

TE Lvwg Erkenntnis 2026/2/6 LVwG-411-79/2025-R13

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 06.02.2026

Entscheidungsdatum

06.02.2026

Index

90/02 Führerscheingesetz

Norm

FSG 1997 §7 Abs3 Z3

KFG 1967 §102 Abs3 vierter Satz

KFG 1967 §102 Abs3c Z1

1. KFG 1967 § 102 heute
2. KFG 1967 § 102 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 102 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 102 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
5. KFG 1967 § 102 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
6. KFG 1967 § 102 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
7. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2021 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
8. KFG 1967 § 102 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
9. KFG 1967 § 102 gültig von 01.04.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
10. KFG 1967 § 102 gültig von 07.03.2019 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
15. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2017 bis 30.09.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
16. KFG 1967 § 102 gültig von 14.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
17. KFG 1967 § 102 gültig von 02.08.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 67/2016
18. KFG 1967 § 102 gültig von 09.06.2016 bis 01.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
19. KFG 1967 § 102 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
20. KFG 1967 § 102 gültig von 14.02.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
21. KFG 1967 § 102 gültig von 19.08.2009 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
22. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
23. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
24. KFG 1967 § 102 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006

25. KFG 1967 § 102 gültig von 28.10.2005 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
26. KFG 1967 § 102 gültig von 05.05.2005 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
27. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
28. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
29. KFG 1967 § 102 gültig von 31.12.2004 bis 30.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
30. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
31. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1999 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
32. KFG 1967 § 102 gültig von 01.11.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
33. KFG 1967 § 102 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
34. KFG 1967 § 102 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
35. KFG 1967 § 102 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
36. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
37. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990
38. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

1. KFG 1967 § 102 heute
2. KFG 1967 § 102 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 102 gültig von 30.07.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
4. KFG 1967 § 102 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
5. KFG 1967 § 102 gültig von 21.04.2023 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
6. KFG 1967 § 102 gültig von 14.05.2022 bis 20.04.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2022
7. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2021 bis 13.05.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
8. KFG 1967 § 102 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
9. KFG 1967 § 102 gültig von 01.04.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
10. KFG 1967 § 102 gültig von 07.03.2019 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
11. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2018 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018
12. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
13. KFG 1967 § 102 gültig von 20.05.2018 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
14. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.2017 bis 19.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
15. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2017 bis 30.09.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
16. KFG 1967 § 102 gültig von 14.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 9/2017
17. KFG 1967 § 102 gültig von 02.08.2016 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 67/2016
18. KFG 1967 § 102 gültig von 09.06.2016 bis 01.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2016
19. KFG 1967 § 102 gültig von 26.02.2013 bis 08.06.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
20. KFG 1967 § 102 gültig von 14.02.2013 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
21. KFG 1967 § 102 gültig von 19.08.2009 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
22. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
23. KFG 1967 § 102 gültig von 01.08.2007 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
24. KFG 1967 § 102 gültig von 15.11.2006 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2006
25. KFG 1967 § 102 gültig von 28.10.2005 bis 14.11.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
26. KFG 1967 § 102 gültig von 05.05.2005 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
27. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 04.05.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
28. KFG 1967 § 102 gültig von 01.05.2005 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 107/2004
29. KFG 1967 § 102 gültig von 31.12.2004 bis 30.04.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 175/2004
30. KFG 1967 § 102 gültig von 25.05.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
31. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1999 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 146/1998
32. KFG 1967 § 102 gültig von 01.11.1997 bis 30.06.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
33. KFG 1967 § 102 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
34. KFG 1967 § 102 gültig von 08.03.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 162/1995
35. KFG 1967 § 102 gültig von 24.08.1994 bis 07.03.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 654/1994
36. KFG 1967 § 102 gültig von 01.01.1994 bis 23.08.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
37. KFG 1967 § 102 gültig von 01.07.1991 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

38. KFG 1967 § 102 gültig von 01.10.1990 bis 30.06.1991 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 458/1990

Anmerkung

Revision wurde vom Verwaltungsgerichtshof (16.04.2026, Ra 2026/01/0044) zurückgewiesen.

Text

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch die Richterin Dr. Isabel Vonbank, LL.M., über die Beschwerde des Z T, W, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. Martin Rützler, Dornbirn, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft vom 18.11.2025, ZI, betreffend Entziehung der Lenkberechtigung, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung, zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde teilweise Folge gegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, dass Gemäß Paragraph 28, Absatz eins und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde teilweise Folge gegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, dass

?

in Spruchpunkt II. die Rechtsvorschrift statt „§ 24 Abs 3 FSG“ zu lauten hat „§ 24 Abs 3 Z 1 und Z 1a FSG“, in Spruchpunkt römisch zwei. die Rechtsvorschrift statt „§ 24 Absatz 3, FSG“ zu lauten hat „§ 24 Absatz 3, Ziffer eins und Ziffer eins a, FSG“;

?

Spruchpunkt III. aufgehoben wird; Spruchpunkt römisch drei. aufgehoben wird;

?

Spruchpunkt IV wie folgt zu lauten hat: „Gemäß § 4 Abs 3 vierter Satz FSG verlängert sich die Probezeit von Z T um ein weiteres Jahr – Code 110.03 (xx.01.2028).“; Spruchpunkt römisch vier wie folgt zu lauten hat: „Gemäß Paragraph 4, Absatz 3, vierter Satz FSG verlängert sich die Probezeit von Z T um ein weiteres Jahr – Code 110.03 (xx.01.2028).“;

?

Spruchpunkt V. wie folgt zu lauten hat: „Gemäß § 24 Abs 3 fünfter Satz FSG wird die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme angeordnet. Die verkehrspsychologische Untersuchung beschränkt sich auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. Die Entziehungsdauer endet nicht vor Befolgung der Anordnung.“. Spruchpunkt römisch fünf. wie folgt zu lauten hat: „Gemäß Paragraph 24, Absatz 3, fünfter Satz FSG wird die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme angeordnet. Die verkehrspsychologische Untersuchung beschränkt sich auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. Die Entziehungsdauer endet nicht vor Befolgung der Anordnung.“.

Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

1. Mit dem angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer die Lenkberechtigung für die Klassen B und AM für die Dauer von 15 Monaten, gerechnet ab der Rechtskraft des Bescheides entzogen (Spruchpunkt I.), jeweils eine Nachschulung § 3 FSG-Nachschulungsverordnung angeordnet (Spruchpunkt II. und III.), gemäß § 4 Abs 3 FSG die Probezeit jeweils um ein weiteres Jahr verlängert – Code 110-03 (Spruchpunkt IV.), gemäß § 24 Abs 3 FSG der Beschwerdeführer auf Grund von Bedenken, ob die Voraussetzungen für die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen noch gegeben sind, aufgefordert, sich amtsärztlich untersuchen zu lassen (Spruchpunkt V.) und gemäß § 29 Abs 3 FSG angeordnet nach Eintritt der Rechtskraft des Entziehungsbescheides den Führerschein unverzüglich abzuliefern (Spruchpunkt VI.). 1. Mit dem angefochtenem Bescheid wurde dem Beschwerdeführer die Lenkberechtigung für die Klassen B und AM für die Dauer von 15 Monaten, gerechnet ab der Rechtskraft des Bescheides entzogen (Spruchpunkt römisch eins.), jeweils eine Nachschulung Paragraph 3, FSG-

Nachschulungsverordnung angeordnet (Spruchpunkt römisch zwei. und römisch drei.), gemäß Paragraph 4, Absatz 3, FSG die Probezeit jeweils um ein weiteres Jahr verlängert – Code 110-03 (Spruchpunkt römisch vier.), gemäß Paragraph 24, Absatz 3, FSG der Beschwerdeführer auf Grund von Bedenken, ob die Voraussetzungen für die gesundheitliche Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen noch gegeben sind, aufgefordert, sich amtsärztlich untersuchen zu lassen (Spruchpunkt römisch fünf.) und gemäß Paragraph 29, Absatz 3, FSG angeordnet nach Eintritt der Rechtskraft des Entziehungsbescheides den Führerschein unverzüglich abzuliefern (Spruchpunkt römisch sechs.).

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, er sei seit dem xx.01.2023 Inhaber einer Lenkberechtigung der Klasse B. Mit dem angefochtenen Bescheid habe ihm die belangte Behörde diese Lenkberechtigung für die Dauer von 15 Monaten entzogen und dies mit angeblich mangelnder Verkehrszuverlässigkeit begründet, wobei sie ihre negative Prognose auf drei Vorfälle gestützt habe, die aus seiner Sicht unzutreffend gewürdigt worden seien.

Zum Vorfall vom xx.03.2025 machte der Beschwerdeführer geltend, dass es beim Anfahren an einer Kreuzung in D bei regnerischem Wetter und nasser Fahrbahn lediglich zu einem kurzzeitigen Durchdrehen der Hinterräder seines Fahrzeugs gekommen sei. Dies sei weder absichtlich noch in der Absicht erfolgt, ein Burnout oder Driftmanöver durchzuführen, sondern sei auf eine Kombination aus widrigen Witterungsverhältnissen, der hohen Motorleistung und dem Heckantrieb des Fahrzeugs sowie seiner mangelnden Fahrpraxis als Fahranfänger zurückzuführen. Die belangte Behörde habe dieses Verhalten zu Unrecht als vorsätzliches Poser-Verhalten qualifiziert und sich dabei auf ein technisches Gutachten gestützt, das von einem unzutreffenden Kennzeichen und somit von falschen technischen Voraussetzungen ausgegangen sei.

Hinsichtlich des Vorfalls vom xx.05.2025 auf der A14 führte der Beschwerdeführer aus, dass er sich in einem Hochzeitskonvoi befunden habe. Allfällige Bremsmanöver seien verkehrsbedingt und durch das Kolonnenfahren erforderlich gewesen. Ein abruptes oder schikanöses Abbremsen zur Gefährdung nachfolgender Verkehrsteilnehmer habe nicht stattgefunden. Es habe zu keinem Zeitpunkt eine konkrete Gefährdung bestanden, weshalb auch hier die Annahme besonders gefährlicher Verhältnisse unzutreffend sei.

Zum Vorfall vom xx.05.2025 in B brachte der Beschwerdeführer vor, er habe kein bewusstes oder gewolltes Schleuder-, Drift- oder Burnoutmanöver durchgeführt. Vielmehr habe es sich auch dabei um einen kurzfristigen, technisch erklärbaren Traktionsverlust beim Abbiegen gehandelt, der von den einschreitenden Organen subjektiv fehlinterpretiert worden sei. Ein absichtliches Halten des Fahrzeugs in einem instabilen Zustand habe nicht stattgefunden. Zudem sei ihm zu diesem Vorwurf im Verwaltungsstrafverfahren kein ausreichendes rechtliches Gehör gewährt worden.

In rechtlicher Hinsicht machte der Beschwerdeführer geltend, der angefochtene Bescheid leide an erheblichen Begründungsmängeln. Die belangte Behörde habe sich mit seinem wesentlichen Vorbringen – insbesondere mit der Frage, ob die festgestellten Fahrbewegungen durch Nässe, Fahrzeugtechnik und Unerfahrenheit erklärbar seien – nicht auseinandergesetzt und den Vorsatz lediglich behauptet, ohne diesen nachvollziehbar zu begründen. Die Beweiswürdigung sei unschlüssig, zumal die technischen Ausführungen auf Daten eines Fahrzeugs mit anderem Kennzeichen beruhten und entlastende Umstände vollständig ausgeblendet worden seien.

Weiters brachte der Beschwerdeführer vor, es fehle an der für die Annahme der Verkehrsunzuverlässigkeit erforderlichen subjektiven Verwerflichkeit. Bei den ihm angelasteten Vorfällen habe es sich um fahrtechnische Fehler und Momentanversagen gehandelt, nicht jedoch um rücksichtsloses oder vorsätzlich gefährdendes Verhalten. Ein Fahrfehler aufgrund von Unerfahrenheit oder Witterung lasse keinen Schluss auf eine verwerfliche Sinnesart oder einen charakterlichen Mangel zu.

Auch der Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse sei nach Ansicht des Beschwerdeführers nicht verwirklicht. Die ihm vorgeworfenen Verhaltensweisen erreichten weder objektiv noch subjektiv jene Intensität, die der Gesetzgeber für Maßnahmen nach § 7 Abs 3 Z 3 FSG voraussetze. Insbesondere habe es an konkreten Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer gefehlt. Auch der Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse sei nach Ansicht des Beschwerdeführers nicht verwirklicht. Die ihm vorgeworfenen Verhaltensweisen erreichten weder objektiv noch subjektiv jene Intensität, die der Gesetzgeber für Maßnahmen nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG voraussetze. Insbesondere habe es an konkreten Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer gefehlt.

Die belangte Behörde habe zudem es unterlassen, die zum Tatzeitpunkt herrschenden Witterungsverhältnisse und

den Zustand der Fahrbahn festzustellen, obwohl diese Umstände für die rechtliche Beurteilung entscheidungswesentlich gewesen wären. Dadurch sei der maßgebliche Sachverhalt unvollständig erhoben worden.

Schließlich machte der Beschwerdeführer geltend, die Heranziehung des Vorwurfs der Lärmerregung sei rechtlich verfehlt. Das von ihm gelenkte Fahrzeug habe sich im genehmigten Originalzustand befunden, und ein allfälliges kurzfristiges Aufheulen des Motors sei eine unbeabsichtigte, technisch bedingte Folge des Traktionsverlustes gewesen. Selbst eine verwaltungsstrafrechtliche Lärmerregung sei nicht geeignet, eine Verkehrsunzuverlässigkeit zu begründen. Die belangte Behörde habe überdies rechtskräftige Bestrafungen unzulässig schematisch herangezogen, ohne die gebotene einzelfallbezogene Wertung und Zukunftsprognose gemäß § 7 Abs 4 FSG vorzunehmen. Schließlich machte der Beschwerdeführer geltend, die Heranziehung des Vorwurfs der Lärmerregung sei rechtlich verfehlt. Das von ihm gelenkte Fahrzeug habe sich im genehmigten Originalzustand befunden, und ein allfälliges kurzfristiges Aufheulen des Motors sei eine unbeabsichtigte, technisch bedingte Folge des Traktionsverlustes gewesen. Selbst eine verwaltungsstrafrechtliche Lärmerregung sei nicht geeignet, eine Verkehrsunzuverlässigkeit zu begründen. Die belangte Behörde habe überdies rechtskräftige Bestrafungen unzulässig schematisch herangezogen, ohne die gebotene einzelfallbezogene Wertung und Zukunftsprognose gemäß Paragraph 7, Absatz 4, FSG vorzunehmen.

Aus all diesen Gründen beantragte der Beschwerdeführer die ersatzlose Behebung des angefochtenen Bescheides, in eventu dessen Behebung und Zurückverweisung an die belangte Behörde sowie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

3. Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den Behördenakt, Einvernahme des Beschwerdeführers sowie der Zeugen Aspirant A B, R I J R und G I S sowie die Einholung einer ergänzenden Kfz-technischen Stellungnahme.

4. Folgender Sachverhalt steht fest:

4.1. Der Beschwerdeführer (xx.xx.xxxx) ist seit dem xx.01.2023 im Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B, ausgestellt von der Bezirkshauptmannschaft am xx.01.2023. Die Probezeit der Lenkberechtigung wurde mit xx.01.2026 festgelegt. Aufgrund einer Rotlichtübertretung gemäß § 38 Abs 5 iVm § 38 Abs 1 lit a StVO am xx.10.2024 wurde die Probezeit des Beschwerdeführers mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft vom 24.12.2024, ZI, um ein weiteres Jahr – somit bis xx.01.2027 – verlängert. 4.1. Der Beschwerdeführer (xx.xx.xxxx) ist seit dem xx.01.2023 im Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B, ausgestellt von der Bezirkshauptmannschaft am xx.01.2023. Die Probezeit der Lenkberechtigung wurde mit xx.01.2026 festgelegt. Aufgrund einer Rotlichtübertretung gemäß Paragraph 38, Absatz 5, in Verbindung mit Paragraph 38, Absatz eins, Litera a, StVO am xx.10.2024 wurde die Probezeit des Beschwerdeführers mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft vom 24.12.2024, ZI, um ein weiteres Jahr – somit bis xx.01.2027 – verlängert.

4.2. Bei dem PKW des Beschwerdeführers mit dem amtlichen Kennzeichen X-XXXX handelt es sich um einen PKW vom Typ XY. Der PKW weist eine Motorleistung von 225 kW bei 5800 Umdrehungen auf. Die höchste erzielbare Geschwindigkeit beträgt 250 km/h. Beim dem PKW ist ein DSC-System (Dynamische Stabilitätskontrolle) verbaut.

Der Beschwerdeführer hat diesen PKW zwei Tage vor dem ersten Vorfall am xx.03.2025 gekauft.

4.3. Der Beschwerdeführer stand am Samstag, den xx.03.2025 um 00.01 Uhr mit seinem von ihm gelenkten PKW mit dem amtlichen Kennzeichen X-XXXX an der roten Ampel an der Kreuzung L/M, Höhe km x. Bei dieser Kreuzung handelt es sich am Tag und in der Nacht um eine sehr stark befahrene Kreuzung. Es hatte geregnet und die Fahrbahn war nass. Es war dunkel, die Sichtverhältnisse waren aber klar. Als das Lichtsignal auf grün umschaltete, beschleunigte der Beschwerdeführer seinen PKW derart stark, dass der Motor extrem laut aufheulte. Als der Beschwerdeführer die Kreuzung überquerte, ließ der zudem die Reifen des PKW durchdrehen, sodass das Heck des Fahrzeuges ausbrach (Burnout). Zu diesem Zeitpunkt herrschte reger Verkehr. Zwei Fahrzeuge haben sich an der Kreuzung befunden, zwei waren in Richtung ÖAMTC unterwegs. Zusätzlich befand sich ein Bus in Fahrtrichtung Kreuzung. Direkt hinter dem Beschwerdeführer fuhr ein weiteres Fahrzeug.

Übersichtsbild (Programm: InfraVision)

□

Die Stadtpolizei D führte am xx.03.2025 von 19.00 Uhr bis xx.03.2025 um 2.00 Uhr eine Schwerpunktaktion der „Raser, Poser, Tuner“ Szene in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrsabteilung durch. Im Rahmen der genannten Einsatz Tätigkeit begaben sich die Polizeibeamten an die Kreuzung M/L und beobachteten vom Busabstellplatz (gelegen an der Mstraße) den fließenden Verkehr. Der Beschwerdeführer wurde aufgrund seines Fahrverhaltens einer Lenker-

und Fahrzeugkontrolle unterzogen. Im Zuge der Kontrolle wurde festgestellt, dass der Beschwerdeführer keine Warnweste und kein Pannendreieck mit sich führte.

Mit rechtskräftigen Straferkenntnis vom 13.10.2025, ZI, wurde der Beschwerdeführer wegen folgender Verwaltungsübertretungen bestraft:

1.

Datum/Zeit: xx.03.2025, 00:01 Uhr

Ort: D, L, L, Höhe StrKm x, Fahrtrichtung S

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben sich als Lenker des angeführten Kraftfahrzeuges im Verkehr nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend verhalten, da festgestellt wurde, dass Sie zu angeführtem Zeitpunkt am angeführten Ort mit dem angeführten Kraftfahrzeug gedriftet sind, da Sie beim Überqueren der Kreuzung die Reifen des Fahrzeuges durchdrehen ließen, sodass das Heck des Fahrzeuges ausbrach.

Als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (§ 102 Abs. 3 KFG 1967) gilt jedoch jedenfalls als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (Paragraph 102, Absatz 3, KFG 1967) gilt jedoch jedenfalls

1. die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräuschentwicklung,
2. die nicht situationsbedingte Verwendung des Kraftfahrzeuges, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern besteht,
3. Driften oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeuges um die eigene Achse am Stand oder
4. eine Fahrweise, bei der mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben wird.

2.

Datum/Zeit: xx.03.2025, 00:01 Uhr

Ort: D, L, L, Höhe StrKm x, Fahrtrichtung S

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben als Lenker des angeführten Fahrzeuges, mit diesem ungebührlichen Lärm verursacht, als bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar gewesen wäre, da Sie den Motor aufheulen ließen beim Beschleunigen an der Kreuzung.

3.

Datum/Zeit: xx.03.2025, 00:01 Uhr

Ort: D, L, Am Parkplatz der S

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben keine geeignete, der ÖNORM EN 471 oder der ÖNORM EN ISO 20471 entsprechende Warnkleidung mit weiß retroreflektierenden Streifen mitgeführt.

4.

Datum/Zeit: xx.03.2025, 00:01 Uhr

Ort: D, L, Am Parkplatz der S

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben als Lenker keine geeignete Warneinrichtung mitgeführt.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1.

§ 102 Abs. 3 vierter Satz Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 i.V.m. § 102 Abs. 3c KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023, in Verbindung mit Paragraph 102, Absatz 3 c, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023,

2.

§ 102 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 Paragraph 102, Absatz 4, Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023,

3.

§ 102 Abs. 10 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 Paragraph 102, Absatz 10, Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023,

4.

§ 102 Abs. 10 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 Paragraph 102, Absatz 10, Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023,

4.4. Mit Schreiben der Bezirkshauptmannschaft vom 02.04.2025 wurde der Beschwerdeführer von der Einleitung des Verfahrens zum Entzug der Lenkberechtigung in Kenntnis gesetzt und eine Stellungnahmefrist eingeräumt.

4.5. Am xx.05.2025 um 16.25 Uhr befanden sich auf der Autobahn A 14, L, Fahrtrichtung T, Strkm x, mehrere Gäste einer Hochzeitsgesellschaft, unter ihnen der Beschwerdeführer, welche ihre Fahrzeuge in der Kolonne lenkten. Der Beschwerdeführer hatte als Lenker des PKWs mit dem amtlichen Kennzeichen X-XXXX grundlos seine Alarmlinienanlage eingeschaltet, den PKW auf der Überholspur jäh und überraschend abgebremst, wodurch der hinter ihm fahrende PKW-Lenker sein Fahrzeug abbremsen musste und ohne Grund den linken Fahrstreifen benutzt, obwohl der rechte Fahrstreifen frei war. Auch hat er mit eingeschalteter Alarmlinienanlage grundlos den Pannestreifen befahren und einen doppelten Fahrstreifenwechsel auf die Überholspur durchgeführt. Es herrschte reger Verkehr auf der Autobahn. Bei den einzelnen Verkehrsmanövern kann jedoch nicht festgestellt werden, welche Geschwindigkeiten und Sicherheitsabstände der Beschwerdeführer und die anderen Verkehrsteilnehmer eingehalten haben.

Die Fahrt des Beschuldigten wurde von einem anderen Fahrzeuglenker (Privatanzeiger) mittels Video dokumentiert.

Mit rechtskräftigen Straferkenntnis vom 15.10.2025, ZI, wurde der Beschwerdeführer wegen folgender Verwaltungsübertretungen bestraft:

1.

Datum/Zeit: xx.05.2025, 16:25 Uhr

Ort: L, A14 Str.km x, Fahrtrichtung: T

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie hatten als Lenker die Alarmblinkanlage (§ 19 Abs.1a KFG 1967) eingeschaltet, obwohl keine im Gesetz genannten Gründe dafür vorlagen. Sie hatten als Lenker die Alarmblinkanlage (Paragraph 19, Absatz eins a, KFG 1967) eingeschaltet, obwohl keine im Gesetz genannten Gründe dafür vorlagen.

2.

Datum/Zeit: xx.05.2025, 16:25 Uhr

Ort: L, A14 Str.km x, Fahrtrichtung: T

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben das angeführte Fahrzeug jäh und für den Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges überraschend abgebremst, obwohl es die Verkehrssicherheit nicht erfordert hat, wodurch ein anderer Straßenbenützer behindert wurde. Der hinter Ihnen fahrende PKW-Lenker musste dadurch sein Fahrzeug abbremsen.

3.

Datum/Zeit: xx.05.2025, 16:25 Uhr

Ort: L, A14 Str.km x, Fahrtrichtung: T

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben als Lenker des angeführten Fahrzeuges, dieses nicht so weit rechts gelenkt, wie Ihnen dies unter der Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer, ohne eigener Gefährdung und ohne Beschädigung von Sachen möglich gewesen wäre. Sie haben ohne Grund den linken Fahrstreifen benützt, obwohl der rechte Fahrstreifen frei war.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1.

§ 102 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 iVm § 19 Abs 1a KFG BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 3/2013 Paragraph 102, Absatz 2, Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023, in Verbindung mit Paragraph 19, Absatz eins a, KFG Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 3 aus 2013,

2.

§ 21 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022 Paragraph 21, Absatz eins, Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960, Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2022,

3.

§ 7 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022 Paragraph 7, Absatz eins, Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960, Bundesgesetzblatt Nr. 159 aus 1960, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2022,

4.6. Der Beschwerdeführer stand am Donnerstag, den xx.05.2025 um 19.40 Uhr mit seinem von ihm gelenkten PKW mit dem amtlichen Kennzeichen X-XXXX an der roten Ampel an der Kreuzung in B, L, Strkm x. Bei dieser Kreuzung handelt es sich um eine stark befahrene Kreuzung. Es herrschte das normale Verkehrsaufkommen. Es war sonnig und hell in Richtung Sonnenuntergang und die Fahrbahn war trocken. Als das Lichtsignal auf grün umschaltete, beschleunigte der Beschwerdeführer seinen PKW derart stark, dass der Motor laut aufheulte. Als der Beschwerdeführer von der Brücke kommend die Kreuzung nach links in Richtung H überquerte, ließ er zudem die Reifen des PKW über eine Länge von ca 20 m durchdrehen, sodass das Heck des Fahrzeuges ausbrach und instabil geworden ist (Burnout).

Übersichtsbild (Programm: InfraVision)

□

Das Fahrverhalten wurde von Beamten der Landesverkehrsabteilung Vorarlberg beobachtet und zur Anzeige gebracht. Eine Anhaltung des Beschwerdeführers erfolgte nicht.

Mit rechtskräftigen Straferkenntnis vom 13.10.2025, ZI, wurde der Beschwerdeführer wegen folgender Verwaltungsübertretung bestraft:

1.

Datum/Zeit: xx.05.2025, 19:49 Uhr

Ort: B, L, Str.km x, Richtung H

Betroffenes Fahrzeug:

PKW, Kennzeichen: XXXXX (A)

Sie haben sich als Lenker des angeführten Kraftfahrzeuges im Verkehr nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend verhalten, da festgestellt wurde, dass Sie zu angeführtem Zeitpunkt am angeführten Ort eine nicht situationsbedingte Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern verbunden mit daraus resultierender Geräuschentwicklung durchgeführt. Sie haben von der Kreuzung weg unnötig stark beschleunigt, dadurch ist das Heck des Fahrzeuges leicht ausgebrochen und instabil geworden.

Als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (§ 102 Abs. 3 KFG 1967) gilt jedoch jedenfalls als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten (Paragraph 102, Absatz 3, KFG 1967) gilt jedoch jedenfalls

1. die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräuschentwicklung,
2. die nicht situationsbedingte Verwendung des Kraftfahrzeuges, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern besteht,
3. Driften oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeuges um die eigene Achse am Stand oder
4. eine Fahrweise, bei der mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorderrädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben wird.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1.

§ 102 Abs. 3 vierter Satz Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 i.V.m. § 102 Abs. 3c KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023 Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023, in Verbindung mit Paragraph 102, Absatz 3 c, KFG 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 267 aus 1967, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 35 aus 2023,

4.7. Beim Burnout (ausbrennen) lässt der Fahrer die Räder einer Achse (bei betätigter Bremse für die andere Achse) durchdrehen. Eingesetzt wird dies vor allem bei Dragster-Rennen (Beschleunigungsrennen). Durch dieses Durchdrehen der Antriebsräder wird nicht nur sehr viel Kraftstoff verbraucht, sondern der gesamte Antriebsstrang eines Fahrzeuges extrem belastet. Die Reifen verschleißt sehr schnell und sind meist unbrauchbar nach einem Burnout. Getriebe und Antriebswellen sowie sämtliche torsionsbelastete Bauteile (insbesondere Hardyscheibe, Kupplung) erfahren erheblichen Verschleiß, sogar ein Versagen einzelner oder ganzer Baugruppen ist nicht auszuschließen. Während eines Burnouts wird aber nicht nur der Antriebsstrang auf die Probe gestellt, sondern auch der Motor muss dieser Belastung (meist hohe Drehzahlen und damit verbundene hohe Temperaturen ohne ausreichende Kühlung) standhalten.

Unterscheidung von zwei Arten von Burnouts:

- Ein Burnout entsteht, wenn ein Fahrzeug im Stand oder bei langsamer Geschwindigkeit stark beschleunigt wird, sodass die Antriebskräfte die Haftung der Reifen auf der Straße übersteigt. Dies führt dazu, dass die Hinterräder (bei Heckantrieb) oder Vorderräder (bei Frontantrieb) durchdrehen, während das Fahrzeug entweder stehen bleibt oder sich langsam vorwärtsbewegt. Der hohe Drehzahlbereich und die fehlende Traktion der Räder auf der Straße erzeugen Rauch und quietschende Reifen.
- Ein Driften entsteht hingegen, wenn ein Fahrzeug in einer Kurve beschleunigt und die Haftung der Reifen gezielt reduziert wird, sodass das Fahrzeug seitlich rutscht. Dabei wird das Heck des Fahrzeugs aus der Spur gezogen, während der Fahrer das Fahrzeug mit Gegenlenken und präziser Gasdosierung kontrolliert, um die Bewegung zu stabilisieren. Driften erfordert ein feines Zusammenspiel von Lenkung, Gas und Balance, um das Fahrzeug in der seitlichen Gleitbewegung zu halten, ohne die Kontrolle zu verlieren.

Um ein Burnout mit einem PKW (wie jener des Beschuldigten) durchzuführen ist es jedenfalls notwendig, dass im Zuge des Durchdrehens der Reifen der Antriebsachse die Haft- bzw. Rollreibung zwischen Reifen und nasser Asphaltfahrbahn überschritten wird, dass es zu einem Durchdrehen der Räder kommt. Um ein Burnout (im Langsamfahrbereich) durchzuführen ist es jedenfalls notwendig, dass die hinteren Räder durchdrehen, während die vorderen Räder voll gebremst werden.

Während des Burnouts ist jedenfalls keine sichere Kontrolle des Fahrzeuges möglich. Solche Fahrmanöver stellen eine erhebliche Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar, da sie nicht nur die Kontrolle über das Fahrzeug beeinträchtigen, sondern auch das Risiko von Unfällen und Schäden erhöhen. Sie stellen eine massive Gefährdung für die am Fahrbahnrand bzw. für eventuelle fahrbahnquerende Fußgänger und fahrende Kraftfahrzeuge auf der Gegenfahrbahn dar.

Zudem wird durch die durchdrehenden Räder und die erhöhte Motordrehzahl auch übermäßiger Lärm und eine solche Rauchentwicklung erzeugt, was während eines normalen Anfahrvorganges nicht entsteht. Es besteht die Gefahr, dass es bei länger anhaltendem Durchdrehen der Reifen („Burnout“) zu einem plötzlich auftretenden Brand der Gummireifen kommt.

Der Benzintank des Kraftfahrzeuges des Beschwerdeführers befindet sich oberhalb des Reifens an der hinteren Achse. Es ist möglich, dass durch einen brennenden Reifen auch der Benzintank Feuer fangen kann.

5. Dieser Sachverhalt wird auf Grund der unter Punkt 3. angeführten Beweismittel als erwiesen angenommen.

Die Feststellungen zu den örtlichen Gegebenheiten und den Begleitumständen der einzelnen Vorfälle (Burnouts und Autobahnfahrt) stützen sich auf die Aktenlage, die abgespielten Videos und die insoweit unstrittigen Angaben der als Zeugen einvernommenen Meldungsleger.

Der Beschwerdeführer hat im Wesentlichen zum Vorfall am xx.03.2025 angegeben, dass es nichts Absichtliches gewesen sei. Er habe das Auto zwei Tage vorher gekauft und dieses nicht beherrschen können. Das Fahrzeug sei aufgrund des Regens ausgebrochen. Zu der Autobahnfahrt am xx.05.2025 hat er angegeben, dass das vor ihm fahrende Fahrzeug auch jäh gebremst habe. Es sei immer ein Fahren-Bremsen-Fahren gewesen. Viele Autos hätten die Warnblinkanlage angehabt. Er habe gedacht, dass man das bei einer Kolonne müsse. Er sei nicht grundlos auf dem linken Fahrstreifen gefahren. Es sei eine Kolonne gewesen und sobald es frei gewesen sei, sei er nach rechts gefahren. Zu dem dritten Vorfall am xx.05.2025 hat er angegeben, dass er sich an den Vorfall nicht erinnern könne. Damals hätte er das Auto seit zwei Monaten gehabt. Am Anfang habe er gemerkt, wenn er ein bisschen aufs Gas drückt, das Heck ausbrechen würde. Extra könne er so etwas nicht einmal machen. Über Frage, welche Dauer des Führerscheintzuges er als angemessen ansehen würde, hat er Folgendes angegeben: „15 Monate sind zu lang für mich. Viele machen Straßenrennen und bekommen sechs Monate. Ich bekomme für das 16 Monate. Wenn man jemanden überfährt bekommt man dann überhaupt einen Führerscheintzug? Ich glaube nicht. 16 Monate sind zu lang. Ich denke sechs Monate wie bei einem Straßenrennen wären angemessen.“. Zu den Angaben des Beschwerdeführers, dass es sich um unabsichtliche Fahrfehler aufgrund von Unerfahrenheit gehandelt habe, wird auf die Ausführungen unter Punkt 7. (Bindung an die in Rechtskraft erwachsenen Bestrafungen des Beschwerdeführers) verwiesen.

Die Feststellungen zu den Burnouts stützen sich auf die im behördlichen Verfahren eingeholte Kfz-Technische Stellungnahme vom 17.07.2025 sowie die ergänzenden Ausführungen des Kfz-technischen Amtssachverständigen im Beschwerdeverfahren.

Kfz-technische Stellungnahme vom 17.07.2025 (auszugsweise):

„Beim gegenständlichen Kraftfahrzeug des Beschuldigten handelt es sich um einen PKW vom Type X, VIN: XXXXXXXXXXXXXXXX mit dem polizeilichen Kennzeichen X-XXXX.“ „Beim gegenständlichen Kraftfahrzeug des Beschuldigten handelt es sich um einen PKW vom Type römisch zehn, VIN: XXXXXXXXXXXXXXXX mit dem polizeilichen Kennzeichen X-XXXX.“

Nach Maßgabe der Genehmigungsdatenbank weist das Fahrzeug eine Motorleistung von 225 kW bei 5800 Umdrehungen auf.

Die höchste erzielbare Geschwindigkeit beträgt 250 km/h.

Beim gegenständlichen Fahrzeug ist ein DSC-System (Dynamische Stabilitätskontrolle) der Marke X verbaut. Der zugehörige DSC-Schalter befindet sich gut sichtbar im Fahrerbereich. Durch kurzes Drücken des DSC-Knopfes wird die Funktion der Fahrstabilitätskontrolle lediglich eingeschränkt – dabei bleiben grundlegende Eingriffsmaßnahmen wie ABS und Motormomentregelung aktiv, während z. B. Traktionskontrolle (DTC) teilweise deaktiviert wird. Beim gegenständlichen Fahrzeug ist ein DSC-System (Dynamische Stabilitätskontrolle) der Marke römisch zehn verbaut. Der zugehörige DSC-Schalter befindet sich gut sichtbar im Fahrerbereich. Durch kurzes Drücken des DSC-Knopfes wird die Funktion der Fahrstabilitätskontrolle lediglich eingeschränkt – dabei bleiben grundlegende Eingriffsmaßnahmen wie ABS und Motormomentregelung aktiv, während z. B. Traktionskontrolle (DTC) teilweise deaktiviert wird.

Wird der Knopf hingegen für etwa drei Sekunden gedrückt gehalten, wird das DSC-System vollständig deaktiviert. In diesem Zustand ist die elektronische Fahrstabilitätskontrolle wirkungslos, wodurch das Fahrzeug in kritischen Fahrsituationen (z. B. beim Schleudern oder abruptem Lenkverhalten) keine unterstützenden Stabilisierungseingriffe mehr vornimmt. Diese Funktion ist vor allem für den Einsatz auf abgesperrten Strecken (z. B. Rennbetrieb oder Drifttraining) vorgesehen und sollte im Straßenverkehr nur mit äußerster Vorsicht verwendet werden.

Nach Maßgabe der vorliegenden Anzeigschrift soll der Beschuldigte sogenannte „Burnouts“ durchgeführt haben.

Beim Burnout (ausbrennen) lässt der Fahrer die Räder einer Achse (bei betätigter Bremse für die andere Achse) durchdrehen. Eingesetzt wird dies vor allem bei Dragster-Rennen (Beschleunigungsrennen). Durch dieses Durchdrehen der Antriebsräder wird nicht nur sehr viel Kraftstoff verbraucht, sondern der gesamte Antriebsstrang eines Fahrzeuges extrem belastet. Die Reifen verschleißern sehr schnell und sind meist unbrauchbar nach einem Burnout. Getriebe und Antriebswellen sowie sämtliche torsionsbelastete Bauteile (insbesondere Hardyscheibe, Kupplung) erfahren erheblichen Verschleiß, sogar ein Versagen einzelner oder ganzer Baugruppen ist nicht auszuschließen. Während eines Burnouts wird aber nicht nur der Antriebsstrang auf die Probe gestellt, sondern auch der Motor muss dieser Belastung (meist hohe Drehzahlen und damit verbundene hohe Temperaturen ohne ausreichende Kühlung) standhalten.

Unterscheidung von zwei Arten von Burnouts:

- Ein Burnout entsteht, wenn ein Fahrzeug im Stand oder bei langsamer Geschwindigkeit stark beschleunigt wird, sodass die Antriebskräfte die Haftung der Reifen auf der Straße übersteigen. Dies führt dazu, dass die Hinterräder (bei Heckantrieb) oder Vorderräder (bei Frontantrieb) durchdrehen, während das Fahrzeug entweder stehen bleibt oder sich langsam vorwärtsbewegt. Der hohe Drehzahlbereich und die fehlende Traktion der Räder auf der Straße erzeugen Rauch und quietschende Reifen.

- Ein Driften entsteht hingegen, wenn ein Fahrzeug in einer Kurve beschleunigt und die Haftung der Reifen gezielt reduziert wird, sodass das Fahrzeug seitlich rutscht. Dabei wird das Heck des Fahrzeugs aus der Spur gezogen, während der Fahrer das Fahrzeug mit Gegenlenken und präziser Gasdosierung kontrolliert, um die Bewegung zu stabilisieren. Driften erfordert ein feines Zusammenspiel von Lenkung, Gas und Balance, um das Fahrzeug in der seitlichen Gleitbewegung zu halten, ohne die Kontrolle zu verlieren.

Um ein Burnout mit einem PKW (wie jener des Beschuldigten) durchzuführen ist es jedenfalls notwendig, dass im Zuge des Durchdrehens der Reifen der Antriebsachse die Haft- bzw. Rollreibung zwischen Reifen und nasser Asphaltfahrbahn überschritten wird, dass es zu einem Durchdrehen der Räder kommt. Um ein Burnout (im Langsamfahrbereich) durchzuführen ist es jedenfalls notwendig, dass die hinteren Räder durchdrehen, während die vorderen Räder voll gebremst werden. Dies ist durch relativ einfache Mittel technisch umsetzbar. Zum einen wäre es technisch möglich einen sogenannten Absperrahmen/Absperrventil im Fahrzeug zu verbauen, um die Übertragung der Bremskraft auf die Hinterachse zu verhindern. Zum anderen könnte die Unterbrechung der Übertragungskraft durch die Bremsflüssigkeit auch durch „absperren“ an den Hinterrädern direkt erfolgen.

Für besonders geübte Fahrer ist es technisch auch möglich, die Fußkraft auf dem

Bremspedal so zu dosieren, dass die Vorderräder (welche bei einem solchen Fahrzeug stärker gebremst sind als die Hinterräder) abzubremsen, anschließend Vollgas zu geben und aufgrund der fehlenden Haftreibung zwischen Reifen und Fahrbahn ein Durchdrehen der Hinterräder zu erzeugen. Dies kann zudem begünstigt werden, wenn die Gummireifenlauffläche mit Gleitmittel bearbeitet werden. Dadurch verschlechtert sich der Reibkoeffizient zwischen Reifen und Fahrbahn auf jener Achse drastisch. Ebenfalls verringert sich der Reibungskoeffizient aufgrund der von den Beamten bestätigten nassen Fahrbahn.

Während des Burnouts ist jedenfalls keine sichere Kontrolle des Fahrzeuges möglich. Laut Bericht der Streife „D P“ befanden sich zum Tatzeitpunkt auch mehrere fahrende Kraftfahrzeuge (Gegenfahrbahn) in der Nähe des gegenständlichen Kraftfahrzeugs, wobei diese weder durch Absperrgitter noch durch andere Betonleitwerke von diesem Fahrzeug abgesichert wurden. Im Zuge von bewilligten Motorsportveranstaltungen ist es zum Schutze solcher Passanten jedenfalls notwendig, dementsprechende Absicherungen zu treffen. Dies ist im gegenständlichen jedenfalls nicht erfolgt.

Zudem wurde durch die durchdrehenden Räder und die erhöhte Motordrehzahl auch

übermäßiger Lärm erzeugt. Ein solcher Lärm bzw. eine solche Rauchentwicklung entsteht während eines normalen Anfahrvorganges mit Sicherheit nicht. Zudem bestand die Gefahr, dass es bei länger anhaltendem Durchdrehen der Reifen („Burnout“) zu einem plötzlich auftretenden Brand der Gummireifen gekommen wäre. Der Benzintank des gegenständlichen Kraftfahrzeuges befindet sich jedenfalls oberhalb des Reifens an der hinteren Achse. Ob durch einen brennenden Reifen auch der Benzintank Feuer fangen kann, wird vom Unterfertigten jedenfalls für möglich gehalten.

Ob es dadurch auch zu einer Explosion des Benzintanks hätte kommen können, kann vom Unterfertigten nicht bestätigt werden; hierfür wäre jedenfalls das Gutachten eines brandschutztechnischen Sachverständigen einzuholen.

Der Beschuldigte T hat durch die Durchführung von Burnouts die Verkehrsvorschriften deutlich missachtet. Solche Fahrmanöver sind völlig Rücksichtslos und stellen eine erhebliche Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar, da sie nicht nur die Kontrolle über das Fahrzeug beeinträchtigen, sondern auch das Risiko von Unfällen und Schäden erhöhen. Das Ausführen von Burnouts widerspricht den geltenden Verkehrsregeln und zeigt ein grobes Fehlverhalten im Straßenverkehr. Ein solches Fahrverhalten wie jenes vom Beschuldigten durchgeführt wurde, stellt aus Sicht des Unterfertigten eine massive Gefährdung und besonders gefährliche Verhältnisse für die am Fahrbahnrand bzw. für eventuelle fahrbahnquerende Fußgänger und fahrende Kraftfahrzeuge auf der Gegenfahrbahn dar.“

In der mündlichen Verhandlung hat der Amtssachverständige bezogen auf das Beschwerdevorbringen ergänzend ausgeführt, dass es sich bei dem falschen Kennzeichen in seiner Stellungnahme nur um einen Schreibfehler gehandelt hat. Weiters hat er ausgeführt, dass es unmöglich ist, selbst bei nasser Fahrbahn, das Fahrzeug ausbrechen zu lassen, wann das dynamische Stabilitätsprogramm eingeschaltet ist.

Bezogen auf die Fahrt des Beschuldigten auf der Autobahn am xx.05.2025 hat der Sachverständige nach Abspielen der Videos Folgendes ausgeführt:

„Frage Richterin: Können Sie anhand der Videos die eingehaltene Geschwindigkeit und den eingehaltenen Sicherheitsabstand zu den anderen Fahrzeugen beurteilen?

Antwort: Nein, die Geschwindigkeitsmessung ist aufgrund fehlender Referenzpunkte wie zB Videosystem der Polizei, Nachfahrt mit Kamera nicht vorhanden ist und das Video teilweise sehr unscharf ist. Es können keine genauen Aussagen getroffen werden.

Frage Richterin: Wie beurteilen Sie die Gefährlichkeit der Fahrweise?

Antwort: Die Fahrweise im Video wird als gefährlich betrachtet. Besonders die vom Pannestreifen durchgeführter Abbiegung nach links (zwei Fahrstreifenwechsel infolge). Die Abbremsung wie im Video gezeigt wird nicht als besonders gefährlich bewertet. Ebenfalls dort können keine Geschwindigkeitsreferenzen ermittelt werden.

Frage Richterin: Stellt dieser doppelte Fahrstreifenwechsel aus Kfz technischer Sicht für Sie besonders gefährliche Verhältnisse dar?

Antwort: Dazu kann ich keine Aussage treffen, dazu ist es zu weit weg auf dem Video.

Frage Behördenvertreterin: Der Beschwerdeführer hat dauernd die Warnblinkanlage aktiviert und hat dann einen Spurwechsel durchgeführt und den Verkehr dadurch auch abgebremst. Wäre das nicht zumindest als rücksichtslos zu beurteilen?

Antwort: Aus meiner Sicht ist das eher eine juristische Frage. Ich kann es nicht genau beurteilen, da mehrere Fahrzeuge zum selben Zeitpunkt die Warnblinkanlage eingeschaltet haben.

Frage Behördenvertreterin: War das Einschalten der Warnblinkanlage notwendig?

Antwort: Dazu kann ich keine Aussage treffen. Man sieht auf dem Video das Fahrzeug mit Kennzeichen aber nicht die Sicht nach vorne.“

Die Ausführungen des kfz-technischen Amtssachverständigen waren schlüssig und nachvollziehbar und werden daher dieser Entscheidung vollinhaltlich zugrunde gelegt.

6. Führerscheingesetz (FSG), BGBl I Nr 120/1997, idF BGBl I Nr 90/2023:6. Führerscheingesetz (FSG), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 120 aus 1997,, in der Fassung BGBl römisch eins Nr 90/2023:

§ 4 Paragraph 4

Lenkberechtigung für Anfänger (Probeführerschein)

(1) Lenkberechtigungen für alle Klassen mit Ausnahme der Klassen AM und F, die Personen erteilt werden, die vorher keine in- oder ausländische Lenkberechtigung für eine dieser Klassen besessen haben, unterliegen einer Probezeit von drei Jahren. Diese Probezeit ist in den Führerschein nicht einzutragen.

[...]

(3) Begeht der Besitzer der Lenkberechtigung innerhalb der Probezeit einen schweren Verstoß (Abs. 6) oder verstößt er gegen die Bestimmung des Abs. 7, so ist von der Behörde unverzüglich eine Nachschulung anzuordnen, wobei die Rechtskraft der Bestrafung wegen eines schweren Verstoßes abzuwarten ist. Im Fall eines schweren Verstoßes gemäß Abs. 6 Z 2a kann auch nach der Ausstellung eines Organmandates eine Nachschulung angeordnet werden. Rechtsmittel gegen die Anordnung der Nachschulung haben keine aufschiebende Wirkung. Mit der Anordnung einer Nachschulung verlängert sich die Probezeit jeweils um ein weiteres Jahr oder es beginnt eine neuerliche Probezeit von einem Jahr, wenn die Probezeit in der Zeit zwischen der Deliktsetzung und der Anordnung der Nachschulung abgelaufen ist; die Verlängerung oder der Neubeginn der Probezeit ist von der Wohnsitzbehörde dem Führerscheinregister zu melden und in den Führerschein einzutragen. Der Besitzer des Probeführerscheines hat diesen bei der Behörde abzuliefern, die Behörde hat die Herstellung eines neuen Führerscheines gemäß § 13 Abs. 6 in die Wege zu leiten.

(3) Begeht der Besitzer der Lenkberechtigung innerhalb der Probezeit einen schweren Verstoß (Absatz 6,) oder verstößt er gegen die Bestimmung des Absatz 7,, so ist von der Behörde unverzüglich eine Nachschulung anzuordnen, wobei die Rechtskraft der Bestrafung wegen eines schweren Verstoßes abzuwarten ist. Im Fall eines schweren Verstoßes gemäß Absatz 6, Ziffer 2 a, kann auch nach der Ausstellung eines Organmandates eine Nachschulung angeordnet werden. Rechtsmittel gegen die Anordnung der Nachschulung haben keine aufschiebende Wirkung. Mit der Anordnung einer Nachschulung verlängert sich die Probezeit jeweils um ein weiteres Jahr oder es beginnt eine neuerliche Probezeit von einem Jahr, wenn die Probezeit in der Zeit zwischen der Deliktsetzung und der Anordnung der Nachschulung abgelaufen ist; die Verlängerung oder der Neubeginn der Probezeit ist von der Wohnsitzbehörde dem Führerscheinregister zu melden und in den Führerschein einzutragen. Der Besitzer des Probeführerscheines hat diesen bei der Behörde abzuliefern, die Behörde hat die Herstellung eines neuen Führerscheines gemäß Paragraph 13, Absatz 6, in die Wege zu leiten.

§ 7 Paragraph 7

Verkehrszuverlässigkeit

(1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs. 3) und ihrer Wertung (Abs. 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen

(1) Als verkehrszuverlässig gilt eine Person, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Absatz 3,) und ihrer Wertung (Absatz 4,) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen

1. 1.Ziffer eins

die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder

[...]

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

(3) Als bestimmte Tatsache im Sinn des Absatz eins, hat insbesondere zu gelten, wenn jemand:

[...]

1. 3.Ziffer 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

1. a.Litera a

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 80 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 90 km/h,
2. b.Litera b
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,
 3. c.Litera c
das Übertreten von Überholverböten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen
 4. d.Litera d
die Beteiligung an unerlaubten Straßenrennen oder
 5. e.Litera e
das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen;
2. 4.Ziffer 4
die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 40 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 50 km/h überschritten hat und diese Überschreitung mit einem technischen Hilfsmittel festgestellt wurde;
3. 5.Ziffer 5
es unterlassen hat, nach einem durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges selbst verursachten Verkehrsunfall, bei dem eine Person verletzt wurde, sofort anzuhalten oder erforderliche Hilfe zu leisten oder herbeizuholen;
4. 6.Ziffer 6
ein Kraftfahrzeug lenkt;
1. a)Litera a
trotz entzogener Lenkberechtigung oder Lenkverbotes oder trotz vorläufig abgenommenen Führerscheines oder
 2. b)Litera b
wiederholt ohne entsprechende Lenkberechtigung für die betreffende Klasse;
5. 7.Ziffer 7
wiederholt in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine strafbare Handlung begangen hat (§ 287 StGB und § 83 SPG), unbeschadet der Z 1,wiederholt in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine strafbare Handlung begangen hat (Paragraph 287, StGB und Paragraph 83, SPG), unbeschadet der Ziffer eins,;
6. 8.Ziffer 8
eine strafbare Handlung gegen die sexuelle Integrität und Selbstbestimmung gemäß den §§ 201 bis 207 oder 217 StGB begangen hat;eine strafbare Handlung gegen die sexuelle Integrität und Selbstbestimmung gemäß den Paragraphen 201 bis 207 oder 217 StGB begangen hat;
7. 9.Ziffer 9
eine strafbare Handlung gegen Leib und Leben gemäß den §§ 75, 76, 84 bis 87 StGB oder wiederholt gemäß dem § 83 StGB begangen hat;eine strafbare Handlung gegen Leib und Leben gemäß den Paragraphen 75, 76, 84 bis 87 StGB oder wiederholt gemäß dem Paragraph 83, StGB begangen hat;
8. 10.Ziffer 10
eine strafbare Handlung gemäß § 102, § 131, § 142, § 143 oder den §§ 278b bis 278g StGB begangen hat;eine strafbare Handlung gemäß Paragraph 102,, Paragraph 131,, Paragraph 142,, Paragraph 143, oder den Paragraphen 278 b bis 278 g StGB begangen hat;
9. 11.Ziffer 11
eine strafbare Handlung gemäß § 28a oder § 31a Abs. 2 bis 4 Suchtmittelgesetz – SMG,BGBI. I Nr. 112/1997 in Fassung BGBI. I Nr. 111/2010 begangen hat;eine strafbare Handlung gemäß Paragraph 28 a, oder Paragraph 31 a, Absatz 2 bis 4 Suchtmittelgesetz – SMG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 112 aus 1997, in Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 111 aus 2010, begangen hat;
10. 12.Ziffer 12
die Auflage ärztlicher Kontrolluntersuchungen als Lenker eines Kraftfahrzeuges nicht eingehalten hat;

11. 13.Ziffer 13

sonstige vorgeschriebene Auflagen als Lenker eines Kraftfahrzeuges wiederholt nicht eingehalten hat;

12. 14.Ziffer 14

wegen eines Deliktes gemäß § 30a Abs. 2 rechtskräftig bestraft wird und bereits zwei oder mehrere zu berücksichtigende Eintragungen (§ 30a Abs. 4) vorgemerkt sind oder wegen eines Deliktes gemäß Paragraph 30 a, Absatz 2, rechtskräftig bestraft wird und bereits zwei oder mehrere zu berücksichtigende Eintragungen (Paragraph 30 a, Absatz 4,) vorgemerkt sind oder

13. 15.Ziffer 15

wegen eines Deliktes gemäß § 30a Abs. 2 rechtskräftig bestraft wird, obwohl gegenüber ihm zuvor bereits einmal aufgrund eines zu berücksichtigenden Deliktes eine besondere Maßnahme gemäß § 30b Abs. 1 angeordnet worden ist oder gemäß § 30b Abs. 2 von der Anordnung einer besonderen Maßnahme Abstand genommen wurde.wegen eines Deliktes gemäß Paragraph 30 a, Absatz 2, rechtskräftig bestraft wird, obwohl gegenüber ihm zuvor bereits einmal aufgrund eines zu berücksichtigenden Deliktes eine besondere Maßnahme gemäß Paragraph 30 b, Absatz eins, angeordnet worden ist oder gemäß Paragraph 30 b, Absatz 2, von der Anordnung einer besonderen Maßnahme Abstand genommen wurde.

(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.(4) Für die Wertung der in Absatz eins, genannten und in Absatz 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 Absatz 3, Ziffer 14 und 15 genannten bestimmten Tatsachen die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit nicht zu berücksichtigen ist.

§ 24Paragraph 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) Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, ist von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit

1. 1.Ziffer eins

die Lenkberechtigung zu entziehen oder

[...]

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

1. 1.Ziffer eins

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

2. 1a.Ziffer eins a

wegen einer in § 7 Abs. 3 Z 3 genannten Übertretungwegen einer in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, genannten Übertretung,

3. 2.Ziffer 2

wegen einer zweiten in § 7 Abs. 3 Z 4 genannten Übertretung innerhalb von vier Jahren odewegen einer zweiten in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 4, genannten Übertretung innerhalb von vier Jahren oder

4. 3.Ziffer 3

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

Absatz eins, oder 1a StVO 1960.

Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a und sofern es sich nicht um einen Probeführerscheinbesitzer handelt, bei der erstmaligen Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 ein Verkehrskoaching zur Bewusstmachung der besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss oder Suchtgiftbeeinträchtigung und dessen Folgen, bei Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 innerhalb von fünf Jahren ab der Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO 1960 jedoch eine Nachschulung anzuordnen. Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden. Bei einer zweiten oder weiteren innerhalb von vier Jahren begangenen Übertretung gemäß § 7 Abs. 3 Z 3 oder einer (auch erstmaligen) Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 ist unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen; im Fall einer Übertretung gemäß § 7 Abs. 3 Z 3 kann sich die verkehrspsychologische Untersuchung auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung beschränken. Wurde eine dieser Anordnungen innerhalb der festgesetzten Frist nicht befolgt oder wurden die zur Erstellung des ärztlichen Gutachtens erforderlichen Befunde nicht beigebracht oder wurde die Mitarbeit bei Absolvierung der begleitenden Maßnahme unterlassen, so endet die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung. Wurde von einem Probeführerscheinbesitzer die Anordnung der Nachschulung nicht befolgt oder die Mitarbeit bei dieser unterlassen, so ist die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Wurde die Anordnung der Absolvierung der fehlenden Stufe(n) gemäß § 4c Abs. 2 nicht befolgt oder wurde dabei die Mitarbeit unterlassen, so ist die Lenkberechtigung jener Klasse, für die die angeordnete(n) Stufe(n) nicht absolviert wurde(n), bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Eine diesbezügliche Entziehung der Klasse B zieht jedenfalls eine Entziehung der Klassen C(C1), CE(C1E), D(D1) und DE(D1E) nach sich. Die Anordnung der begleitenden Maßnahme oder des ärztlichen Gutachtens hat entweder im Bescheid, mit dem die Entziehung oder Einschränkung ausgesprochen wird, oder in einem gesonderten Bescheid zugleich mit dem Entziehungsbescheid zu erfolgen. Die Behörde hat eine angemessene Frist zu setzen, innerhalb derer das Verkehrskoaching zu absolvieren ist. Wird das Verkehrskoaching nicht innerhalb dieser Frist absolviert, hat die Behörde die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Absatz 3 a und sofern es sich nicht um einen Probeführerscheinbesitzer handelt, bei der erstmaligen Übertretung gemäß Paragraph 99, Absatz eins b, StVO 1960 ein Verkehrskoaching zur Bewusstmachung der besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss oder Suchtgiftbeeinträchtigung und dessen Folgen, bei Begehung einer Übertretung gemäß Paragraph 99, Absatz eins b, StVO 1960 innerhalb von fünf Jahren ab der Begehung einer Übertretung gemäß Paragraph 99, Absatz eins, bis 1b StVO 1960 jedoch eine Nachschulung anzuordnen. Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden. Bei einer zweiten oder weiteren innerhalb von vier Jahren begangenen Übertretung gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, oder einer (auch erstmaligen) Übertretung gemäß Paragraph 99, Absatz eins, StVO 1960 ist unbeschadet der Bestimmungen des Absatz 3 a, zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß Paragraph 8, sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen; im Fall einer Übertretung gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, kann sich die verkehrspsychologische Untersuchung auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung beschränken. Wurde eine dieser Anordnungen innerhalb der festgesetzten Frist nicht befolgt oder wurden die zur Erstellung des ärztlichen Gutachtens erforderlichen Befunde nicht beigebracht oder wurde die Mitarbeit bei Absolvierung der begleitenden Maßnahme unterlassen, so endet die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung. Wurde von einem Probeführerscheinbesitzer die Anordnung der Nachschulung nicht befolgt oder die Mitarbeit bei dieser unterlassen, so ist die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Wurde die Anordnung der Absolvierung der fehlenden Stufe(n) gemäß Paragraph 4 c, Absatz 2, nicht befolgt oder wurde dabei die Mitarbeit unterlassen, so ist die Lenkberechtigung jener Klasse, für die die angeordnete(n) Stufe(n) nicht absolviert wurde(n), bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen. Eine diesbezügliche Entziehung der Klasse B zieht jedenfalls eine Entziehung der Klassen C(C1), CE(C1E), D(D1) und DE(D1E) nach sich. Die Anordnung der begleitenden Maßnahme oder des ärztlichen Gutachtens hat entweder im Bescheid, mit dem die Entziehung oder Einschränkung ausgesprochen wird, oder in einem gesonderten Bescheid zugleich mit dem Entziehungsbescheid zu erfolgen. Die Behörde hat eine angemessene Frist zu setzen, innerhalb derer das Verkehrskoaching zu absolvieren ist. Wird das Verkehrskoaching

nicht innerhalb dieser Frist absolviert, hat die Behörde die Lenkberechtigung bis zur Befolgung der Anordnung zu entziehen.

§ 25 Paragraph 25

Dauer der Entziehung

(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.

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

(3) Bei einer Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit (§ 7) ist eine Entziehungsdauer von mindestens 3 Monaten festzusetzen. Sind für die Person, der die Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit zu entziehen ist, zum Zeitpunkt der Entziehung im Vormerksystem (§ 30a) Delikte vorgemerkt, so ist für jede dieser im Zeitpunkt der Entziehung bereits eingetragenen Vormerkungen die Entziehungsdauer um zwei Wochen zu verlängern; davon ausgenommen sind Entziehungen auf Grund des § 7 Abs. 3 Z 14 und 15. (3) Bei einer Entziehung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit (Paragraph 7,) ist eine Entziehungsdauer von mindestens 3 Monaten festzusetzen. Sind für die Person, der die Lenkberechtigung wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit zu entziehen ist, zum Zeitpunkt der Entziehung im Vormerksystem (Paragraph 30 a,) Delikte vorgemerkt, so ist für jede dieser im Zeitpunkt der Entziehung bereits eingetragenen Vormerkungen die Entziehungsdauer um zwei Wochen zu verlängern; davon ausgenommen sind Entziehungen auf Grund des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 14 und 15,

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

7. Spruchpunkt I.: 7. Spruchpunkt römisch eins.:

7.1. Im gegenständlichen Fall muss geprüft werden, ob mit den Übertretungen des Beschwerdeführers am xx.03.2025, xx.05.2025 und xx.05.2025 bestimmte Tatsachen iS des § 7 Abs 3 Z 3 FSG vorliegen. 7.1. Im gegenständlichen Fall muss geprüft werden, ob mit den Übertretungen des Beschwerdeführers am xx.03.2025, xx.05.2025 und xx.05.2025 bestimmte Tatsachen iS des Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vorliegen.

Für die Verwirklichung des Entziehungstatbestandes des § 26 Abs 2a FSG 1997 ist - anders als etwa in den in § 26 Abs 4 FSG 1997 genannten Fällen - eine Bestrafung nicht erforderlich. Liegt eine solche jedoch vor, sind die Führerscheinbehörden daran gebunden (vgl zB VwGH 14.10.2025, Ra 2023/11/0128; 31.08.2015, Ro 2015/11/0012). Die Beurteilung, ob ein Beschuldigter einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand verwirklicht hat und ihm auch das erforderliche Verschulden anzulasten ist, kommt allein der Strafbehörde zu (VwGH 19.03.2019, 2009/02/0257; 19.08.1993, 93/06/0099). Für die Verwirklichung des Entziehungstatbestandes des Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG 1997 ist - anders als etwa in den in Paragraph 26, Absatz 4, FSG 1997 genannten Fällen - eine Bestrafung nicht erforderlich. Liegt eine solche jedoch vor, sind die Führerscheinbehörden daran gebunden vergleiche zB VwGH 14.10.2025, Ra 2023/11/0128; 31.08.2015, Ro 2015/11/0012). Die Beurteilung, ob ein Beschuldigter einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand verwirklicht hat und ihm auch das erforderliche Verschulden anzulasten ist, kommt allein der Strafbehörde zu (VwGH 19.03.2019, 2009/02/0257; 19.08.1993, 93/06/0099).

Für alle drei Übertretungen wurde der Beschwerdeführer rechtskräftig wegen Übertretungen des Kraftfahrgesetzes und der Straßenverkehrsordnung bestraft (siehe Punkt 4.).

7.2. Der Beschwerdeführer wurde für die beiden Burnouts jeweils ua nach § 102 Abs 3 vierter Satz KFG 1967 rechtskräftig bestraft. 7.2. Der Beschwerdeführer wurde für die beiden Burnouts jeweils ua nach Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz KFG 1967 rechtskräftig bestraft.

Gemäß § 102 Abs 3 vierter Satz KFG 1967 hat sich der Lenker im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten. Gemäß Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz KFG 1967 hat sich der Lenker im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten.

Nach Abs 3c leg cit (Verbotene Fahrmanöver) gilt als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten jedenfalls. Nach Absatz 3 c, leg cit (Verbotene Fahrmanöver) gilt als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten jedenfalls.

1.

die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräuschentwicklung,

2.

[...]

Im relativ neuen Abs 3c erfolgte eine demonstrative Aufzählung, was jedenfalls nicht als der „Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten“ angesehen wird, da festgestellt wurde, dass insbesondere in der Tuner-Szene Verhaltensweisen mit den Fahrzeugen an den Tag gelegt werden, die im normalen Straßenverkehr nichts verloren haben, wie zB die Durchführung von in motorsportähnlicher Art und Weise ausgeführten starken Anfahrbeschleunigungen, abrupten Abbremsungen, Schleuderbewegungen, Driften, oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeugs um die eigene Achse am Stand uä. Derartiges Verhalten entspricht nicht der Eigenart des Fahrzeuges, wie in § 102 Abs 3 gefordert. Es ist damit auch eine ungebührliche Lärmerregung, zB durch quietschende Reifen, verbunden und es kommt zu verstärktem Gummiabrieb und Rauchentwicklung, was wiederum zu erhöhter Umweltbelastung führt. Außerdem sind derartige Verhaltensweisen auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst bedenklich (vgl Nedbal-Bures, KFG12 § 102 [Stand 1.5.2023, rdb.at]). Im relativ neuen Absatz 3 c, erfolgte eine demonstrative Aufzählung, was jedenfalls nicht als der „Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechendes Verhalten“ angesehen wird, da festgestellt wurde, dass insbesondere in der Tuner-Szene Verhaltensweisen mit den Fahrzeugen an den Tag gelegt werden, die im normalen Straßenverkehr nichts verloren haben, wie zB die Durchführung von in motorsportähnlicher Art und Weise ausgeführten starken Anfahrbeschleunigungen, abrupten Abbremsungen, Schleuderbewegungen, Driften, oder schnelles Kreisenlassen des Fahrzeugs um die eigene Achse am Stand uä. Derartiges Verhalten entspricht nicht der Eigenart des Fahrzeuges, wie in Paragraph 102, Absatz 3, gefordert. Es ist damit auch eine ungebührliche Lärmerregung, zB durch quietschende Reifen, verbunden und es kommt zu verstärktem Gummiabrieb und Rauchentwicklung, was wiederum zu erhöhter Umweltbelastung führt. Außerdem sind derartige Verhaltensweisen auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst bedenklich vergleiche Nedbal-Bures, KFG12 Paragraph 102, [Stand 1.5.2023, rdb.at]).

Eine bestimmte Tatsache nach § 7 Abs. 3 Z 3 FSG 1997 setzt nicht voraus, dass es zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gekommen ist (etwa entgegenkommende Kfzlenker oder gerade auf der Straße befindliche Personen, die eine in der Nähe befindliche Firmeneinfahrt benutzen wollten bzw benutzt haben), sondern es genügt vielmehr, dass der Verstoß gegen Verkehrsvorschriften unter Umständen erfolgte, die das Verhalten des Lenkers so wie in den in § 7 Abs 3 Z 3 FSG 1997 demonstrativ aufgezählten Fällen als an sich geeignet erscheinen lassen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen (vgl zB VwGH 11.07.2024, Ra 2024/11/0204). Eine bestimmte Tatsache nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG 1997 setzt nicht voraus, dass es zu einer konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gekommen ist (etwa entgegenkommende Kfzlenker oder gerade auf der Straße befindliche Personen, die eine in der Nähe befindliche Firmeneinfahrt benutzen wollten bzw benutzt haben), sondern es genügt vielmehr, dass der Verstoß gegen Verkehrsvorschriften unter Umständen erfolgte, die das

Verhalten des Lenkers so wie in den in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG 1997 demonstrativ aufgezählten Fällen als an sich geeignet erscheinen lassen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen vergleiche zB VwGH 11.07.2024, Ra 2024/11/0204).

Vorliegendenfalls hat der Beschwerdeführer zwei Mal unter den im Punkt 4. festgestellten Umständen und örtlichen Verhältnissen einen Burnout durchgeführt. Er hat damit gegen den § 102 Abs 3 vierter Satz KFG 1967 verstoßen, weil er sich im Verkehr nicht so verhalten hat, wie es der Eigenart des Kraftfahrzeuges entspricht. Während des Burnouts ist jedenfalls keine sichere Kontrolle des Fahrzeuges möglich. Solche Fahrmanöver stellen eine erhebliche Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar, da sie nicht nur die Kontrolle über das Fahrzeug beeinträchtigen, sondern auch das Risiko von Unfällen und Schäden erhöhen. Sie stellen eine massive Gefährdung für die am Fahrbahnrand bzw für eventuelle fahrbahnquerende Fußgänger und fahrende Kraftfahrzeuge auf der Gegenfahrbahn dar. In beiden Fällen hat der Beschwerdeführer die Burnouts an stark befahrenen Kreuzungen durchgeführt. Beim ersten Burnout war es zudem dunkel und die Fahrbahn war nass. Beim zweiten Burnout ist der Beschwerdeführer in einer Kurve über eine Länge von ca 20 m gedriftet. Driften erfordert ein feines Zusammenspiel von Lenkung, Gas und Balance, um das Fahrzeug in der seitlichen Gleitbewegung zu halten, ohne die Kontrolle zu verlieren. Der Beschwerdeführer, welcher Probeführerscheinbesitzer ist, war zum Zeitpunkt des ersten Burnouts erst seit zwei Tagen im Besitz seines PKW und laut seinen Angaben selbst beim zweiten Burnout über zwei Monate später im Umgang mit diesem noch nicht (vollständig) vertraut. Dieser Umstand macht die vom Beschwerdeführer gesetzten Fahrmanöver noch gefährlicher. Ist ein Fahrzeuglenker mit der Handhabung des Fahrzeuges noch nicht vertraut, so darf er das Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Darüber hinaus hängt die Gefährlichkeit des Burnouts nicht allein vom fahrerischen Können des Lenkers ab, sondern auch von Umständen, die der Lenker nicht beeinflussen kann. Dazu zählen insbesondere das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, plötzliches Auftreten eines Ereignisses, Fahrfehler udgl. Vorliegendenfalls hat der Beschwerdeführer zwei Mal unter den im Punkt 4. festgestellten Umständen und örtlichen Verhältnissen einen Burnout durchgeführt. Er hat damit gegen den Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz KFG 1967 verstoßen, weil er sich im Verkehr nicht so verhalten hat, wie es der Eigenart des Kraftfahrzeuges entspricht. Während des Burnouts ist jedenfalls keine sichere Kontrolle des Fahrzeuges möglich. Solche Fahrmanöver stellen eine erhebliche Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar, da sie nicht nur die Kontrolle über das Fahrzeug beeinträchtigen, sondern auch das Risiko von Unfällen und Schäden erhöhen. Sie stellen eine massive Gefährdung für die am Fahrbahnrand bzw für eventuelle fahrbahnquerende Fußgänger und fahrende Kraftfahrzeuge auf der Gegenfahrbahn dar. In beiden Fällen hat der Beschwerdeführer die Burnouts an stark befahrenen Kreuzungen durchgeführt. Beim ersten Burnout war es zudem dunkel und die Fahrbahn war nass. Beim zweiten Burnout ist der Beschwerdeführer in einer Kurve über eine Länge von ca 20 m gedriftet. Driften erfordert ein feines Zusammenspiel von Lenkung, Gas und Balance, um das Fahrzeug in der seitlichen Gleitbewegung zu halten, ohne die Kontrolle zu verlieren. Der Beschwerdeführer, welcher Probeführerscheinbesitzer ist, war zum Zeitpunkt des ersten Burnouts erst seit zwei Tagen im Besitz seines PKW und laut seinen Angaben selbst beim zweiten Burnout über zwei Monate später im Umgang mit diesem noch nicht (vollständig) vertraut. Dieser Umstand macht die vom Beschwerdeführer gesetzten Fahrmanöver noch gefährlicher. Ist ein Fahrzeuglenker mit der Handhabung des Fahrzeuges noch nicht vertraut, so darf er das Fahrzeug nur mit besonderer Vorsicht lenken. Darüber hinaus hängt die Gefährlichkeit des Burnouts nicht allein vom fahrerischen Können des Lenkers ab, sondern auch von Umständen, die der Lenker nicht beeinflussen kann. Dazu zählen insbesondere das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, plötzliches Auftreten eines Ereignisses, Fahrfehler udgl.

Die vom Beschwerdeführer unter den oben beschriebenen Gegebenheiten gesetzten Verhaltensweisen stellen jeweils ein krasses Fehlverhalten und einen schweren Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften dar. Aufgrund dieser Umstände steht für das Landesverwaltungsgericht außer Zweifel, dass der Beschwerdeführer zwei Mal ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Auch hat er beides Mal mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen (vgl § 7 Abs 3 Z 3 FSG). Insofern liegt jeweils eine bestimmte Tatsache iSd§ 7 Abs 3 Z 3 FSG vor. Die vom Beschwerdeführer unter den oben beschriebenen Gegebenheiten gesetzten Verhaltensweisen stellen jeweils ein krasses Fehlverhalten und einen schweren Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften dar. Aufgrund dieser Umstände steht für das Landesverwaltungsgericht außer Zweifel, dass der Beschwerdeführer zwei Mal ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Auch hat er beides Mal mit besonderer

Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen (vergleiche Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG). Insofern liegt jeweils eine bestimmte Tatsache iSd Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vor.

7.3. Bei der Fahrt auf der Autobahn am xx.05.2025 hat der Beschwerdeführer zahlreiche Verkehrsvorschriften überschritten, für die er zum Teil rechtskräftig bestraft wurde (zur Bindungswirkung siehe Ausführungen zu Punkt 6.1.). Das grundlose Befahren des Pannestreifens ist unter § 46 Abs 4 lit d StVO zu subsumieren, der doppelte Fahrstreifenwechsel auf die Überholspur mit eingeschalteter Alarmblinkanlage unter § 11 Abs 2 StVO. Bei den einzelnen Verkehrsmanövern kann jedoch nicht festgestellt werden, welche Geschwindigkeiten der Beschwerdeführer und die anderen Verkehrsteilnehmer eingehalten haben und welche Sicherheitsabstände seitens des Beschwerdeführers eingehalten wurden. Somit kann nicht beurteilt werden, ob diese Fahrt als Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit oder Rücksichtslosigkeit eingestuft werden muss. Insofern kann nicht vom Vorliegen einer bestimmten Tatsache iSd § 7 Abs 3 Z 3 FSG ausgegangen werden.

7.3. Bei der Fahrt auf der Autobahn am xx.05.2025 hat der Beschwerdeführer zahlreiche Verkehrsvorschriften überschritten, für die er zum Teil rechtskräftig bestraft wurde (zur Bindungswirkung siehe Ausführungen zu Punkt 6.1.). Das grundlose Befahren des Pannestreifens ist unter Paragraph 46, Absatz 4, Litera d, StVO zu subsumieren, der doppelte Fahrstreifenwechsel auf die Überholspur mit eingeschalteter Alarmblinkanlage unter Paragraph 11, Absatz 2, StVO. Bei den einzelnen Verkehrsmanövern kann jedoch nicht festgestellt werden, welche Geschwindigkeiten der Beschwerdeführer und die anderen Verkehrsteilnehmer eingehalten haben und welche Sicherheitsabstände seitens des Beschwerdeführers eingehalten wurden. Somit kann nicht beurteilt werden, ob diese Fahrt als Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit oder Rücksichtslosigkeit eingestuft werden muss. Insofern kann nicht vom Vorliegen einer bestimmten Tatsache iSd Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG ausgegangen werden.

7.4. Liegt eine bestimmte Tatsache nach § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor, so ist die Lenkberechtigung gemäß § 26 Abs 2a FSG – unter Entfall der im § 7 Abs 4 FSG ansonsten vorgesehenen Wertung – zwingend für die Dauer von (mindestens) sechs Monaten zu entziehen, wenn das Entziehungsverfahren innerhalb eines Jahres eingeleitet wurde (vgl zB VwGH 11.05.2016, Ra 2016/11/0062; 21.11.2017, Ra 2017/11/0261 mWN), was hier der Fall war.

7.4. Liegt eine bestimmte Tatsache nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG vor, so ist die Lenkberechtigung gemäß Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG – unter Entfall der im Paragraph 7, Absatz 4, FSG ansonsten vorgesehenen Wertung – zwingend für die Dauer von (mindestens) sechs Monaten zu entziehen, wenn das Entziehungsverfahren innerhalb eines Jahres eingeleitet wurde (vergleiche zB VwGH 11.05.2016, Ra 2016/11/0062; 21.11.2017, Ra 2017/11/0261 mWN), was hier der Fall war.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes stehen die in § 26 Abs 1 und 2 FSG normierten Mindestentziehungszeiten dem Ausspruch einer Entziehung für einen längeren Zeitraum dann nicht entgegen, wenn Umstände vorliegen, die auf Grund 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. Die Festsetzung einer über die jeweilige Mindestzeit nach § 26 FSG hinausreichenden Entziehungsdauer hat nach der allgemeinen Regel des § 25 Abs 3 FSG zu erfolgen, dh die Behörde bzw das Verwaltungsgericht darf über eine solche Mindestentziehungszeit nur insoweit hinausgehen, als der Betreffende für einen die Mindestentziehungsdauer überschreitenden Zeitraum verkehrsunzuverlässig ist (vgl VwGH 17.3.2022, Ra 2021/11/0059 mWN). Dasselbe muss auch für die in § 26 Abs 2a FSG genannten Mindestentziehungszeiten gelten.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes stehen die in Paragraph 26, Absatz eins, und 2 FSG normierten Mindestentziehungszeiten dem Ausspruch einer Entziehung für einen längeren Zeitraum dann nicht entgegen, wenn Umstände vorliegen, die auf Grund 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. Die Festsetzung einer über die jeweilige Mindestzeit nach Paragraph 26, FSG hinausreichenden Entziehungsdauer hat nach der allgemeinen Regel des Paragraph 25, Absatz 3, FSG zu erfolgen, dh die Behörde bzw das Verwaltungsgericht darf über eine solche Mindestentziehungszeit nur insoweit hinausgehen, als der Betreffende für einen die Mindestentziehungsdauer überschreitenden Zeitraum verkehrsunzuverlässig ist (vergleiche , VwGH 17.3.2022, Ra 2021/11/0059 mWN). Dasselbe muss auch für die in Paragraph 26, Absatz 2 a, FSG genannten Mindestentziehungszeiten gelten.

Im vorliegenden Fall hat der Beschwerdeführer in kurzem zeitlichen Abstand - sowohl am xx.03.2025 sowie auch am

xx.05.2025 - eine Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit sowie auch Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt und damit jeweils den Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse nach § 7 Abs 3 Z 3 verwirklicht. Im vorliegenden Fall hat der Beschwerdeführer in kurzem zeitlichen Abstand - sowohl am xx.03.2025 sowie auch am xx.05.2025 - eine Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit sowie auch Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt und damit jeweils den Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse nach Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, verwirklicht.

Bei einer Wertung dieser Übertretungen muss angenommen werden, dass der Beschwerdeführer wegen seiner Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr über einen die Mindestentziehungsdauer überschreitenden Zeitraum gefährden wird.

Der Beschwerdeführer ist seit dem xx.01.2023 im Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B. Aufgrund einer Rotlichtübertretung gemäß § 38 Abs 5 iVm § 38 Abs 1 lit a StVO am xx.10.2024 wurde die Probezeit des Beschwerdeführers bereits um ein weiteres Jahr (bis xx.01.2027) verlängert. Der Beschwerdeführer ist seit dem xx.01.2023 im Besitz der Lenkberechtigung der Klasse B. Aufgrund einer Rotlichtübertretung gemäß Paragraph 38, Absatz 5, in Verbindung mit Paragraph 38, Absatz eins, Litera a, StVO am xx.10.2024 wurde die Probezeit des Beschwerdeführers bereits um ein weiteres Jahr (bis xx.01.2027) verlängert.

Ungeachtet der bereits erfolgten Verlängerung der Probezeit hat der Beschwerdeführer am xx.03.2025 eine Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit sowie auch Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt indem er einen Burnout durchgeführt hat. Zudem wurde er wegen diesem Vorfall neben § 102 Abs 3 vierter Satz KFG zusätzlich noch wegen anderen Übertretungen des Kraftfahrgesetzes (Verursachen ungebührliche Lärms nach § 102 Abs 4 KFG, kein Mitführen von Warnkleidung nach § 102 Abs 10 KFG sowie kein Mitführen von geeigneten Warneinrichtungen nach § 102 Abs 10 KFG) rechtskräftig bestraft. Ungeachtet der bereits erfolgten Verlängerung der Probezeit hat der Beschwerdeführer am xx.03.2025 eine Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit sowie auch Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt indem er einen Burnout durchgeführt hat. Zudem wurde er wegen diesem Vorfall neben Paragraph 102, Absatz 3, vierter Satz KFG zusätzlich noch wegen anderen Übertretungen des Kraftfahrgesetzes (Verursachen ungebührliche Lärms nach Paragraph 102, Absatz 4, KFG, kein Mitführen von Warnkleidung nach Paragraph 102, Absatz 10, KFG sowie kein Mitführen von geeigneten Warneinrichtungen nach Paragraph 102, Absatz 10, KFG) rechtskräftig bestraft.

Trotz Kenntnis des daraufhin eingeleiteten Führerscheinentzugsverfahrens ist der Beschwerdeführer wieder einschlägig in Erscheinung getreten. So hat er bei seiner Fahrt auf der Autobahn am xx.05.2025 wiederholt Straßenverkehrsregeln missachtet, für welche er auch teilweise rechtskräftig bestraft wurde (grundloses Anschalten der Alarmblinkanlage nach § 102 Abs 2 KFG, jähes und überraschendes Abbremsen nach § 21 Abs 1 StVO, Missachten des Rechtsfahrgebotes nach § 7 Abs 1 StVO). Zusätzlich hat er bei dieser Fahrt grundlose den Pannestreifen befahren (§ 46 Abs 4 lit d StVO) und hat von dort mit eingeschalter Alarmblinkanlage einen doppelten Fahrstreifenwechsel auf die Überholspur getätigt (§ 11 Abs 2 StVO). Trotz Kenntnis des daraufhin eingeleiteten Führerscheinentzugsverfahrens ist der Beschwerdeführer wieder einschlägig in Erscheinung getreten. So hat er bei seiner Fahrt auf der Autobahn am xx.05.2025 wiederholt Straßenverkehrsregeln missachtet, für welche er auch teilweise rechtskräftig bestraft wurde (grundloses Anschalten der Alarmblinkanlage nach Paragraph 102, Absatz 2, KFG, jähes und überraschendes Abbremsen nach Paragraph 21, Absatz eins, StVO, Missachten des Rechtsfahrgebotes nach Paragraph 7, Absatz eins, StVO). Zusätzlich hat er bei dieser Fahrt grundlose den Pannestreifen befahren (Paragraph 46, Absatz 4, Litera d, StVO) und hat von dort mit eingeschalter Alarmblinkanlage einen doppelten Fahrstreifenwechsel auf die Überholspur getätigt (Paragraph 11, Absatz 2, StVO).

Daraufhin hat er am xx.05.2025 durch einen zweiten Burnout wiederum eine Fahrweise mit besonderer Gefährlichkeit sowie auch Rücksichtslosigkeit an den Tag gelegt.

Somit ist der Beschwerdeführer bereits vor wie auch während dem gegenständlichen Entziehungsverfahren führerscheinrechtlich negativ in Erscheinung getreten.

Da fast während der gesamten Dauer der seit der Taten verstrichenen Zeit das Entziehungsverfahren anhängig war, kommt dem Verhalten des Beschwerdeführers seit der letzten Tat jedenfalls nicht zu seinen Gunsten Bedeutung zu.

Auch hat der Beschwerdeführer in der mündlichen Verhandlung seine mangelnde Einsicht über seine gefährliche und rücksichtslose Fahrweise zum Ausdruck gebracht („15 Monate sind zu lang für mich. Viele machen Straßenrennen und bekommen sechs Monate. Ich bekomme für das 16 Monate. Wenn man jemanden überfährt bekommt man dann

überhaupt einen Führerscheinenzug? Ich glaube nicht. 16 Monate sind zu lang. Ich denke sechs Monate wie bei einem Straßenrennen wären angemessen.“).

Unter Berücksichtigung der Wertungskriterien des § 7 Abs 4 FSG ist davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer erst nach 15 Monaten, gerechnet ab der Rechtskraft des angefochtenen Bescheides, die Verkehrszuverlässigkeit wieder erlangt haben wird. Das Landesverwaltungsgericht kommt unter Berücksichtigung der Wertungskriterien des § 7 Abs 4 FSG - ebenso wie die belangte Behörde - zum Ergebnis, dass der Beschwerdeführer zum Zeitpunkt der Rechtskraft des angefochtenen Bescheides für mindestens 15 Monate als verkehrsunzuverlässig im Sinne des § 7 Abs 1 anzusehen ist. Dies ungeachtet des Umstandes, dass das Landesverwaltungsgericht nur zwei Mal - und nicht wie die belangte Behörde drei Mal - von der Verwirklichung besonders gefährlicher Verhältnisse ausgeht. Unter Berücksichtigung der Wertungskriterien des Paragraph 7, Absatz 4, FSG ist davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer erst nach 15 Monaten, gerechnet ab der Rechtskraft des angefochtenen Bescheides, die Verkehrszuverlässigkeit wieder erlangt haben wird. Das Landesverwaltungsgericht kommt unter Berücksichtigung der Wertungskriterien des Paragraph 7, Absatz 4, FSG - ebenso wie die belangte Behörde - zum Ergebnis, dass der Beschwerdeführer zum Zeitpunkt der Rechtskraft des angefochtenen Bescheides für mindestens 15 Monate als verkehrsunzuverlässig im Sinne des Paragraph 7, Absatz eins, anzusehen ist. Dies ungeachtet des Umstandes, dass das Landesverwaltungsgericht nur zwei Mal - und nicht wie die belangte Behörde drei Mal - von der Verwirklichung besonders gefährlicher Verhältnisse ausgeht.

7.5. Zum Beschwerdevorbringen ist Folgendes auszuführen:

Die Beurteilung, ob ein Beschuldigter einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand verwirklicht hat und ihm auch das erforderliche Verschulden anzulasten ist, kommt allein der Strafbehörde zu (VwGH 19.03.2019, 2009/02/0257; 19.08.1993, 93/06/0099). Dem Verwaltungsgericht ist es aufgrund seiner Bindung an die in Rechtskraft erwachsenen Bestrafungen des Beschwerdeführers verwehrt, die Schuldfrage (die subjektive Tatseite) nochmals aufzurollen (vgl VwGH 15.10.2009, 2008/09/0332; 17.11.1994, 94/18/0713). Das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass ihm bei den Verwaltungsstrafen kein Fehlverhalten vorgeworfen werden kann, da es sich lediglich um Fahrfehler handelt, sodass jegliches subjektives Tatbestandsmerkmal fehle, geht somit ins Leere. Die Beurteilung, ob ein Beschuldigter einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand verwirklicht hat und ihm auch das erforderliche Verschulden anzulasten ist, kommt allein der Strafbehörde zu (VwGH 19.03.2019, 2009/02/0257; 19.08.1993, 93/06/0099). Dem Verwaltungsgericht ist es aufgrund seiner Bindung an die in Rechtskraft erwachsenen Bestrafungen des Beschwerdeführers verwehrt, die Schuldfrage (die subjektive Tatseite) nochmals aufzurollen vergleiche VwGH 15.10.2009, 2008/09/0332; 17.11.1994, 94/18/0713). Das Vorbringen des Beschwerdeführers, dass ihm bei den Verwaltungsstrafen kein Fehlverhalten vorgeworfen werden kann, da es sich lediglich um Fahrfehler handelt, sodass jegliches subjektives Tatbestandsmerkmal fehle, geht somit ins Leere.

8. Spruchpunkte II. bis IV.: 8. Spruchpunkte römisch zwei. bis römisch vier.:

Im gegenständlichen Fall wird dem Beschwerdeführer die Lenkberechtigung aufgrund zwei in § 7 Abs 3 Z 3 FSG genannten Übertretungen innerhalb der Probezeit (§ 4 FSG) entzogen. Nach § § 24 Abs 3 Z 1 und Z 1a FSG ist die Behörde in solchen Fällen jeweils zur Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker nach § 3 FSG-Nachschulungsverordnung verpflichtet („Die Behörde hat...eine Nachschulung anzuordnen“). Im gegenständlichen Fall wird dem Beschwerdeführer die Lenkberechtigung aufgrund zwei in Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG genannten Übertretungen innerhalb der Probezeit (Paragraph 4, FSG) entzogen. Nach Paragraph Paragraph 24, Absatz 3, Ziffer eins und Ziffer eins a, FSG ist die Behörde in solchen Fällen jeweils zur Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker nach Paragraph 3, FSG-Nachschulungsverordnung verpflichtet („Die Behörde hat...eine Nachschulung anzuordnen“).

Begleitende Maßnahmen desselben Typs sind nur einmal anzuordnen und zu absolvieren, wenn auch, zB in Folge eines weiteren Entziehungsverfahrens, theoretisch eine zweite Anordnung zu erfolgen hätte, da es nicht sinnvoll sein kann, mehrere gleichartige Kurse in unmittelbarer zeitlicher Abfolge absolvieren zu müssen. Dieser Grundsatz gilt nur dann, wenn zum Zeitpunkt der möglichen weiteren Anordnung die erstangeordnete Maßnahme noch nicht absolviert ist (Nedbal-Bures, FSG § 24 [Stand 1.5.2023, rdb.at] Z 10b). Begleitende Maßnahmen desselben Typs sind nur einmal anzuordnen und zu absolvieren, wenn auch, zB in Folge eines weiteren Entziehungsverfahrens, theoretisch eine zweite Anordnung zu erfolgen hätte, da es nicht sinnvoll sein kann, mehrere gleichartige Kurse in unmittelbarer zeitlicher

Abfolge absolvieren zu müssen. Dieser Grundsatz gilt nur dann, wenn zum Zeitpunkt der möglichen weiteren Anordnung die erstangeordnete Maßnahme noch nicht absolviert ist (Nedbal-Bures, FSG8 Paragraph 24, [Stand 1.5.2023, rdb.at] Ziffer 10 b.).

In Sinne der obigen Ausführungen hat somit die Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker nach § 3 FSG-Nachschulungsverordnung nur einmal zu erfolgen. Demgemäß hat Spruchpunkt III. zu entfallen. In Sinne der obigen Ausführungen hat somit die Anordnung einer Nachschulung für verkehrsauffällige Lenker nach Paragraph 3, FSG-Nachschulungsverordnung nur einmal zu erfolgen. Demgemäß hat Spruchpunkt römisch drei. zu entfallen.

Die Verlängerung der Probezeit und das Ausmaß der Verlängerung sind durch § 4 Abs 3 FSG bestimmt. Da die Nachschulung nur einmal anzuordnen ist, verlängert sich die Probezeit (nur) um ein weiteres Jahr. Die Verlängerung der Probezeit und das Ausmaß der Verlängerung sind durch Paragraph 4, Absatz 3, FSG bestimmt. Da die Nachschulung nur einmal anzuordnen ist, verlängert sich die Probezeit (nur) um ein weiteres Jahr.

9. Spruchpunkt V.: 9. Spruchpunkt römisch fünf.:

Nach § 24 Abs 3 FSG ist bei einer zweiten oder weiteren innerhalb von vier Jahren begangenen Übertretung gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß § 8 sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen. Im Fall einer Übertretung gemäß § 7 Abs 3 Z 3 kann sich die verkehrspsychologische Untersuchung auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung beschränken. Nach Paragraph 24, Absatz 3, FSG ist bei einer zweiten oder weiteren innerhalb von vier Jahren begangenen Übertretung gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG zusätzlich die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung gemäß Paragraph 8, sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme anzuordnen. Im Fall einer Übertretung gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, kann sich die verkehrspsychologische Untersuchung auf die Feststellung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung beschränken.

Da der Beschwerdeführer zwei Übertretungen gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG begangen hat, war Spruchpunkt V. entsprechend abzuändern. Da der Beschwerdeführer zwei Übertretungen gemäß Paragraph 7, Absatz 3, Ziffer 3, FSG begangen hat, war Spruchpunkt römisch fünf. entsprechend abzuändern.

10. 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. 10. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

In der gegenständlichen Beschwerdesache zu lösenden Rechtsfragen konnten anhand der in der vorliegenden Beschwerdeentscheidung zitierten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs beantwortet werden. Eine außerhalb dieser Judikatur liegende Rechtsfrage ist für das erkennende Verwaltungsgericht im vorliegenden Fall nicht vorgekommen.

Schlagworte

Führerscheinentzug, besonders gefährliche Verhältnisse, „Burnout“ der Reifen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGVO:2026:LVwG.411.79.2025.R13

Zuletzt aktualisiert am

06.05.2026

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at