

TE Lvwg Erkenntnis 2019/1/10 VGW-131/054/1824/2018

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.01.2019

Entscheidungsdatum

10.01.2019

Index

90/02 Führerscheingesetz

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

FSG §3 Abs1 Z3

FSG §8 Abs3

FSG §24 Abs1 Z1

FSG §24 Abs4

FSG §25 Abs2

FSG-GV §3 Abs1 Z4

FSG-GV §3 Abs3

FSG-GV §17 Abs1

FSG-GV §17 Abs2

FSG-GV §18 Abs1

FSG-GV §18 Abs2

FSG-GV §18 Abs6

AVG §45 Abs2

AVG §52

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. Konecny über die Beschwerde der Frau Mag. A. B., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen den Bescheid der Landespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt, vom 19.12.2017, Zahl ..., betreffend Entziehung der Lenkerberechtigung, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 21.08.2018, fortgesetzt am 09.10.2018 (Datum der Verkündung der Entscheidung)

zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes-VwGVG wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133 Abs. 4 BV-G nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Mit dem bekämpften Bescheid der Landespolizeidirektion Wien vom 19.12.2017 wurde der Beschwerdeführerin gemäß § 24 Abs. 1 Z. 1 FSG in Verbindung mit

§ 25 Abs. 2 FSG die für die Klassen AM und B erteilte Lenkberechtigung für die Dauer der gesundheitlichen Nichteignung, gerechnet ab Zustellung des Bescheides, entzogen. Einer allfälligen Beschwerde wurde die aufschiebende Wirkung gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG aberkannt.

Begründend wurde ausgeführt, aufgrund der amtsärztlichen Untersuchung vom 18.12.2017 habe festgestellt werden können, dass die nunmehrige Beschwerdeführerin derzeit aus gesundheitlichen Gründen zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B nicht geeignet sei (unterdurchschnittliche Ergebnisse betreffend Reaktionsgeschwindigkeit, Reaktionssicherheit, kognitive Belastbarkeit, visuelle Auffassung, visuelle Überblicksgewinnung, Konzentrationsvermögen sowie Zweihandkoordination). Das amtsärztliche Gutachten sei unter Einbeziehung der verkehrspsychologischen Stellungnahme erstellt worden. Sie besitze daher die gesundheitliche Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht.

Die Beschwerdeführerin hat mit Eingabe vom 11.01.2018 fristgerecht Beschwerde erhoben, welche mit Schriftsatz ihrer rechtsfreundlichen Vertretung vom 23.01.2018 ergänzt wurde. In der Beschwerde wird im Wesentlichen zusammengefasst die Schlüssigkeit des amtsärztlichen Gutachtens, welches sich im Wesentlichen auf die verkehrspsychologische Stellungnahme stütze, als auch die Richtigkeit der behördlichen Schlussfolgerung, die Beschwerdeführerin würde aufgrund der Testergebnisse die gesundheitliche Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht besitzen, bekämpft. Beantragt wurde die Durchführung einer Fahrprobe in Anwesenheit eines verkehrstechnischen allenfalls auch verkehrspsychologischen Sachverständigen zum Beweis der Fähigkeit der Beschwerdeführerin, Kraftfahrzeuge der Klasse B zu lenken,

Am 08.05.2018 hat die Beschwerdeführerin durch ihre rechtsfreundliche Vertretung beim Verwaltungsgericht Wien einen Fristsetzungsantrag eingebracht, welcher dem Verwaltungsgerichtshof vorgelegt worden ist.

Dieser hat mit verfahrensleitender Anordnung vom 04.06.2018 dem Verwaltungsgericht Wien eine Frist von drei Monaten gesetzt, die Entscheidung zu erlassen.

Das Verwaltungsgericht Wien hat am 21.08.2018 eine öffentliche mündliche Verhandlung im Beisein des Rechtsvertreters der Beschwerdeführerin sowie des Amtssachverständigen der Landespolizeidirektion Wien, Dr. C. D., Verfasser des der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegten medizinischen Gutachtens vom 18.12.2017, durchgeführt. Die Beschwerdeführerin hat der Ladung zur Verhandlung keine Folge geleistet.

Der Vertreter der Beschwerdeführerin hat zu Protokoll gegeben, dass das Strafverfahren vor dem Bezirksgericht E. zur Zahl ... (betreffend einen auch Anlass für die Einleitung des Ermittlungsverfahrens der Führerscheinhörde bietenden Vorfall im Straßenverkehr am 31.08.2017) mittels Diversion beendet worden sei. Im Übrigen werde auf das schriftliche Beschwerdevorbringen verwiesen und insbesondere der Antrag auf Durchführung einer Fahrprobe in Anwesenheit eines verkehrstechnischen, allenfalls auch verkehrspsychologischen Sachverständigen aufrechterhalten.

Der Amtssachverständige Dr. C. D. hat auf Befragen zu seinem medizinischen Gutachten wie folgt zu Protokoll gegeben:

„Das im Verwaltungsakt einliegende Gutachten vom 18.12.2017 wurde von mir erstellt ebenso die diesem Gutachten vorangehende klinische Untersuchung durchgeführt. Bei der amtsärztlichen Untersuchung am 16.10.2017 wurde ein langes Gespräch mit der Bf geführt. Sie hat sehr viel erzählt und dabei einen eloquenten und blitzgescheiten Eindruck hinterlassen. Erst gegen Ende des Gesprächs hat sie etwas verlangsamte und verzögerte Antworten gegeben. Dies soweit ich mich erinnern kann. Aus diesem Grunde wurde in der Rubrik psychisch auffällig „langsam“ festgehalten. Wenn von mir festgehalten wurde „psychomotorisch langsam“, so bezieht sich dies darauf, dass die Bf in ihrer Bewegung etwas langsam und unsicher gewirkt hat. Sie kam auf Krücken in das Untersuchungszimmer. Aufgrund dieser Wahrnehmung sowie der Meldung vom 08.2017 erschienen Reaktionen und Schnelligkeit bei der Bf fraglich. Da die Bf auf die Fragen ihre Lenkberechtigung weiterhin wollte, wurde im Befundblatt „LB-Begehren“ festgehalten.

Das von mir erstellte Gutachten vom 18.12.2017 bezieht sich auch auf Fr. B.. Bei dem Termin am 18.12.2017 wurde keine Untersuchung der Bf vorgenommen, sondern Einsicht in die beigebrachte verkehrspsychologische Stellungnahme genommen. Das Ergebnis der verkehrspsychologischen Untersuchung hat meine Wahrnehmung bei der klinischen Untersuchung am 16.10.2017 bestätigt. Aufgrund dieses international anerkannten und validen Tests erfolgte meine Beurteilung, wonach die Bf mangels kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 ist. In der Begründung des Gutachtens wurden jene Leistungsbereiche angeführt indem die Bf unterdurchschnittliche Ergebnisse erzielt hat.

Der Umstand dass zu Folge der Verkehrspsychologischen Stellungnahme in der Verhaltensbeobachtung keine Beeinträchtigungen in Konzentration, Aufmerksamkeit oder allgemeiner Kognitiver Leistungsfähigkeit erkennbar waren, bildet keinen Widerspruch zu den erzielten Testergebnissen. Dies deshalb, da die Bf wie bereits darauf hingewiesen im unmittelbaren Eindruck sehr geschickt und eloquent ist und mit diesem Erscheinungsbild die anhand der Tests festgestellten Defizite überlagern kann. Die festgestellten Mängel beziehen sich im Wesentlichen auf die Motorik und nicht auf die Intelligenz der Bf. Die Bf hat nach der verkehrspsychologischen Stellungnahme hinsichtlich ihres Reaktionsverhaltens in dreifacher Hinsicht nicht entsprochen. Die Reaktionszeit liegt in etwa bei 300 Millisekunden und bei der Bf wurde eine Reaktionszeit von 920 Millisekunden gemessen. Dies heißt, dass sie dreimal so langsam reagiert.

Gefragt ob eine Beobachtungsfahrt im vorliegenden Fall zu einem anderen für die Bf günstigeren Ergebnis führen könnte: Aus meiner Sicht ist eine Beobachtungsfahrt im vorliegenden Fall nicht indiziert, da das Ergebnis der verkehrspsychologischen Untersuchung aus medizinischer Sicht eindeutig ist.

Gefragt durch den BfV ob es internistische Gründe für die Annahme der nicht gegebenen kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit gibt: Die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit wird entweder vom Verkehrspsychologen oder vom Facharzt für Psychiatrie festgestellt nicht aber vom Internisten.

Gefragt ob die Beurteilung „unterdurchschnittlich“ zum Ausschluss der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit zwingend führt: Dies hängt auch davon ab in welchem Leistungsbereich diese Beurteilung erfolgt, diesbezüglich wäre der Verkehrspsychologe zu befragen.

Die Verkehrspsychologische Testbatterie wurde auch schon von mir persönlich absolviert. Hinsichtlich der motorischen Reaktionsfähigkeit ist bei einer Farbe oder einem Signalton einen Knopf zu drücken oder ein Pedal zu betätigen.“

Die Verhandlung wurde sodann zum Zwecke der vom Vertreter der Beschwerdeführerin beantragten Einvernahme der Verkehrspsychologin bzw. des Verkehrspsychologen zur Erörterung der verkehrspsychologischen Stellungnahme auf unbestimmte Zeit vertagt.

Mit auf Antrag des Verwaltungsgerichts Wien ergangener verfahrensleitender Anordnung des Verwaltungsgerichtshofs vom 07.09.2018 wurde die Frist zur Erlassung der Entscheidung um zwei Monate (endend mit Ablauf des 07.11.2018) verlängert.

Zu der fortgesetzten mündlichen Verhandlung am 09.10.2018 ist die Beschwerdeführerin (verspätet) sowie deren Rechtsvertreter als auch die Verkehrspsychologin Frau Mag. F. G. erschienen.

Die Beschwerdeführerin hat zu Protokoll gegeben, es sei nicht richtig, dass sie ausreichend vor der Durchführung der verkehrspsychologischen Tests instruiert wurde. Sie habe die Tests auch sehr rasch durchgeführt und sei sehr rasch fertig geworden. Sie habe bei gewissen Tests lieber antworten wollen als nur Ziffern zu wählen. Sie habe nichts dazu sagen oder schreiben können. In ihrem Leben sei sie sehr viel Auto gefahren. Sie habe einen sehr berühmten Mann gehabt, den sie auf allen Kontinenten begleitet und ihn gefahren habe, auch auf Kontinenten wo Linksverkehr herrscht.

Frau Mag. F. G. hat auf Befragen durch den Verhandlungsleiter und den Rechtsvertreter wie folgt ausgeführt:

„Es ist richtig dass ich die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 06.12.2017 betreffend Frau Mag. A. B. erstellt habe und auch die Untersuchung mit der Betreffenden durchgeführt habe. Zu dem Vorbringen dass bei der Untersuchung nur eine Assistentin anwesend gewesen wäre, gebe ich an: Dass dies nicht der Fall gewesen ist. Ich habe mich gegenüber der Probandin als Leitende Verkehrspsychologin vorgestellt und war auch während der Untersuchung die ganze Zeit über anwesend. Eine Assistentin war nicht zugegen.“

Gefragt wann ein Testergebnis als unterdurchschnittlich beurteilt wird:

Es handelt sich dabei um objektive Tests welche von der Firma Schuhfried bereitgestellt worden sind zur verkehrspsychologischen Eignungsdiagnostik. Ich bin seit der Absolvierung meiner Ausbildung seit ca. 4 Jahren als fertige Verkehrspsychologin bei der verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle H. tätig. Der Untersuchung wird ein Handbuch zugrunde gelegt, das vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie approbiert wurde. Ein Testergebnis welches einen Prozentrang von mehr als 16 bzw. weniger als 84 zeitigt, ist als durchschnittlich zu bewerten. Ein Prozentrang unter 16 ist als unterdurchschnittlich und ein Prozentrang über 84 als überdurchschnittlich zu beurteilen.

Jeder Proband/in erhält vor Beginn des Gesprächs ein Informationsblatt, mit dem abgeklärt werden soll ob der Betreffende sich in der Lage fühlt die Untersuchung durchzuführen. Es werden darin Fragen gestellt, ob er ausgeschlafen ist, unter Medikamenten- Alkohol oder Suchtmittelleinfluss steht und darauf hingewiesen dass er der Wahrheit entsprechend antworten soll. Dieses Blatt wurde von der Bf unterschrieben. Ich bin mit der Probandin dieses Blatt durchgegangen und habe ihr auch erklärt worum es geht.

Jeden Test ergeht eine sogenannte Instruktions- und Übungsphase voraus. In der Instruktionsphase wurde der Ablauf des jeweiligen Tests erklärt, erklärt was zu tun ist. Bei jedem Test ist der nächste Schritt die Übungsphase, das heißt dass der Betreffende Proband den jeweiligen Test am Gerät (Computer) üben kann du auch Fragen stellen kann. Dies war auch im konkreten Fall möglich.

Wenn erkennbar ist dass der betreffende den Test verstanden hat, das heißt verstanden hat was er beim konkreten Test zu tun hat, wird mit der Testphase fortgesetzt. Sollte der Proband in der Übungsphase bereits zeigen dass er zu langsam ist wird trotzdem der Test durchgeführt.

Im Gespräch hat die Bf einen eloquenten und intelligenten Eindruck hinterlassen, sie wirkte auch sehr gebildet. Bereits in der Übungsphase war eine gewisse Verlangsamung erkennbar. Da die Bf offenbar die Durchführung der Tests verstanden hat, wurden diese auch mit ihr letztlich in der Testphase durchgeführt. Ich war während der Instruktions- und Übungsphase immer anwesend und hat die Bf auch Fragen gestellt, die ich auch beantwortet habe. Es findet durch mich auch eine Motivation statt allenfalls schneller zu arbeiten. In der Testphase wird der Raum allerdings von mir verlassen und befinde ich mich im Nebenraum. Dies ist so vorgesehen.

Anhand der erzielten Rohwerte werden durch ein Computerprogramm die Prozentränge berechnet. Dies ist ein objektiver Vorgang der Testleiter unabhängig, verrechnungssicher und eindeutig ist. Ich habe mir im konkreten Fall die Rohwerte und Prozentränge angesehen. Im Fall der Bf kam es in 6 von 8 Tests zu unterdurchschnittlichen Ergebnissen. Dies in so wesentlichen Bereichen wie dem Reaktionsverhalten, aufgeschlüsselt in mehrere Bereiche, Beobachtungsfähig sowie Überblicksgewinnung, Konzentrationsvermögen und Sensomotorik.

Der erzielte Roh-Wert wird mit der Normstichprobe verglichen. Der Vergleich erfolgt nicht nur mit Probanden desselben Alters sondern unabhängig von Alter und Geschlecht. Das bezeichnete Handbuch gibt vor, wann Testergebnisse nicht kompensabel sind oder nicht. Da die Testergebnisse bei der Bf überwiegend unterdurchschnittlich waren ist eine Kompensation unter Berücksichtigung der Bildung und Eloquenz nicht mehr möglich.

Es gibt einen „Cut-Off“ der z.B. bei der medianen Reaktionszeit 537 Millisekunden ist. Die Bf hat die 920 Millisekunden erreicht und war damit fast doppelt so langsam wie jemand mindestens sein sollte.

Über Vorhalt der kein Verschulden begründenden 1-Sekunden-Reaktionszeit laut höchstgerichtlicher Rechtsprechung gebe ich an: Dies ist mir bekannt. Die Mindestwerte werden von allen verkehrspsychologischen Untersuchungsstellen herangezogen und beruhen auf die Herstellungsfirma Schuhfried. Die Zusammenfassende Beurteilung beruht aber nicht nur auf diesen einen schlechten Wert, sondern auf einer Zusammenschau aller in den maßgeblichen Bereichen erzielten Werte.

Über Befragen des BfV:

Ist das Testprogramm insofern kraftfahrtspezifisch als konkrete Verkehrssituationen hinsichtlich Reaktionsgeschwindigkeit, Belastbarkeit etc. herangezogen werden oder abstrakte Bildmerkmale oder abstrakte Bildschirmmasken?

Antwort: Dies ist unterschiedlich. Manche Tests sind abstrakt wie z.B. der Reaktionstest bei welchem bei gleichzeitigem Erscheinen eines gelben Lichts und eines Tones mit einem Finger eine bestimmte Taste zu drücken ist wobei nach dem Drücken sofort wieder zum Ruhepol mit dem Finger zurückzukehren ist. Hingegen ist der tachistoskopische Verkehrsauffassungstest konkret mit mehreren Verkehrssituationen. Hier erscheinen 20 Bilder mit Verkehrssituationen, die der Proband wahrzunehmen hat.

Gefragt ob die Wahrnehmung in der Verhaltensbeobachtung, wo keine Beeinträchtigungen in Konzentration, Aufmerksamkeit oder allgemeiner kognitiver Leistungsfähigkeit, feststellbar waren in Widerspruch zu den Testergebnissen stehen:

Antwort: Die Ergebnisse in der Verhaltensbeobachtung sind kein Widerspruch. Es handelt sich dabei um meine persönlichen Wahrnehmungen in einem allgemeinen Gespräch vor der eigentlichen Testung. Dieses Gespräch wird über die Lebensgeschichte der betreffenden Person und ihre Verkehrsgeschichte geführt. Es werden in diese Phase noch keine Tests durchgeführt. Man merkt im Gespräch auch ob jemand orientiert ist oder wie das Gedächtnis aussieht.

Gefragt ob ich auch während der Testphase anwesend war gebe ich an: Ich bin auch während der Testphase immer wieder in den betreffenden Raum hineingegangen. Die Bf hat zufolge meiner Erinnerung in der Instruktions- und Übungsphase gesagt, dass sie nicht so eine Erfahrung mit Computern hat. Sie hat viele Fragen gestellt, und bin ich auf sie eingegangen. Die Tests sind so entwickelt, dass auch Computerunerfahrene Personen diese bearbeiten und bewältigen können.

Gefragt ob es unmittelbar nach der Testung ein Gespräch mit der Bf gegeben hat, gebe ich an: Die Auswertung der Testergebnisse erfolgt nicht sofort. Die Stellungnahme wird in einem Zeitraum von 7-10 Tagen zugesendet, eine Ausfertigung erhält der Amtsarzt und auf Antrag auch der betreffende Proband/in."

Der Rechtsvertreter hat in seinen Schlusssausführungen den Antrag auf Durchführung einer Fahrprobe aufrechterhalten.

Die Entscheidung wurde im Anschluss an die Verhandlung in Anwesenheit der Beschwerdeführerin und des Rechtsvertreters mündlich verkündet.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

Folgende Bestimmungen des Führerscheingesetzes (FSG) sind im hier zu beurteilenden Fall (auszugsweise) maßgeblich:

§ 3 Abs. 1 Z. 3 FSG lautet:

"Eine Lenkberechtigung darf nur Personen erteilt werden, die:

... ..

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

§ 8 Abs. 3 FSG lautet:

„Das ärztliche Gutachten hat abschließend auszusprechen:

„geeignet“, „bedingt geeignet“, „beschränkt geeignet“ oder „nicht geeignet“. Ist der Begutachtete nach dem ärztlichen Befund

1. gesundheitlich zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Klassen ohne Einschränkung geeignet, so hat das Gutachten „geeignet“ für diese Klassen zu lauten;

2. zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Klassen nur unter der Voraussetzung geeignet, dass er Körperersatzstücke oder Behelfe oder dass er nur Fahrzeuge mit bestimmten Merkmalen verwendet oder dass er sich ärztlichen

Kontrolluntersuchungen unterzieht, so hat das Gutachten „bedingt geeignet“ für die entsprechenden Klassen zu lauten

und Befristungen, Auflagen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit anzuführen, unter denen eine Lenkberechtigung ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit erteilt werden kann; dies gilt auch für Personen, deren Eignung nur für eine bestimmte Zeit angenommen werden kann und bei denen amtsärztliche Nachuntersuchungen erforderlich sind;

3. zum Lenken nur eines bestimmten Fahrzeuges nach § 2 Z 24 KFG 1967 geeignet, so hat das Gutachten „beschränkt geeignet“ zu lauten und anzugeben, durch welche körperlichen Beeinträchtigungen die Eignung beschränkt ist und in welcher Form diese körperlichen Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können;

4. zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer oder mehrerer Klassen nicht geeignet, so hat das Gutachten „nicht geeignet“ für die entsprechenden Klassen zu lauten.“

§ 24 Abs. 1 FSG lautet:

„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.

§ 25 Abs. 1 und 2 FSG lautet:

„Bei der Entziehung ist auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen.

(2) Bei einer Entziehung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung ist die Dauer der Entziehung auf Grund des gemäß § 24 Abs. 4 eingeholten Gutachtens für die Dauer der Nichteignung festzusetzen.“

Die im Beschwerdefall zu beachtenden Bestimmungen der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) lauten:

§ 3 Abs. 1 und 3 FSG-GV:

“(1) Als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Fahrzeugklasse im Sinne des § 8 FSG gesundheitlich geeignet gilt, wer für das sichere Beherrschen dieser Kraftfahrzeuge und das Einhalten der für das Lenken dieser Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften

1. die nötige körperliche und psychische Gesundheit besitzt,

2. die nötige Körpergröße besitzt,

3. ausreichend frei von Behinderungen ist und

4. aus ärztlicher Sicht über die nötige kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit verfügt.

Kraftfahrzeuglenker müssen die für ihre Gruppe erforderlichen gesundheitlichen Voraussetzungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen erfüllen. Um die gesundheitliche Eignung nachzuweisen, ist der Behörde ein ärztliches Gutachten gemäß § 8 Abs. 1 oder 2 FSG vorzulegen.

(3) Ergibt sich aus der Vorgeschichte oder anlässlich der Untersuchung der Verdacht auf das Vorliegen eines Zustandes, der die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen einschränken oder ausschließen würde, so ist gegebenenfalls die Vorlage allfälliger fachärztlicher oder verkehrspsychologischer Stellungnahmen zu verlangen. Diese Stellungnahmen sind bei der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen und im Gutachten in geeigneter Weise zu bewerten, wobei die zusätzlichen Risiken und Gefahren, die mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 verbunden sind, besonders zu berücksichtigen sind.

§ 17 Abs. 1 und 2 FSG-GV lautet:

“(1) Die Stellungnahme einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle gemäß § 8 Abs. 2 FSG ist im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch auffälliges Verhalten insbesondere dann zu verlangen, wenn der Bewerber um eine Lenkberechtigung oder der Besitzer einer Lenkberechtigung Verkehrsunfälle verursacht oder Verkehrsverstöße begangen hat, die den Verdacht

1. auf verminderte kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit oder

2. auf mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung erwecken. Mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn einem Lenker innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren die Lenkberechtigung dreimal entzogen wurde, oder wenn ein Lenker wegen einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. b oder c StVO 1960 bestraft wurde.

(2) Die Vorlage einer verkehrspsychologischen Stellungnahme ist im Hinblick auf das Lebensalter jedenfalls zu verlangen, wenn auf Grund der ärztlichen Untersuchung geistige Reifungsmängel oder ein Leistungsabbau im Vergleich zur Altersnorm zu vermuten sind; hierbei ist auch die Gruppe der Lenkberechtigung zu berücksichtigen.

§ 18 Abs. 1, 2 und 6 FSG-GV:

“(1) Die Überprüfung der einzelnen Merkmale ist nach dem jeweiligen Stand der verkehrspsychologischen Wissenschaft mit entsprechenden Verfahren vorzunehmen. Die Relevanz dieser Verfahren für das Verkehrsverhalten muss durch Validierungsstudien wissenschaftlich nachgewiesen werden.

(2) Für die Überprüfung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit sind insbesondere folgende Fähigkeiten zu überprüfen:

1. Beobachtungsfähigkeit sowie Überblicksgewinnung,

2. Reaktionsverhalten, insbesondere die Geschwindigkeit und Sicherheit der Entscheidung und Reaktion sowie die Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens,

3. Konzentrationsvermögen,

4. Sensomotorik und

5. Intelligenz und Erinnerungsvermögen.

... ..

(6) Die für die verkehrspsychologische Untersuchung angewandten Testverfahren müssen dem Stand der Wissenschaft entsprechend als geeignet anerkannt und vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr genehmigt werden.“

Folgender Verfahrensgang und Sachverhalt ergibt sich aus dem Verwaltungsakt und wurde der Entscheidung zugrunde gelegt:

Die Beschwerdeführerin, geboren 1930, ist seit 28.09.1959 im Besitz einer Lenkberechtigung der Klasse B.

Am 31.08.2017 erging von der PI K. eine Meldung, wonach die Beschwerdeführerin am 31.08.2017 um 11.19 Uhr mit ihrem Pkw mit dem Kennzeichen W-4 von L. kommend in Richtung M. fahrend kurz vor dem N. rechts von der Landesstraße abgefahren sei und die Fahrt auf einem Geh- und Radweg in Richtung M. fortgesetzt habe. Der Geh- und Radweg sei sehr unübersichtlich bzw. kurvenreich und teiltweise unter Tag mit künstlicher Beleuchtung. Der Geh- und Radweg sei von zwei Fahrradlenkern von M. kommend in Richtung L. benutzt worden und hätten sie die Beschwerdeführerin als Pkw-Lenkerin darauf aufmerksam gemacht, den Geh- und Radweg zu verlassen. Diese habe jedoch ihre Fahrt darauf fortgesetzt und sei es in der Folge zu einer Kollision mit einem entgegenkommenden Rennradfahrer gekommen.

Die Beschwerdeführerin wurde in der Folge mit Bescheid der belangten Behörde vom 09.10.2017 gemäß § 24 Abs. 4 FSG aufgefordert, sich einer amtsärztlichen Untersuchung zu unterziehen.

Sie hat sich am 16.10.2017 einer amtsärztlichen Untersuchung unterzogen und hat der Polizeiamtsarzt Dr. C. D. im Befundblatt unter anderem in der Rubrik „psychisch auffällig“ „langsam“ und in der Rubrik „Klinischer Gesamteindruck“ „psychomotorisch langsam, art. Hypertonie, Reaktion, Schnelligkeit fraglich h.o. und nach Meldung 8/2017“ festgehalten.

Von Seiten des Polizeiamtsarztes erfolgte eine Zuweisung zu einer verkehrspsychologischen Untersuchung wegen des Verdachts auf geistige Reifungsmängel/Leistungsabbau (Vergl. zur Altersnorm) gem. § 17 (2) FSG.

Die Beschwerdeführerin hat sich am 25.11.2017 beim Institut „H.“ einer verkehrspsychologischen Untersuchung unterzogen. Die beigebrachte verkehrspsychologische Stellungnahme vom 06.12.2017 enthält neben der Vorgeschichte, Exploration, Verhaltensbeobachtung und Zusammenfassung der erfassten Testergebnisse folgende

Zusammenfassung der Befunde/Gutachten:

„Kraftfahrerspezifische Leistungsfähigkeit:

Die verkehrspsychologischen Testergebnisse durch welche die kraftfahrerspezifischen Leistungsfunktionen abgebildet werden, liegen teilweise im unterdurchschnittlichen Bereich.

Die unterdurchschnittlichen Ergebnisse betreffend

- die Reaktionsgeschwindigkeit,
- die Reaktionssicherheit,
- die kognitive Belastbarkeit,
- die visuelle Auffassung,
- die visuelle Überblicksgewinnung,
- das Konzentrationsvermögen sowie
- die Zweihandkoordination
-

werden durch die Ergebnisse in allen anderen überprüften kognitiven Leistungsbereichen nicht ausreichend kompensiert.

Zusammenfassend ist aus verkehrspsychologischer Sicht die kraftfahrerspezifische Leistungsfähigkeit für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse B nicht ausreichend gegeben.“

Der Polizeiamtsarzt Dr. C. D. hat daraufhin unter Berücksichtigung der verkehrspsychologischen Stellungnahme die Beschwerdeführerin in seinem Gutachten vom 18.12.2017 als nicht geeignet zum Lenken eines Kraftfahrzeuges „wegen unterdurchschnittl. Ergebnissen: Reaktionsgeschw., Reaktionssicherheit, kognitive Bel., visuelle Überblick + Auffassung, Konzentration, Zweihandkoordination“ beurteilt.

Die Beschwerdeführerin hat in der Folge mit Eingabe vom 06.01.2018 (ua) eine fachärztlich-internistische Stellungnahme des Dr. O., FA für Innere Medizin OG, vom 31.10.2017 vorgelegt, zufolge welcher von internistischer Seite in den durchgeführten Untersuchungen sowohl von den Stoffwechselwerten sowie aus den kardiovaskulären Befunden kein zusätzliches Risiko zum Lenken eines Kfz (Klasse B) festgestellt haben werden können.

Es erging sodann der angefochtene Bescheid.

Die Beschwerdeführerin hat im Wesentlichen den Ablauf der verkehrspsychologischen Untersuchung gerügt, ohne konkret die Richtigkeit der einzelnen Testergebnisse in Frage zu stellen. Sie hat dagegen lediglich pauschal eingewendet, dass das Ablegen der Tests durch sie eigentlich schnell vonstattengegangen sei und dass sie nicht ausreichend vor Durchführung der Tests instruiert worden sei. Sie sei in ihrem Leben sehr viel Auto gefahren sei. Mit Eingabe des Rechtsvertreters vom 23.01.2018 wurde ergänzend eingewendet, das amtsärztliche Gutachten stütze sich nur auf die verkehrspsychologische Stellungnahme, es habe aber keine eingehende amtsärztliche Untersuchung stattgefunden bzw. sei die beigebrachte fachärztlich internistische Stellungnahme nicht berücksichtigt worden. Die Schlussfolgerung, der Beschwerdeführerin fehle es aufgrund der Testergebnisse an der gesundheitlichen Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges sei verfehlt.

Mit diesem Vorbringen vermochte die Beschwerdeführerin keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides darzutun.

Die belangte Behörde hat ihre Entscheidung mit dem Ergebnis der amtsärztlichen Untersuchung vom 18.12.2017 unter Einbeziehung der verkehrspsychologischen Stellungnahme begründet.

Zufolge dem polizeiamtsärztlichen Gutachten Dr. C. D. vom 18.12.2017, ergänzt in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Wien am 21.08.2018, besteht hinsichtlich der Beschwerdeführerin eine gesundheitliche Nichteignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der erteilten Führerscheinklasse. Dies wurde mit dem Ergebnis der verkehrspsychologischen Untersuchung, dargestellt in der verkehrspsychologischen Stellungnahme des Instuts „H.“

vom 06.12.2017, begründet, wonach bei der Beschwerdeführerin aufgrund der unterdurchschnittlichen Testergebnisse die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit für das Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse B nicht ausreichend gegeben ist. .

Zufolge der verkehrspsychologischen Stellungnahme des Instuts „H.“ hat die Untersuchung der Beschwerdeführerin hinsichtlich der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit überwiegend – nachvollziehbar anhand der wiedergegebenen erzielten Rohwerte und Prozentränge - unterdurchschnittliche Ergebnisse in den maßgeblichen kognitiven Leistungsbereichen der Reaktionsgeschwindigkeit, Reaktionssicherheit, kognitiven Belastbarkeit, visuellen Auffassung, visuellen Überblicksgewinnung, des Konzentrationsvermögen sowie der Zweihandkoordination ergeben. Das subjektive Empfinden der Beschwerdeführerin, schnell gearbeitet zu haben, ist nicht geeignet das auf objektiven, standardisierten und wissenschaftlich anerkannten Tests beruhende Ergebnis in Zweifel zu ziehen. Dies ist auch durch die beigebrachte fachärztlich internistische Stellungnahme – da ein anderes Fachgebiet, in welchem kognitive Leistungsmerkmale nicht geprüft werden – nicht möglich.

Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerin ging zufolge den glaubhaften Angaben der erfahrenen und ausgebildeten, die Untersuchung durchführenden Verkehrspsychologin jeder Testphase auch eine Instruktions- und Übungsphase voraus, in welchen der Ablauf der jeweiligen Tests erklärt wurde und die Probandin den jeweiligen Test am Gerät üben und auch Fragen stellen konnte. Eine solche soll sicherstellen, dass ein Proband zum Test erst dann zugelassen wird, wenn er die einzelnen Tests auch tatsächlich verstanden hat und damit in der Lage ist, diese durchzuführen.

Trotzdem erbrachte die Beschwerdeführerin in sechs von acht Leistungstests lediglich unterdurchschnittliche Ergebnisse. Da die Testergebnisse überwiegend unterdurchschnittlich waren, ist eine Kompensation trotz der Fahrpraxis, Eloquenz und des Bildungsstandes der Beschwerdeführerin laut Handbuch nicht (mehr) möglich.

Dem amtsärztlichen Gutachten des Dr. C. D. liegt entgegen dem Beschwerdevorbringen nicht nur die verkehrspsychologische Stellungnahme sondern auch das Ergebnis einer klinischen Untersuchung am 16.10.2017 zugrunde und konnte der Amtsarzt auch bei dieser klinischen Untersuchung - ohne spezifische Tests - eine Verlangsamung bei der Beschwerdeführerin feststellen, was Anlass für die Durchführung einer verkehrspsychologischen Untersuchung bot. Auch liegt in dem Umstand, dass in der Verhaltensbeobachtung eingangs der Untersuchung durch die Verkehrspsychologin keine Beeinträchtigung in Konzentration, Aufmerksamkeit oder allgemeiner kognitiver Leistungsfähigkeit festzustellen war, kein Widerspruch zu den Ergebnissen der sodann durchgeführten spezifischen Tests. Wie die Verkehrspsychologin in der mündlichen Verhandlung auch ausgeführt hat, findet diese Beurteilung in der Eingangsphase nur aufgrund eines allgemeinen Gesprächs statt und beruht lediglich auf persönlicher Wahrnehmung. Dass es sich bei der Beschwerdeführerin um eine eloquente und intelligente Person handelt, wurde auch bei der amtsärztlichen Untersuchung festgestellt und gelingt es der Beschwerdeführerin mit diesem Erscheinungsbild zufolge dem Amtsarzt anhand der Tests festgestellte Defizite zu überlagern.

Auch war nicht zu erkennen, dass von der Verkehrspsychologin bei der Durchführung der Tests auf bei der Probandin alters- und übungsbedingt erwachsende Schwierigkeiten im Umgang mit den Testgeräten nicht berücksichtigt worden wären.

Die mit computergesteuerten Bildschirmen durchgeführten Tests sind unter Berücksichtigung des Umstandes gestaltet, dass auch im Umgang mit Computern nicht vertraute Personen ihrer konkreten Leistungsfähigkeit entsprechende Ergebnisse erzielen können, insbesondere im Hinblick auf eine dem eigentlichen Test vorangehende Probephase (vgl. VwGH 21.11.2000, 2000/11/0223 mwH).

Die Beurteilung der Verkehrspsychologin - und damit auch des Amtsarztes - ist angesichts der wiedergegebenen Testergebnisse schlüssig und nachvollziehbar.

Der Einwand, über viele Jahre sich im Verkehrsgeschehen angepasst und schadensfrei bewegt zu haben, vermag die Richtigkeit der eindeutigen Testergebnisse nicht in Zweifel zu ziehen, da sich die ärztliche Beurteilung des Gesundheitszustandes auf den Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens bezieht und die belangte Behörde die Fahrtauglichkeit der Beschwerdeführerin im Zeitpunkt der Erlassung ihres Bescheides zu bewerten hat (s. VwGH 11.04.2000, ZI. 2000/11/0024; 30.05.2001, ZI. 2001/11/0113).

Das amtsärztliche Kalkül einer gesundheitlichen Nichteignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen steht somit im

Ergebnis in Einklang mit der schlüssigen, widerspruchsfreien und nachvollziehbaren Begründung der Verkehrspsychologin in deren Stellungnahme und wurde diesem Ergebnis in der Beschwerde auch nicht mit einem auf gleicher fachlicher Ebene befindlichen Gegengutachten entgegengetreten. Das Vorbringen ließ nicht erkennen, dass das amtsärztliche Gutachten unschlüssig oder widersprüchlich sei. Die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit als wesentliche Voraussetzung für das Lenken von Kraftfahrzeugen (hier: der Klasse B) nach § 3 Abs. 1 Z. 4 FSG-GV war daher bei der Beschwerdeführerin nicht als ausreichend gegeben anzunehmen.

Von der Durchführung der beantragten Fahrprobe in Anwesenheit eines Sachverständigen war angesichts des eindeutigen Ergebnisses der verkehrspsychologischen Untersuchung Abstand zu nehmen, zumal eine Beobachtungsfahrt nur dann erforderlich ist, wenn die übrigen Beweisergebnisse, insbesondere die amtsärztliche Untersuchung (die unter Auseinandersetzung mit einer vorliegenden verkehrspsychologischen Stellungnahme die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit mitzubeurteilen hat), eine eindeutige Beurteilung nicht zulassen (in diesem Sinne § 8 Abs. 2 FSG: "erforderlichenfalls"; § 1 Z 1 und 4 FSG-GV: "gegebenenfalls"; vgl. VwGH 24. April 2007, Zl. 2006/11/0130). Liegt ein derartiger Zweifelsfall hingegen nicht vor, bildet selbst langjährige (unfallfreie) Fahrpraxis für sich allein keinen Grund, dass zur Beurteilung der erforderlichen gesundheitlichen Eignung jedenfalls eine Beobachtungsfahrt anzuordnen wäre (vgl. VwGH 21.04.2016, Ra 2016/11/0046 mwH).

Da die belangte Behörde ihrer Entscheidung das Ergebnis der amtsärztlichen Untersuchung und die sich daraus ergebende gesundheitliche Nichteignung, nicht aber den Anlassfall vom 31.08.2017 zugrunde gelegt hat, brauchte auf das darauf abzielende Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht näher eingegangen zu werden. Der Umstand, dass das diesbezügliche Strafverfahren vor dem Bezirksgericht E. mit Diversion für die Beschwerdeführerin geendet hat, hat keinen Einfluss auf das Ergebnis betreffend die Beurteilung ihrer gesundheitlichen Eignung.

Die Beschwerdeführerin war daher auch zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch als gesundheitlich nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der ihr erteilten Führerscheinklassen AM und B gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 FSG iVm § 3 Abs. 1 Z 4 FSG-GV zu beurteilen.

Gemäß § 25 Abs. 2 FSG ist bei einer Entziehung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung die Dauer der Entziehung auf Grund des gemäß § 24 Abs. 4 eingeholten Gutachtens „für die Dauer der Nichteignung“ festzusetzen. Dies ist im angefochtenen Bescheid geschehen. Die diesbezügliche Mängelrüge der Beschwerdeführerin ist daher unbegründet. Die Festsetzung einer konkreten Entziehungszeit ist gesetzlich nicht vorgesehen und mangels Vorhersehbarkeit der Wiedererlangung der gesundheitlichen Eignung einer Person im Regelfall auch nicht möglich. Auch wäre die Erteilung von Auflagen nicht geeignet, das Fehlen der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit bei der Beschwerdeführerin zu kompensieren.

Da es der Beschwerdeführerin an einer wesentlichen Voraussetzung zum Lenken von Kraftfahrzeugen, nämlich der gesundheitlichen Eignung, fehlt, erfolgte auch der Ausspruch über die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG zu Recht (vgl. VwGH 25.06.1996, 96/11/0128 ua.). Dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung war sohin nicht stattzugeben.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die gegenständliche Entscheidung gründet sich auf den klaren Sachverhalt, die eindeutige Rechtslage und die hiezu ergangene, als einheitlich zu beurteilende ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu verkehrspsychologischen Untersuchungen und die Erforderlichkeit einer Beobachtungsfahrt.

Schlagworte

Lenkerberechtigung; verkehrspsychologische Untersuchung; gesundheitliche Eignung; kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit; Entziehung; Sachverständigenbeweis; Beweiswürdigung; Beobachtungsfahrt

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGWl:2019:VGW.131.054.1824.2018

Zuletzt aktualisiert am

25.03.2019

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at