

# TE Lvwg Erkenntnis 2019/3/21 LVwG- AV-1329/001-2018

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 21.03.2019

## Entscheidungsdatum

21.03.2019

## Norm

FSG 1997 §3 Abs1  
FSG 1997 §7 Abs1  
FSG 1997 §7 Abs3 Z3  
FSG 1997 §7 Abs4  
FSG 1997 §24 Abs1  
FSG 1997 §25 Abs1  
FSG 1997 §26 Abs2a  
KFG 1967 §1 Abs2 lita  
KFG 1967 §106

## Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Binder als Einzelrichterin über die Beschwerde des A, vertreten durch B, Rechtsanwalt in \*\*\*, \*\*\*, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 21. November 2018, Zl. \*\*\*, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung nach dem Führerscheingesetz (FSG) zu Recht:

1. Die Beschwerde wird gemäß § 28 Abs. 1 und Abs. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) als unbegründet abgewiesen.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten (im Folgenden: belangte Behörde) vom 21. November 2018, Zl. \*\*\*, wurde dem Beschwerdeführer seine Lenkberechtigung für Kraftfahrzeuge der Klassen AM, B, C1, C, BE, C1E, CE und F auf die Dauer von acht Monaten, gerechnet ab Zustellung dieses Bescheides, entzogen. Der Beschwerdeführer wurde verpflichtet, seinen Führerschein unverzüglich bei der Bezirkshauptmannschaft Amstetten oder bei der Polizeiinspektion in \*\*\* abzugeben. Zudem wurde die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen.

Die Führerscheinbehörde ging in ihrer Entscheidung davon aus, dass der (nicht durch Alkohol beeinträchtigte) Beschwerdeführer am 08. September 2018 das Traktorgespann, bestehend aus dem Traktor Marke Case ICH, Type JX1105, mit dem Kennzeichen \*\*\* und dem selbstgebauten Anhänger, welcher nicht zum Verkehr zugelassen und ohne behördlichen Kennzeichen gewesen sei, anlässlich einer Polterfeier gelenkt habe. Der Beschwerdeführer sei mit überhöhter Geschwindigkeit in eine Rechtskurve gefahren, weshalb der Anhänger in der Kurve auf die linke Seite gekippt sei und in weiterer Folge (alle) 14 auf dem Anhänger beförderten Personen von diesem gegen einen Steinwurf geschleudert worden seien. Die Personen seien teils schwer, eine Person tödlich verletzt worden.

In ihrer Begründung führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, dass der Beschwerdeführer gegen die Bestimmungen des § 106 Abs. 1 und Abs. 13 KFG iVm § 1 Abs. 2 KFG verstoßen habe, weil der Anhänger selbstgebaut, nicht für den Verkehr zugelassen und ohne behördlichen Kennzeichen gewesen sei. Es liege gegenständlich eine zur Verkehrsunzuverlässigkeit führende bestimmte Tatsache iSd § 7 Abs. 3 Z 3 FSG vor, denn sei das vom Beschwerdeführer gesetzte Verhalten geeignet gewesen besonders gefährliche Verhältnisse im Straßenverkehr herbeizuführen bzw. habe in concreto eine erhebliche Gefahrensituation begründet und sei die Sicherheit der mit dem Anhänger beförderten Personen nicht gewährleistet gewesen. Ob der Beschwerdeführer mit massiv überhöhter oder überhöhter Geschwindigkeit in die Rechtskurve gefahren wäre, sei für das Vorliegen einer bestimmten Tatsache iSd § 7 Abs. 3 Z 3 FSG nicht wesentlich.

Aufgrund der Verwerflichkeit und Gefährlichkeit der Handlung, in Zusammenschau mit den schwerwiegenden Folgen des Unfalles, sei die Lenkberechtigung für einen längeren Zeitraum als die im Gesetz vorgesehene Mindestentziehungsdauer von sechs Monaten zu entziehen.

## 2. Zum Beschwerdevorbringen:

In seiner rechtzeitig durch seinen rechtsfreundlichen Vertreter eingebrachten Beschwerde führte der Beschwerdeführer zusammengefasst aus, dass die Begründung der belangten Behörde lediglich eine Scheinbegründung darstelle, denn setze sich dieselbe in keinsten Weise damit auseinander, worin konkret die besonders gefährlichen Verhältnisse im Straßenverkehr gelegen seien. Der Beschwerdeführer habe nicht eine massiv überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten, sondern habe die Fahrgeschwindigkeit (leider) gerade noch ein solches Ausmaß erreicht, dass der Anhänger umgekippt sei. Ferner habe der Alkotest des Beschwerdeführers 0,00 mg/l ergeben.

Zur Anlastung, dass der Anhänger selbstgebaut, nicht für den Verkehr zugelassen gewesen und ohne behördlichen Kennzeichen benützt worden sei, wurde vorgebracht, dass die Verwendung eines solchen Anhängers prinzipiell zulässig sei. Im gegenständlichen Fall habe es sich um eine Brauchtumsfahrt gehandelt. Eine solche hätte zwar bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft angemeldet werden müssen, jedoch könne eine Anmeldeverpflichtung nur deklarativen Charakter entfalten. Allein aus dem Umstand, dass derartige Anhänger für eine Brauchtumsfahrt verwendet werden dürfen, lasse sich schließen, dass von diesen nicht quasi automatisch eine erhebliche Gefahr ausgehen müsse. Dem Beschwerdeführer könne einzig eine (geringfügig) überhöhte Fahrgeschwindigkeit angelastet werden. Andere erschwerende Umstände seien nicht erkennbar, insbesondere keine solchen, die eine erhebliche Gefahrensituation begründet hätten, weshalb die Entziehung der Lenkberechtigung nicht gerechtfertigt sei.

Beantragt wurde, das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich möge den angefochtenen Bescheid aufheben und dem Beschwerdeführer den Führerschein wieder aushändigen.

## 3. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2018 wurde die Staatsanwaltschaft \*\*\* ersucht, den bei ihr anhängigen Strafakt betreffend Verkehrsunfall vom

08. September 2018 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Einsicht zu übermitteln. In weiterer Folge stellte die Staatsanwaltschaft \*\*\* eine Aktenkopie des Strafaktes zur GZ \*\*\* zur Verfügung und wurde auf Antrag des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich am 11. Jänner 2019 ergänzend eine Kopie der Sachverständigenbestellung des C durch die Staatsanwaltschaft \*\*\* vom 07. Jänner 2019 übersandt, mit welcher dieser beauftragt wurde, binnen acht Wochen Befund und Gutachten zur Frage, wie sich der Unfall aus unfalltechnischer Sicht zugetragen hat und mit welcher Geschwindigkeit der Beschuldigte im Zeitpunkt des Unfallherganges gefahren ist, zu erstatten.

Auf Ersuchen des Verwaltungsgerichtes vom 28. Februar 2019 übermittelte die Staatsanwaltschaft \*\*\* am 11. März 2019 das im gerichtlichen Strafverfahren erstattete Gutachten des C vom 27. Februar 2019.

Dieses Gutachten wurde den Parteien des Verfahrens im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt und langte innerhalb der vom Verwaltungsgericht gewährten Frist folgende Stellungnahme des Beschwerdeführers ein:

„Vorab ist festzuhalten, dass zur technischen Rekonstruktion des Unfallherganges weder ein technisches Datenblatt des Anhängers noch dieser selbst zur genauen Vermessung und Besichtigung zur Verfügung gestanden ist. Der Anhänger wurde zwischenzeitig nämlich teilweise demontiert und der gesamte Aufbau entfernt. Schon allein deshalb konnten nur sogenannte Näherungsmaße angenommen werden.

Des Weiteren standen dem Sachverständigen keine konkreten Angaben zur Gesamt-

beladung des Anhängers zur Verfügung; er ist daher von der Annahme ausgegangen, dass es sich um 13 weibliche Personen gehandelt habe, deren durchschnittliches Körpergewicht samt Kleidung und mitgeführter Gegenstände jeweils 65 kg betragen habe. Weiters standen dem Sachverständigen keinerlei Informationen zur Verfügung, die den Beladungszustand bzw. die Verteilung der Beladung betreffen. Er ist daher von einer Gleichverteilung des Gewichtes der Personen an den beiden längsseitig angebrachten Sitzbänken ausgegangen. Er konnte auch nicht in seinem Gutachten berücksichtigen, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich diese Personen während der Fahrt auf dem Anhänger bewegt und allenfalls sogar die Sitzplätze getauscht haben.

Auf Seite 8 seines Gutachtens führt der Sachverständige aus, dass Feststellungen hinsichtlich eines technischen Gebrechens des Anhängers nicht vorliegen und Hinweise darauf weder im Zuge der Besichtigung des Anhängers festgestellt werden konnten, noch sich aus den Lichtbildern ergeben, sodass für ihn der Schluss naheliege, dass das Kippen des Anhängers als Folge der eingehaltenen Geschwindigkeit beim Durchfahren der Rechtskurve eingetreten ist. Hiezu ist noch einmal darauf zu verweisen, dass der Anhänger nicht mehr besichtigt werden konnte, auch nicht der Aufbau desselben.

Es kann daher beispielsweise auch nicht ausgeschlossen werden, dass der Anhänger ein technisches Gebrechen aufgewiesen hat. Ebenso wenig konnte der

Sachverständige auf eine bestimmte vom Traktor eingehaltene Geschwindigkeit

schließen. Er konnte lediglich Berechnungen anstellen – basierend auf wiederum nur

ungefähren Annahmen -, ab welcher Geschwindigkeit ein Kippen des Anhängers

möglich sei. Ob das tatsächlich im konkreten Fall zugetroffen ist, bleibt völlig im Unklaren.

So kommt der Sachverständige auf Seite 9 in seiner Zusammenfassung auch zum Er

gebnis, dass zur Bestimmung der Kurvengeschwindigkeit keine exakten Grundlagen

hinsichtlich der Abmessung des Gespanns und des Gewichtes des Anhängers samt

Beladung zur Verfügung standen und (daher) die exakte Lage des Schwerpunktes der Beladung (allenfalls unsymmetrische Gewichtsverteilung an den Längsachsen und Gewicht der 13 transportierten Personen) und damit die Rekonstruktion des Ge-

samtschwerpunktes des Anhängers samt Beladung nicht möglich sei.

Es kann daher keinesfalls mit der für eine behördliche oder gerichtliche Entscheidung

notwendigen Sicherheit davon ausgegangen werden, dass der Traktor tatsächlich

eine überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten hat.

Noch einmal sei darauf hingewiesen, dass bei all seinen theoretischen Berechnungen der Sachverständige noch nicht einmal den möglichen Umstand berücksichtigt hat, da sich die Personen am Anhänger während der Kurvenfahrt bewegt haben und daher eine zusätzliche Dynamik eingebracht haben.

Aus all dem ergibt sich schließlich, dass sich die Annahme der Behörde, der Einschreiter hätte eine überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten, nicht verifizieren lässt.“

Ferner nahm das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in die vom Bezirksfeuerwehrkommando \*\*\* angefertigten und im Internet veröffentlichten Lichtbilder des am Verkehrsunfall beteiligten Traktorgespannes Einsicht (Quelle: [www.\\*\\*\\*.at](http://www.***.at), [www.\\*\\*\\*.at](http://www.***.at), [www.\\*\\*](http://www.**), [www.\\*\\*\\*.at](http://www.***.at)).

#### 4. Feststellungen:

Der Rechtsmittelwerber ist seit 17. Juni 2010 Besitzer einer Lenkberechtigung für die Klassen AM und B, seit 13. Jänner 2011 für die Klasse F, seit 21. November 2012 für die Klassen C1, BE, C1E und seit 02. April 2014 für die Klassen C und CE.

Der Beschwerdeführer lenkte am 08. September 2018, ca. um 17:40 Uhr, in \*\*\*, Güterweg \*\*\*, nächst \*\*\*, in Fahrtrichtung \*\*\*, anlässlich einer Polterfeier ein Traktorgespann, bestehend aus einem Traktor der Marke Steyr CASE IH, Type JXU105, mit dem behördlichen Kennzeichen \*\*\*, dessen höchstzulässige Geschwindigkeit 40 km/h beträgt, und einem selbstgebauten Einachsanhänger, welcher nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassen war.

Dieser Güterweg kann von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden.

Auf dem selbstgebauten Einachsanhänger beförderte der Beschwerdeführer die Poltergesellschaft, im Konkreten 13 (erwachsene) Frauen. Die 13 Personen saßen sich in Fahrtrichtung links und rechts von einem in der Mitte des Einachsanhängers montierten Tisch auf zwei Holzbänken gegenüber. Auf dem Anhänger befanden sich für die beförderten Personen weder Gurt- und Festhaltevorrichtungen, noch wurden darauf irgendwelche sonstigen Vorkehrungen montiert, die ein Herunterstürzen von Personen verhindern sollen.

Am Güterweg \*\*\* durchfuhr der Beschwerdeführer mit dem Traktorgespann nächst \*\*\*, in Fahrtrichtung \*\*\*, bergwärts eine Rechtskurve mit mindestens 25 km/h, wahrscheinlich mit knapp unter 30 km/h, um einen Radfahrer zu überholen. Diese vom Gespann eingehaltene Geschwindigkeit führte zum Kippen des Einachsanhängers, wodurch sämtliche auf dem Anhänger befindlichen Personen aus diesem und gegen einen neben der Fahrbahn befindlichen Steinwurf geschleudert wurden. Durch diesen Unfall erlitten neun Personen schwere und vier Personen leichte Verletzungen. Die Braut als eine der schwer verletzten Personen verstarb am 17. September 2018 an den Folgen ihrer schweren Verletzungen. Hätte der Einschreiter beim Durchfahren der Rechtskurve eine Geschwindigkeit von 10 km/h eingehalten, so wäre es nicht zum Kippen des Anhängers gekommen.

An Ort und Stelle wurde ein Alkomattest beim Beschwerdeführer durchgeführt, welcher einen Atemalkoholgehalt von 0,00 mg/l ergab.

Für die Beförderung von Personen auf dem verfahrensgegenständlichen Einachsanhänger wurde bei keiner Behörde eine Bewilligung beantragt.

#### 5. Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen gründen sich auf die unbedenklichen Inhalte des vorliegenden Verwaltungsaktes der belangten Behörde, des Verwaltungsgerichtsaktes, des Aktes der Staatsanwaltschaft \*\*\* zur GZ \*\*\* samt Abschlussbericht der PI \*\*\* mit Beschuldigten- und Opfervernehmungen und dem Gutachten des C vom 27. Februar 2019 und auf die beige-schafften Lichtbilder des Traktorgespanns.

Vorweg ist hervorzuheben, dass der Sachverhalt, insbesondere die Beschaffenheit des Traktorgespannes, der Unfallort, die Unfallzeit, die schwerwiegenden Unfallfolgen sowie die Beförderung der Poltergesellschaft, konkret die Beförderung von 13 Personen, mit dem selbstgebauten, nicht zum Verkehr zugelassenen Einachsanhänger seitens des Beschwerdeführers im gesamten Verfahren nicht bestritten wurde.

Den fachlichen Ausführungen des im strafgerichtlichen Verfahren bestellten Sachverständigen, welche als in sich schlüssig und nachvollziehbar zu bezeichnen sind, wurde im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten (Vergleich zum Erfordernis des Entgegnetretens auf gleicher fachlicher Ebene bei Vorliegen eines schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachtens z.B. VwGH 25.09.2014, 2012/07/0001), weshalb das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich keinen Grund sieht, an der vom Sachverständigen berechneten Geschwindigkeit des Traktorgespanns im Unfallzeitpunkt sowie an dessen unfalltechnischen Ausführungen zu zweifeln.

Insbesondere ergibt sich aus dem von der Staatsanwaltschaft \*\*\* eingeholten Gutachten des Sachverständigen, dass der Beschwerdeführer im Tatzeitpunkt eine Geschwindigkeit in der Rechtskurve von mindestens 25 km/h, wahrscheinlich knapp unter 30 km/h, gefahren ist.

Zum Einwand des Einschreiters, wonach ein technisches Datenblatt des Anhängers nicht vorhanden wäre, ist festzuhalten, dass ein solches nicht existiert, weil unbestritten vom Rechtsmittelwerber ein Eigenbau-Anhänger benützt wurde, der nicht zum Verkehr zugelassen war. Zur in der Stellungnahme monierten mangelhaften Befundung durch den Sachverständigen ist darauf hinzuweisen, dass sehr wohl eine detaillierte Befundung stattgefunden hat und im Punkt 1.6.1.3 des Gutachtens beschrieben wurde, dass der Anhänger am 11. Februar 2019 vom Sachverständigen persönlich vermessen und fotografiert wurde, sodass nicht nachvollziehbar ist, dass der Beschwerdeführer davon ausgeht, dass „der Anhänger nicht mehr besichtigt werden“ könnte.

Auch erscheint es nicht verständlich, wenn der Rechtsmittelwerber in seiner Stellungnahme zum Gutachten nunmehr davon ausgeht, dass nicht ausgeschlossen werden könnte, dass der Anhänger ein technisches Gebrechen aufgewiesen hätte. Diesbezüglich führt der Sachverständige nämlich nachvollziehbar aus, dass weder im Zuge der Besichtigung des Anhängers noch aus den Lichtbildern Hinweise auf technische Gebrechen des Anhängers hervorgekommen wären. Auch die vom Gutachter vorgenommene Unfallrekonstruktion unter Berücksichtigung der fotogrammetrischen VU-Skizze samt vorgefundener Aufschlag- und Bremsspuren des gekippten Anhängers und der Vermessung des Anhängers und des Unfallortes liefert keinerlei Anhaltspunkte, dass ein technisches Gebrechen des Anhängers unfallkausal gewesen wäre.

Auch im Abschlussbericht des PI \*\*\* finden sich keinerlei entsprechende Hinweise und hat der Einschreiter eine solche Unfallursache selbst in keinsten Weise zuvor in Erwägung gezogen.

Zur Kritik an der vom Sachverständigen ermittelten Beladungsmasse ist auszuführen, dass das vom Sachverständigen angenommene Körpergewicht pro beförderter Dame (samt Kleidung und mitgeführter Gegenstände) von durchschnittlich 65 kg nicht jedweder Lebenserfahrung widerspricht (zumal auch zwei schwangere Frauen transportiert wurden) und Gegenteiliges nicht bewiesen werden konnte. Auch wurden keinerlei Ausführungen getätigt, weshalb diesbezügliche kleinere Unschärfen Relevanz für das gegenständliche Verfahren hätten.

Zur in der Stellungnahme erstmalig vorgebrachten Behauptung, dass „sich die Personen am Anhänger während der Kurvenfahrt bewegt haben und dadurch eine zusätzliche Dynamik eingebracht“ hätten, ist festzuhalten, dass keiner der von der PI \*\*\* einvernommenen Unfallopfer entsprechende Hinweise gegeben hat. Vielmehr wurden von allen Personen, die noch Erinnerungen an diese Minuten vor dem Verkehrsunfall hatten, Aussagen darüber getätigt, welchen Sitzplatz welche Person bei der Fahrt eingenommen hat. Weder der im Unfallszeitpunkt im Nahebereich befindliche Radfahrer noch der Beschwerdeführer selbst hat jemals ausgesagt, dass sich die beförderten Personen am Anhänger bewegt bzw. ihre Sitzposition verlassen hätten. Angesichts der festgestellten Ladefläche (3,20 m x 1,60 m), der Tatsache, dass auf dieser Fläche noch zwei Holzbänke und ein Tisch montiert waren und zudem 13 Erwachsene befördert wurden, erscheinen die Bewegungsmöglichkeiten der Beförderten doch sehr eingeschränkt gewesen zu sein, weshalb dieses Vorbringen vielmehr als Schutzbehauptung zu werten ist und widerspricht dieses auch den fachkundigen Berechnungen des Sachverständigen.

Im Übrigen lässt die Stellungnahme des Einschreiters Äußerungen auf gleicher fachlicher Ebene zum Gutachten missen, insbesondere zum vom Sachverständigen rekonstruierten Unfallablauf samt ausführlicher Berechnungen, und ist auch darauf hinzuweisen, dass dem Gutachten eine fotogrammetrische VU-Skizze samt Aufschlag- und Bremsspuren des gekippten Anhängers, eine Vermessung des Anhängers und des Unfallortes durch den Sachverständigen und eine umfangreiche Fotodokumentation, erstellt von der PI \*\*\*, zu Grunde liegt.

Selbst der Beschwerdeführer gab unmittelbar nach dem Unfall an, in der Kurve mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren zu sein (Abschlussbericht der PI \*\*\* vom 26. November 2018, S. 8). Auch wenige Tage später, im Zuge der Beschuldigtenvernehmung vom 11. September 2018, gab der Beschwerdeführer an, mit dem Traktorgespann „unmittelbar vor einer Rechtskurve zum Überholen“ eines Radfahrers angesetzt zu haben. Auch sagte der Beschwerdeführer aus, dass er von hinten immer wieder „den schnupfen wir“ gehört hätte. Ferner schilderte er, nach Zurückblicken und Wahrnehmung des Radfahrers auf Höhe der Achse des Anhängers nach vorne geblickt zu haben und das Traktorgespann „aus dem Kurvenausgang“ beschleunigt und unmittelbar darauf ein lautes Krachen und Zersplittern gehört zu haben. (Beschuldigtenvernehmung vom 11. September 2018, S. 3).

Ebenso später, in seiner Rechtfertigung vom 13. November 2018 und in seiner Beschwerde vom 29. November 2018, bestritt der Beschwerdeführer grundsätzlich nicht, dass er das Traktorgespann mit überhöhter Fahrgeschwindigkeit im Kurvenbereich gelenkt hat. Er beschrieb aber das Ausmaß der Überhöhung als geringfügig.

Auf den beige-schafften Lichtbildern ist zu erkennen, dass der am Unfall beteiligte Anhänger selbstgebaut wurde, und dass es sich um einen Einachsanhänger handelte, auf diesem kein behördliches Kennzeichen montiert war und auf demselben in der Mitte ein Tisch und links und rechts davon in Fahrtrichtung jeweils eine Holzbank installiert waren. Die Feststellung, wonach auf dem Anhänger keine Festhalte- und Absturzvorrichtungen montiert waren, beruht auf den beige-schafften Lichtbildern und wurde Gegenteiliges zudem im gesamten Verfahren auch gar nicht behauptet.

Die höchstzulässige Geschwindigkeit des Traktors ergibt sich aus der im Strafakt inliegenden Kopie des Zulassungsscheins.

Die Feststellung, wonach die zu hohe Kurvengeschwindigkeit unfallkausal für das Kippen des Einachsanhängers war, basiert ebenfalls auf dem verkehrstechnischen Gutachten.

Ebenso ergibt sich aus dem genannten Abschlussbericht, dass der beim Beschwerdeführer durchgeführte Alkomattest an Ort und Stelle einen Atemalkoholgehalt von 0,00 mg/l ergab.

Dass für die Beförderung der Personen anlässlich der Polterfeier keine Bewilligung vorlag, ergibt sich aus dem Verwaltungsakt, dem Verwaltungsgerichtsakt und dem Strafakt, welchen eine solche nicht entnommen werden konnte sowie aus dem Beschwerdevorbringen.

## 6. Rechtslage:

§ 28 VwGVG lautet wie folgt:

(1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1.

der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder

2.

die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

Die maßgeblichen Bestimmungen des Führerscheingesetzes (FSG) lauten auszugsweise wie folgt:

„Allgemeine Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung

§ 3.

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

1. [...]

2. verkehrszuverlässig sind (§ 7),

[...]

[...]

Verkehrszuverlässigkeit

§ 7.

(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:

[...]

3. als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat; als Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, gelten insbesondere erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder Radfahrerüberfahrten, sowie jedenfalls Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h, das Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand eine Zeitdauer von 0,2 Sekunden unterschritten hat und diese Übertretungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden, das Übertreten von Überholverboten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen;

[...]

(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.

[...]

#### 5. Abschnitt

Entziehung, Einschränkung und Erlöschen der Lenkberechtigung Allgemeines

§ 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.

[...]

Dauer der Entziehung

§ 25.

(1) Bei der Entziehung ist 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.

[...]

(3) Bei einer Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit (§ 7) ist eine Entziehungsdauer von mindestens 3 Monaten festzusetzen. [...]

Sonderfälle der Entziehung

§ 26. [...]

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

Die relevanten Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967) lauten auszugsweise wie folgt:

„Anwendungsbereich

§ 1.(1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind, sofern im Abs. 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf

Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960, BGBl. Nr. 159) verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden.

(2) Von der Anwendung der Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

a)

Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den §§ 27 Abs. 1, 58 und 96;

[...]

Personenbeförderung

§ 106.(1) Mit Kraftfahrzeugen und Anhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn deren Sicherheit gewährleistet ist. Sie dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 11, und, sofern bei der Genehmigung nichts anderes festgelegt worden ist, nur auf den dafür vorgesehenen Sitz- oder Stehplätzen und nur so befördert werden, dass dadurch nicht die Aufmerksamkeit oder die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt, seine freie Sicht behindert oder der Lenker oder beförderte Personen sonst gefährdet werden. Personen dürfen in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 nur dann liegend befördert werden, wenn dies im Genehmigungsdokument und im Zulassungsschein angeführt ist. Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 11, die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug befördert werden dürfen, nicht überschritten werden. Außer bei Omnibussen und Omnibusanhängern dürfen abgesehen vom Lenker nicht mehr als acht Personen, gleichgültig ob Erwachsene oder Kinder, befördert werden. Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Omnibus oder Omnibusanhänger im Kraftfahrlinienverkehr befördert werden, sind drei Kinder unter 14 Jahren als zwei Personen und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen.

[...]

(13) Mit Anhängern außer Omnibusanhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn die durch Verordnung hierfür festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Erfordernisse die Voraussetzungen festzusetzen, unter denen Personen mit Kraftfahrzeugen, mit Anhängern, insbesondere mit landwirtschaftlichen Anhängern, oder mit Anhängern, die für Möbeltransporte bestimmt sind, oder bei Schülertransporten befördert werden dürfen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit können als Voraussetzungen insbesondere eine höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit und bestimmte Bremsanlagen oder eine entsprechende Wirksamkeit der Bremsanlagen vorgeschrieben werden. Mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern dürfen Personen nur befördert werden, wenn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird.“

(14) Der Landeshauptmann kann auf Antrag Ausnahmen hinsichtlich der Beförderung von Personen auf Anhängern, die mit Zugmaschinen im Rahmen von Fremdenverkehrsveranstaltungen gezogen werden, erteilen, wenn die

Sicherheit der beförderten Personen oder anderer Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet ist. Eine solche Ausnahmegewilligung ist unter Vorschreibung entsprechender Auflagen, wie insbesondere einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen.

[...]

Die maßgeblichen Bestimmungen der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967), BGBl. Nr. 399/1967 idgF, lauten auszugsweise wie folgt:

„Personenbeförderung

§ 63. (1) Mit Anhängewagen, die mit Zugmaschinen oder Motorkarren gezogen werden, und mit Einachszugmaschinen, die mit einem Anhänger so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, dürfen im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes von und zu der Arbeitsstätte höchstens acht Personen befördert werden. Dabei darf eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden.

(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 275/2007)

(3) Die Beförderung von Personen mit zum Verkehr zugelassenen Anhängern, die zur Verwendung für Möbeltransporte bestimmt sind, ist nur zulässig, wenn

[...]

(4) Schülertransporte [...]"

7. Erwägungen:

Eingangs ist festzuhalten, dass es sich bei der Entziehung der Lenkberechtigung nicht um eine „Strafe“, sondern um eine Sicherungsmaßnahme im Interesse des Schutzes der übrigen Verkehrsteilnehmer vor verkehrsunzuverlässigen Personen handelt (vgl. VwGH 27.04.2015, Ra 2015/11/0011).

Die Entziehung der Lenkberechtigung hat eine begründete Prognose über die Dauer des Mangels der Verkehrszuverlässigkeit des Betroffenen widerzuspiegeln. Sie ist nur für einen Zeitraum zulässig und geboten, für den schlüssig begründet werden kann, dass auf Grund bestimmter Tatsachen im Sinne des § 7 FSG der Betreffende nicht verkehrszuverlässig ist (vgl. VwGH 23.02.2011, 2010/11/0142).

Die Verkehrszuverlässigkeit stellt entsprechend der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes eine Charaktereigenschaft dar, und ist die Frage, ob die Verkehrszuverlässigkeit gegeben ist oder nicht, im Wege der Lösung einer Rechtsfrage ohne Heranziehung von Sachverständigengutachten zu beurteilen (VwGH 11.07.2000, 2000/11/0011).

Unabdingbare Voraussetzung für die Verneinung der Verkehrszuverlässigkeit ist, wie der Wortlaut des § 7 Abs. 1 FSG unmissverständlich zum Ausdruck bringt, das Vorliegen zumindest einer bestimmten Tatsache iSd § 7 Abs. 3 FSG (vgl. VwGH 23.11.2011, 2009/11/0263). Diesbezüglich führte die belangte Behörde § 7 Abs. 3 Z 3 FSG an und ging davon aus, dass das vom Beschwerdeführer gesetzte Verhalten, unter Verweis auf die Verstöße gegen § 106 Abs. 1 und Abs. 13 iVm § 1 Abs. 2 KFG 1967, geeignet war besonders gefährliche Verhältnisse im Straßenverkehr herbeizuführen.

Gemäß § 7 Abs. 3 Z 3 FSG gilt u.a. als bestimmte Tatsache iSd § 7 Abs. 1 FSG, wenn jemand als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen.

Für das Vorliegen einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs. 3 FSG kommt es auf die Begehung der dort genannten Übertretungen, nicht aber auf eine rechtskräftige Bestrafung an. Liegt – wie im gegenständlichen Fall – keine rechtskräftige Bestrafung vor, kann die Behörde die Frage, ob der Betreffende eine solche Übertretung begangen hat, selbstständig als Vorfrage beurteilen (VwGH 13.08.2003, 2003/11/0136).

Bei den im strafgerichtlichen Verfahren angelasteten Straftatbeständen – gemäß Strafantrag der Staatsanwaltschaft \*\*\* vom 06. März 2019 wurde dem Rechtsmittelwerber die Begehung des Vergehens der grob fahrlässigen Tötung nach § 81 Abs. 1 StGB, die Begehung der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs. 3 und 4 dritter Fall und § 88 Abs. 3 erster Fall StGB, sowie die Begehung der fahrlässigen Gemeingefährdung nach § 177 Abs. 1 und Abs. 2 StGB vorgeworfen – und einer Verwaltungsübertretung nach § 106 KFG 1967 (unzulässige Personenbeförderung) handelt es

sich nicht um einander ausschließende Strafdrohungen im Sinne des § 134 KFG 1967 (so VwGH 16.03.1972, 0073/71). Ein Verwaltungsstrafverfahren wäre deshalb nicht bis zur rechtskräftigen Erledigung des gerichtlichen Verfahrens zu unterbrechen, sodass folglich die Führerscheinbehörde (und das Verwaltungsgericht) die Vorfrage des Vorliegens einer Verwaltungsübertretung nach § 106 KFG 1967 selbstständig zu prüfen hat.

Auf das verfahrensgegenständliche Traktorgespann gelangen die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 zur Anwendung, weil der Anhänger von einem Kraftfahrzeug (Zugmaschine) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h gezogen wurde, auch sonst kein Ausnahmetatbestand erfüllt ist (vgl. § 1 Abs. 1 und Abs. 2 KFG 1967), und das Traktorgespann auf Straßen mit öffentlichem Verkehr iSd § 1 Abs. 1 StVO 1960 verwendet wurde.

Die Bestimmungen des § 106 KFG 1967 stellen Schutznormen iSd § 1311 ABGB dar, die sich an den Fahrzeuglenker und an die im bzw. auf einem Fahrzeug mitbeförderten Personen richten (vgl. OGH 04.12.1986, 8 Ob 47/86). Der Schutzzweck dieser Vorschriften liegt einerseits darin, eine Beeinträchtigung des Lenkers hintanzuhalten, andererseits auch darin, eine Gefährdung der beförderten Personen zu vermeiden (vgl. OGH 16.06.2004, 7 Ob 113/04z; OGH 25.09.1969, 2 Ob 235/69).

§ 106 Abs. 1 KFG 1967 gestattet die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern nur dann, wenn deren Sicherheit gewährleistet ist. Gemäß § 106 Abs. 13 KFG 1967 ist der Personentransport mit Anhängern außer Omnibusanhängern nur zulässig, wenn die durch Verordnung hierfür festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. Auf Basis der Verordnungsermächtigung in § 106 Abs. 13 KFG 1967 regelt § 63 KDV 1967 (lediglich) die Voraussetzungen für die Beförderung von Personen mit Anhängern im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bzw. mit Anhängern, die für Möbeltransporte bestimmt sind.

Unzweifelhaft handelt es sich bei verfahrensgegenständlicher Personenbeförderung weder um eine Beförderung mit einem Anhänger, der für Möbeltransporte bestimmt ist, noch um eine Beförderung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes, wenngleich die Zugmaschine ein landwirtschaftliches Fahrzeug darstellt. Darüber hinaus wäre eine Personenbeförderung mit dem verfahrensgegenständlichen Einachsanhänger auch im Anwendungsbereich des § 63 Abs. 1 KDV 1967 nicht zulässig, handelt es sich bei diesem doch weder um einen Anhängewagen iSd Legaldefinition des § 2 Abs. 1 Z 25 KFG 1967, noch um eine Einachs zugmaschine.

Unabhängig von der Rechtsfrage, ob § 106 Abs. 13 KFG 1967 restriktiv auszulegen ist, insbesondere eine Personenbeförderung mit Anhängern nur in den in § 63 KDV 1967 angeführten Fällen und unter den dort angeführten Bedingungen zulässig ist (vgl. Grubmann, KFG4, § 106 KFG Anm. 52), oder ob – zusätzlich zu den in § 63 KDV 1967 angeführten Fällen – mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern Personen befördert werden dürfen, wenn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird und die Sicherheit der beförderten Personen oder anderer Verkehrsteilnehmer iSd § 106 Abs. 1 KFG 1967 nicht gefährdet wird, ist im konkreten Fall entscheidend, dass der Beschwerdeführer zumindest im Tatzeitpunkt schneller als eine Geschwindigkeit von 10 km/h gefahren ist, nämlich mit einer Geschwindigkeit von zumindest 25 km/h.

Eine Ausnahmegewilligung für die Beförderung der Polterfeiergäste gemäß § 106 Abs. 14 KFG 1967 war im gegenständlichen Fall nicht erteilt und hätte eine solche auch nicht erteilt werden können, denn besteht die Möglichkeit dieser Ausnahmegewilligung nur bei Beförderung von Personen auf Anhängern im Rahmen von Fremdenverkehrsveranstaltungen und stellt eine private Polterfeier zweifelsfrei keinesfalls eine Fremdenverkehrsveranstaltung dar (vgl. hierzu Grubmann, KFG4 § 106 KFG Anm. 52).

Die als (private) Ausflugsfahrt zu wertende Beförderung der Polterfeiergäste war sohin iSd § 106 Abs. 13 KFG 1967 iVm § 63 KDV 1967 unzulässig.

Wenn der Beschwerdeführer vorbringt, dass es sich im gegenständlichen Fall um eine zulässige Personenbeförderung im Rahmen einer Brauchtumsfahrt gehandelt habe, ist auszuführen, dass das Gesetz die Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung für eine derartige Ausfahrt, vergleichbar mit jener in § 106 Abs. 14 KFG 1967, nicht vorsieht.

Überdies kann „erlaubtes“ Brauchtum nicht in Handlungen bestehen, die zu Übertretungen der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen führen und eine gesetzeswidrige Personenbeförderung auf Anhängern tolerieren (vgl. OGH 18.01.1960, 8 Os 307/59), denn kann Brauchtum, welcher sich im Stufenbau der Rechtsordnung unter dem Gesetzesrang befindet,

ein gesetzliches Verbot oder Gebot, nicht außer Kraft setzen. Die Beförderung der Polterfeiergäste auf dem Anhänger war deshalb auch als allfällige „Brauchtumsfahrt“ nicht zulässig.

Das Beschwerdevorbringen, die Brauchtumsfahrt wäre lediglich bei der Bezirkshauptmannschaft anzumelden und dürfte der Anhänger für eine solche verwendet werden, entspricht jedenfalls nicht der Rechtsordnung. Sollte der Beschwerdeführer mit diesem Vorbringen auf die Bestimmungen des NÖ Veranstaltungsgesetzes abzielen, so ist darauf hinzuweisen, dass eine Polterfeier – wie die verfahrensgegenständliche – jedenfalls keine öffentliche, also allgemein zugängliche Veranstaltung, im Sinne dieses Gesetzes ist.

Gemäß § 106 Abs. 1 KFG 1967 ist die Beförderung von Personen auf Anhängern darüber hinaus nur zulässig, wenn deren Sicherheit gewährleistet ist. Außerdem ist in dieser Norm vorgeschrieben, dass (außer bei Omnibussen und Omnibusanhängern) - abgesehen vom Lenker - nicht mehr als acht Personen, gleichgültig ob Erwachsene oder Kinder, befördert werden dürfen.

Auf dem konkreten Anhänger befanden sich weder Festhaltevorrichtungen noch Gurte oder sonstige Vorkehrungen, die ein Herausstürzen der beförderten Personen hätten verhindern können (siehe hierzu VwGH 05.04.1973, 1917/72). Vielmehr ist für die Sicherheit der am Anhänger beförderten Personen im konkreten Fall keinesfalls Sorge getragen worden, was sich auch darin zeigte, dass alle am Anhänger beförderten Personen im Zuge des Kippens des Anhängers von demselben geschleudert und großteils schwer verletzt wurden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Beschwerdeführer durch Beförderung der 13 Polterfeiergäste auf dem nicht zugelassenen Anhänger gegen die Schutzbestimmungen des § 106 KFG 1967 verstoßen hat, sodass er nach § 134 Abs. 1 KFG 1967 zu bestrafen ist.

Nunmehr ist zu prüfen, ob der Beschwerdeführer durch die Übertretung des § 134 Abs. 1 KFG 1967 iVm § 106 KFG 1967 ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse iSd § 7 Abs. 3 Z 3 FSG zu begründen. Zu beachten ist hierbei, dass eine bestimmte Tatsache nach § 7 Abs. 3

Z 3 FSG nicht voraussetzt, dass es zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gekommen ist, sondern es vielmehr genügt, dass der Verstoß gegen Verkehrsvorschriften unter Umständen erfolgte, die das Verhalten des Lenkers so wie in den in § 7 Abs. 3 Z 3 FSG demonstrativ aufgezählten Fällen als an sich geeignet erscheinen lassen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen (vgl. VwGH 15.11.2018, Ra 2018/11/0220).

Im konkreten Anlassfall beförderte der Beschwerdeführer unzulässiger Weise mit einem Traktorgespann 13 erwachsene Personen, deren Sicherheit nicht gewährleistet war, denn konnten sie sich auf dem Anhänger weder festhalten, festgurten noch gab es irgendeine Art der Absturzvorrichtung. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass für den unzulässigen Personentransport ein Eigenbau-Anhänger verwendet wurde, der nicht für den Personentransport vorgesehen war.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei dieser Fahrt die in § 106 Abs. 1 KFG 1967 festgesetzte Höchstanzahl der zu befördernden Personen von acht durch den Transport von dreizehn Personen markant überschritten wurde.

Auch konnte festgestellt werden, dass der Beschwerdeführer in einer starken Rechtskurve ein Überholmanöver startete und das Kippen des Anhängers deshalb eingetreten ist, weil das landwirtschaftliche Gespann durch den Kurvenscheitelpunkt mit einer Geschwindigkeit von mindestens 25 km/h, wahrscheinlich knapp unter 30 km/h, gefahren wurde. In diesem Zusammenhang ist auf § 106 Abs. 13 KFG 1967 zu verweisen, wonach mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern Personen nur befördert werden dürfen, wenn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird. Die festgestellte, exorbitante Geschwindigkeitsüberschreitung – bei Durchführung eines unzulässigen Personentransportes im gesetzlich jedenfalls nicht zulässigen Umfang – war jedenfalls ausreichend, um den Anhänger in der Kurve zum Kippen zu bringen.

In Anbetracht der genannten zahlreichen Umstände hegt das erkennende Gericht keinerlei Zweifel, dass der Beschwerdeführer die Polterfeiergäste (unzulässigerweise) auf einem Anhänger in einer Art beförderte, die geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Diese Einschätzung wird dadurch untermauert, dass durch das Verhalten des Rechtsmittelwerbers letztlich ein folgenschwerer Verkehrsunfall eingetreten ist.

Es liegt gegenständlich sohin eine zur Verkehrsunzuverlässigkeit führende bestimmte Tatsache im Sinne des § 7 Abs. 3 Z 3 FSG vor.

Grundsätzlich ist gemäß § 7 Abs. 1 FSG zur Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit auch eine Wertung der als erwiesen

angenommenen bestimmten Tatsache vorzunehmen, wobei gemäß § 7 Abs. 4 FSG für diese Wertung die Verwerflichkeit dieser bestimmten Tatsache, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurde, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend sind.

Für die konkrete Festsetzung der Entziehungsdauer ist die Prognose entscheidend, wann der Beschwerdeführer die Verkehrszuverlässigkeit wiedererlangen wird.

Die in § 26 FSG umschriebenen Sonderfälle der Entziehung der Lenkberechtigung bilden insofern eine Ausnahme von den §§ 24 Abs. 1 und 25 FSG, als die Wertung (iSd § 7 Abs. 4 FSG) jener bestimmten Tatsachen, in Ansehung derer im Gesetz selbst die Entziehungsdauer mit einem fixen Zeitraum normiert ist, zu entfallen hat (vgl. VwGH 12.12.2000, 2000/11/0151). Für ein Unterschreiten der gesetzlich vorgegebenen Mindestentziehungsdauer fehlt eine gesetzliche Grundlage (Grundtner/Pürstl, FSG6, § 26 E 1 und 2).

Die Festsetzung einer über die Mindestzeit des § 26 FSG hinausreichenden Entziehungsdauer hat nach der allgemeinen Regel des § 25 Abs. 3 FSG zu erfolgen.

Gegenständlich liegt ein Sonderfall der Entziehung gemäß § 26 Abs. 2a FSG vor: Der Beschwerdeführer verwirklichte am 08. September 2018 erstmalig eine Verwaltungsübertretung, welche den Tatbestand des § 7 Abs. 3 Z 3 FSG erfüllt, sodass ihm deshalb die Lenkberechtigung nach § 26 Abs. 2a FSG für die Dauer von mindestens sechs Monate zu entziehen ist.

Die in § 26 Abs. 1 und 2 FSG normierten Mindestentziehungszeiten stehen dem Ausspruch einer Entziehung für einen längeren Zeitraum dann nicht entgegen, wenn Umstände vorliegen, die aufgrund der Verwerflichkeit und Gefährlichkeit der strafbaren Handlung die Prognose der Verkehrsunzuverlässigkeit für einen über die Mindestentziehungszeit hinausreichenden Zeitraum rechtfertigen und somit die Festsetzung einer längeren Entziehungsdauer erforderlich machen (vgl. z.B. VwGH 20.02.2013, 2012/11/0005). Dasselbe muss, nach Ansicht des erkennenden Gerichtes, auch für die in § 26 Abs. 2a FSG genannte Mindestentziehungszeit gelten.

Derartige Umstände, die eine Überschreitung der Mindestentziehungsdauer rechtfertigen, liegen gegenständlich vor.

Ein Verkehrsunfall ist dann in einem Verfahren betreffend Entziehung der Lenkberechtigung gemäß § 26 FSG relevant, wenn den Beschwerdeführer ein Verschulden an diesem Unfall getroffen hat (VwGH 24.04.2007, 2004/11/0001). Dem Gutachten des kraftfahrtechnischen Sachverständigen ist zu entnehmen, dass das Kippen des Anhängers deshalb eingetreten ist, weil der Rechtsmittelwerber das Traktorgespann beim Durchfahren der Rechtskurve mit einer Geschwindigkeit von mindestens 25 km/h gelenkt hat und diese Geschwindigkeit jedenfalls kausal für den folgenschweren Verkehrsunfall war. Da bei einer Geschwindigkeit von 10 km/h der Unfall verhindert werden hätte können und diese Geschwindigkeit nach § 106 Abs. 13 KFG 1967 jedenfalls mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern nicht überschritten werden darf, hat der Beschwerdeführer nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich grob fahrlässig gehandelt.

Auch ist festzuhalten, dass denjenigen, der auf einem Anhänger Personen befördert, obwohl deren Sicherheit nicht gewährleistet ist, grundsätzlich ein strafbar fahrlässiges Verschulden trifft, wenn diese Personen vom Anhänger stürzen (vgl. OGH 16.06.1971, 11 Os 57/71). Das Befördern von Personen auf einem nicht für den Verkehr zugelassenen Anhänger ohne jedwede Sicherheitseinrichtungen – noch dazu in einer gesetzeswidrigen Anzahl – stellt eine auffallende Sorglosigkeit dar.

Die oben dargestellte Gefährlichkeit der strafbaren Handlung rechtfertigt nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich jedenfalls die Prognose der Verkehrsunzuverlässigkeit für einen über die Mindestentziehungszeit hinausreichenden Zeitraum.

Zu Lasten des Beschwerdeführers kann bei der Wertung der vorliegenden bestimmten Tatsache nach § 7 Abs. 4 FSG aber nicht der Umstand gelten, dass er bei dem gegenständlichen Verkehrsunfall u. a. den Tod eines Menschen verschuldet hat, weil die Unfallfolgen im gegebenen Zusammenhang bei der Wertung außer Betracht zu bleiben haben (vgl. VwGH 06.04.2006, 2005/11/0214).

Unter Bedachtnahme auf die erstmalige Begehung eines derartigen Deliktes und das offenbare sonstige Wohlverhalten des Beschwerdeführers (Gegenteiliges hat die Behörde nicht festgestellt) kann trotz der dargestellten

Gefährlichkeit des Verhaltens des Beschwerdeführers nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich aber mit der behördlichen Anordnung einer Entziehungsdauer von acht Monaten gerade noch das Auslangen gefunden werden, weshalb keine längere Dauer der Entziehung der Lenkberechtigung des Rechtsmittelwerbers durch das Verwaltungsgericht festzusetzen, sondern die Beschwerde als unbegründet abzuweisen ist.

8. Zur Nichtdurchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung:

Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde weder seitens des Beschwerdeführers noch von der belangten Behörde beantragt und konnte die Verhandlung schon zufolge des § 24 Abs. 4 VwGVG entfallen, weil eine mündliche Erörterung auf diesen Fall bezogen auch keine weitere Klärung der Rechtssache erwarten lassen würde und dem Entfall der Verhandlung auch weder Art. 6 Abs. 1 EMRK noch Art. 47 GRC entgegensteht.

9. Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung einerseits nicht von der oben zitierten und einheitlichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, sich andererseits auf den eindeutigen und klaren Gesetzeswortlaut stützen kann (vgl. aus der stRsp zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision in derartigen Fällen z.B. VwGH 29.07.2015, Ra 2015/07/0095) und überdies lediglich eine einzelfallbezogene Beurteilung vorzunehmen war, zu deren Überprüfung der Verwaltungsgerichtshof im Allgemeinen nicht berufen ist (vgl. z.B. VwGH 17.10.2016, Ro 2015/03/0035).

**Schlagworte**

Verkehrsrecht; Kraftfahrrecht; Lenkberechtigung; Entziehung; Verkehrszuverlässigkeit; Personenbeförderung; Anhänger; Verkehrsunfall; gefährliche Verhältnisse;

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:LVWGN:2019:LVwG.AV.1329.001.2018

**Quelle:** Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwG Niederösterreich, <http://www.lwvg.noel.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)