jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Lvwg Erkenntnis 2018/7/21 LVwG-411-33/2018-R10

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 21.07.2018

Entscheidungsdatum

21.07.2018

Norm

FSG 1997 §7 Abs1 Z1
FSG 1997 §7 Abs3 Z3
FSG 1997 §24 Abs1 Z1
StVO 1960 §46 Abs4 litf

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Wischenbart über die Beschwerde des Z B, L, vertreten durch Pichler Rechtsanwalt GmbH, Dornbirn, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft D vom 26.03.2018, zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs 1 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.

Begründung

1. Mit angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß § 24 Abs 1 Z 1 iVm § 7 Abs 1 und Abs 3 Z 3 sowie § 25 Abs 1 und § 26 Abs 2a des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A (Code 79.03/79.04), B und EzB laut Führerschein der Bezirkshauptmannschaft D vom 30.06.2014 für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der Zustellung des Bescheides entzogen. Gleichzeitig wurde gemäß § 29 Abs 3 FSG angeordnet, dass der Führerschein unverzüglich nach Eintritt der Vollstreckbarkeit des Bescheides bei der Bezirkshauptmannschaft D abzugeben sei und dies auch im Falle einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid (Spruchpunkt I).

Weiters wurde in Spruchpunkt II. dem Beschwerdeführer gemäß § 13 Abs 2 iVm § 2 und § 6 Abs 1 Z 3 der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr der Taxiausweis (ausgestellt von der Bezirkshauptmannschaft D am 23.07.2014 für die Dauer von sechzehn Monaten, gerechnet ab der Zustellung des Bescheides, entzogen. Gemäß § 2 der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr wurde festgestellt, dass der Beschwerdeführer nicht berechtigt ist, für die Dauer des Entzugs des Taxilenkerausweises im

Fahrdienst des nichtlinienmäßigen Personenverkehrs tätig zu sein. Gemäß § 13 Abs 1 Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr 1994 war der Taxiausweis unverzüglich der Bezirkshauptmannschaft D abzuliefern.

Unter Spruchpunkt III. wurde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen.

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, am 14.02.2018 habe er mit seinem PKW (Taxi) den Transport einer erkrankten Person vom Krankenhaus S nach Vorarlberg durchgeführt. Die geplante Fahrtstrecke habe von der A Y über die A X weiter in Richtung Vorarlberg geführt. Bedauerlicherweise habe er im Bereich der Abzweigung zur A X übersehen, dass er sich auf dem falschen Fahrstreifen befunden habe, für einen ordnungsgemäßen Fahrstreifenwechsel sei es zu spät gewesen. Er habe nicht definitiv abschätzen können, bis wann es die nächste Möglichkeit geben werde, auf die A X zu wechseln bzw ob dies noch vor dem Grenzübertritt nach Italien möglich sein werde. Weiters sei er bestrebt gewesen, seinem erkrankten Passagier eine mühsame und unnötig lange Autofahrt durch Irrfahrten zu ersparen. Er habe daher auf dem Pannenstreifen angehalten, wobei er sogleich die Warnblinkanlage aktiviert habe. Zu diesem Zeitpunkt sei zwar ein gewisses Verkehrsaufkommen gewesen, besonders hoch sei dieses jedoch nicht gewesen. In und um Innsbruck bestehe insbesondere morgens von 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, mittags von 11.30 Uhr bis 14.00 Uhr und abends von 16.00 Uhr bis 18.30 Uhr ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Zum Vorfallszeitpunkt hingegen habe es auch immer wieder Lücken im Verkehr gegeben und es hätten nicht durchgehend Fahrzeuge passiert. Er habe diese Lücken im Verkehr genutzt, um stückweise auf dem Pannenstreifen zurückzusetzen. Wenn sich Fahrzeuge auf der rechten Fahrspur genähert hätten, habe er angehalten und seine Fahrt erst fortgesetzt, wenn die rechte Fahrspur wieder frei gewesen sei. Er sei dennoch bestrebt gewesen, die Rückwärtsfahrt ausschließlich auf dem Pannenstreifen zu absolvieren. Den nachfolgenden Verkehr habe er stets genau im Auge behalten.

Der § 7 FSG regle, wann eine Person als nicht verkehrszuverlässig gelte. Gemäß Abs 3 Z 3 sei dies insbesondere anzunehmen, wenn jemand auf Autobahnen eine Fahrt gegen die Fahrtrichtung durchführe. Diese Bestimmung ziele vornehmlich auf Geisterfahrten und die damit einhergehende Gefährlichkeit ab. Eine typische Geisterfahrt werde vorwärts und auf der Richtungsfahrbahn durchgeführt. Sie erstrecke sich in der Regel auf einen längeren Streckenabschnitt, etwa von einer Ausfahrt oder einem Parkplatz zur nächsten Ausfahrt, und erfolge mit höherer Geschwindigkeit. Für ein derart gefährliches Verhalten sehe der Gesetzgeber gemäß § 26 Abs 2a FSG zu Recht eine Mindestentzugsdauer der Lenkberechtigung von sechs Monaten vor. Sein Verhalten hingegen habe nicht annähernd den Grad an Gefährlichkeit erreicht, der von einem typischen Geisterfahrer ausgehe. Er sei einerseits nur mit sehr geringer Geschwindigkeit auf dem Pannenstreifen rückwärts gefahren und habe andererseits seine Fahrt unterbrochen, sobald er von Fahrzeugen passiert worden sei. Er habe dadurch gezielt Gefahren für den Verkehr auf der Richtungsfahrbahn vermieden. Es habe kein besonders hohes Verkehrsaufkommen bestanden. Die Sicht auf ihn sei gut gewesen und auf den nachfolgenden Verkehr habe er besondere Rücksicht genommen und er habe sich nach Kräften komplett auf dem schmalen Pannenstreifen gehalten. Es wären somit keine besonders gefährlichen Verhältnisse vorgelegen und falle dieses Verhalten daher nicht unter den Tatbestand des § 7 Abs 3 Z 3 FSG. Dass Situationen und Verhaltensweisen, die von der typischen Gefährlichkeit des Geisterfahrens erheblich abweichen würden von der genannten Bestimmung ausgenommen seien und dies insbesondere für das Zurückschieben auf dem Pannenstreifen mit niedriger Geschwindigkeit gelte, entspreche auch gängiger Rechtsprechung. Es liege auch kein Verstoß gegen § 46 Abs 4 lit. a StVO vor, da gemäß dieser Bestimmung lediglich die Richtungsfahrbahn nicht entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren werden dürfe. Der im vorliegenden Fall befahrene Pannenstreifen hingegen sei aufgrund der ausdrücklichen Anordnung im § 55 Abs 2 StVO kein Bestandteil der Fahrbahn und daher auch nicht der Richtungsfahrbahn, da er mittels ununterbrochen Linie vom Rest der Fahrbahn getrennt sei. Auch die Voraussetzungen für den Entzug des Taxiausweises würden nicht vorliegen. Die Vertrauenswürdigkeit gemäß § 6 Abs 1 Z 3 der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr sei bei ihm nach wie vor gegeben. Für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit sei nicht einfach die im Spruch vorgeworfene Verwaltungsübertretung heranzuziehen. Vielmehr sei das Gesamtverhalten zu beurteilen. Bereits im Hinblick auf die vorgeworfene Tat sei somit zu berücksichtigen, dass er trotz seines Rückwärtsfahrmanövers besonderes Augenmerk auf die Sicherheit seines Fahrgastes gelegt habe. Er habe die Warnblinkanlage betätigt, sei mit geringer Geschwindigkeit gefahren und habe seine Fahrspur gezielt auf dem Pannenstreifen geführt und die Fahrt unterbrochen, soweit das Fahrzeug von

Verkehrsteilnehmern auf der rechten Fahrspur passiert worden sei. Tatsächlich sei es zu keiner Verletzung seines Fahrgastes gekommen und sei die Gefahr folglich seines Gesamtverhaltens nicht größer gewesen als die mit einem gewöhnlichen pannenbedingten Aufenthalt auf dem Pannenstreifen verbunden wäre. Beim Gesamtverhalten von ihm sei aber auch auf seinen generellen Fahrstil Rücksicht zu nehmen. Dieser zeichne sich bereits in der Vergangenheit durch Umsicht und Vorausschau aus und sei es für ihn der erste angelastete Verstoß dieser Größenordnung. Die Vertrauenswürdigkeit gemäß der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr sei bei ihm sohin nach wie vor gegeben und sei der 16-monatige Entzug des Taxiausweises nicht gerechtfertigt. Jedenfalls würden sowohl der 6-monatige Führerscheinentzug als auch ein 16-monatiger Entzug des Taxiausweises vollkommen außer Verhältnis zur vorgeworfenen Tat stehen und werde von ihm eventuell deutliche Reduzierung der Entzugsdauer beantragt.

Durch den vorläufigen Führerscheinentzug entstehe ihm bereits unwiederbringlicher Schaden, dies ohne Abführung eines fairen Verfahrens. Er müsse damit rechnen, seinen Job zu verlieren und erhebliche Kosten auf sich zu nehmen, um zwischenzeitlich mobil zu bleiben. Aufgrund wiederbringlicher Schäden durch zeitliche Verzögerung sei einstweiliger Rechtsschutz ein wesentlicher Bestandteil von effektivem Rechtsschutz. Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH würde bereits das rechtsstaatliche Prinzip der Bundesverfassung faktisch effizienten Rechtsschutz gebieten. Der vorliegende Fall sei im Sinne eines effektiven Rechtsschutzes ein Extrembeispiel. Sollte nämlich die Verfahrensdauer die Führerscheinentzugsdauer überschreiten, wäre das Rechtsmittel für ihn geradezu nutzlos. Denn ihm sei sohin sein Führerschein für die Dauer des Verfahrens zu belassen. Er verfüge über keinerlei einschlägige Vorstrafen. Er sei trotz seiner langjährigen Laufbahn als Vielfahrer unfallfrei unterwegs. Es bestehe keinerlei Gefahr durch die einstweilige Aushändigung des Führerscheins.

3. Folgender Sachverhalt steht fest:

Der Beschwerdeführer lenkte am 14.02.2018 um 14.45 Uhr das Taxi mit dem amtlichen Kennzeichen XXX auf der A Y in Höhe der Abzweigung A Y – A X in I, Bautobahn, Strkm X bis Y. Da sich der Beschwerdeführer auf der falschen Spur befand, nämlich auf der Spur in Richtung B, er wollte jedoch weiter auf der A X in Richtung Vorarlberg fahren, fuhr dieser auf den Pannenstreifen, schaltete die Warnblinkanlage ein und setzte das Fahrzeug zurück in Richtung Abzweigung A X – A Y.

Der Beschwerdeführer tätigte zu dieser Zeit einen Krankentransport von S nach Vorarlberg und hatte aus diesem Grund einen Beifahrer bei sich.

Das Rückwärtsfahren auf dem Pannenstreifen, wobei der Beschwerdeführer zum Teil auch die Fahrbahn benützte, wurde von zwei Polizeibeamten der Streife T festgestellt, die sich gerade auf dieser Autobahn befunden haben.

Zu dieser Zeit herrschte auf der A Y und A X hauptsächlich Schwerverkehr. Das Verkehrsaufkommen war relativ stark. Der Beschwerdeführer wurde von den Polizeibeamten aufgehalten.

Wegen dieser Übertretung wurde der Beschwerdeführer mit Straferkenntnis der Landespolizeidirektion T vom 14.03.2018 mit einer Geldstrafe von insgesamt 300 Euro bestraft. Dieses Straferkenntnis ist in Rechtskraft erwachsen und wurde die Strafe vom Beschwerdeführer bezahlt.

Dieser Sachverhalt wird vom Beschwerdeführer auch nicht bestritten.

4. Dieser Sachverhalt wird auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf Grund des Akteninhaltes und der Ergebnisse der mündlichen Verhandlung, insbesondere der Zeugenaussagen der beiden Polizisten, die zufällig vor Ort auf Streife gewesen sind als erwiesen angenommen.

Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen vor, das Straferkenntnis der Landespolizeidirektion Tirol habe für das gegenständliche Verfahren keine Bindungswirkung. Die Regelung für den Entzug der Lenkberechtigung bzw des Taxiausweises verweise nicht auf die Normen der StVO, die Gegenstand des Verwaltungsstrafverfahrens gewesen seien. Die Übertretungen nach den §§ 9 und 46 StVO seien nicht Voraussetzungen für einen Entzug gemäß §§ 7 und 24 - 26 FSG, ebenso wenig für den Entzug gemäß §§ 2, 6 und 13 der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr. Im Verwaltungsstrafverfahren sei sohin keine Rechtsfrage entschieden, die für die hier gegenständliche Hauptfragenentscheidung unabdingbar wäre. Die Anwendbarkeit der hier gegenständlichen Normen sei in einem separaten Beweisverfahren zu klären und bleibe sohin ausdrücklich auch der Antrag auf Einvernahme des Beschwerdeführers aufrecht.

Der Zeuge RI K gab in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen an, er sei damals als Streifendienst unterwegs gewesen und habe diesen gegenständlichen Sachverhalt direkt wahrgenommen. Es sei zwar schon eine Anzeige erstattet worden, aber dies habe er nicht mitbekommen. Er habe den Sachverhalt direkt gesehen. Er habe damals einen rückwärtsfahrenden PKW wahrgenommen, der nicht nur auf dem Pannenstreifen, sondern auf dem ersten Fahrstreifen zurückgefahren sei. Es sei hier ein sehr schmaler Pannenstreifen, es sei auch die Rückwärtsfahrt nicht perfekt gewesen, sondern eher schlangenförmig. Er definiere das Zurückfahren des Beschwerdeführers eher als langsam, er habe nicht gewusst, wie seine Kollegin, welche das Polizeifahrzeug gelenkt habe, durch den Verkehr durchstoßen könne. Er selbst sei dann auch ausgestiegen und habe auch die Gefahr der Autobahn mitbekommen. Die Rückfahrscheinwerfer habe man deutlich gesehen beim zurückfahrenden Beschwerdeführer. Ob dieser eine Warnblinkanlage eingeschaltet gehabt habe, könne er sich heute nicht mehr erinnern. Es sei so, dass der Beschwerdeführer bereits am Kreuzungsbereich zwischen Richtung Vorarlberg und Richtung B gewesen sei. Er habe zunächst auch schon befürchtet, dass dieser abhauen wolle und habe ihn sehr energisch zu sich gewinkt und wenn er in Richtung Vorarlberg hätte flüchten wollen, hätte dieser die Überholspur nutzen müssen. Dort seien die Fahrzeuge noch viel schneller und deshalb sei es für diesen auch einfacher gewesen, zu ihm zu kommen.

Wenn er über den Pannenstreifen auf der A X und A Y befragt werde, so gebe er dazu an, dass, wenn man einen normal breiten Pannenstreifen auf der Autobahn kenne, so würde er diesen Pannenstreifen auf der A X und A Y als ungefähr 2/3-breiter Pannenstreifen eines normalen Pannenstreifens angeben. Wenn man ein Fahrzeug ganz an den Rand parken würde, sodass der Beifahrer nicht mehr aussteigen könne, hätte dieses Fahrzeug dort Platz. Es sei so gewesen, dass die Lkw, die hier hergekommen seien, nach links ausweichen hätten müssen. Es sei ein enorm starkes Verkehrsaufkommen gewesen und war diesbezüglich keine Luft. Es sei nicht so viel Verkehr gewesen sei, dass sich ein Stau hätte bilden können, die Lkw und die PKW seien flüssig gefahren, aber dazwischen sei keine Luft gewesen. Wenn der Beschwerdeführer wirklich bei jedem Fahrzeug hätte stehen bleiben müssen, so wie er dies in der Beschwerde angegeben habe, dass er dies getan hätte, so hätte er für diese 100 m, die er sich eingesteht, zurückgefahren zu sein, ewig gebraucht. Er habe aber beobachtet, dass der Beschwerdeführer weit mehr als 100 m zurückgefahren sei. Der Beschwerdeführer habe ein Taxi gelenkt, dieses sei mit GPS ausgestattet gewesen und er habe angegeben, einen Krankentransport durchführen zu müssen. Der Beifahrer habe auf ihn den Eindruck gemacht, dass er körperlich und geistig nicht in der Lage gewesen sei, die Situation vollständig zu erfassen. Dort, wo sich die Autobahnen und die Pannenstreifen teilen würden in die A X und in die A Y, sei auch eine Sperrfläche. Dorthin sei dieser schlussendlich gefahren und geparkt gewesen, bis er diesen heruntergeholt habe. Er habe dann die Amtshandlung durchgeführt. Während seiner Amtshandlung habe er dem Beschwerdeführer ca vier Mal erklären müssen, dass dieser eigentlich die nächste Ausfahrt hätte verwenden müssen und dieser habe erklärt, dass, wenn er dies gewusst hätte, die Ausfahrt auch verwendet hätte. Er habe GPS in seinem Fahrzeug gehabt und dadurch, dass die Straßen parallel verlaufen seien, habe dieses GPS relativ spät umgeschaltet. Aber es habe dann schlussendlich doch umgeschaltet und sie hätten den Beschwerdeführer damals wahrgenommen, als sie selbst auf der Überholspur unterwegs gewesen seien und sie hätten wirklich zu tun gehabt, um sich durch diesen vielen Verkehr durchzuschlängeln, um auf die rechte Seite und den Pannenstreifen zu gelangen. Er sei dann sofort ausgestiegen und sofort zu Fuß dem Beschwerdeführer nachgelaufen. Aber dieser sei natürlich nicht stehen geblieben und er sei schon ein ganzes Stück weiter gewesen und wäre fast schon in Richtung Vorarlberg weggefahren. Er habe diese 100 m zur Rückfahrt mitbekommen und könne dies bestätigen. Der Beschwerdeführer sei nie ganz auf dem Pannenstreifen gewesen, maximal zu 80 %. Er spreche jetzt hier von vier bis fünf Sekunden Wahrnehmung. Danach hätten sie schauen müssen, dass sie hinüberkommen auf den Pannenstreifen und dass sie ihn anzuhalten bekommen. Was davor gewesen sei, könne er nicht sagen, es sei hier eine gerade Strecke und der Beschwerdeführer sei gut einsehbar gewesen. Es sei zum Tatzeitpunkt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h gültig gewesen, es sei auch das Geschwindigkeitspotenzial gegeben gewesen. Sie seien damals auch mit 100 km/h auf der Überholspur gefahren und das in Richtung B. Es sei so, dass die LKWs dort, weil es bergauf gehe, mit ca 60 bis 85 km/h fahren würden und sie hätten diesem Taxifahrer ausweichen müssen und seien dazu auch auf die Überholspur gefahren. Die anderen Fahrzeuge, welche mit 100 km/h dahergekommen seien, hätten dann nicht wirklich den Lkw ausweichen können und haben diese trotzdem überholt.

Die Zeugin RI E gab in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen an, sie sei die Lenkerin des Polizeikraftwagens gewesen und sie seien damals auf der A X in Richtung B gefahren. Es seien im Tunnel drei Fahrspuren und sie sei direkt auf der linken Überholspur gewesen. Die äußerst rechte Fahrbahn gehe in Richtung Vorarlberg weiter und sie sei damals auf der Überholspur gewesen und habe den Schwerverkehr überholt und bemerkt, wie plötzlich ein Lkw mit

Anhänger auf ihre Spur ausgewichen sei. Zeitgleich habe ihr Kollege K, welcher der Beifahrer gewesen sei, gesagt: „Mei schau, hier fährt einer rückwärts“. Sie selbst habe durch das Achten auf den Verkehr diese Situation noch gar nicht wahrgenommen. Auf die Aussage ihres Kollegen habe sie sich dann auf den Pannenstreifen konzentriert und das Auto auch gesehen. Der Beschwerdeführer habe die Warnblinkanlage drinnen gehabt. Er habe sich rückwärts bewegt, aber so zur Hälfte auf dem Pannenstreifen und zur Hälfte auf der Fahrbahn. Dies sei mit den Rädern der linken Autoseite gewesen. Von ihrer Wahrnehmung her sei das Rückwärtsfahren des Beschwerdeführers eher rollend gewesen. Es sei nicht gerade Schritttempo gewesen, aber auch nicht sehr schnell. Sie habe daraufhin das Blaulicht eingeschaltet und versucht, durch den Schwerverkehr durchzukommen und auf dem Pannenstreifen zu halten. Es sei sehr viel Verkehr gewesen und die LKW-Fahrer hätten die Situation offensichtlich gut erkannt und sie auch durchfahren lassen. Die in Richtung Brenner fahrenden Lkw hätten alle diese Ausweichbewegung gemacht. Als sie sie jedoch bemerkt hätten und ihr Blaulicht, hätten diese Abstand gehalten, sodass sie zwischen ihnen habe durchfahren können in Richtung Pannenstreifen. Sie habe dann das Polizeiauto beim Pannenstreifen zum Stillstand gebracht. Ihr Kollege sei ausgestiegen und zu Fuß in Richtung Taxi gelaufen. Sie selbst sei im Auto sitzen geblieben und habe dann auch sich mehr auf den Verkehr konzentriert, damit hier nicht irgendetwas passiere oder auch der Taxifahrer nicht davon fahre. Sie sei auf dem Pannenstreifen so stehen geblieben, dass der Taxifahrer direkt an ihr hätte vorbeifahren müssen. Ihr Kollege sei dann schlussendlich wieder zu ihr zurückgekommen und habe sie angewiesen, zum nächsten Parkplatz zu fahren, der sich dort befinde und sie hätten den Beschwerdeführer dann dorthin eskortiert, um die Amtshandlung durchführen zu können, dies gefährdungsfrei für beide Parteien. Sie hätten dann schlussendlich auch wieder auf dem Pannenstreifen beschleunigt und seien auf die normale Fahrspur gewechselt. Sie habe das Blaulicht angehabt. Sie habe damals selbst mit ihrem Fahrzeug abbremsen müssen, weil ein Lkw vor ihr ausgeschert sei, um dem Taxifahrer auszuweichen. Sie habe das Abbremsen so vollziehen müssen, dass sie schon noch hätte dem LKW-Fahrer ausweichen können. Ob irgendjemand abbremsen habe müssen, könne sie nicht angeben. Sie habe aber bemerkt, dass der ganze Schwerverkehr eine Ausweichbewegung habe machen müssen, weil das Heck des Fahrzeuges sehr wohl auf der Fahrbahn gewesen sei. Dadurch, dass sich die Autobahn hier teile, sei bei der Teilung eine Sperrfläche und dann sei der Pannenstreifen nicht ganz eine Autobreite breit. Es sei eher ein schmaler als ein normaler Pannenstreifen und da dieser zum Zurücksetzen zu klein gewesen sei, habe der Beschwerdeführer, so wie er zurückgesetzt habe, nicht den Pannenstreifen verwenden können. Sie habe es so wahrgenommen, dass das Rückwärtsfahren des Beschwerdeführers zum Teil auf dem Pannenstreifen und zum Teil auf der Fahrbahn gewesen sei, als ob er sich nicht sicher gewesen sei, wo rechts die Mauer sei. Es sei so gewesen, dass der Verkehr so stark gewesen sei, dass man schon noch mit der normalen Geschwindigkeit, die dort erlaubt sei, habe fahren können. Sie sei sich nicht mehr sicher, ob es auch auf 80 km/h heruntergeregelt gewesen sei, in der Regel dürfe man hier 100 km/h fahren.

Sie selbst habe den Beschwerdeführer nur kurzzeitig gesehen, wie er zurückgesetzt habe und dann habe sie sich darauf konzentriert, dass sie selbst von ganz links, also von der Überholspur nach ganz rechts auf den Pannenstreifen setzen könne. Sie sei nicht rückwärts gefahren auf dem Pannenstreifen, sie habe einfach das Fahrzeug auf dem Pannenstreifen abgesetzt und ihr Kollege sei dann auf das Taxi zugegangen. Es sei so gewesen, dass sie nicht gesehen habe, wo der Beschwerdeführer sich genau befunden habe, als sie auf dem Pannenstreifen gestanden sei. Sie habe auch mehr den Verkehr beobachtet und auch die Lkw kommen sehen.

Aufgrund der nachvollziehbaren, glaubwürdigen und übereinstimmenden Zeugenaussagen war die Einvernahme des Beschwerdeführers, der den Sachverhalt nicht bestritten hat, nicht mehr notwendig.

5. Zu Spruchpunkt I.:

5.1. Gemäß § 24 Abs 1 Z 1 FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraus-setzungen 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.

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 FSG gehört zu den allgemeinen Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung die Verkehrszuverlässigkeit (§ 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 § 25 Abs 1 FSG ist bei der Entziehung auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen. Endet die Gültigkeit der Lenkberechtigung vor dem Ende der von der Behörde prognostizierten Entziehungsdauer, so hat die Behörde auch auszusprechen, für welche Zeit nach Ablauf der Gültigkeit der Lenkberechtigung keine neue Lenkberechtigung erteilt werden darf.

Gemäß § 26 Abs 4 FSG darf eine Entziehung gemäß Abs 3 erst ausgesprochen werden, wenn das Strafverfahren in erster Instanz durch Strafbescheid abgeschlossen ist. Bei erstmaligen Entziehungen gemäß Abs 3 darf die Behörde keine begleitenden Maßnahmen anordnen, es sei denn, die Übertretung erfolgte durch einen Probeführerscheinbesitzer.

Gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen, wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt und das Verhalten nicht nach den Abs. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e oder 4 zu bestrafen ist.

5.2. Gemäß § 26 Abs 2a FSG hat im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs 3 Z 3 genannten Übertretung 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.

Der § 7 Abs 3 FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, auf Grund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Gemäß Z 3 dieser Bestimmung hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand 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 Überholverboten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die Wertung jener bestimmten Tatsachen, in Ansehung derer im Gesetz selbst die Entziehungsdauer mit einem fixen Zeit-raum normiert ist, zu entfallen (zB VwGH 17.12.1998, 98/11/0227).

5.3. Der Beschwerdeführer hat in seiner Beschwerde vorgebracht, er habe lediglich den Pannenstreifen rückwärts befahren und stelle die nach der herrschenden Judikatur des VwGH keine besonders gefährlichen Verhältnisse dar. Dem ist zu entgegnen, dass die glaubwürdigen und übereinstimmenden Aussagen der beiden Zeugen ergeben haben, dass aufgrund der Breite des Pannenstreifens der Beschwerdeführer zum Teil mit seinem Fahrzeug auf der rechten Fahrspur der Autobahn rückwärts gefahren ist. Nach dem hg. Erkenntnis vom 11. April 2000, Zl. 99/11/0351, stellt das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen eines der aufgezählten Beispiele für ein Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, dar. Im Rahmen der gemäß § 7 Abs. 5 FSG 1997 zu berücksichtigenden Gefährlichkeit der Verhältnisse ist zu beachten, dass das Befahren einer Autobahn gegen die Fahrtrichtung regelmäßig unter besonders gefährlichen Verhältnissen geschieht. Nur in besonderen Konstellationen, die von der typischen Gefährlichkeit des Fahrens entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung erheblich abweichen, fällt ungeachtet des Vorliegens einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs. 3 Z. 3 FSG 1997 das Wertungskriterium der Gefährlichkeit der Verhältnisse im Sinne des § 7 Abs. 5 FSG 1997 nicht entscheidend ins Gewicht (vgl. VwGH 30.09.2002, 2001/11/0010).

Entscheidend für das Vorliegen einer bestimmten Tatsache im Sinne des§ 7 Abs 3 Z 3 FSG ist, dass die festgestellte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer 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 das Verhalten des Verkehrsteilnehmers an gefährlichen Orten wie zB auf einer stark befahrenen Autobahn 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. Im gegenständlichen Fall mussten die auf der A Y in Richtung B fahrenden LKW dem Beschwerdeführer durch einen Spurwechsel ausweichen.

Der Beschwerdeführer hat durch sein Verhalten unter besonders gefährlichen Verhältnissen gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen und auch Menschenleben, wie etwa das seines Beifahrers gefährdet, weshalb eine bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs 3 Z 3 FSG vorliegt.

6. Zu Spruchpunkt II:

6.1. Gemäß § 2 Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr (BO) 1994 erster Satz dürfen im Fahrdienst nur vertrauenswürdige Personen tätig sein.

Nach § 6 Abs 1 Z 3 BO 1994 ist der Ausweis auszustellen, wenn der Bewerber vertrauenswürdig ist; die Vertrauenswürdigkeit muss zumindest in den letzten fünf Jahren vor der Ausstellung des Ausweises nachweislich gegeben sein.

Gemäß § 13 Abs 1 BO 1994 wird der Ausweis ungültig und muss bei der Behörde abgeliefert werden, wenn

1. die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen nach den führerscheinrechtlichen Vorschriften erlischt oder

2. eine der sonstigen in § 6 bezeichneten Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist. Kommt der Inhaber dieser Verpflichtung nicht nach, so ist der Ausweis von der Behörde abzunehmen.

Nach Abs 2 ist der Ausweis von der Behörde nur für einen angemessenen, im Falle der zeitlichen Beschränkung gemäß § 10 Abs. 2 die Geltungsdauer des Ausweises jedoch nicht überschreitenden Zeitraum zu entziehen, wenn eine der in § 6 bezeichneten Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, jedoch angenommen werden kann, dass sie in absehbarer Zeit wieder vorliegen wird. Der Ausweis ist nach Ablauf der Entziehungsdauer auf Verlangen wieder auszufolgen, wenn die vorübergehend weggefallene Voraussetzung wieder gegeben ist.

Gemäß § 13 Abs 1 BO 1994 ist der Taxilenkerausweis von Amts wegen für einen der Schwere des Einzelfalles angemessenen Zeitraum zurückzunehmen, wenn eine der in § 6 bezeichneten Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist. § 6 Abs 1 Z 3 BO 1994 nennt als eine dieser Voraussetzungen die Vertrauenswürdigkeit. Die BO 1994 enthält keine nähere Begriffsbestimmung der Vertrauenswürdigkeit. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu § 32 Abs 1 Z 3 der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr - BO 1986, BGBl Nr 163/1986, welcher wörtlich der Bestimmung des § 6 Abs 1 Z 3 BO 1994 entspricht, ist unter Zugrundelegung des allgemeinen Sprachgebrauches davon auszugehen, dass dem Begriff der Vertrauenswürdigkeit inhaltlich die Bedeutung von "Sich verlassen können" zukommt. Durch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit soll das Vorhandensein der nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften bei den im Fahrdienst verwendeten Personen hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit gewährleistet werden. Die Frage, ob eine Person vertrauenswürdig ist, ist aufgrund eines im Ermittlungsverfahren festzustellenden Gesamtverhaltens des Taxilenkers zu beurteilen. Entscheidend ist, ob das bisherige Verhalten auf ein Persönlichkeitsbild schließen lässt, das mit jenen Interessen im Einklang steht, deren Wahrung der Behörde im Hinblick auf § 10 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, BGBl Nr 85/1952, obliegt.

Die Wertungskriterien der Vertrauenswürdigkeit iSd § 6 Z 3 BO 1994 einerseits und jene der Verkehrszuverlässigkeit iSd § 7 FSG 1997 andererseits können nicht gleichgesetzt werden (Hinweis E 29.8.1994,94/03/0118).

6.2. Der Beschwerdeführer wurde seit 2014 für folgende Übertretungen der StVO bestraft:

- Am 21.09.2014 eine Übertretung des § 52 lit a Z 10 StVO,

- Am 01.04.2015 eine Übertretung des § 15 Abs 5 Z 1 Gelegenheitsverkehrsgesetz iVm § 7 Abs 5 Landesbetriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr und § 5 Abs 2 Z 2 Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr.

- Am 16.12.2015 eine Übertretung des § 52 lit a Z 10a StVO,

- Am 07.09.2016 eine Übertretung des § 52 lit a Z 10a StVO und eine Übertretung des § 103 Abs 2 KFG,

- Am 05.05.2017 eine Übertretung des § 38 Abs 10 StVO

Diese Bestrafungen sind in Rechtskraft erwachsen.

6.3. Durch das Erfordernis der Vertrauenswürdigkeit soll das Vorhandensein der nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften bei den im Fahrdienst verwendeten Personen hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit, insbesondere in Ansehung der Sicherheit der im Rahmen des Taxigewerbes zu befördernden Personen, gewährleistet werden. Entscheidend ist, ob das bisherige Verhalten - wobei das Gesamtverhalten zu würdigen ist - auf ein Persönlichkeitsbild schließen lässt, das mit jenen Interessen im Einklang steht, deren Wahrung der Behörde im Hinblick auf die Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes obliegt (VwGH 28.02.2005, 2001/03/0104, ebenso vgl das hg Erkenntnis vom 31. Jänner 2005, Zl 2001/03/0123). Die Frage, ob eine Person vertrauenswürdig ist, ist auf Grund eines im Ermittlungsverfahren festzustellenden Gesamtverhaltens dieser Person zu beurteilen (vgl. ua. das hg. Erkenntnis vom 16. Oktober 2002, Zl. 99/03/0147). Bei dieser Beurteilung ist die Behörde an rechtskräftige Bestrafungen insofern gebunden, als damit die Tatsache der Handlungen oder Unterlassungen, derentwegen die Bestrafung erfolgte, feststeht (VwGH 28.02.2005, 2001/03/0104, ebenso vgl. das hg. Erkenntnis vom 30. Juni 1999, Zl.96/03/0304).

Im Hinblick darauf, dass der Beschwerdeführer innerhalb des relativ kurzen Zeitraumes von etwa vier Jahren insgesamt fünf Mal die Sicherheit des Straßenverkehrs durch die oben erwähnten Verwaltungsübertretungen gefährdet hat, davon einmal ein Delikt nach der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr und insbesondere der Tatsache, dass er durch die gegenständliche Übertretung, nämlich das Rückwärtsfahren auf der A Y während er eine kranke Person von S nach Vorarlberg transportiert hat, besonders gefährliche Verhältnisse herbeigeführt hat, kann unter Beurteilung auf das Gesamtverhalten des Beschwerdeführers das Fehlen der erforderlichen Vertrauenswürdigkeit gemäß BetriebsO 1994 zurecht angenommen werden. Schon aufgrund des Deliktes vom 15.02.2018, welches nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes unter besonders gefährlichen Verhältnissen gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat und auch Menschenleben, wie etwa das seines Beifahrers gefährdet hat, kann auch nicht auf ein zwischenzeitiges Wohlverhalten geschlossen werden, da er Zeitraum seither zu kurz ist, um eine Wertung auf das Verhalten des Beschwerdeführers seit dem letzten Verkehrsdelikt vorzunehmen. Zum einen liegt die zur Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers letzte Tat als auch die herangezogenen Taten seit 2014 nicht so lange zurück, dass sie nicht hätten berücksichtigt werden dürfen, zum anderen ist auch (bezogen auf den Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheids) angesichts der Anzahl und des Zeitraumes der Verkehrsdelikte noch kein als erheblich anzusehender längerer Zeitraum gegeben, der im Hinblick auf ein Wohlverhalten des Beschwerdeführers bereits die Annahme gerechtfertigt hätte, dass dieser seine Vertrauenswürdigkeit wieder erlangt habe.

7. Aufgrund dessen, dass der Beschwerdeführer im Februar 2018 die Sicherheit des Straßenverkehrs massiv gefährdet hat, wird von einem Mangel an Vertrauenswürdigkeit ausgegangen, da das oben erwähnte Delikt darauf hindeutet, dass der Beschwerdeführer dazu neigt, die im Interesse der Verkehrssicherheit gelegenen Verwaltungsvorschriften nicht einzuhalten.

Es ist aufgrund der Tatsache, dass der Beschwerdeführer bei seiner Übertretung der Verkehrsregeln ein Verhalten vorgeworfen worden ist, welches besonders gefährliche Verhältnisse herbeigeführt hat, davon auszugehen, dass eine Entzugsdauer des Taxiausweises für eine Dauer von 16 Monaten ausreichend ist um die Vertrauenswürdigkeit wieder zu erlangen. Das Landesverwaltungsgericht ist daher der Auffassung, dass eine Entzugsdauer des Taxiausweises für 16 Monate notwendig ist um die Vertrauenswürdigkeit des Beschwerdeführers wieder herzustellen, deshalb war die Dauer des Entzugs des Taxiausweises durch die belangte Behörde rechtmäßig.

8. Was das Vorbringen anlangt, wonach der Beschwerdeführer damit rechnen müsse seinen Job zu verlieren und diesem ein unwiederbringlicher Schaden entstehe, ist darauf hinzuweisen, dass private und berufliche Umstände bei der Entziehung der Lenkberechtigung aus Gründen des öffentlichen Interesses, ua verkehrsunzuverlässige Lenker von

der Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen, außer Betracht zu bleiben haben (VwGH 25.02.2003, 2003/11/0017).

Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

9 . 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.

Schlagworte

Führerscheinentzug, Rückwärtsfahren auf Autobahn teilweise auf Fahrstreifen, teilweise auf Pannestreifen, besonders gefährliche Verhältnisse

Anmerkung

Revision wurde vom Verwaltungsgerichtshof (10.10.2018, Ra 2018/11/0191), soweit sie sich gegen die Entziehung der Lenkberechtigung richtet, zurückgewiesen (kein Abweichen von der Judikatur des VwGH).
Revision wurde vom Verwaltungsgerichtshof (01.10.2018, Ra 2018/03/0109), soweit sie sich gegen die Entziehung des Taxilenker-Ausweises richtet, zurückgewiesen.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVO:2018:LVwG.411.33.2018.R10

Zuletzt aktualisiert am

06.11.2018

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at