinwerfer auch durch das Aufheben beschädigt werden konnte. Dies erweist sich jedoch als völlig unglaubwürdig, zumal das Motorrad offensichtlich auf beiden Beinen des Beschwerdeführers gelegen ist und beim Aufheben des Motorrads die Helfer wohl größte Sorgfalt an den Tag gelegt haben werden, um den Beschwerdeführer nicht noch weiter zu verletzen. Dass dabei der Scheinwerfer im Frontbereich komplett zerstört und aus der Haltung gerissen wird, ist nicht denkbar.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass nach der Schilderung des Beschwerdeführers, er hätte das Motorrad von der gegenüberliegenden Straßenseite auf den Bereich der dortigen Privatparkplätze geschoben, hätte zuerst den EE gestreift und wäre dann mit dem Motorrad umgekippt, sich Unfallspuren zwischen den Fahrzeugen auf den Schrägparkplätzen finden müssten. Diesbezüglich konnten jedoch bereits nach den von der Polizei angefertigten Lichtbildern keinerlei Unfallspuren im Bereich der gepflasterten Parkplätze festgestellt werden. Auch der verkehrstechnische Amtssachverständige konnte lediglich im Bereich der asphaltierten Fahrbahn Schleifspuren feststellen. Wenn daher das Motorrad aufgrund der Erhöhung durch die Pflastersteine verkantet wäre, so müssten sich im Bereich der Pflastersteine entsprechende Spuren feststellen lassen, was eben gerade nicht der Fall war. Die Verantwortung des Beschwerdeführers erweist sich damit als widerlegt.

Zu den weiteren Beweisanträgen im Rahmen der mündlichen Verhandlung ist festzuhalten, dass die Rekonstruktion des Unfallherganges nicht erforderlich ist. Unter Beweis zu stellen ist lediglich, ob der Beschwerdeführer das tatgegenständliche Motorrad gelenkt hat oder nicht. Wie es zu dem Unfall gekommen ist, ist unerheblich. Auch die Einvernahme des Zeugen GG erweist sich als entbehrlich, zumal unstrittig ist, dass der Beschwerdeführer nach dem Vorfall mit beiden Beinen unter dem Motorrad zu liegen gekommen ist. Zudem wäre es dem Beschwerdeführer möglich gewesen, diesen Beweisantrag bereits im Zuge der Beschwerde zu stellen und die ladungsfähige Anschrift des Zeugen zeitgerecht bekannt zu geben. Die Einvernahme der Polizeibeamten erweist sich ebenfalls aufgrund der vorhin erfolgten Beweismwürdigung zur Frage, ob der Motor beim Eintreffen der Polizei noch warm war, als nicht erforderlich. Die Einvernahme des behandelnden Arztes zum Beweis der Richtigkeit der Verantwortung des Beschwerdeführers ist einem Zeugenbeweis nicht zugänglich. Was der Beschwerdeführer gegenüber dem behandelnden Arzt angegeben hat,

ist nicht unter Beweis zu stellen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist eine Tatsache nicht erst dann als erwiesen anzusehen, wenn anzunehmen ist, dass sie mit absoluter Sicherheit erweislich ist. Vielmehr genügt es, von mehreren Möglichkeiten jene als erwiesen anzunehmen, die gegenüber allen anderen Möglichkeiten eine überragende Wahrscheinlichkeit oder gar die Gewissheit für sich hat und alle anderen Möglichkeiten absolut oder mit Wahrscheinlichkeit ausschließt oder zumindest weniger wahrscheinlich erscheinen lässt (vgl zB VwGH 22.03.2012, ZI 2011/09/0004, mit weiteren Nachweisen).

Nach dem Dargelegten geht das Verwaltungsgericht davon aus, dass die Verantwortung des Beschwerdeführers, er habe das Motorrad lediglich geschoben, durch die objektiven Unfallspuren widerlegt ist. Der von ihm behaupteten Version des Unfallhergangs wird kein Glauben geschenkt.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der Beschwerdeführer das Tatfahrzeug am Tatort zur Tatzeit in alkoholisiertem Zustand im festgestellten Ausmaß gelenkt hat.

3. Rechtsgrundlagen:

Die im Gegenstandsfall maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) lauten:

„§ 5

Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol

(1) Wer sich in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l oder darüber gilt der Zustand einer Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt.

(...)

§ 99

Strafbestimmungen

(1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 1600 Euro bis 5900 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von zwei bis sechs Wochen, zu bestrafen,

a) wer ein Fahrzeug lenkt oder in Betrieb nimmt, obwohl der Alkoholgehalt seines Blutes 1,6 g/l (1,6 Promille) oder mehr oder der Alkoholgehalt seiner Atemluft 0,8 mg/l oder mehr beträgt,

...

(...)“

4. Erwägungen:

Aufgrund der getroffenen Feststellungen steht fest, dass der Beschwerdeführer den objektiven Tatbestand der ihm zur Last gelegten Verwaltungsübertretung erfüllt hat.

Die Feststellungen zur Tatzeit und den Tatort werden vom Beschwerdeführer nicht bestritten, ebenso wenig wird das Ausmaß der Alkoholisierung bestritten. Der Beschwerdeführer bestreitet lediglich das Lenken des Motorrades. Aufgrund der getroffenen Feststellungen und der damit vorgenommenen Beweismäßigkeit ist jedoch davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer das Motorrad tatsächlich gelenkt hat. Würde man seiner Verantwortung folgen, dass er das Motorrad lediglich von der gegenüberliegenden Straßenseite auf die dortigen Parkplätze (Schrägparker) geschoben hat und dabei zuerst mit dem Pkw kollidiert und dann umgefallen sei, so müsste der Beschwerdeführer und auch das Motorrad im Bereich der dortigen Schrägparkplätze zu liegen gekommen sein. Sowohl aufgrund der Unfallspuren (Kratzer im Asphalt) als auch des Splitterfeldes ist davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer jedoch hinter dem Pkw noch auf der Fahrbahn zu liegen gekommen ist. Die Verantwortung des Beschwerdeführers, er habe das Motorrad lediglich geschoben, ist daher widerlegt.

Was die subjektive Tatseite anbelangt, stellt diese Verwaltungsübertretung ein sogenanntes Ungehorsamsdelikt iSd § 5 Abs 1 zweiter Satz VStG dar, bei dem der Täter glaubhaft zu machen hat, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Ein solcher Entlastungsbeweis ist dem Beschwerdeführer im

Gegenstandsfall nicht gelungen, sodass dieser den Tatbestand auch in subjektiver Hinsicht zu verantworten hat.

5. Strafbemessung:

Nach § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Nach § 19 Abs 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 – 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat der Beschwerdeführer Angaben zu den Einkommens- und Vermögensverhältnissen gemacht. Er verfügt über ein monatliches Einkommen von Euro 1.200,00, dies 12 x pro Jahr, ist sorgepflichtig für drei minderjährige Kinder und die Ehegattin. Derzeit läuft ein Insolvenzverfahren.

Mildernd war nichts, erschwerend war zu berücksichtigen, dass der Strafregisterauszug bereits 12 Eintragungen wegen Übertretungen der StVO und des KFG bis zum Tatzeitpunkt aufweist. Nach dem gegenständlichen Tatzeitpunkt liegen weitere Übertretungen nach der StVO und dem KFG vor. Der Beschwerdeführer ist jedoch nicht einschlägig vorbestraft. Der Unrechtsgehalt der Übertretung ist als gravierend einzustufen. Hinzu kommt, dass der Beschwerdeführer einen Unfall mit Sachschaden und Eigenverletzung verursacht hat.

Angesichts der zahlreichen rechtskräftigen Bestrafungen des Beschwerdeführers, welche im Zusammenhang mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen stehen, ist von einer besonderen Gleichgültigkeit des Beschwerdeführers gegenüber der Einhaltung von straßenpolizeilichen Vorschriften auszugehen, weshalb eine Herabsetzung der Strafe auch im Hinblick auf die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie die Sorgepflichten des Beschwerdeführers jedoch nicht in Betracht kommt. Die verhängte Geldstrafe ist ohnehin im unteren Bereich des möglichen Strafrahmens von Euro 1.600,00 – Euro 5.900,00 angesetzt.

Insgesamt erweist sich daher die gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 19.02.2018, ZI ****, erhobene Beschwerde als unbegründet. Der Kostenspruch stützt sich auf die dort angeführten Gesetzesbestimmungen.

II. Beschwerde gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Y vom 30.01.2018, ZI *****:

1. Verfahrensgang:

Mit Mandatsbescheid vom 20.09.2017, ZI ****, wurde dem Beschwerdeführer von der Bezirkshauptmannschaft Y die Lenkberechtigung für alle Klassen für einen Zeitraum von 10 Monaten, gerechnet ab Zustellung des Bescheides, entzogen. Als begleitende Maßnahmen wurden die Teilnahme an einer Nachschulung, die vor Ablauf der Entzugszeit zu absolvieren ist, sowie die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 FSG und einer verkehrspsychologischen Stellungnahme vor Ablauf der Entzugszeit angeordnet.

Der dagegen fristgerecht erhobenen Vorstellung wurde mit dem nunmehr bekämpften Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Y vom 30.01.2018, ZI ****, keine Folge gegeben und begründend ausgeführt, dass bereits im Vorfeld eine Stellungnahme durch die Verkehrsabteilung technischer Dienst eingeholt worden sei. DD komme in dieser Stellungnahme vom 22.08.2017 zum Schluss, dass der Unfall nicht durch Schieben des KFZ verursacht worden sein könne. Dies könne aufgrund der Spuren bzw Spurenlage und der starken Beschädigungen an beiden Fahrzeugen festgestellt werden. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens sei der Vorfall neuerlich dem Sachverständigen aufgrund der Eingaben in der Vorstellung vorgelegt worden, wobei dieser zum Schluss gekommen sei, dass nach Durchsicht des Schreibens, Vorstellung, festzustellen sei, dass keine neuen Erkenntnisse vorlägen, welche die objektivierbaren Unfallspuren widerlegen könnten. Aufgrund der Aktenlage und der widerspruchsfreien Darlegung des Sachverständigen bestünde an dem bereits festgestellten Sachverhalt kein Zweifel, weswegen der Vorstellung nicht Folge gegeben werden könnte.

In der dagegen fristgerecht eingebrachten Beschwerde bringt der rechtsfreundlich vertretene Beschwerdeführer im Wesentlichen zusammengefasst vor, dass er vor Erlassen des bekämpften Bescheides von der belangten Behörde

nicht darüber informiert worden sei, dass der beantragten Einvernahme dieses Zeugen ein Hindernis entgegenstehe, sodass damit dessen rechtliches Gehör verletzt worden sei. Wäre der Beschwerdeführer in Kenntnis gesetzt worden, wäre er in der Lage gewesen, der belangten Behörde die aufrechte ladungsfähige Anschrift des Zeugen GG mitzuteilen. Der Beschwerdeführer habe in seiner Vorstellung zu den Ausführungen des Herrn DD ausführlich Stellung genommen. Der verkehrstechnische Amtssachverständige habe die starke Beschädigung der Halbschalenverkleidung des Motorrades auf dessen Lenkerseite als Indiz für die seines Erachtens hohe Anprallgeschwindigkeit des Motorrades gegen den geparkten Pkw ins Treffen geführt. Der Beschwerdeführer habe jedoch in der Folge aufzeigen können, dass der linke Teil des Motorrades technisch unmöglich mit der ebenfalls linken Fahrzeugseite des Pkw in Berührung gekommen sein könne, sondern diese Beschädigung des Motorrades denklologisch nur durch das nachfolgende Umfallen auf dessen linker Seite verursacht werden konnte und dem gegenüber die tatsächlich gegen den Pkw kollidierende rechte Seite der Windschutzverkleidung des Motorrades kaum Beschädigungen aufwies, wodurch sich eine nur sehr geringe Bewegungsgeschwindigkeit des Motorrades ergebe. Trotz aller in diesem Sinn vorgebrachten Einwände seitens des Beschwerdeführers habe die belangte Behörde die Darlegung des Sachverständigen als widerspruchsfrei bezeichnet und diese ihrer Entscheidung zugrunde gelegt. Auch die zugunsten des Beschwerdeführers vorliegenden Beweisergebnisse habe die belangte Behörde ohne jede Beweiswürdigung stillschweigend übergangen. Wäre der Beschwerdeführer auf dem Motorrad gesessen bzw mit diesem gefahren, hätte er nicht mit beiden Unterschenkeln unter dem Fahrzeug zu liegen kommen können. Auch die mit der Vorstellung in Vorlage gebrachte Bestätigung des Dörfertaxis X bestätige unbedenklich, dass der Beschwerdeführer gerade nicht mehr beabsichtigte, mit dem Motorrad zu fahren.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den Strafakt der Bezirkshauptmannschaft Y zur ZI **** sowie in den Entziehungsakt

****, sodass auf den vorhin festgestellten Sachverhalt sowie die Beweiswürdigung verwiesen werden kann.

2. Rechtsgrundlagen:

Im gegenständlichen Fall sind folgende Bestimmungen des Führerscheingesetzes (FSG) maßgeblich:

„§ 3

Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung

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

1.

das für die angestrebte Klasse erforderliche Mindestalter erreicht haben (§ 6),

2.

verkehrszuverlässig sind (§ 7),

3.

gesundheitlich geeignet sind, ein Kraftfahrzeug zu lenken (§§ 8 und 9),

4.

fachlich zum Lenken eines Kraftfahrzeuges befähigt sind (§§ 10 und 11) und

5.

den Nachweis erbracht haben, in lebensrettenden Sofortmaßnahmen bei einem Verkehrsunfall oder, für die Lenkberechtigung für die Klasse D, in Erster Hilfe unterwiesen worden zu sein.

(...)

§ 7

Verkehrszuverlässigkeit

(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.

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.

(...)

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

1.

ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen und hiebei eine Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO 1960 begangen hat, auch wenn die Tat nach § 83 Sicherheitspolizeigesetz – SPG, BGBl. Nr. 566/1991, zu beurteilen ist;

...

(4) Für die Wertung der in Abs. 1 genannten und in Abs. 3 beispielsweise angeführten Tatsachen sind deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend, wobei bei den in Abs. 3 Z 14 und 15 genannten bestimmten Tatsachen die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit nicht zu berücksichtigen ist.

(...)

§ 24

(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.

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.

Für den Zeitraum einer Entziehung der Lenkberechtigung für die Klassen A1, A2, A, B oder F ist auch das Lenken von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen unzulässig, es sei denn es handelt sich

1.

um eine Entziehung gemäß § 24 Abs. 3 achter Satz oder

2.

um eine Entziehung der Klasse A mangels gesundheitlicher Eignung, die ausschließlich mit dem Lenken von einspurigen Kraftfahrzeugen zusammenhängt.

Bei besonders berücksichtigungswürdigen Gründen kann von der Entziehung der Klasse AM hinsichtlich der Berechtigung zum Lenken von Motorfahrrädern abgesehen werden. Dies ist auch dann möglich, wenn der Betreffende die Lenkberechtigung für die Klasse AM nur im Wege des § 2 Abs. 3 Z 7 besitzt.

(...)

(3) Bei der Entziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung kann die Behörde begleitende Maßnahmen (Nachschulung und dgl.) oder die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung anordnen. Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a eine Nachschulung anzuordnen:

1.

wenn die Entziehung in der Probezeit (§ 4) erfolgt,

2.

wegen einer zweiten in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung innerhalb von zwei Jahren oder

3.

wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 oder 1a StVO 1960.

Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a und sofern es sich nicht um einen Probeführerscheinbesitzer handelt, bei der erstmaligen Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 ein Verkehrscoaching zur Bewusstmachung der besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss oder Suchtgiftbeeinträchtigung und dessen Folgen, bei Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 innerhalb von fünf Jahren ab der Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO 1960 jedoch eine Nachschulung anzuordnen. Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden. Bei einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen. Wurde eine dieser Anordnungen innerhalb der festgesetzten Frist nicht befolgt oder wurden die zur Erstellung des ärztlichen Gutachtens erforderlichen Befunde nicht beigebracht oder wurde die Mitarbeit bei Absolvierung der begleitenden Maßnahme unterlassen, so endet die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung. Wurde von einem Probeführerscheinbesitzer die Anordnung der Nachschulung nicht befolgt od

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, <https://www.lwvg-tirol.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at