OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-651227/10/FP

Datum:
Linz, 15. November 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von G.P., geb. x, X, B., vertreten durch Dr. R.S., Rechtsanwalt in B., gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Braunau am Inn vom 12. Juni 2018, GZ: BHBRVERK-2018-19278/10-Wid, wegen Entziehung der Lenkberechtigung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass die Lenkberechtigung des Bf für die Dauer von 6 Monaten ab Zustellung des gegenständlichen Erkenntnisses entzogen wird.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.1. Mit dem angefochtenen Bescheid entzog die belangte Behörde die ungarische Lenkberechtigung (Klassen AM, B, T, M und K) des in Österreich wohnhaften Beschwerdeführers (Bf) für die Dauer von 6 Monaten.
Auf das Wesentliche zusammengefasst begründete die belangte Behörde nach Darstellung des Verkehrsunfallgeschehens damit, dass der Bf ein Überholmanöver durchgeführt habe ohne sich über die notwendigen Sichtweiten und Abstände im Klaren gewesen zu sein. Der Bf habe den Überholvorgang trotz Überholverbot begonnen und es bestehe eine 70 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Bf habe damit als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten gesetzt, das an sich geeignet sei, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen bzw. habe der Bf mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken von Kraftfahrzeugen maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen.

I.2. Gegen diesen Bescheid erhob der Bf mit anwaltlichem Schriftsatz vom 28. Juni 2018 rechtzeitig Beschwerde, in welchem er auf das Wesentliche zusammengefasst darstellte, er habe fälschlich angenommen gefahrlos überholen zu können und dürfen. Dass der Bf nicht mit besonderer Rücksichtslosigkeit gehandelt habe ergebe sich aus der einstellenden Entscheidung der Staatsanwaltschaft Ried im Innkreis und entfalte diese Bindungswirkung in Bezug auf die belangte Behörde. Es liege keine bestimmte Tatsache iSd § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor.

I.3. Die belangte Behörde legte dem Verwaltungsgericht die Beschwerde samt Verfahrensakt mit Schreiben 9. August 2018 zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen. In ihrem Schreiben wies sie darauf hin, „dass das gegen Hr. P. geführten Verwaltungsstrafverfahren wegen der Übertretung des § 16 Abs. 2 lit. a StVO sowie § Abs 1 lit. a StVO, rechtskräftig abgeschlossen ist...“

II.1. Das Landesverwaltungsgericht hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorliegenden Verwaltungsakt. Die öffentliche mündliche Verhandlung entfällt weil bereits aufgrund der Aktenlage feststeht, dass der angefochtene Bescheid aufzuheben ist (§ 24 Abs 2 Z 1 VwGVG).

II.2. Folgender entscheidungswesentlicher S A C H V E R H A L T steht fest.

Der Bf lenkte am 15. Jänner 2018 gegen 5:15 Uhr [Bf, Zeuge S.], bei Dunkelheit seinen PKW auf der B 147 von Uttendorf kommend Richtung Mattighofen. Die B 147 beschreibt im Bereich des Tatortes eine lange, weit über den Punkt des Beginns des Überholmanövers und den Unfallort hinausreichende, Linkskurve. Etwa 50 bis 20 m (etwa StrKm 21,5) vor Ende eines am Ort verordneten

Überholverbotes setzte er, unmittelbar hinter einem Kleintransporter (Fiat Ducato) nachfahrend zum Überholen eines Sattelzuges an. Der Bf konnte den Überholvorgang – im Gegensatz zum vor ihm fahrenden Kleintransporter – nicht mehr rechtzeitig abschließen, weshalb er bei etwa Strkm 21,450 mit dem entgegenkommenden PKW des Zeugen S. kollidierte. [Abschlussbericht Verkehrsunfall vom 2. Februar 2018, System-DORIS]
Zumal bereits der Kleintransporter riskant überholt hatte, musste der Zeuge S., der Richtung Uttendorf fuhr, sein Fahrzeug abbremsen, um nicht mit dem Kleintransporter zu kollidieren. Der Zeuge hatte den Fuß noch auf der Bremse, als unmittelbar, nach dem Kleintransporter der Bf mit seinem Fahrzeug auf der Fahrspur des Zeugen erschien und mit dem Fahrzeug des Zeugen frontal kollidierte. Der Bf hatte noch versucht sein Fahrzeug nach rechts zwischen dem Sattelzug und dem Fahrzeug des Zeugen auf die eigene Fahrspur zu bringen, was jedoch misslang, und zu einer totalen Beschädigung des KFZ des Zeugen insbesondere im Bereich ab dem linken vorderen Kotflügel und Scheinwerfers führte. Im Zeitpunkt der Kollision befand sich der Bf mit seinem KFZ zumindest noch teilwiese neben dem LKW, gegen welchen er idF geschleudert wurde. Am LKW finden sich Kollisionsspuren an der linken Seite der Sattelzugmaschine etwa ab dem Einstieg. Danach kollidierte der Bf noch mit zwei weiteren entgegenkommenden Fahrzeugen. [Bf, Zeuge S., Lichtbildbeilage PI Friedburg-Lengau]

Der Bf nahm das Fahrzeug des Zeugen S. erst wahr, als er etwa bei der Hälfte des Sattelzuges war. [Bf]

Der Bf fuhr unmittelbar hinter dem zunächst überholenden Kleintransporter nach und wartete nicht, bis dieser sein Überholmanöver abgeschlossen hatte. [Zeuge S., Bf]

Zur Zeit des Überholmanövers war es dunkel, die Straße war feucht. Es herrschte in der Fahrtrichtung des Bf Kolonnenverkehr vor. [Abschlussbericht PI Mattighofen, Angaben C.B.]
Hinter dem Fahrzeug des Zeugen S. fuhren zwei weitere Fahrzeuge. [Zeuge S., Akt]
Aufgrund der langgestreckten Linkskurve war die Sicht auf der erforderlichen Überholsichtweite [Überholdistanz von ca. 210 Metern (Bei 70 km/h) + ca. 300 m] durch die Leitschiene (und den neben der Straße befindlichen Bewuchs) verdeckt. Die Sicht war zudem durch den Kleintransporter verdeckt. Die Sichtverhältnisse waren bei weitem nicht ausreichend. [Satellitenfoto DORIS, Polizeibericht]
Am Ort ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h verordnet, weil es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt [Bericht PI Mattighofen vom 15. Jänner 2018, Abschluss-Bericht PI Mattighofen vom 2. Februar 2018]. Der Bf begann sein Überholmanöver noch innerhalb des Überholverbots [Bf, Akt].

Die Staatsanwaltschaft Ried stellte das wegen § 88 Abs 1 StGB zu 32 BAZ 139/18m eingeleitete Strafverfahren gemäß § 190 Z 1 StPO aus dem Grunde des § 88 Abs 2 Z 2 StGB ein. [Benachrichtigung vom 8. Februar 2018]

Die belangte Behörde hat den Bf mit Strafverfügung vom 13. Juni 2018 rechtskräftig wegen der Delikte des § 16 Abs 2 lit. a StVO und § 16 Abs 1 lit. a StVO bestraft und ihm folgende Vorwürfe gemacht:

1. Sie haben auf einer Straßenstrecke, die durch das Vorschriftszeichen Überholen Verboten gekennzeichnet ist, ein mehrspuriges Kraftfahrzeug überholt.
2. Sie haben Fahrzeuge überholt, obwohl der Gegenverkehr bereits so nahe war, dass ein gefahrloses Überholen nicht möglich war. Dadurch wurden andere Straßenbenützer behindert und gefährdet. Obwohl das im Gegenverkehr befindliche Fahrzeug abgebremst wurde, kam es zur Kollision.

[Strafverfügung]

Eine Anlastung in Bezug auf § 99 Abs 2 lit. c StVO erfolgte nicht. [Verfahrensakt]

Das Überholmanöver des Bf war geeignet besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. [Bisher genannte Beweismittel]

II.3. Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem abgeführten Beweisverfahren, insbesondere den in Klammern angegebenen Beweismitteln.

Festzuhalten ist zunächst, dass das Gericht dem Bf seine Verantwortung, er habe zunächst den Abschluss des Überholmanövers des vor ihm fahrenden Kleintransporters abgewartet, und erst dann zum Überholen angesetzt, nicht glaubt. Diese Behauptung kann mit den sich aus dem Akt ergebenden Umständen (rechnerisch und auch für den Laien auf der Hand liegend), insbesondere aber den übrigen Angabe des Bf selbst, aber auch den Angaben des glaubwürdigen und unter Wahrheitspflicht stehenden Zeugen S. nicht in Einklang gebracht werden. Der Zeuge machte vor Gericht einen wahrheitsverbundenen Eindruck und ergaben sich keine Hinweise, dass er nicht die Wahrheit sagte. Der Zeuge hatte keinen Anlass und keinen Nutzen zu erwarten wenn er dem Gericht die Unwahrheit gesagt hätte und ergaben sich auch geringfügige Erinnerungslücken, etwa dahin, dass der Zeuge nun annahm, beim ersten überholenden Fahrzeug habe es sich um einen PKW (nicht einen Kleintransporter) gehandelt, die den Zeugen glaubwürdig machen, weil er sich offensichtlich nicht besonders auf die Verhandlung vorbereitet hat. Seine Angaben decken sich mit jenen, die er bereits vor der Polizei gemacht hat und sind insgesamt gut nachvollziehbar.

Dies gilt nicht für die Angaben des Bf und sind diese aber auch deshalb unglaubwürdig, weil der Bf selbst angibt, sich bei Kollision mit dem Fahrzeug des Zeuge neben dem Lastwagen befunden zu haben, was angesichts der aktenkundigen seitlichen Beschädigung am sich in Bewegung befindlichen Lastkraftwagen (Beschädigungen schon im Bereich der Zugmaschine) auf der Hand liegt. In Zusammenschau mit den Angaben des Zeugen S., der zusammengefasst angab die Kollision habe unmittelbar nach dem gerade noch möglichen Ausweichen des Kleintransporters stattgefunden und den Angaben des Bf vor der Polizei „er und ein Kleintransporter“ hätten versucht den Sattelschlepper zu überholen und der Kleintransporter habe es noch rechtzeitig geschafft, ergibt sich für das Gericht, dass der Bf gemeinsam mit dem Kleintransporter in Überholposition gewesen sein muss. Hätte er erst nach Abschluss des Überholmanövers des Kleintransporters mit seinem eigenen Überholmanöver begonnen, hätte er mit dem Zeugen S. nicht kollidieren können, weil dieser (er hatte sein Fahrzeug angesichts der drohenden Kollision mit dem Kleintransporter abgebremst) am Sattelschlepper in wenigen Augenblicken vorbeigefahren wäre, sodass der Bf jedenfalls nicht mit der Sattelzugmaschine (Bild Nr. 21) kollidieren hätte könne. Schließlich wird eine Strecke von 16,5 m (max. Länge eines Sattelschleppers) auch bei nur mehr 45 km/h (= 12,5 m/s) in etwas mehr als einer Sekunde, bei einem im Gegenverkehr in Bewegung befindlichen LKW in entsprechend kürzerer Zeit, durchfahren. Es ergibt sich, dass der Bf mit seinem KFZ unmittelbar hinter dem Kleintransporter nachgefahren sein muss, weil die Kollision sonst nicht neben dem Sattelschlepper stattfinden hätte können, welcher in Bewegung gewesen sein muss, weil der Lenker erst durch den Anprall auf das Überholmanöver aufmerksam wurde. Der Zeuge wäre längst an diesem vorbei gefahren gewesen, oder hätte zumindest der Sattelschlepper bereits den Kollisionsort passiert gehabt, sodass undenkbar wäre, dass die Sattelzugmaschine in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Auch die Ansicht des Bf, es sei noch eine halbe Minute zwischen Erkennen des Gegenverkehrs und der Kollision vergangen ist schlicht nicht denkbar, weil der Bf selbst bei nur 70 km/h (= 19,444 m/s) in 30 Sekunden eine Strecke von mehr als 580 m durchfahren hätte.

Im Ergebnis sind die Angaben des Bf, er habe den Zeugen S. erst gesehen als er in der Mitte des Sattelzuges war und er habe bei Einleiten des Überholmanövers keinen Gegenverkehr gesehen nur nachvollziehbar, wenn man davon ausgeht, dass er unmittelbar hinter dem Kleintransporter nachgefahren ist, weil er den Gegenverkehr dadurch erst dann sehen konnte, als der Kleintransporter wieder einscherte. Hätte er erst nach dem Wiedereinordnen des Kleintransporters zum Überholen angesetzt, hätte er den Zeugen S., den er ab der Mitte des Sattelschleppers gesehen haben will, noch vor Einleiten des Überholmanövers wahrgenommen (es geht um einen Streckenunterschied von gut 8 m = halber Sattelzug). Es ergibt sich somit zwingend, dass die Sicht des Bf vom Kleintransporter verdeckt gewesen sein muss, hätte er den Zeugen S. auch angesichts dessen, dass dieser bei Dunkelheit mit eingeschaltetem Abblendlicht

gefahren sein muss, doch sonst bereits früher (wenn auch angesichts der Kurve dennoch wesentlich zu spät) wahrnehmen müssen.

Zur Frage des Vorliegens besonders gefährlicher Verhältnisse oder besonderer Rücksichtslosigkeit:

Nach der Judikatur des VwGH ist die besondere Rücksichtslosigkeit ein straf-satzändernder Umstand. Sie ist im Verhalten des Täters gegenüber anderen Straßenbenützern begründet und liegt dann vor, wenn zu einem Tatbestand der StVO, der eine mangelnde Rücksichtnahme gegenüber anderen Straßenbenützern beinhaltet, ein besonderes Übermaß mangelnder Rücksichtnahme hinzutritt. Es bedarf also des Vorliegens zusätzlicher Sachverhaltselemente (VwGH 9. März 2001, 2000/02/0128). Demnach ist ein Verhalten etwa dann besonders rücksichtslos, wenn ein LKW-Lenker einen anderen Fahrzeuglenker wiederholt dadurch am Überholen hindert, dass er sein Fahrzeug zur Fahrbahnmitte lenkt (VwGH 12. Mai 1964, 1406/63) oder handelt mit besonderer Rücksichtslosigkeit, wer bewusst mit hoher Geschwindigkeit ein anderes Fahrzeug überholt und in der Folge vor diesem unvermutet bremst und stehen bleibt, um das andere Fahrzeug ebenfalls zum Stehenbleiben zu zwingen (VwGH 20. Mai 1963, 222/62).

Zur Frage des Vorliegens besonders gefährlicher Verhältnisse hat der VwGH zu § 99 Abs 2 lit. c StVO ausgesprochen – und kann in Bezug auf § 7 Abs 3 Z 3 FSG nichts anderes gelten –, dass zu dem an sich strafbaren Verhalten (Missachtung Überholverbot, gefährdendes Überholen) zusätzliche Sachverhaltselemente hinzukommen, die die Annahme rechtfertigen, dass die Tat unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit begangen wurde (VwGH 9. März 2001, 2000/02/0128).

So hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass das Überholen einer Fahrzeugkolonne trotz Gegenverkehrs und mangelnder Sicht bei Nacht, mit relativ hoher Geschwindigkeit und Schneiden der Fahrbahn eines anderen Verkehrs-teilnehmers erfolgt unter besonders gefährlichen Verhältnissen (VwGH 22. September 1977, 183/76). Die bloße Übertretung des Überholverbotes bewirkt keine besonders gefährlichen Verhältnisse (VwGH 28. März 1980, 1951/78).
Ein Überholen bei ungenügender Sicht auf einer bis auf einige Stellen durchwegs vereisten Fahrbahn erfolgt unter besonders gefährlichen Verhältnissen nach § 99 Abs 2 lit. c StVO 1960 (VwGH 29. Mai 1963, 0062/62).
Das Befahren einer vollkommen unübersichtlichen Fahrbahnkuppe auf der linken Fahrbahnseite mit hoher Geschwindigkeit geschieht „unter besonders gefährlichen Verhältnissen“ (VwGH 20. März 1963, 1096/62).
Vorliegend erweist sich, dass der Bf bei Dunkelheit einen Überholvorgang eingeleitet hat obwohl die Überholstrecke von ihm zu kurz eingeschätzt wurde.
Hinweise darauf, dass der Bf mit besonderer Rücksichtslosigkeit vorgegangen ist, ergeben sich nicht im Ansatz und hat die belangte Behörde auch nicht die geringste

Feststellung getroffen, die eine solche Annahme rechtfertigen könnte. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes muss die Behörde, wenn sie die Strafbestimmung der lit. c zur Anwendung bringt in der Begründung des Bescheids ausdrücklich sagen, aus welchen Erwägungen sie „besonders gefährliche Verhältnisse“ oder „besondere Rücksichtslosigkeit“ angenommen hat (VwGH 17. September 1964, 2380/63). Besonders gefährliche Verhältnisse liegen vor, wenn ein Kraftfahrer mit zu hoher Fahrgeschwindigkeit in einer unübersichtlichen Rechtskurve und Engstelle auf regennasser Fahrbahn fährt (VwGH 4. Juli 1963, 843/62). Vorschriftswidriges Überholen in einer engen Baumallee kann die Annahme besonders gefährlicher Verhältnisse rechtfertigen (VwGH 18. September 1963, 1040/62). Besonders gefährliche Verhältnisse bestehen bei Einfahren bei Dunkelheit in eine aufgrund einer Böschung nicht übersehbare Kurve mit derartiger Geschwindigkeit, dass das Fahrzeug mindestens 80 cm – also erheblich – über die Fahrbahnmitte hinausgeraten ist (VwGH 18. April 1980, 1351/78).

Vor diesem Hintergrund ist eine besondere Rücksichtslosigkeit nicht anzunehmen. Diese erfordert, wie sich aus der dargestellten Judikatur ergibt, ein besonders verwerfliches Denken in Bezug auf das Schicksal anderer Verkehrsteilnehmer und ein bewusst gleichgültiges Handeln. Um dem Bf solche besondere Rücksichtslosigkeit vorwerfen zu können, müsste er etwa bei Ansichtig werden des Gegenverkehrs dennoch zum Überholen angesetzt und bewusst in Kauf genommen haben, dass andere Verkehrsteilnehmer unfallvermeidende Handlungen setzten müssen. Derartige Umstände hat das abgeführte Beweisverfahren nicht ergeben.

Die behördliche Begründung wird den vom VwGH aufgestellten Kriterien, die in Bezug auf die Annahme besonders gefährlicher Verhältnisse oder besonderer Rücksichtslosigkeit rechtfertigen können nicht gerecht, weil die Behörde lediglich den von ihr angenommenen Sachverhalt wiedergibt, jedoch nicht begründet, woraus sie besondere Umstände ableitet. Tatsächlich wirft die belangte Behörde dem Bf in ihrer Begründung nur ein „normales“ unzulässiges Überholmanöver vor, wenn sie darstellt, der Bf wäre sich über die notwendigen Sichtweiten und Abstände nicht im Klaren gewesen und habe das Überholmanöver trotz eines beschilderten Überholverbots begonnen.

Bei Abwägung aller hervorgekommenen Umstände liegt jedoch tatsächlich eine bestimmte Tatsache nach 7 Abs 3 Z 3 FSG vor und ist entsprechend dem Wortlaut des Gesetzes auch von besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen auszugehen.

Nach dem festgestellten Sachverhalt hat der Bf zunächst ein Überholmanöver eingeleitet, obwohl er sich auf einem Fahrbahnabschnitt befand, für den ein Überholverbot galt. Es war Nacht, sodass die Sichtverhältnisse schon an sich schlecht waren. Die Straße war zumindest feucht, es war Jänner, sodass mit einer rutschigen Fahrbahn zu rechnen war. Es handelt sich um eine Unfallhäufungsstelle.

Nach den Angaben des LKW-Fahrers herrschte Kolonnenverkehr und fanden sich auch auf der Gegenfahrbahn zumindest die drei unfallbeteiligten Fahrzeuge. Es herrschte also nicht nur geringer Verkehr vor.
Zu diesen äußeren Umständen kommt hinzu, dass der Bf mit seinem nur durchschnittlich motorisierten KFZ (70 Kw) einen Sattelschlepper überholen wollte. Allein dies erfordert eine längere Überholstrecke als bspw. bei einem PKW. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass ein normales Überholen bei 70 km/h nach der allgemein verwendeten Formel „km/h x 3 in Metern“ eine Strecke von 210 Metern erfordert, bei höheren Geschwindigkeiten entsprechend mehr (z.B. 300 m bei 100 km/h). Nach einer allgemein verwendeten Faustregel sind dieser Strecke 300 m hinzuzurechnen, da immer mit Gegenverkehr zu rechnen ist, der dem Überholenden ebenso schnell entgegen kommen kann. Selbst bei wohlwollender Rechnung, muss davon ausgegangen werden, dass das Überholmanöver des Bf eine Sichtweite von 500 bis 600 Metern erforderte. Diese Sichtweite war vorliegend schon angesichts der Kurve und der Sichtbehinderung durch die Leitschiene bei weitem nicht gegeben. Legt man auf dem Luftbild zwischen jenem Abschnitt, den der Bf als Ausgangspunkt seines Überholmanövers angab (an mehreren Punkten) eine gerade Linie in Richtung Mitte der Gegenfahrbahn an, zeigt sich, dass der Blick des Bf schon zwischen StrKm 21,5 und 21,4 (also schon nach gut 50 m) auf die Leitschiene und den Begleitbewuchs traf und die darüber hinausreichende Gegenfahrbahn überdeckte und kam vorliegend noch hinzu, dass die Sicht des Bf durch den feststellungsgemäß unmittelbar vor ihm überholenden Kleintransporter gänzlich verdeckt war.

Angesichts der genannten Umstände kann kein Zweifel daran bestehen, dass das vom Bf eingeleitet Überholmanöver geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, zumal die Sichtverhältnisse an der verfahrensgegenständlichen Stelle schon an sich bei weitem nicht ausreichend waren, durch das Nachfahren hinter dem Kleintransporter jedoch die Sicht auf den Gegenverkehr gänzlich verdeckt war.
Eine bei einem Verstoß gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften unterlaufene Fahrlässigkeit "unter besonders gefährlichen Verhältnissen" ist dann anzunehmen, wenn sie entweder unter Umständen erfolgt unter denen nach allgemeiner Erfahrung der Eintritt eines besonders umfangreichen und schweren und zunächst gar nicht überblickbaren Schadens zu erwarten ist, oder wenn die Wahrscheinlichkeit, dass ein umfangreicher und schwerer und zunächst gar nicht überblickbarer Schaden eintreten werde, wegen der vorliegenden Umstände besonders groß ist und der Lenker, obwohl ihm die eine solche Verschärfung der Verkehrssituation bedingenden Umstände bewusst oder bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennbar waren, sich auf diese vom Vorstellungselement der Fahrlässigkeit umfassten höheren Gefahrenmomente dennoch eingelassen hat (VwGH 31. März 2006, 2006/02/0040).

Angesichts der dargestellten Umstände lag eine derartige Situation vor und musste der Bf auch angesichts des nicht geringen Verkehrsaufkommens damit rechnen, dass die dargestellten Folgen eintreten. Er hat sich trotz eklatant zu geringer Sichtweite, quasi blind, auf ein Überholmanöver eingelassen und wohl gehofft, dass kein Gegenverkehr vorhanden ist. Es war zu erwarten, dass ein Verkehrsunfall mit weitreichenden Folgen eintritt und hat sich eine derartige Folge vorliegend sogar tatsächlich ergeben.

III. Rechtliche Beurteilung

III.1. Rechtsgrundlagen

Gemäß § 7 Abs 1 FSG gilt eine Person als verkehrszuverlässig, wenn nicht auf Grund erwiesener bestimmter Tatsachen (Abs 3) und ihrer Wertung (Abs 4) angenommen werden muss, dass sie wegen ihrer Sinnesart beim Lenken von Kraftfahrzeugen

1. die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird, oder
2. sich wegen der erleichternden Umstände, die beim Lenken von Kraftfahrzeugen gegeben sind, sonstiger schwerer strafbarer Handlungen schuldig machen wird.

Gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG hat als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs 1 zu gelten: wer als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften verstoßen hat; als Verhalten, das geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, gelten insbesondere erhebliche Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Schulen, Kindergärten und vergleichbaren Einrichtungen sowie auf Schutzwegen oder Radfahrerüberfahrten, sowie jedenfalls Überschreitungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 90 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 100 km/h, das Nichteinhalten des zeitlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand eine Zeitdauer von 0,2 Sekunden unterschritten hat und diese Übertretungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden, das Übertreten von Überholverboten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen.

Gemäß § 26 Abs 2a FSG hat die Entziehungsdauer im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs 3 Z 3 genannten Übertretung mindestens 6 Monate zu betragen.

Gemäß § 99 Abs 2 lit. c StVO begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 36 Euro bis 2.180 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 24 Stunden bis sechs Wochen, zu bestrafen, wer als Lenker eines Fahrzeuges, z.B. beim Überholen, als Wartepflichtiger oder in Hinblick auf eine allgemeine oder durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte Geschwindigkeitsbeschränkung, unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt, sofern nicht eine Übertretung nach Abs 2d oder 2e vorliegt.

III.2. Zur Bindungswirkung

Die belangte Behörde weist im Vorlageschreiben auf eine rechtskräftige Strafverfügung in Bezug auf die unter Punkt II.2. genannten Tatbestände hin. Der Bf-Vertreter leitet aus der Einstellungsentscheidung der Staatsanwaltschaft eine Bindungswirkung ab.

In seiner Entscheidung vom 21. August 2014, Ra 2014/11/0027, hat der Verwaltungsgerichtshof wie folgt ausgesprochen:
„Die Führerscheinbehörde ist, wenn eine rechtskräftige Bestrafung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung vorliegt, jedenfalls in Ansehung des Umstands, dass der Betreffende die im Strafbescheid genannte Tat begangen hat, gebunden (Hinweis Erkenntnisse vom 27. Jänner 2005, 2003/11/0169, und vom 24. Februar 2009, 2007/11/0042, jeweils mwN.). Eine Bindung besteht hingegen nicht hinsichtlich des Ausmaßes der Geschwindigkeitsüberschreitung, falls dieses nicht bereits zum Tatbild der Verwaltungsübertretung zählt, wie dies z.B. gemäß § 99 Abs. 2d und 2e StVO 1960 der Fall ist. Es sei an dieser Stelle festgehalten, dass eine solche Bindungswirkung grundsätzlich auch hinsichtlich sonstiger rechtskräftiger Bestrafungen besteht (vgl. etwa zu Alkoholdelikten die Erkenntnisse vom 17. März 2005, 2005/11/0057, und vom 26. April 2013, Zl. 2013/11/0015, mwN., sowie z.B. zu Übertretungen nach § 4 Abs. 2 StVO 1960 das Erkenntnis vom 14. Mai 2009, 2007/11/0009). Für den Revisionsfall folgt daraus, dass das Verwaltungsgericht in Bindung an die rechtskräftige Strafverfügung davon auszugehen hatte, dass die in Rede stehende Verwaltungsübertretung (§ 20 Abs. 2 StVO 1960) vom Betroffenen und somit als Lenker eines Pkw - nach der Aktenlage: in der Probezeit - begangen wurde. Eigene Feststellungen zur Identität des Täters waren dem Verwaltungsgericht infolge dieser Bindungswirkung verwehrt.“ (Hervorhebungen nicht im Original)

Zur Frage der Bindungswirkung in Bezug auf das Vorliegen besonders gefährlicher Verhältnisse hat der VwGH etwa wie folgt ausgesprochen: „In Anbetracht der Bindungswirkung einer rechtskräftigen Bestrafung nach § 99 Abs 2 lit c StVO hat die Kraftfahrbehörde jedenfalls auch vom Vorliegen einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG 1997 auszugehen (Hinweis E 21.5.1996, 96/11/0102 ua). Auch im Rahmen der Wertung gemäß § 7 Abs 5 FSG 1997 hat die belangte Behörde davon auszugehen, dass

der Lenker die seiner Bestrafung zugrunde liegende Übertretung begangen hat.[...]“. (VwGH 23. April 2002, 2002/11/0063)

Aus dieser Judikatur ergibt sich im Ergebnis, dass das Verwaltungsgericht oder die Führerscheinbehörde an solche rechtskräftiger Strafbescheide gebunden ist, deren Tatvorwurf im Führerscheingesetz als Entziehungsgrund abgebildet wird.
Wenn das Führerscheingesetz sohin ein Verhalten als bestimmte Tatsache bezeichnet, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, oder wenn besonderer Rücksichtslosigkeit gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften an den Tag gelegt wurde und das FSG konkretisiert, dass dies dann der Fall ist, wenn Überholverboten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen missachtet werden, korrespondiert diese bestimmte Tatsache mit der Qualifikation iSd § 99 Abs 2 lit. c StVO, nach welchem jener KFZ-Lenker zu bestrafen ist, der beim Überholen, unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern gegen die Vorschriften verstößt.
Diesen Vorwurf hat die belangte Behörde dem Bf jedoch nicht gemacht, sondern wirft sie ihm lediglich „einfache“ Verstöße gegen Überholverbotsregeln vor, weshalb in Bezug auf den qualifizierten Verstoß keine Bindungswirkung eintreten kann, jedoch für das Verwaltungsgericht verbindlich festgestellt ist, dass der Bf Verkehrsvorschriften übertreten hat.

Soweit der Beschwerdeführer von einer Bindung des Verwaltungsgerichtes an die Einstellungsentscheidung der Staatsanwaltschaft ausgeht, ist er auf folgende jüngst ergangene Entscheidung des VwGH hinzuweisen:

„Die Bindungswirkung verurteilender strafgerichtlicher Entscheidungen kommt im Fall einer freisprechenden Entscheidung nicht zum Tragen (vgl. VwGH 30.1.2013, 2012/03/0072; 16.10.2006, 2004/10/0178). Diesfalls hat die zuständige Behörde eine eigenständige Beurteilung vorzunehmen, was ein mängelfreies Ermittlungsverfahren und eine vollständige Beweiserhebung voraussetzt (vgl. VwGH 22.11.2017, Ra 2017/03/0031).“ (VwGH 9. August 2018, Ra 2018/22/0033)

Die Staatsanwaltschaft hat mit ihrer einstellenden Entscheidung im Übrigen nur zum Ausdruck gebracht, dass der Bf nicht grob fahrlässig gehandelt hat.

Dieser Umstand impliziert nicht, dass keine Eignung in Bezug auf besonders gefährliche Verhältnisse vorlag und können solche (zumindest theoretisch) auch leicht fahrlässig herbeigeführt werden.

Der Verwaltungsgerichtshof hat zuletzt im Übrigen wie folgt ausgesprochen: „Aus dem Umstand, dass der Betroffene wegen einer Übertretung ‚nur‘ nach § 99 Abs. 3 lit. a StVO 1960 bestraft wurde, folgt keine Bindung der Führerscheinbehörde (bzw. des VwG) dahin, dass das Vorliegen der Voraussetzungen einer bestimmten Tatsache nach § 7 Abs. 3

Z 3 FSG 1997 zu verneinen ist. Der VwGH hat bereits im Erkenntnis vom 22. Februar 1996, 95/11/0290, klargestellt, dass aus einer rechtskräftigen Bestrafung gemäß § 99 Abs. 3 lit. a StVO 1960 nicht folge, dass auch die Entziehungsbehörde nicht das Vorliegen besonders gefährlicher Verhältnisse hätte annehmen dürfen, und zwar schon deshalb, weil § 66 Abs. 2 lit. f KFG 1967 (in der damals relevanten Fassung) in Ansehung der ‚gefährlichen Verhältnisse' andere Tatbestandsmerkmale enthalte als § 99 Abs. 2 lit. c StVO 1960, sodass in Fällen, in denen eine Bestrafung nach der zuletzt genannten Gesetzesstelle nicht erfolgt ist, die Voraussetzungen für die Anwendung des § 66 Abs. 2 lit. f KFG 1967 erfüllt sein könnten. Diese Überlegungen wurden vom VwGH im Erkenntnis vom 30. Mai 2001, 99/11/0221 (betreffend § 16 Abs. 1 lit. a StVO 1960) auch auf die Rechtslage nach dem FSG 1997, nämlich dessen § 7 Abs. 3 Z 3 in Relation zu einer rechtskräftigen Bestrafung nach § 99 Abs. 3 lit. a übertragen." (20. Juli 2018, Ra 2018/11/0089)

Das Verwaltungsgericht hat die Frage des Vorliegens dieser Frage daher eigenständig zu beurteilen.

III.3. Zur Frage des Vorliegens besonders gefährlicher Verhältnisse oder besonderer Rücksichtslosigkeit:

III.3.1. Vorauszuschicken ist, dass Unfallfolgen bei der Wertung und damit auch bei der Bemessung der Entziehungsdauer außer Betracht zu bleiben (VwGH 22. Oktober 1991, 91/11/0033, 20. Jänner 1998, 97/11/0217 uva.). Aus führerscheinrechtlicher Sicht zählt lediglich die Frage, ob beim vom Bf vorgenommenen Überholmanöver besonders gefährliche Verhältnisse vorlagen, insbesondere, ob das Übertreten von Überholverboten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen erfolgte oder ob dem Bf besondere Rücksichtslosigkeit zur Last liegt.

III.3.2. Nach den Feststellungen hat der Bf als Lenker eines Kraftfahrzeuges durch Übertretung von Verkehrsvorschriften (Missachtung Überholverbot) ein Verhalten setzt, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen und hat dieses gemäß § 7 Abs 3 Z 3 FSG hat als bestimmte Tatsache im Sinn des Abs 1 leg. cit. zu gelten.

§ 26 Abs 1 FSG vorletzter Satz sieht für Fälle wie den Vorliegenden eine Mindestentziehungsdauer von 6 Monaten vor.

„Liegt eine bestimmte Tatsache nach § 7 Abs. 3 Z 3 FSG 1997 vor, so ist die Lenkberechtigung gemäß § 26 Abs. 2a FSG 1997 - unter Entfall der in § 7 Abs. 4 FSG 1997 ansonsten vorgesehenen Wertung - zwingend für die Dauer von (mindestens) sechs Monaten zu entziehen, wenn das Entziehungsverfahren innerhalb eines Jahres eingeleitet wurde (vgl. zB VwGH 11.5.2016, Ra 2016/11/0062; 21.11.2017, Ra 2017/11/0261 mwN)." (VwGH 20. Juli 2018, Ra 2018/11/0089)

Die vom Gesetz vorgesehene Mindestentziehungsdauer ist schon an sich hoch bemessen und geht das Gericht insofern davon aus, dass keine längere Entziehung erforderlich ist, um die Verkehrszuverlässigkeit des Bf wieder herzustellen.

III.3.3. Vor diesem Hintergrund war die behördliche Entscheidung im Ergebnis zu bestätigen und die Beschwerde des Bf abzuweisen.

Der Spruch war entsprechend anzupassen.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Das Landesverwaltungsgericht ist der in der Beweiswürdigung ausführlich dargestellten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage des Vorliegens besonders gefährlicher Verhältnisse gefolgt und nicht von ihr abgewichen. Auch sonst wurde die anzuwendende Judikatur des VwGH im Erkenntnis zitiert. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof sind innerhalb der Rechtsmittelfrist unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.
Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind innerhalb der Rechtsmittelfrist unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Pohl