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-651963/10/KH

Datum:
Linz, 31. Mai 2021

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Hörzing über die Beschwerde des M D, vertreten durch H N W Rechtsanwälte OG, x, x, gegen den Bescheid der Landespolizeidirektion Oberösterreich vom 23. Dezember 2020, GZ: VA-FE-1961-2020, betreffend die Entziehung der Lenkberechtigung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17. März 2021

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

1. Mit Bescheid vom 23. Dezember 2020, GZ: VA-FE-1961/2020, entzog die Landespolizeidirektion Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) M D (im Folgenden: Beschwerdeführer – Bf) die ihm am 17. Jänner 1985 unter der Zl. F 3/25/1985 erteilte Lenkberechtigung mangels gesundheitlicher Eignung ab Zustellung des Bescheides bis zur behördlichen Feststellung, dass der Bf wieder geeignet sei.

2. In seiner binnen offener Frist erhobenen Beschwerde brachte der Bf vor, dass im Rahmen der verkehrspsychologischen Überprüfung, bei welcher die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit des Bf überprüft wurde, ein Computer-Test verwendet wurde und er über keinerlei Computerkenntnisse verfüge, weshalb er entsprechend überfordert gewesen sei und somit auch das Testverfahren nicht abschließen habe können. Insoweit könne daraus keine Verkehrsuntauglichkeit abgeleitet werden, darüber hinaus sei im Befund des Instituts V festgehalten worden, dass die abstrakt logische Intelligenz und visuelle Auffassungsfähigkeit normgemäß seien. Der Bf beantragte, den gegenständlichen Test der Verkehrstauglichkeit zu wiederholen und ohne Zuhilfenahme eines Computers vorzunehmen.

3. Die belangte Behörde legte die Beschwerde mit dem Bezug habenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vor. Dieses entscheidet durch seine nach der Geschäftsverteilung zuständige Einzelrichterin.

4. Mit Eingabe vom 8. Februar 2021 beantragte der Bf, eine Beobachtungsfahrt im Sinn des § 8 Führerscheingesetz zum Beweis dafür anzuordnen, dass er zum Lenken eines Kraftfahrzeuges geeignet sei.

5. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führte am 17. März 2021 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, zu welcher der Bf und sein Rechtsvertreter sowie der weiters geladene Mitarbeiter des Instituts V, Mag. W O, erschienen sind.

II. Folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt steht fest:

1. Der Bf verursachte am 10. März 2020 einen Verkehrsunfall mit Personenschaden, da er am Schutzweck einen Fußgänger übersehen hatte. Aufgrund seines auf die im Einsatz befindlichen Polizisten hektisch wirkenden Verhaltens und der Unmöglichkeit der Durchführung eines Alkoholtest der Atemluft

(Abbruch nach mehreren Versuchen) wurde der Bf einem Arzt vorgeführt, welcher feststellte, dass der Bf an einem massiven Tremor, Hyperaktivität und ev. beginnendem Parkinson leidet. Eine nachfolgende Blutuntersuchung auf Trinkalkohol ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,00 Promille.

2. Mit Bescheid vom 28. April 2020, GZ: VA-FE-603/2020, wurde der Bf aufgefordert, sich unverzüglich zur Feststellung seiner gesundheitlichen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B amtsärztlich untersuchen zu lassen.

3. In der Folge erging ein Mandatsbescheid vom 22. Juni 2020, GZ: FE-603/2020, mit der Aufforderung, eine verkehrspsychologische Stellungnahme binnen drei Wochen ab Zustellung des Bescheides zu erbringen. Aufgrund einer Ortsabwesenheit des Bf wurde die Frist in der Folge verlängert (drei Wochen ab 16. Juli 2020).

4. Mit Bescheid vom 31. August 2020, GZ: VA-FE-603/2020, wurde die Lenkberechtigung des Bf bis zur Befolgung der Anordnung, den vorgeschriebenen Befund (verkehrspsychologische Stellungnahme betreffend kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit) entzogen.

5. Am 5. November 2020 erfolgte eine Überprüfung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit des Bf durch das Institut Vorang, Verein zur Förderung von Arbeits- und Verkehrssicherheit. Die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 11. November 2020 ergab, dass der Bf zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B nicht geeignet ist. Begründend wurde in der Stellungnahme u.a. ausgeführt, dass der Bf sehr fahrig war und sich nicht konzentrieren konnte, wobei zwei Testverfahren aufgrund seiner Überforderung abgebrochen werden mussten. Die abstrakt logische Intelligenz und die visuelle Aufmerksamkeit waren normgemäß, alle anderen Bereiche wiesen deutliche Leistungsminderungen auf, sodass nicht mehr von einer ausreichenden kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit ausgegangen werden konnte. Zum Testabschnitt Erinnerungsvermögen wurde festgehalten, dass der Bf mit der Bedienung der Computermaus gänzlich überfordert war und das Testverfahren abgebrochen werden musste. Das Testverfahren im Testabschnitt Sensormotorik musste ebenfalls wegen Überforderung abgebrochen werden. Im Testabschnitt Beobachtungsfähigkeit war die visuelle Orientierungsfähigkeit des Bf stark vermindert. Im Testabschnitt Reaktionsverhalten zeigten sich eine stark verlangsamte kognitive Entscheidungs- und eine durchschnittliche motorische Bewegungszeit, insgesamt waren die Reaktionsgeschwindigkeit verlangsamt und die reaktive Belastbarkeit stark vermindert. Im Testabschnitt Konzentrationsvermögen war die Konzentrationsfähigkeit stark vermindert.
Angemerkt wurde in der Stellungnahme, dass der Bf explizit darauf hingewiesen wurde, dass auch bei einer neuerlichen verkehrspsychologischen Untersuchung

keine entscheidenden Verbesserungen der eingeschränkten kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen zu erwarten wären.

6. Das daraufhin erstellte amtsärztliche Gutachten vom 17. Dezember 2020 enthielt die Feststellung, dass der Bf gemäß § 8 Führerscheingesetz zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klassen AM und B nicht geeignet ist, wobei in den begründenden Ausführungen auf die verkehrspsychologische Stellungnahme verwiesen wurde.

7. In der Folge erging der im gegenständlichen Beschwerdeverfahren angefochtene Bescheid.

8. Der im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 17. März 2021 befragte Psychologe Mag. O, der die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 11. November 2020 verfasst hatte, führte zur verkehrspsychologischen Untersuchung aus, dass die Instruktionen am Bildschirm zuerst auf Türkisch eingestellt wurden. Da dies jedoch nicht funktioniert hat, wurden die Instruktionen dann auf Deutsch eingestellt und vom Sohn des Bf, der ebenfalls anwesend war, für ihn übersetzt. Der Bf war in der gesamten Testsituation äußerst unruhig und fahrig und konnte sich teilweise auch die Anweisungen, die ihm sein Sohn übersetzt hat, nicht merken bzw. diese nicht ausführen. Die bei der vorliegenden Überprüfung insbesondere bei älteren Personen in einem Teilbereich verminderten Fähigkeiten können durch Einbeziehung ihrer langjährigen Fahrerfahrung kompensiert werden, was jedoch im vorliegenden Fall aufgrund der durchwegs schlechten Ergebnisse nicht mehr möglich war. Bei der Übung zur Zweihandkoordination (Testabschnitt Sensomotorik) ist beispielsweise zuerst eine Übungsphase gegeben, die vorher bestanden werden muss, um zum eigentlichen Test übergehen zu können. Der Bf ist nicht über die Übungsphase hinausgekommen, da er zunehmend nervöser wurde und die gestellte Aufgabe, einen Punkt mittels zwei Drehreglern von A nach B zu bewegen, nicht geschafft hat, weshalb das eigentliche Testverfahren gar nicht durchgeführt werden konnte. Im Testabschnitt Erinnerungsvermögen/visueller Gedächtnistest hat der Bf selbst aufgrund seiner subjektiven Überforderung festgestellt, dass er den Test nicht weiterführen kann.
Befragt zur Bedienung der Computermaus führte Mag. O aus, dass diese nicht wie eine gewöhnliche Maus zu bedienen ist, indem man eine Taste gedrückt halten und die Maus bewegen muss, um ein Objekt zu bewegen, sondern dass diese Objekte frei beweglich sind, durch das reine Bewegen der Maus mitbewegt werden können und nur beim Ablegen des Objekts einmal die linke Taste gedrückt werden muss.

Zur Frage, ob es auch andere Computer-Testverfahren gibt, erläuterte Mag. O, dass es in Österreich 15 Einrichtungen gibt, die die gegenständliche verkehrspsychologische Untersuchung abnehmen dürfen, wobei im Normalfall das Schuhfried-Testsystem (auch Wiener-Testsystem, WTS) verwendet wird. Dieses

enthält sowohl standardisierte Hardwarekomponenten, als auch standardisierte Software, wobei es immer wieder geringfügige Anpassungen bei den Programmen gibt, die für die Aufgabenstellungen verwendet werden.
Zur Frage, ob ein Ersatz dieses Testverfahrens durch eine Beobachtungsfahrt möglich wäre, wies Mag. O darauf hin, dass die Notwendigkeit besteht, die in § 18 Abs. 2 FSG-GV aufgezählten Teilbereiche zu beurteilen und dass im Rahmen einer Beobachtungsfahrt zB das Reaktions- bzw. Konzentrationsverhalten und -vermögen nicht im Sinn dieser Vorgaben überprüft werden kann. Es gibt im Rahmen der verkehrspsychologischen Untersuchung beispielsweise Messverfahren, in denen die Reaktionsfähigkeit des Probanden auf Millisekunden genau festgestellt werden kann. Im Rahmen einer Beobachtungsfahrt kann lediglich das Fahrverhalten und das Handling des Fahrzeugs beurteilt werden, welches aber nur auf die Erfahrung im Straßenverkehr bzw. darauf schließen lässt, wie gut der Proband mit seinem Fahrzeug zurechtkommt. Hinweise auf eine zB bestehende Demenzerkrankung oder auf Defizite in der kognitiven Leistungsfähigkeit können im Rahmen einer Beobachtungsfahrt nicht verlässlich festgestellt werden.

9. Einem im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom Bf gestellten Antrag auf neuerliche Einholung eines verkehrspsychologischen Gutachtens zur Feststellung seiner kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit wurde stattgegeben. Dem Landesverwaltungsgericht wurde vom Institut V in der Folge eine verkehrspsychologische Stellungnahme vom 7. April 2021 nach Durchführung einer verkehrspsychologischen Untersuchung am 31. März 2021 übermittelt, in welcher festgehalten wurde, dass der Bf vom Standpunkt verkehrspsychologischer Leistungsbegutachtung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B nicht geeignet ist. Angemerkt wurde, dass sich im Vergleich zur Erstuntersuchung keine Verbesserung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit gezeigt hat und somit von stabilen Leistungsminderungen auszugehen ist. Um die Ursachen abzuklären, war dem Bf unabhängig vom gegenständlichen Verfahren eine neurologische Untersuchung angeraten worden. Im Testabschnitt Intelligenz war die abstrakt logische Intelligenz vermindert, im Testabschnitt Erinnerungsvermögen die visuelle Gedächtnisleistung eingeschränkt. Der Testabschnitt Sensomotorik wurde aufgrund deutlicher Überforderung des Bf vorzeitig abgebrochen, da dieser trotz einer Testdauer von 19 Minuten es nicht geschafft hat, zumindest einen der geforderten zehn Durchgänge zu absolvieren. Im Testabschnitt Beobachtungsfähigkeit waren die visuelle Orientierungsfähigkeit eingeschränkt und die visuelle Auffassungsfähigkeit normgemäß. Im Testabschnitt Reaktionsverhalten zeigten sich eine verlangsamte kognitive Entscheidungs- und eine durchschnittliche motorische Bewegungszeit. Insgesamt war die Reaktionsgeschwindigkeit noch knapp ausreichend gegeben. Im Bereich Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens zeigte sich eine weit unterdurchschnittliche Anzahl richtiger Antworteingaben und war die reaktive Belastbarkeit vermindert.

Im Bereich Konzentrationsvermögen war die Konzentrationsfähigkeit des Bf stark vermindert.

10. Hinsichtlich der verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 7. April 2021 wurde im Beschwerdeverfahren Parteiengehör gewährt, wobei dazu keine Stellungnahme eingelangt ist.

III. Beweiswürdigung:

1. Das Landesverwaltungsgericht hat Bescheid erhoben durch Einsichtnahme in den mit der Beschwerde übermittelten Verwaltungsakt, Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 17. März 2021 sowie durch neuerliche Einholung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme.

2. Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich insbesondere aus den verkehrspsychologischen Stellungnahmen vom 11. November 2020 sowie vom 7. April 2021 sowie aus der Befragung des Verkehrspsychologen Mag. W O, der die den Stellungnahmen zugrunde liegenden verkehrspsychologischen Untersuchungen im Institut V durchgeführt hat. Dieser hat schlüssig und entsprechend den schriftlichen Feststellungen in den verkehrspsychologischen Stellungnahmen ausgeführt, dass der Bf in den Testverfahren großteils überfordert war und die notwendigen Teilbereiche des Tests trotz genügend Übungszeit nicht ausreichend erfüllen konnte, wobei er teilweise nicht über die Übungsphase, die erfolgreich absolviert werden muss, um in den eigentlichen Test einsteigen zu können, hinausgekommen ist. Aus diesen Gründen gingen beide verkehrspsychologischen Stellungnahmen schlüssig davon aus, dass der Bf aufgrund mangelnder kraftfahrspezifischer Leistungsfähigkeit nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B ist. Insbesondere ist auf die Vergleichbarkeit der Ergebnisse beider Überprüfungen hinzuweisen, die auf stabile Leistungsdefizite des Bf schließen lassen.

IV. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes festzuhalten:

1. Rechtsgrundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des Führerscheingesetzes (FSG) und der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) lauten wie folgt:

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 3 FSG darf eine Lenkberechtigung nur Personen erteilt werden, die gesundheitlich geeignet sind, ein Kraftfahrzeug zu lenken (§§ 8 und 9).

Gemäß § 24 Abs. 1 Z. 1 FSG ist 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 die Lenkberechtigung zu entziehen.

§ 17 Abs. 1 Z. 1 FSG-GV normiert, dass die Stellungnahme einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle gemäß § 8 Abs. 2 FSG im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch auffälliges Verhalten insbesondere dann zu verlangen ist, wenn der Bewerber um eine Lenkberechtigung oder der Besitzer einer Lenkberechtigung Verkehrsunfälle verursacht oder Verkehrsverstöße begangen hat, die den Verdacht auf verminderte kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit erwecken.

§ 18 FSG-GV:

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

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

1. Beobachtungsfähigkeit sowie Überblicksgewinnung,
2. Reaktionsverhalten, insbesondere die Geschwindigkeit und Sicherheit der Entscheidung und Reaktion sowie die Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens,
3. Konzentrationsvermögen,
4. Sensomotorik und
5. Intelligenz und Erinnerungsvermögen.

(3) Für die Erfassung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist insbesondere das soziale Verantwortungsbewusstsein, die Selbstkontrolle, die psychische Stabilität und die Risikobereitschaft des zu Untersuchenden zu untersuchen sowie zu prüfen, ob eine Tendenz zu aggressiver Interaktion im Straßenverkehr besteht und ob sein Bezug zum Autofahren kritisch von der Norm abweicht. Zur Überprüfung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist neben einem verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest auch ein ausführliches Explorationsgespräch durchzuführen. Dieses darf nur von einem gemäß § 20 für Verkehrspsychologie qualifizierten Psychologen geführt werden oder, unter seiner Verantwortung und in seinem Beisein, von einem in Ausbildung zum Verkehrspsychologen befindlichen Psychologen.

(4) Bewerber um eine Lenkberechtigung, die gemäß § 17 Abs. 3 Z 1 eine verkehrspsychologische Stellungnahme zu erbringen haben, sind einem verkehrspsychologischen Screening zu unterziehen, bei dem jedenfalls Beobachtungs- und Konzentrationsfähigkeit, Belastbarkeit und Koordination sowie in einem verkürzten Explorationsgespräch unter anderem die Motivation für den Erwerb der Lenkberechtigung zu untersuchen sind. Ergibt das Screening einen Verdacht auf Mängel in der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit oder auf mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, ist die volle verkehrspsychologische Untersuchung durchzuführen.

(5) Jede durchgeführte verkehrspsychologische Untersuchung ist unverzüglich der das Verfahren führenden Behörde zu melden, die Übermittlung der verkehrspsychologischen Stellungnahme hat jedoch erst nach vollständiger Bezahlung des in § 23 Abs. 3 genannten Untersuchungsentgeltes zu erfolgen. Eine weitere verkehrspsychologische Untersuchung derselben Person innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten nach der erstmaligen Untersuchung darf nur auf ausdrückliche Anordnung der Behörde erfolgen.

(5a) Ist eine verkehrspsychologische Stellungnahme nicht schlüssig oder ist sie aus anderen Gründen mangelhaft, so ist sie an die jeweilige Untersuchungsstelle mit dem Auftrag zur Verbesserung zurückzustellen. Diesem Auftrag ist nachzukommen, ohne dass weitere Beträge gemäß § 23 Abs. 3 in Rechnung gestellt werden.

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

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Gemäß § 17 Abs. 1 Z. 1 FSG-GV ist die Stellungnahme einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch auffälliges Verhalten insbesondere dann zu verlangen, wenn der Besitzer einer Lenkberechtigung Verkehrsunfälle verursacht oder Verkehrsverstöße begangen hat, die den Verdacht auf verminderte kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit erwecken. Der Bf hat am 10. März 2020 einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht und daraufhin ein aus Sicht der einschreitenden Polizisten insoweit auffälliges Verhalten gezeigt (hektisches Herumlaufen am Unfallort, keine klaren Antworten, Zahnersatz auf den Beifahrersitz gelegt), dass er einem Arzt vorgeführt wurde. Bei der darauf folgenden amtsärztlichen Untersuchung wurde die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme im Hinblick auf die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit des Bf vorgeschrieben. In der verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 11. November 2020 wurde festgehalten, dass der Bf vom Standpunkt verkehrspsychologischer Leistungsbegutachtung aus zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B nicht geeignet ist.

Gemäß § 24 Abs. 1 Z. 1 FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (darunter auch die gesundheitliche Eignung, hier konkret die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit) nicht mehr gegeben sind, von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen. Dies ist mit dem im gegenständlichen Beschwerdeverfahren angefochtenen Bescheid vom 23. Dezember 2020, GZ: VA-FE-1961-2020, erfolgt.

Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich wurde in der mündlichen Verhandlung am 17. März 2021 der Verkehrspsychologe Mag. O vom Institut V befragt, der die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 11. November 2020 verfasst und in der Folge auf Antrag des Bf eine weitere verkehrspsychologische Überprüfung durchgeführt hat. Die darüber ergangene verkehrspsychologische Stellungnahme ergab wiederum, dass der Bf zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B nicht geeignet ist. Dazu wurde insbesondere angemerkt, dass sich im Vergleich zur Erstuntersuchung keine Verbesserung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit gezeigt hat und deshalb von stabilen Leistungsminderungen auszugehen ist. Zur Abklärung möglicher Ursachen wurde dem Bf zu einer neurologischen Untersuchung geraten.

Das amtsärztliche Gutachten vom 17. Dezember 2020, auf das sich der gegenständlich angefochtene Bescheid stützt, begründet die festgestellte Nichteignung des Bf zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse AM und B mit den Ergebnissen der verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 11. November 2020. Das Ermittlungsverfahren vor dem Landesverwaltungsgerichts brachte hinsichtlich der Nichteignung des Bf zum Lenken von Kraftfahrzeugen der genannten Klassen keine inhaltliche Änderung der zweiten verkehrspsychologischen Stellungnahme im Vergleich zur ersten hervor, diese hat vielmehr die Ergebnisse der ersten verkehrspsychologischen Stellungnahme bestätigt. Zum Beschwerdevorbringen, dass die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit des Bf anhand anderer Verfahren festgestellt werden sollte, ist anzumerken, dass andere als die im Rahmen der verkehrspsychologischen Überprüfung verwendeten Testverfahren (Überprüfung ohne Zuhilfenahme eines Computers) derzeit in Österreich nicht zugelassen sind.

Gemäß § 18 Abs. 2 FSG-GV sind im Rahmen der Feststellung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit insbesondere Beobachtungsfähigkeit sowie Überblicksgewinnung, Reaktionsverhalten, insbesondere Geschwindigkeit und Sicherheit der Entscheidung und Reaktion, Belastbarkeit des Reaktionsverhaltens, Konzentrationsvermögen, Sensomotorik sowie Intelligenz und Erinnerungsvermögen zu überprüfen, wobei die Überprüfung der einzelnen Merkmale nach dem jeweiligen Stand der verkehrspsychologischen Wissenschaft mit entsprechenden Verfahren vorzunehmen ist.

In diesem Sinn konnte dem Antrag des Bf auf Durchführung einer Beobachtungsfahrt nicht näher getreten werden, da – wie auch von dem zur mündlichen Verhandlung geladenen Verkehrspsychologen ausgeführt – die in § 18 Abs. 2 FSG-GV genannten Voraussetzungen nicht im Rahmen einer Beobachtungsfahrt überprüft werden können, insbesondere kann dabei beispielsweise das Reaktions- bzw. Konzentrationsverhalten und -vermögen nicht nach dem jeweiligen Stand der verkehrspsychologischen Wissenschaft überprüft

werden, auch können Defizite in der kognitiven Leistungsfähigkeit im Rahmen einer Beobachtungsfahrt nicht verlässlich festgestellt werden.

Somit ist zusammengefasst festzuhalten, dass die im Rahmen des Behördenverfahrens festgestellte fehlende gesundheitliche Eignung des Bf zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B sich im Beschwerdeverfahren bestätigt hat, da sich die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit des Bf, welche in der verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 11. November 2020 dahingehend beurteilt wurde, dass dieser nicht geeignet zum Lenken ist, im Rahmen der zweiten verkehrspsychologischen Untersuchung nicht verbessert hat und nach wie vor davon auszugehen ist, dass der Bf nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B ist. Demgemäß ist die mit dem angefochtenen Bescheid ausgesprochene Entziehung der Lenkberechtigung des Bf zu Recht erfolgt.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

V. 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. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen im Beschluss ausführlich zitierten 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 Eingabegebühr 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

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Hörzing