

Gericht

Landesverwaltungsgericht Vorarlberg

Entscheidungsdatum

12.09.2018

Geschäftszahl

LVwG-411-43/2018-R4

Rechtssatz

Vorliegendenfalls ist der Beschwerdeführer auf einer Schnellstraße mit einer Fahrgeschwindigkeit von ca 80 km/h und auf einer Strecke von 14,5 km mehrere Male über mehrere Sekunden nur auf dem Hinterrad seines Motorrades gefahren. Der Beschwerdeführer ist dabei zusammen mit den zwei anderen Motorradlern bzw in deren Nähe gefahren. Zudem hat er einen Wheelie auch beim Durchfahren eines Tunnels ausgeführt, womit seine Sichtbarkeit für den Gegenverkehr erheblich beeinträchtigt war (hochgezogener Scheinwerfer). Des Weiteren stieg er während der Fahrt auf der Schnellstraße mit beiden Füßen auf den Motorradsitz und streckte beide Arme seitlich weg.

Der Beschwerdeführer hat ein Verhalten gesetzt, das an sich geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Insofern liegt eine bestimmte Tatsache iSd § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor.

European Case Law Identifier

ECLI:AT:LVWGVO:2018:LVwG.411.43.2018.R4



Zahl: LVwG-411-43/2018-R4

Bregenz, am 12.09.2018

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Wilfried Schneider über die Beschwerde des M A M, F, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Bernhard Ess, Feldkirch, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft F vom 09.05.2018 betreffend die Entziehung der Lenkberechtigung, zu Recht erkannt:

Gemäß § 28 Abs 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde keine Folge gegeben und der angefochtene Bescheid bestätigt.

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

Begründung

1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Beschwerdeführer gemäß § 7 Abs 1 und 3 Z 3 iVm § 24 Abs 1 Z 1, § 25 Abs 1 und § 26 Abs 2a des Führerscheingesetzes (FSG) die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, A und B für die Dauer von sechs Monaten, gerechnet ab der Zustellung des Bescheides, entzogen (Spruchpunkt I.). Gemäß § 29 Abs 3 FSG wurde verfügt, dass der Führerschein unverzüglich bei der Behörde oder der nächsten Dienststelle der Polizei oder Gemeindefürsorge abzugeben sei und diese Verpflichtung auch bei allfälliger Einbringung einer Beschwerde bestehe (Spruchpunkt II.). Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG wurde die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen (Spruchpunkt III.).

2. Gegen diesen Bescheid hat der Beschwerdeführer rechtzeitig Beschwerde erhoben. In dieser bringt er im Wesentlichen vor, dass der Bescheid der Behörde nicht der Begründungspflicht des § 60 AVG entspreche. Die bloße Anführung, wonach den Zeugen mehr Glauben geschenkt werde als der Verantwortung des Beschwerdeführers, weil diese der Wahrheitspflicht unterlägen, stelle lediglich eine Scheinbegründung dar, welche dem Begründungsgebot nicht entspreche. Die Zeugen M und M hätten angegeben, dass sie die Übertretungen mit dem Handy gefilmt haben. Diese Filmsequenz sei Teil des Behördenaktes. In diesem Film sei keine Übertretung des Beschwerdeführers zu sehen. Dieser Filmsequenz könne von Relevanz nur entnommen werden, dass die Behauptungen der Polizisten, dass starker Reiseverkehr geherrscht habe, unrichtig sei. Die Angaben der Zeugen M und M seien daher objektiv widerlegt und deren Angaben nicht geeignet, Grundlagen von Feststellungen zu bilden. Tatzeit und Tatort seien unrichtig. Dem Beschwerdeführer würden mehrere Übertretungen zur Last gelegt, die denkmöglich zeitlich und örtlich gleichzeitig erfolgt sein könnten. Daran könne auch die unbekämpft gebliebene Strafverfügung nichts ändern.

Außer Streit stehe, dass der Beschwerdeführer einmal aufgestanden und die Hände vom Lenker genommen habe. Er sei jedoch weder Schlangenlinien gefahren, noch sei er einem vor ihm fahrenden Fahrzeug immer wieder sehr knapp aufgefahren. Er habe das vor ihm fahrende Fahrzeug auch in keinsten Weise bedrängt. Er sei auch nicht nebeneinander gefahren. Die Zeugin M behaupte auch nur, dass einer der Motorradfahrer „Männchen“ gemacht habe. M habe nicht behauptet, dass dies der Beschwerdeführer gewesen sei. Es lägen keinerlei Beweisergebnisse vor, dass der Beschwerdeführer die angeführten Übertretungen begangen habe. Er sei verkehrszuverlässig iSd § 7 FSG. Die von der Bezirkshauptmannschaft F aufgezählten Gründe für besonders gefährliche Verhältnisse träfen allesamt nicht auf den Beschwerdeführer zu. Ein einmaliges Aufstehen samt Wegnahme der Hände vom Lenker begründe keine besonders gefährlichen Verhältnisse, da die Bezirkshauptmannschaft F weder geprüft noch festgestellt habe, wie lange dieses Verhalten angedauert habe. Daran könnten auch die Ausführungen des verkehrstechnischen Sachverständigen nichts ändern, da dieser weder die Dauer des Verhaltens geprüft, noch in seine Überlegungen einbezogen habe. Ein besonders rücksichtsloses Verhalten könne auch nicht auf eine rechtskräftige Strafverfügung gestützt werden. Dies deshalb nicht, da eine Strafverfügung ohne Durchführung eines Beweisverfahrens erlassen werde. Die von der Bezirkshauptmannschaft F angeführten Gründe seien auf Basis der getroffenen Feststellungen nicht geeignet, eine Gefährdung der Verkehrssicherheit durch rücksichtsloses Verhalten des Beschwerdeführers anzunehmen. Eine konkrete Gefährdung Dritter sei zu keinem Zeitpunkt vorgelegen. Entgegen der Ansicht der Bezirkshauptmannschaft sei eine konkrete Gefährdung sehr wohl Tatbestandsmerkmal.

Zu gegenständlicher Aktenzahl der Bezirkshauptmannschaft F sei dem Beschwerdeführer von der Bezirkshauptmannschaft F bereits die Lenkberechtigung entzogen worden. Der vom Be-

schwerdeführer dagegen erhobenen Beschwerde sei vom Landesverwaltungsgericht Folge gegeben worden und habe dem Beschwerdeführer der Führerschein wieder ausgehändigt werden müssen. Die dem Beschwerdeführer nunmehr zur Last gelegten Übertretungen seien in dem vorbezeichneten Verfahren bereits Aktenbestandteil gewesen. Der neuerlichen Einleitung eines Verfahrens zur Entziehung der Lenkberechtigung zur selben Aktenzahl stehe res iudicata entgegen, welche ausdrücklich eingewendet werde. Die Ausführungen der Bezirkshauptmannschaft F, wonach keine res iudicata vorliege, da lediglich die Aktenzahl weitergeführt worden sei, seien unrichtig und entbehrten jeglicher Grundlage.

Entgegen der Ansicht der Bezirkshauptmannschaft F sei der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides im Interesse des öffentlichen Wohles (Verkehrssicherheit) wegen Gefahr in Verzug keinesfalls geboten. Selbst wenn der Beschwerdeführer die ihm zur Last gelegten Übertretungen zu verantworten hätte, was jedoch bestritten werde, stünde dieses Verhalten in krassem Widerspruch zu seinem bisherigen Verhalten. Rechtskräftige Strafverfügungen änderten daran nichts. Die Verweigerung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde im Interesse des öffentlichen Wohles (Verkehrssicherheit) sei sohin nicht gerechtfertigt und auch nicht haltbar.

3. Soweit sich die Beschwerde gegen den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde im Spruchpunkt III. des angefochtenen Bescheides richtet, wurde hierüber bereits gesondert mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Vorarlberg vom 30.07.2018, ZI LVwG-411-43/2018-R4, entschieden.

4. Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung steht folgender Sachverhalt fest:

Der Beschwerdeführer ist im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, A und B.

Der Beschwerdeführer lenkte am 22.07.2017 gegen 19.20 Uhr das Motorrad mit dem Kennzeichen XXX auf der A Schnellstraße in Richtung B. Er war in Begleitung zweier weiterer Motorradfahrer (R V und N E F). Im Streckenabschnitt zwischen km XX (Höhe Ortschaft D) und km YY (Überführung vor der Abfahrt B), dies sind 14,5 km, führte er bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca 80 km/h – in einer Gruppe mit den beiden anderen Motorradlenkern – mehrere Wheelies (Fahren auf dem Hinterrad) aus. Auch in dem auf dieser Strecke gelegenen D Tunnel führte er Wheelies aus. Bei den Wheelies fuhr der Beschwerdeführer jeweils mehrere Sekunden lang auf dem Hinterrad des Motorrades. In D im Bereich zwischen Stunnel und D Tunnel Ostportal (km XX bis km ZZ) stieg der Beschwerdeführer auf Höhe km WW mit beiden Füßen auf den Motorradsitz und streckte seine Arme unter Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit von ca 80 km/h seitwärts vom Körper weg, als er gerade von der PKW-Lenkerin E M – im PKW saß auf dem

Beifahrersitz ihre Tochter K M, auf der Rückbank saß M M – auf der Überholspur überholt wurde.

Während der Fahrt herrschte auf der S X mäßiges Verkehrsaufkommen („aufgelockerter Verkehr“).

Mit in Rechtskraft erwachsener Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft F vom 09.08.2017 wurde der Beschwerdeführer ua wegen Übertretungen 1.) nach § 102 Abs. 3 KFG und 2.) nach § 102 Abs. 2 erster Satz KFG schuldig erkannt und wurden über ihn Geldstrafen verhängt, weil er als Lenker des Motorrades XXX am 22.07.2017, 19:20 Uhr, in D S, Höhe km WW Richtung D, zwischen Stunnel und D Tunnel Ostportal (km XX – ZZ) 1.) die Lenkvorrichtung während der Fahrt nicht mit mindestens einer Hand festgehalten und 2.) den Lenkerplatz nicht in bestimmungsgemäßer Weise eingenommen hat, da er auf während der Fahrt auf den Sattel gestanden ist. Das Landesverwaltungsgericht ist an diese rechtskräftige Strafverfügung gebunden (vgl zB VwGH 15.12.2016, Ra 2016/11/0170, und VwGH 21.08.2014, Ra 2014/11/0027). Somit stehen die dem Beschwerdeführer darin zur Last gelegten Übertretungen fest.

5. Die Feststellungen betreffend das vom Beschwerdeführer gesetzte Fahrverhalten (Durchführen von Wheelies und das Stehen mit beiden Füßen auf dem Motorradsitz mit gleichzeitigem seitlichen Wegstrecken der Hände während der Fahrt, als er gerade von einem Pkw überholt wurde) stützen sich auf den Behördenakt und die Zeugenangaben der K M (Beifahrerin in dem von E M gelenkten PKW) und des M M (weiterer Mitfahrer auf dem Rücksitz des PKW's).

K M hat sowohl anlässlich ihrer Einvernahme vor der Bezirkshauptmannschaft als auch in der mündlichen Verhandlung als Zeugin dezidiert und glaubwürdig angegeben, dass die drei Motorradfahrer (der Beschwerdeführer und die ihn begleitenden Motorradfahrer) permanent, dh „immer wieder öfters“ während der Fahrt auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt der S X „Männchen“ (gemeint: Wheelies) gemacht hätten. Sie hätten das Vorderrad ca 1 m hochgerissen, dieses bis zu zehn Sekunden in der Höhe gehalten und hätten dabei beinahe mit der Nummerntafel am Boden gestreift. Auch durch den D Tunnel und andere Unterführungen/Tunnels seien sie mit „Männchen“ gefahren. Bei den „Männchen“ seien die Motorradfahrer mit ca 80 km/h gefahren. Es habe „normales“ Verkehrsaufkommen geherrscht. Des Weiteren habe der Beschwerdeführer, während dieser und die beiden anderen Motorradfahrer von dem von ihrer Mutter gelenkten PKW überholt worden sei, eine „Vorführung“ gemacht: So sei der Beschwerdeführer mit beiden Füßen auf dem Motorradsitz gestanden und habe die Arme seitlich weggestreckt. Einer der beiden anderen Motorradfahrer habe diese Szene mit dem Handy gefilmt. Während der Durchführung des Überholvorganges durch ihre Mutter sei kein anderes Fahrzeug (außer die Motorradlenker) in der Nähe gewesen. Zum Zeitpunkt der Übertretung sei ihr die Identität der Motorradfahrer unbekannt gewesen. Erst als sie den Vorfall ihrer Nachbarin erzählt habe, sei sie

darauf gekommen, dass es sich bei einem Motorradfahrer um R V gehandelt habe. Dieser habe sich bei der Nachbarin über sie (die Zeugin K M) ausgelassen, da sie ihn bei der Polizei wegen dieses Vorfalls angezeigt habe. V habe sie auch schon mit dem Motorrad und dem weißen Helm bei der Nachbarin gesehen. Den Namen des Beschwerdeführers habe sie über ihren Freund erfahren, da der Beschwerdeführer ihren Freund via Facebook kontaktiert habe, um den Film zu bekommen, der während der Fahrt von ihrem Lebensgefährten (Zeuge M M) gemacht worden sei. Beim Beschwerdeführer - dieser habe einen „blauen Rennbock“ gelenkt - habe es um jenen Motorradfahrer gehandelt, der mit den Füßen auf dem Motorradsitz gestanden sei und die Hände während der Fahrt weggestreckt habe. Die beiden anderen Motorradfahrer hätten Vollcross-Motorräder gefahren. F habe einen orangen Helm getragen. Zudem habe sie Recherche im Internet über die Motorräder gemacht. Aufgrund der dadurch bekannt gewordenen Identität - zumindest jene der beiden Motorradlenker M und V - sei es ihr dann anlässlich ihrer Einvernahme vor der Behörde möglich gewesen, den im Zuge der Fahrt am 22.07.2017 wahrgenommenen Sachverhalt den betreffenden Personen zuzuordnen.

Der Zeuge M M sagte anlässlich seiner Einvernahme vor der Bezirkshauptmannschaft aus und bestätigte in der mündlichen Verhandlung die Richtigkeit dieser Aussage, dass er gesehen habe, dass die Motorradfahrer während der Fahrt „Männchen“ gemacht hätten. Ob alle drei „Männchen“ gemacht hätten, könne er nicht mehr sagen. Die Motorradfahrer hätten die Vorderräder ordentlich in die Höhe gezogen. Es sei sicher länger als fünf Sekunden gewesen, dass sie auf dem Hinterrad gefahren seien. Sie (gemeint: der PKW der Eh M) seien zu diesem Zeitpunkt ca mit 80 km/h unterwegs gewesen und die Motorradfahrer etwa mit der gleichen Geschwindigkeit. Er habe gesehen, dass einer der Motorradfahrer „seitlich vom Auto (auf der Beifahrerseite)“ auf das Motorrad gestiegen sei. Er sei mit beiden Füßen auf dem Motorradsitz gestanden. Der Vorfall mit dem Stehen auf dem Motorrad und dem Wegstrecken der Hände habe auf der rechten Fahrspur während des Überholens durch den Pkw stattgefunden. Auf das Geschehen sei er insofern aufmerksam geworden, als ihm seine Freundin (K M) gesagt habe, er solle das Handy nehmen und filmen. Zuvor habe er keine Wahrnehmungen bzw Beobachtungen gemacht, da er mit dem Handy gespielt habe. Das Verkehrsaufkommen sei mittelmäßig gewesen. Es seien drei bis vier Fahrzeuge auf der Straße gewesen. Wenn er anlässlich seiner Einvernahme vor der BH F Sachverhalte geschildert habe, die nicht auf dem Video erkennbar seien, so habe er diese doch wahrgenommen.

E M gab an, dass sie während der in Rede stehenden Fahrt zunächst hinter drei Motorradfahrern gefahren sei. Dann habe sie auf die Überholspur gewechselt, da sie diese überholen habe wollen. Als sie wieder auf der rechten Fahrbahnhälfte gewesen sei, sei sie normal weitergefahren. Die Motorradlenker seien ganz knapp hinten aufgefahren. Dann sei einer links neben sie auf die Überholspur gefahren und habe „Männchen“ gemacht. Dies habe er direkt neben ihrem Fenster gemacht. Er habe den Vorderreifen ordentlich in die Höhe gezogen und sei dabei ziemlich schräg

auf dem Sitz gesessen. Sie sei mit ca 80 km/h gefahren. Später, als alle drei hinter ihr gefahren seien, hätten zwei Stück gleichzeitig „Männchen“ gemacht. In der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht erklärte sie, dass sie das Männchen-Machen im Rückspiegel gesehen habe. Sie habe damals nur gesehen, dass einer der Motorradfahrer diese „Männchen“ gemacht habe. Sie könne aber nicht sagen, welcher dies gewesen sei. Sie habe nicht gesehen, dass einmal alle drei Motorradfahrer „Männchen“ gemacht hätten.

Der die Anhaltung durchführende Polizeibeamte W O deponierte als Zeuge, dass mäßiger Verkehr geherrscht habe. Angaben dazu, ob der Beschwerdeführer in Annäherung an den Anhaltenort Wheelies gemacht hat, konnte der Zeuge nicht machen.

Der Beschwerdeführer räumte ein, einmal während der Fahrt mit den Füßen auf dem Motorradsitz gestanden zu sein und die Hände seitlich weggestreckt zu haben. Zu diesem Zeitpunkt habe sich allerdings vor ihm und auch seitlich sowie hinter ihm kein weiteres Fahrzeug befunden. Die Kollegen seien aber zu diesem Zeitpunkt hinter ihm gewesen.

Die Feststellung, dass der Beschwerdeführer in dem in der Anzeige der API B vom 31.07.2017 (betreffend R V) näher bezeichneten, 14,5 km langen Streckenabschnitt der S X mehrere Wheelies ausführte, dies auch während des Durchfahrens des D Tunnels, stützt das Landesverwaltungsgericht auf die sicheren und glaubwürdigen Angaben der Zeugin K M. Die Zeugin hat als Beifahrerin in dem von ihrer Mutter gelenkten PKW die Fahrt der Motorradfahrer aufmerksam verfolgt und musste sich nicht auf das Lenken konzentrieren. Sie konnte bestätigen, dass alle drei Motorradfahrer die „Männchen“ gemacht haben. Der Glaubwürdigkeit ihrer Aussage steht nicht entgegen, dass die Zeugen M M und E M zwar ebenfalls Wahrnehmungen dazu gemacht haben, dass die Motorradfahrer Wheelies gemacht haben, dieses Verhalten aber nicht mit Sicherheit auch dem Beschwerdeführer zuordnen konnten. Die näheren Umstände bei der Ausführung der Wheelies (Fahrgeschwindigkeit, Dauer des Lenkens auf dem Hinterrad) ergeben sich aus der Aussage der Zeugen K M und M M.

Was das Stehen auf dem Motorradsitz und das seitliche Wegstrecken der beiden Hände vom Körper während der Fahrt durch den Beschwerdeführer anlangt, stützt sich das Verwaltungsgericht auf die eindeutigen Angaben der Zeugin K M und des Zeugen M M. Die Zeugin K M hat detailliert beschrieben, dass der Beschwerdeführer, als er gerade von dem von ihrer Mutter gelenkten PKW überholt wurde und sich auf Höhe des Beifahrerfensters befand, zuerst mit dem rechten Bein auf den Motorradsitz gestiegen ist und dann diesen „Stunt“ (gemeint: Stehen auf dem Motorradsitz und seitliches Wegstrecken der Arme) gemacht habe. Von ihrer Sitzposition (Beifahrersitz) hatte sie unmittelbare direkte Sicht zum Beschwerdeführer. Auch dem Zeugen M war diese Wahrnehmung aufgrund seiner Sitzposition auf dem Rücksitz des überholenden Pkws zweifelsfrei möglich. Die Angaben der Zeugin E M dazu sind insofern widersprüchlich, als sie

angab, dass der vom Beschwerdeführer durchgeführte „Stunt“ nach dem von ihr durchgeführten Überholvorgang und auf der Überholspur – somit linksseitig, da sie dies vom Fahrerfenster aus wahrnehmen habe können – gemacht wurde. Dazu ist allerdings festzuhalten, dass die Zeugin E M – wie erwähnt – Pkw-Lenkerin war und sich – so ihre Angaben in der Verhandlung – auf die Straße hat konzentrieren müssen; sie gab auch an, dass sie ihre hochschwängere Tochter neben sich gehabt und Angst gehabt habe, dass es zu einem Unfall kommen könne. Wahrnehmungen bezüglich der Wheelies, wobei sie nicht sagen konnte, welcher dieser Motorradfahrer diese gemacht hat, habe sie nur durch einen Blick in den Rückspiegel gemacht hat. Diese unpräzisen und teilweise widersprüchlichen Angaben dieser Zeugin konnten daher nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.

Die Feststellungen zum Vorhandensein eines mäßigen (gelockerten) Verkehrsaufkommens zum Vorfallszeitpunkt stützen sich auf die Angaben der Zeugin K M, des M M und des die Anhaltung durchführenden Polizeibeamten – die Polizei wurde telefonisch während der Fahrt durch die Zeugin K M vom Vorfall verständigt – W O.

Zu der vom Zeugen M angefertigten und in der Verhandlung abgespielten Videosequenz ist anzumerken, dass diese – bezogen auf den dem Beschwerdeführer zur Last gelegten Vorfall – nicht von Relevanz ist. Auf der Videosequenz ist lediglich ersichtlich, dass der in der Mitte fahrende Motorradfahrer einen Wheelie ausführt, wobei es sich dabei um den Motorradlenker R V handelte.

6. Dem in der Verhandlung gestellten Beweisantrag auf Einvernahme des GI S zum Beweis dafür, dass im Sichtbereich der Polizeibeamten O (Anzeigenverfasser) und S keiner der drei Motorradfahrer, jedenfalls nicht der Beschwerdeführer, Schlangenlinien gefahren seien bzw ein Spurwechsel vorgenommen hätten und auch im Sichtbereich keinen Wheelie gemacht hätten sowie zum Beweis dafür, dass zum Tatzeitpunkt praktisch kein Verkehr vorhanden gewesen sei und die diesbezüglichen Angaben in der Anzeige („starker Wochenend-Reiseverkehr in beide Richtungen“) unrichtig seien, war mangels Relevanz nicht stattzugeben; ein Schlangenlinienfahren bzw das Durchführen eines Spurwechsels sowie das Ausführen eines Wheelies im Sichtbereich der Polizeibeamten unmittelbar vor der Anhaltung bildete keine Grundlage für die gegenständliche Entziehung der Lenkberechtigung; aufgrund der Angaben der Zeugen K M, M M und W O wurde außerdem vom Vorhandensein eines mäßigen, aufgelockerten Verkehrsaufkommens auf der S während der Begehung der verkehrsrechtlichen Übertretungen durch den Beschwerdeführer ausgegangen.

7. Zur Frage der Gefährlichkeit der Fahrweise des Beschwerdeführers wurde ein verkehrstechnisches Gutachten eingeholt. Der verkehrstechnische Sachverständige führte im Gutachten vom 30.01.2018 (auszugsweise) aus wie folgt:

„... Unter einem Wheelie versteht man das Fahren eines mehrachsigen Fahrzeugs auf der Hinterachse. Wenn das Vorderrad in der Luft ist, kann auch bei sehr unebener Fahrbahn keine Unruhe hierüber in das Fahrwerk eingeleitet werden. Bei Geländefahrten mit dem Zweirad kann es erforderlich sein, das Vorderrad über Hindernisse anzuheben. Motorradakrobaten gelingt es problemlos, Tausende von Metern in dieser Fahrzeugstellung zurückzulegen.

.....

Der Schwerpunkt des Fahrzeuges ist fürs „Wheelen“ von entscheidender Bedeutung: Je niedriger der Schwerpunkt liegt, desto mehr Kraft wird für einen Wheelie benötigt. Dies führt bei verschiedenen Modellen wie Chopper oder schweren Tourern schlicht dazu, dass sie nicht aufs Hinterrad gehen, ohne technisch modifiziert worden zu sein. Sollte die benötigte Kraft nicht mehr durch den Antriebsreifen übertragen werden können, kommt es dazu, dass der Hinterreifen durchdreht (Burn-out). Soll der Wheelie konstruktiv verhindert werden, montiert man eine Wheelie-bar.

Um einen Wheelie durchzuführen muss man grundsätzlich ein eher geübter und tollkühner Motorradfahrer sein. Ein ordentlicher Wheelie wird am Kipppunkt des Motorrades gefahren. Darunter ist jener Punkt zu verstehen, bei dem sich die Schwerpunktsachse des Lenkers direkt bei aufgestelltem Motor auf gleicher lotrechter Ebene wie jene des Hinterrades befindet. Wird die Schwerpunktlage nach vorne überschritten kippt das Motorrad nach vorne auf das Vorderrad; wird der Kipppunkt nach hinten überschritten, kommt es zu einem nach hinten kippen des Motorrades. Um diesen Schwerpunkt zu finden, muss jedenfalls eine gewisse Routine des Motorradfahrers vorliegen.

Um das Vorderrad vom Boden abzuheben, ist es jedenfalls notwendig dass das Motorrad eine ausreichende Motorleistung besitzt. Grundsätzlich gibt es dann mehrere Möglichkeiten, dem gewünschten kontrollierten Bodenkontakt des Vorderrades zu unterbinden. Die „einfachste“ Möglichkeit ist, im zweiten Gang eine Geschwindigkeit vom 40 km/h einzuhalten anschließend den Gashahn zuzudrehen, schlagartig Vollgas geben und gleichzeitig am Lenker zu ziehen. Wichtig dabei ist, dass beim Gas zudrehen etwas mit dem Oberkörper nach vorne gegangen wird, um dann beim Aufreißen des Gashahnes den Körper schnell nach hinten zu bewegen und zudem am Lenker zu ziehen. Wird nun eine Schwerpunktüberlagerung des Lenkers mit dem Hinterrad erzielt, so ist es möglich mit konstanter Geschwindigkeit auf dem Hinterrad zu fahren. Fortgeschrittener Wheeliefahrer ist es auch möglich, Schaltvorgänge durchzuführen und die Geschwindigkeit zu Verändern (Bremsen oder Beschleunigen auf dem Hinterrad). Sehr geübten Wheeliefahrern ist auch das Winken oder Grüßen auf dem Hinterrad möglich. Um die Hand vom Lenker zu nehmen während man auf dem Hinterrad fährt, erfordert es jedoch einer großen Überwindung.

Während dem Stehen auf dem Motorrad mit verbundenem Ausstrecken der Hände nach seitlich ist ein sicherer Fahrbetrieb keinesfalls möglich. So kann während dieses Manövers das Motorrad vom Fahrer weder gelenkt, noch abgebremst werden.

Auch ist ein sicherer Fahrbetrieb während des Fahrens auf dem Hinterrad mit Sicherheit nicht möglich.

Während dieser unkontrollierten Fahrweisen liegt mit Sicherheit eine unmittelbare Gefährdung vor. Einerseits für den Motorradlenker selbst, andererseits für andere Verkehrsteilnehmer. Aus Sicht des Unterfertigten stellen solche Fahrmanöver mit Sicherheit besonders gefährliche Verhältnisse aufgrund plötzlicher Sturzgefahr sowie unkontrollierten Bewegungsabläufen dar.“

In der mündlichen Verhandlung ergänzte der verkehrstechnische Sachverständige sein Gutachten wie folgt:

„Wenn in meinem Gutachten zu den Wheelys festgehalten wurde, dass ein sicherer Fahrbetrieb während des Fahrens auf dem Hinterrad mit Sicherheit nicht möglich ist, so wird dazu ergänzend ausgeführt wie folgt:

Ein Motorrad ist grundsätzlich so gebaut, dass es aus einem Vorder- und einem Hinterrad besteht. Diese haben ständig Kontakt mit der Asphaltfahrbahn bzw geschotterten Fahrbahn. Über das Vorderrad werden die Lenkkräfte auf die Fahrbahn übertragen. Zudem ist ein Motorrad während des Bremsverhaltens kopflastig, wobei die Bremskraftverteilung ca 70:30 % (Vorder- zu Hinterrad) beträgt. Beim Fahren auf dem Hinterrad können keine Lenkkräfte übertragen werden, ein plötzliches Ausweichen aufgrund eines Hindernisses ist keinesfalls möglich. Auch ist eine Vollbremsung mit der möglichen Gesamtabbremmung eines Fahrzeuges technisch sicher nicht möglich.

.....

Über Frage RA an Sachverständigen:

Ein Aufheben des Motorrades derart, dass dann mit dem hinteren Kennzeichen am Boden gestreift wird bzw es zu einem Streifen kommt, ist technisch nicht möglich. In einem solchen Fall, wenn es zum Streifen des Nummernschildes mit der Fahrbahn kommt, müsste das Motorrad eine Stellung von mehr als 90° zur Asphaltfahrbahn haben. Dabei wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem Motorrad um jenes im gegenständlichen Fall handelt.

Beim Beschwerdeführer V handelt es sich jedenfalls um einen sehr geübten Motorradfahrer. Bei Durchführung eines Wheelys können kontrollierte Lenkbewegungen schwer bis gar nicht gemacht werden.“

Nach dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen, dem das Verwaltungsgericht folgt und dem der Beschwerdeführer im Übrigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten ist, steht fest, dass beim Fahren auf dem Hinterrad keine Lenkkräfte übertragen werden können und damit ein plötzliches Ausweichen aufgrund eines Hindernisses keinesfalls möglich ist; auch nicht eine Vollbremsung mit der möglichen Gesamtabbremsung eines Fahrzeuges. Ebenso steht fest, dass kontrollierte Lenkbewegungen schwer bzw gar nicht durchgeführt werden können. Es ist somit nachvollziehbar, dass der Sachverständige beim Fahren nur auf dem Hinterrad und auch beim Fahren mit gleichzeitigem Stehen auf dem Motorrad und seitlichem Wegstrecken der Hände einen sicheren Fahrbetrieb ausgeschlossen hat.

Wenn die Zeugin K M zu den vom Beschwerdeführer durchgeführten Wheelies angegeben hat, dass dieser sowie auch die anderen Motorradlenker beinahe mit der Nummerntafel am Boden gestreift hätten, wird dieser – für den gegenständlichen Fall nicht relevanten – Angabe im Hinblick auf die diesbezüglichen Ausführungen des Sachverständigen in der Verhandlung nicht gefolgt. Dieser Umstand ändert aber nichts an der Beurteilung des Sachverständigen, dass beim Ausführen eines Wheelies ein sicherer Fahrbetrieb nicht möglich ist.

Was das vom Beschwerdeführer übermittelte Lichtbild (dieses zeigt das Fahren des Beschwerdeführers stehend auf dem Motorrad mit seitlichem Wegstrecken der Arme) im Zusammenhang mit seinem Vorbringen anlangt, wonach dieses Lichtbild im Zuge der gegenständlichen Fahrt am 22.07.2017 vom nachfolgenden Motorradlenker F aufgenommen worden und auf dem Lichtbild kein weiteres Fahrzeug erkennbar sei, ist zu erwidern, dass der auf dem Lichtbild abgebildete Sachverhalt mit den Angaben der Zeugin K M und des M M (nach deren Angaben hat der Beschuldigte dieses Fahrmanöver getätigt, während er von einem Pkw überholt wurde) nicht in Einklang zu bringen ist. Das Verwaltungsgericht schenkt dem auf diesem Lichtbild abgebildeten Sachverhalt und dem diesbezüglichen Vorbringen des Beschwerdeführers in der Verhandlung keinen Glauben. Lediglich der Vollständigkeit darf aber an dieser Stelle zum Hinweis des Beschwerdeführers, wonach auf dem Lichtbild kein weiteres Fahrzeug erkennbar sei, womit er die Gefährlichkeit seines Fahrverhaltes in Abrede stellen will, deponiert werden, dass sich im Nahbereich des Beschwerdeführers - folgte man seiner Version - sehr wohl Fahrzeuge, nämlich die nachfahrenden Motorradlenker V und F befunden hätten, da F – so der Beschwerdeführer – das Bild angefertigt hat.

8. Nach § 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, von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen.

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 FSG gehört zu den allgemeinen Voraussetzungen für die Erteilung einer Lenkberechtigung die Verkehrszuverlässigkeit (§ 7).

Nach § 7 Abs 1 Z 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 die Verkehrssicherheit insbesondere durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr oder durch Trunkenheit oder einen durch Suchtmittel oder durch Medikamente beeinträchtigten Zustand gefährden wird.

Der § 7 Abs 3 FSG führt beispielhaft jene bestimmten Tatsachen an, aufgrund derer bei entsprechender Wertung die Verkehrsunzuverlässigkeit angenommen werden muss. Gemäß Z 3 hat als solche Tatsache insbesondere zu gelten, wenn jemand 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 Überschreitungen mit technischen Messgeräten festgestellt wurden, das Übertreten von Überholverböten bei besonders schlechten oder bei weitem nicht ausreichenden Sichtverhältnissen oder das Fahren gegen die Fahrtrichtung auf Autobahnen.

Gemäß § 7 Abs 4 sind für die Wertung der in Abs 1 genannten und in Abs 3 beispielsweise angeführten Tatsachen deren Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend.

Gemäß § 25 Abs 1 FSG ist bei der Entziehung auch auszusprechen, für welchen Zeitraum die Lenkberechtigung entzogen wird. Dieser ist aufgrund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens festzusetzen.

Gemäß § 26 Abs 2a FSG hat die Entziehungsdauer im Falle der erstmaligen Begehung einer in § 7 Abs 3 Z 3 genannten Übertretung mindestens sechs Monate zu betragen, sofern nicht gemäß Abs 2 eine längere Entziehungsdauer auszusprechen ist.

Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers kommt es für die Annahme einer bestimmten Tatsache gemäß § 7 Abs 3 Z 3 leg cit. nicht darauf an, ob er im Konkreten andere Verkehrsteilnehmer (zB die Insassen im PKW der E M oder die ihn begleitenden Motorradlenker) gefährdet hat. Entscheidend ist, ob der Beschwerdeführer im Straßenverkehr als Lenker eines Kraftfahrzeuges ein Verhalten gesetzt hat, das so wie in den in § 7 Abs 3 Z 3 leg. cit. demonstrativ aufgezählten Fällen an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen (vgl VwGH 23.03.2004, 2002/11/0135).

Vorliegendenfalls ist der Beschwerdeführer auf der S X - sohin auf einer Schnellstraße - mit einer Fahrgeschwindigkeit von ca 80 km/h und auf einer Strecke von 14,5 km mehrere Male über mehrere Sekunden nur auf dem Hinterrad seines Motorrades gefahren. Der Beschwerdeführer ist dabei zusammen mit den zwei anderen Motorradlenkern bzw in deren Nähe gefahren. Zudem hat er einen Wheelie auch beim Durchfahren eines Tunnels ausgeführt, womit seine Sichtbarkeit für den Gegenverkehr erheblich beeinträchtigt war (hochgezogener Scheinwerfer). Des Weiteren stieg er während der Fahrt auf der S X, Höhe km ZZ mit beiden Füßen auf den Motorradsitz und streckte beide Arme seitlich weg.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige hat dargelegt, dass durch das Fahren auf dem Hinterrad und das Fahren mit gleichzeitigem Stehen auf dem Motorrad und seitlichem Wegstrecken der Hände ein sicherer Fahrbetrieb ausgeschlossen ist, weil sich dadurch eine erhebliche Beeinträchtigung der Lenkbarkeit und der Bremsbarkeit des Motorrades ergibt (kontrollierte Lenkbewegungen schwer bis gar nicht möglich, Vollbremsung nicht möglich). Ein Kraftfahrzeuglenker, der – wie der Beschwerdeführer im vorliegenden Fall – Wheelies auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr durchführt, verhält sich daher im Verkehr nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend (Verstoß gegen § 102 Abs 3 vierter Satz KFG). Mit den weiteren Übertretungen (die Lenkvorrichtung wurde während der Fahrt nicht mit mindestens einer Hand festgehalten und hat der Beschwerdeführer den Lenkerplatz nicht in bestimmungsgemäßer Weise eingenommen, da er auf während der Fahrt auf den Sattel gestanden ist), liegen Verstöße gegen § 102 Abs. 3 KFG und § 102 Abs. 2 (erster Satz) KFG vor.

Aufgrund all dieser Umstände steht für das Landesverwaltungsgericht außer Zweifel, dass der Beschwerdeführer ein Verhalten gesetzt hat, das an sich geeignet war, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Insofern liegt eine bestimmte Tatsache iSd § 7 Abs 3 Z 3 FSG vor.

Es kann dahingestellt bleiben, ob es sich beim Beschwerdeführer um einen geübten Motorradfahrer handelt, weil die Gefährlichkeit des Wheelie-Fahrens nicht allein vom fahrerischen Können des Motorradlenkers abhängt, sondern auch von Umständen, die der Motorradlenker nicht

beeinflussen kann. Dazu zählen das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und das plötzliche Auftreten eines Hindernisses auf der Fahrbahn.

Davon, dass der Beschwerdeführer die Verkehrsverstöße mit besonderer Rücksichtslosigkeit begangen hätte - wie dies in der Begründung des angefochtenen Bescheides zum Ausdruck gebracht wird - kann nicht ausgegangen werden.

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 im § 7 Abs 4 FSG 1997 ansonsten vorgesehene 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).

Die Behörde hat das gegenständliche Entziehungsverfahren im Oktober 2017 eingeleitet (Ladung der Zeugin K M). Aufgrund des Vorliegens einer bestimmten Tatsache nach § 7 Abs 3 Z 3 FSG ergibt sich daher zwingend ein Entzug der Lenkberechtigung in der Dauer von sechs Monaten.

9. Dem Beschwerdevorbringen, wonach das Prozesshindernis der res iudicata (entschiedene Sache) vorliege, ist entgegenzuhalten, dass die für die gegenständliche Entziehung maßgebenden Verkehrsverstöße vom 22.07.2017 nicht Gegenstand jenes gegen den Beschwerdeführer geführten Entziehungsverfahrens waren, welches mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes vom 20.10.2017 abgeschlossen wurde. An diesem allein entscheidenden Umstand vermag die Weiterverwendung derselben Aktenzahl durch die BH F nichts zu ändern.

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.