jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1991/1/22 90/11/0143

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 22.01.1991

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;
90/02 Kraftfahrgesetz;

Norm

AVG §37;
AVG §52;
KDV 1967 §30 Abs1 idF 1988/455;
KDV 1967 §31a Abs2;
KFG 1967 §66 Abs1;
KFG 1967 §67 Abs2;
KFG 1967 §73 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Dorner, Dr. Waldner, Dr. Bernard und Dr. Graf als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Vesely, über die Beschwerde des N gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 25. Mai 1990, Zl. VerkR-18.043/3-1990-I/Si, betreffend Erteilung der Lenkerberechtigung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von S 10.530,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem im Instanzenzug gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 ergangenen Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 25. Mai 1990 wurde der Antrag des Beschwerdeführers vom 16. November 1989 auf (Wieder-)Erteilung der Lenkerberechtigung für Kraftfahrzeuge der Gruppe B "wegen mangelnder geistiger und körperlicher Eignung" abgewiesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, über die der Verwaltungsgerichtshof erwogen hat:

Die belangte Behörde hat die Annahme der mangelnden Eignung des Beschwerdeführers zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe B - wie dieser richtig erkannt hat - lediglich darauf gestützt, daß "die erforderliche Bereitschaft zur Verkehrsanpassung" bei ihm nicht vorliege. Dabei hat sie erkennbar auf die Bestimmung des § 30 Abs.

1 zweiter Satz KDV 1967 in der Fassung der 24. Novelle, BGBl. Nr. 455/1988, Bezug genommen, wonach "darüber hinaus" (das heißt unter Mitberücksichtigung des § 30 Abs. 1 erster Satz KDV 1967 in der Fassung der 16. Novelle, BGBl. Nr. 101/1985, als weitere Voraussetzungen dafür, daß eine Person als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe "geistig und körperlich geeignet" gilt) "die nötige kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit und Bereitschaft zur Verkehrsanpassung gegeben sein müssen". Das bedeutet nach dieser Verordnungsstelle, daß dann, wenn (auch nur) die nötige Bereitschaft zur Verkehrsanpassung fehlt, die betreffende Person nicht als hinreichend geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Gruppe anzusehen ist. Dabei handelt es sich nicht sowohl um den Mangel der geistigen als auch der körperlichen Eignung - der Gesetzgeber des KFG 1967 unterscheidet zwischen diesen beiden Eignungsvoraussetzungen (vgl. u.a. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Juni 1985, Zl. 84/11/0269, und vom 22. Oktober 1986, Zl. 86/11/0047) -, wie dies in Ansehung der nötigen kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit zutrifft (vgl. dazu u. a. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 3. Februar 1989, Zl. 88/11/0035) und wovon die belangte Behörde (infolge unveränderter Übernahme des Spruches des erstinstanzlichen Bescheides vom 12. Dezember 1989) offensichtlich ausgegangen ist. Das Erfordernis der nötigen Bereitschaft zur Verkehrsanpassung fällt nämlich - wie sich aus dem im folgenden dargelegten Verständnis dieses Begriffes ergibt - ausschließlich in den Bereich der zu beurteilenden geistigen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen. Darin, daß der Antrag des Beschwerdeführers auch "wegen mangelnder körperlicher Eignung" abgewiesen wurde, ist aber keine Rechtsverletzung des Beschwerdeführers zu erblicken, weil es sich hiebei bloß um ein in den Spruch aufgenommenes Begründungselement handelt, dem - anders als dies bei einer Entziehung der Lenkerberechtigung hinsichtlich eines Ausspruches nach § 73 Abs. 2 KFG 1967, in dem auf die geistige bzw. körperliche Eignung abgestellt wird, der Fall wäre (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Juni 1985, Zl. 84/11/0269) - keine Bindungswirkung zukommt, und weil die von der belangten Behörde dafür gegebene Begründung (ohne Hinzutreten weiterer von ihr festgestellter Umstände) erkennbar auf einer Begriffseinheit (der geistigen und körperlichen Eignung) im Sinne der KDV 1967 beruht.

Was unter dem (im KFG 1967 nicht verwendeten) Begriff der "Bereitschaft zur Verkehrsanpassung" zu verstehen ist, wird in der KDV 1967 nicht erläutert. Er findet sich (seit der 24. Novelle anstelle des seit der 22. Novelle, BGBl. Nr. 362/1987, gebrauchten Begriffes der "Verkehrsangepaßtheit", womit aber offenbar bereits dasselbe gemeint war) nicht nur im § 30 Abs. 1 zweiter Satz KDV 1967, sondern (bereits seit der 22. Novelle) noch in deren § 31a Abs. 2. Darin heißt es u.a., daß die Vorlage eines Befundes einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch auffälliges Verhalten insbesondere dann zu verlangen ist, wenn der Bewerber um eine Lenkerberechtigung oder der Besitzer einer Lenkerberechtigung Verkehrsunfälle verursacht oder Verkehrsverstöße begangen hat, die den Verdacht auf verminderte kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit, wofür beispielsweise einzelne Fälle genannt werden, oder den Verdacht auf mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung erwecken. Es kann demnach kein Zweifel darüber bestehen, daß der Verordnungsgeber in beiden Fällen (also sowohl hinsichtlich der nötigen kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit, wie dies schon bisher der Fall war, als nunmehr auch hinsichtlich der nötigen Bereitschaft zur Verkehrsanpassung) die Beurteilung vom Vorliegen eines verkehrspsychologischen Befundes abhängig macht, womit deutlich erkennbar ein Zusammenhang zu § 67 Abs. 2 letzter Satz KFG 1967 hergestellt wird (vgl. dazu Klebelsberg-Stratil, Kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit und Verkehrsangepaßtheit, Der neue § 31a KDV und seine Auswirkungen, in ZVR 1988, 129 ff, und Öhlinger, Rechtsfragen der Verkehrspsychologie, in ZVR 1990, 145 ff und 182 ff). Es geht daher auch diesbezüglich um Fragen der Verkehrspsychologie, wobei eine verständige Würdigung dieser Regelung nur den Schluß zuläßt, daß den Voraussetzungen der nötigen kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit einerseits und der nötigen Bereitschaft zur Verkehrsanpassung andererseits gemeinsam die sich insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit ergebende Notwendigkeit der Anpassung von Kraftfahrzeuglenkern im Verkehr zugrundeliegt und jeweils innerhalb des damit vorgegebenen, in den Bereich der Verkehrspsychologie fallenden Rahmens die erstgenannte Voraussetzung die - vom Willen einer Person unabhängige - Fähigkeit hiezu betrifft, hingegen die zweitgenannte Voraussetzung darauf abstellt, daß eine Person (trotz ihrer Fähigkeit hiezu) nicht bereit, also nicht willens ist, sich entsprechend anzupassen (vgl. Klebelsberg-Stratil, aaO, 130, die den Begriff der "geistigen Reifungsmängel" im § 31a Abs. 1 KDV 1967 in der Fassung der 22. Novelle mit dem Begriff der "Verkehrsangepaßtheit" bei Personen unter 25 Jahren in Verbindung bringen und von einem "Mißverhältnis zwischen Können und Wollen" dieser Personen sprechen).

Dabei stellt sich allerdings das Problem der Abgrenzung zur Eignungsvoraussetzung der Verkehrszuverlässigkeit im Sinne der §§ 64 Abs. 2 und 66 KFG 1967; der Beschwerdeführer scheint diese verschiedenen Eignungsvoraussetzungen

nicht auseinanderzuhalten, betont er doch in der Beschwerde mehrmals, daß - entgegen der Ansicht der belangten Behörde, die aber im angefochtenen Bescheid dazu gar keine Stellung genommen hat - seine Verkehrszuverlässigkeit gegeben sei. Eine solche Abgrenzung mag Schwierigkeiten bereiten, doch schließt dies zunächst nicht aus, daß vor allem im § 66 Abs. 2 KFG 1967 angeführte Tatbestände nicht nur Bedenken gegen die Verkehrszuverlässigkeit, sondern auch gegen die "psychologische Eignung" des Antragstellers bzw. Besitzers einer Lenkerberechtigung zu begründen vermögen (vgl. die Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage der 4. KFG-Novelle, 57 Blg. NR XIV. GP zu § 67 Abs. 2 KFG 1967), und daß auch bestimmte Tatsachen, die noch nicht solche im Sinne des § 66 Abs. 1 KFG 1967 sind, geeignet sind, Bedenken im Sinne des § 75 Abs. 1 leg. cit. wegen mangelnder geistiger Eignung entstehen zu lassen (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 27. April 1979, Zl. 1489/78). Letzteres gilt aber sinngemäß hinsichtlich jeden Verhaltens, das aus verkehrspsychologischer Sicht Zweifel an der nötigen Anpassung im Verkehr (in bezug auf die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit oder die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung) begründet; im § 31a Abs. 2 KDV 1967 werden hiefür demonstrativ die Verursachung von Verkehrsunfällen und die Begehung von Verkehrsverstößen genannt. Die Verkehrszuverlässigkeit, die nichts anderes als die charakterliche Eignung einer Person bedeutet, ist darin nicht inkludiert (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Mai 1984, Zl. 82/11/309), und die Feststellung ihres Mangels bedarf auch nicht einer vorangehenden verkehrspsychologischen Untersuchung und damit eines ärztlichen Gutachtens im Sinne des § 67 Abs. 2 KFG 1967, sondern hat gemäß § 66 Abs. 1 KFG 1967 ausschließlich auf einer erwiesenen bestimmten Tatsache und ihrer Wertung, die allein schon hinreichende Rückschlüsse auf die zu beurteilende Sinnesart zulassen, zu beruhen (vgl. u.a. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 25. Jänner 1983, Zl. 82/11/0208, und vom 12. Jänner 1988, Zl. 87/11/0036). Unabhängig davon ist aber in bestimmten Fällen auch die nötige Bereitschaft zur Verkehrsanpassung im Rahmen des § 67 Abs. 2 KFG 1967, wie dies nunmehr seit der 22. KDV-Novelle durch die Erweiterung des (dort einheitlich verstandenen) Begriffsinhaltes der "geistigen und körperlichen Eignung" ermöglicht wird, einer Prüfung zu unterziehen.

Im vorliegenden Beschwerdefall hat sich die belangte Behörde auf das von ihr wörtlich wiedergegebene amtsärztliche Gutachten vom 6. Februar 1990 gestützt. Dieses Gutachten gibt bei der zusammenfassenden Beurteilung für die Annahme im Sinne des § 69 Abs. 1 lit. d KFG 1967, der Beschwerdeführer sei zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe B "derzeit nicht geeignet", folgende Begründung:

"Wie sich aus der Vorgeschichte, dem Befund des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und den bei der amtsärztlichen Untersuchung gewonnenen subjektiven Eindrücken ergibt, besteht keine ausreichende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. Die Kritikfähigkeit ist soweit herabgesetzt, daß das Bewußtsein der Verantwortung im Straßenverkehr nicht ausreichend ausgebildet ist. Herr Rosenegger hat in der Vergangenheit mehrmals sein Kraftfahrzeug in alkoholbeeinträchtigtem Zustand in Betrieb genommen, wobei es durch den Alkoholgenuß offenbar zu einer weiteren Abschwächung der Kritikfähigkeit gekommen ist. Solange das typische Trinkmuster mit zeitweiser Aufnahme größerer Alkoholmengen besteht, ist die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nicht gegeben."

Damit hat sich der ärztliche Sachverständige auch auf das Ergebnis der verkehrspsychologischen Untersuchung des Beschwerdeführers vom 17. Oktober 1989, das seinen Niederschlag im Befund der verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Linz vom 23. Oktober 1989 gefunden hat, bezogen, wobei er in seinem Gutachten auch dessen zusammenfassende Beurteilung festgehalten hat. Diese lautet:

"Die kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen sind in Teilbereichen gravierend eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Überblicksgewinnung, der Reaktionssicherheit, der Reaktionszeit, sowie der reaktiven und konzentrativen Dauerbelastung. Intellektuell ist der Untersuchte gut durchschnittlich begabt. Die vorhandenen Leistungsdefizite erscheinen im Hinblick auf die Einschränkungen im Persönlichkeitsbereich nicht ausreichend kompensierbar. Die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist ebenfalls nur in geringem Maße gegeben." Auf die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit des Beschwerdeführers ist nicht einzugehen, weil der ärztliche Sachverständige den verkehrspsychologischen Befund diesbezüglich nicht verwertet und ihm folgend auch die belangte Behörde ihre Entscheidung nicht darauf gestützt hat. Was aber die Aussage des ärztlichen Sachverständigen anlangt, daß beim Beschwerdeführer die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nicht gegeben sei, so wurde sie nicht auf Grund eines ausreichenden Ermittlungsverfahrens getroffen.

Dem Sachverständigen war es zwar nicht verwehrt, auch (von sich aus) die Vorgeschichte und die bei der amtsärztlichen Untersuchung am 2. Februar 1990 gewonnenen subjektiven Eindrücke in seine Überlegungen miteinzubeziehen; sie hätten aber den verkehrspsychologischen Befund lediglich in der Richtung ergänzend

unterstützen können, als damit zum Ausdruck kommt, daß der ärztliche Sachverständige (auch) aus diesen Gründen keine Bedenken gegen die von der Untersuchungsstelle gezogenen Schlußfolgerungen hegt und er sich daher die darin vertretene Ansicht zu eigen macht (vgl. diesbezüglich u.a. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 16. Mai 1989, Zl. 89/11/0051, und vom 29. Mai 1990, Zl. 89/11/0194). Denn das Hauptgewicht einer solchen Beurteilung hatte nach der dargestellten Rechtslage auf dem verkehrspsychologischen Befund zu liegen. Der Verordnungsgeber der KDV 1967 geht offenbar davon aus, daß es nach dem heutigen Stand der Wissenschaft bereits möglich ist, die dafür in Betracht kommenden Parameter zuverlässig zu erfassen (vgl. auch Klebelsberg-Stratil, aaO, 130 und 131, und Öhlinger aaO, 153), wäre doch sonst nicht erklärbar, daß er nunmehr (in Übereinstimmung mit § 67 Abs. 2 letzter Satz KFG 1967) auch in diesem Bereich eine Befundaufnahme durch eine verkehrspsychologische Untersuchungsstelle anordnet. Ein verkehrspsychologischer Befund hat daher auch diesbezüglich - wie dies hinsichtlich der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit zu geschehen hat (vgl. dazu u.a. die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 22. Dezember 1982, Slg. Nr. 10939/A, und vom 29. Mai 1990, Zl. 89/11/0194) - festzuhalten, welche Untersuchungsverfahren tatsächlich angewandt wurden, welche Ergebnisse sie erbracht haben und welche Schlußfolgerungen daraus im einzelnen gezogen wurden. Der verkehrspsychologische Befund vom 23. Oktober 1989 wird dem aber nicht gerecht. In den betreffenden Teil des Befundes ("Fahrverhaltensrelevante Einstellungen und Persönlichkeitsmerkmale") werden nämlich nur die "Verfahren und Befunde" mit den Worten "Vorgeschichte, Exploration, Verhaltensbeobachtung, 8-PF-Test, FRF, VIP, ATV" aufgezählt und anschließend bemerkt: "Aus der Exploration ergeben sich eindeutige Anzeichen für ein unzureichendes Problembewußtsein bezüglich des Alkoholkonsums. Die Angaben zur konsumierten Alkoholmenge erscheinen wenig glaubhaft. Auch die erhöhten Werte im Alkoholikertest (ATV) sprechen für das Vorliegen einer Alkoholproblematik. In den Persönlichkeitsbefunden wird ein starkes Dominanz- und Durchsetzungsbedürfnis sichtbar. Die Risikobereitschaft ist erhöht." Auch wenn man unterstellt, daß der amtsärztliche Sachverständige in sein Gutachten diesen Teil des Befundes (und nicht nur dessen abschließende Beurteilung, die keine Begründung aufweist) übernommen hat, hätte er (und damit des weiteren die belangte Behörde) sich nicht damit begnügen dürfen, weil nicht feststeht, welche Ergebnisse die einzelnen Untersuchungsverfahren erbracht haben, nicht dargetan wurde, welchen Untersuchungsmethoden in Verbindung mit den jeweils ermittelten Ergebnissen welche Aussagekraft zukommt, und daher nicht nachvollziehbar ist, wie die verkehrspsychologische Untersuchungsstelle zu dem von ihr angenommenen Ergebnis gelangt ist. Es fehlt daher an einer entsprechenden Entscheidungsgrundlage - ungeachtet des Vorliegens gewisser Anhaltspunkte - für die im angefochtenen Bescheid getroffene Annahme, daß der Beschwerdeführer nicht die nötige Bereitschaft zur Verkehrsanpassung besitze und ihm daher die Lenkerberechtigung für Kraftfahrzeuge der Gruppe B "wegen mangelnder geistiger und körperlicher Eignung" zu versagen sei.

Da somit der Sachverhalt einer Ergänzung bedarf und Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können, war der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG aufzuheben, ohne daß noch auf das weitere Beschwerdevorbringen einzugehen war.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 206/1989.

Schlagworte

Anforderung an ein Gutachten Gutachten Auswertung fremder Befunde Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Beweismittel Sachverständigenbeweis

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1990110143.X00

Im RIS seit

12.06.2001

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at