

Gericht

Landesverwaltungsgericht Vorarlberg

Entscheidungsdatum

12.09.2018

Geschäftszahl

LVwG-411-52/2018-R5

Rechtssatz

Vorliegendfalls 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, auf einer Straße mit einer Fahrgeschwindigkeit von über 50 km/h zumindest drei Sekunden lang und auf der Rampe einer Autobahnauffahrt mit einer sich über 100 km/h steigenden Fahrgeschwindigkeit elf Sekunden lang nur auf dem Hinterrad seines Motorrades gefahren.

Auf der Schnellstraße ist der Beschwerdeführer in einer Gruppe mit den zwei anderen Motorradfahrern gefahren. Zumindest bei einem Wheelie, welches mindestens acht Sekunden dauerte, sind ihm auch auf der Gegenfahrbahn drei Fahrzeuge entgegen gekommen. Zudem hat er einen Wheelie auch beim Durchfahren eines Tunnels ausgeführt, womit seine Sichtbarkeit für den Gegenverkehr erheblich beeinträchtigt war (hochgezogener Scheinwerfer). Bei den Wheelies auf der Straße und der Rampe einer Autobahnauffahrt ist hinter ihm ein Kraftfahrzeug (Zivilstreifenfahrzeug) gefahren. Aufgrund 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.

European Case Law Identifier

ECLI:AT:LVWGVO:2018:LVwG.411.52.2018.R5



Zahl: LVwG-411-52/2018-R5

Bregenz, am 12.09.2018

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Dr. Wolfgang Herzog über die Beschwerde des R V, S, vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Bernhard Ess, Mag. Daniela Weiss, Feldkirch, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft F vom 27.06.2018 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.). Gleichzeitig wurde gemäß § 24 Abs 3 FSG die Beibringung eines von einem Amtsarzt erstellten Gutachtens über die gesundheitliche Eignung sowie die Beibringung einer verkehrspsychologischen Stellungnahme angeordnet. Es wurde bestimmt, dass die Entziehungsdauer nicht vor Befolgung der Anordnung endet (Spruchpunkt II.). Gemäß § 29 Abs 3 FSG wurde verfügt, dass der Führerschein unverzüglich bei der Behörde oder der nächsten Dienststelle der Polizei oder Gemeindegewaltswache abzugeben ist und diese Verpflichtung auch bei allfälliger Einbringung einer Beschwerde besteht (Spruch-

punkt III.). Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG wurde die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen (Spruchpunkt IV.).

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 hätten. 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 seien deren Angaben nicht geeignet, Grundlagen von Feststellungen zu bilden.

Der Beschwerdeführer habe am 22.07.2017 zweimal das Vorderrad seines Motorrades angehoben. Er sei jedoch weder Schlangenlinien gefahren noch habe er seine Kollegen fotografiert oder gefilmt. Ebenso wenig habe er das vor ihm spurende Fahrzeug bedrängt noch sei er diesem knapp aufgefahren. Durch das dem Beschwerdeführer zur Last gelegte Fahrverhalten vom 25.03.2018 in R habe weder für diesen selbst noch für andere Verkehrsteilnehmer eine unmittelbare Gefahr bestanden. Der Fußgänger mit dem Hund habe sich auf der anderen Straßenseite befunden. Für diesen habe überhaupt keine Gefahr bestanden. Der Beschwerdeführer habe auch geraume Zeit vor dem Zebrastreifen das Vorderrad des Motorrades zu Boden gebracht und die Geschwindigkeit reduziert. Weder das Fahrverhalten vom 22.07.2017 noch jenes vom 25.03.2018 seien geeignet gewesen, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen. Es habe weder eine konkrete noch eine abstrakte Gefährdung bestanden und könne auch nicht von einem rücksichtslosen Verhalten des Beschwerdeführers ausgegangen werden.

Der Beschwerdeführer sei verkehrszuverlässig im Sinne des § 7 FSG. Die von der Behörde aufgezählten Gründe für besonders gefährliche Verhältnisse träfen allesamt nicht auf den Beschwerdeführer zu. Der Beschwerdeführer sei, wie aus dem Video ersichtlich, ein gekonnter, sicherer, fortgeschrittener und routinierter Motorradfahrer. Trotz Hochhebens des Vorderrades könne von einer unkontrollierten Fahrweise keinesfalls gesprochen werden. Das Fahrverhalten sei kontrolliert gewesen und habe durch dieses Fahrverhalten weder für Dritte noch für den Beschwerdeführer eine Gefahr bestanden. Der verkehrstechnische Sachverständige habe selbst eingeräumt, dass es fortgeschrittenen Wheelie-Fahrern möglich sei, sogar Schaltvorgänge durchzuführen und die Geschwindigkeit zu ändern. Der Sachverständige habe ausgeführt, dass ein sicherer Fahrbetrieb während des Fahrens auf dem Hinterrad mit Sicherheit nicht möglich sei. Aus dem Video sei jedoch ersichtlich, dass das Fahrverhalten des Beschwerdeführers jedenfalls als

sicheres Fahren einzustufen sei. Ein unsicheres Fahrverhalten sei weder erkennbar noch gegeben. Aus welchen Gründen das Fahrverhalten des Beschwerdeführers als nicht sicher eingestuft werde, sei der Stellungnahme des Sachverständigen nicht zu entnehmen. Weder das Fahrverhalten vom 22.07.2017 noch jenes vom 25.03.2018 würden eine Entziehung der Lenkberechtigung rechtfertigen.

Ein besonders rücksichtsloses Verhalten könne auch nicht auf rechtskräftige Strafverfügungen gestützt werden. Dies deshalb, da eine Strafverfügung ohne Durchführung eines Beweisverfahrens erlassen werde. Die von der Behörde angeführten Gründe seien auf Basis der getroffenen Feststellungen nicht geeignet, eine Gefährdung der Verkehrssicherheit durch rücksichtsloses Verhalten des Beschwerdeführers anzunehmen.

Zu gegenständlicher Aktenzahl der Behörde sei dem Beschwerdeführer bereits die Lenkberechtigung entzogen worden. Der vom Beschwerdeführer dagegen erhobene Beschwerde sei vom Landesverwaltungsgericht Folge gegeben worden und habe dem Beschwerdeführer der Führerschein wieder ausgehändigt werden müssen. Die dem Beschwerdeführer nunmehr zur Last gelegte Übertretung vom 22.07.2017 sei in dem vorbezeichneten Verfahren bereits Aktenbestandteil gewesen. Der neuerlichen Einleitung eines Verfahrens zum Vorfall vom 22.07.2017 zur Entziehung der Lenkberechtigung zur selben Aktenzahl stehe *res iudicata* entgegen, welche ausdrücklich eingewendet werde. Die Ausführungen der Behörde, wonach keine *res iudicata* vorliege, da lediglich die Aktenzahl weitergeführt worden sei, sei unrichtig und entbehre jeglicher Grundlage.

Entgegen der Ansicht der Behörde 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 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 IV. des angefochtenen Bescheides richtet, wurde hierüber bereits gesondert mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Vorarlberg vom 30.07.2018 entschieden.

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

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

4.2. 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 befand sich in Begleitung zweier weiterer Motorradfahrer (M M 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 fahrend – 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. Beim Wheelie, welchen er kurz vor der Abfahrt B ausführte, dauerte das Fahren auf dem Hinterrad zumindest 8 Sekunden. Während der Fahrt herrschte auf der S X mäßiges Verkehrsaufkommen („aufgelockerter Verkehr“). Zumindest beim Wheelie kurz vor der Abfahrt B kamen dem Beschwerdeführer auf der Gegenfahrbahn Fahrzeuge entgegen.

Mit rechtskräftiger Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft F vom 09.08.2017 wurde der Beschwerdeführer aufgrund dieses Vorfalles wegen einer Übertretung nach § 102 Abs 3 vierter Satz KFG bestraft. Aus der Tatumschreibung ergibt sich, dass der Beschwerdeführer ua wiederholt auf dem Hinterrad gefahren ist.

4.3. Der Beschwerdeführer lenkte weiters am 25.03.2018 um 15:56 Uhr das Motorrad mit dem Kennzeichen XXX in R auf der A Straße vom Kreisverkehr auf Höhe A T E in Richtung A. Vor der Abzweigung auf die Rampe 5 der A X führte er bei einer Fahrgeschwindigkeit von über 50 km/h einen Wheelie aus. Dabei fuhr der Beschwerdeführer zumindest drei Sekunden lang auf dem Hinterrad. Der Beschwerdeführer bog kurz danach rechts auf die Rampe 5 der A X ab und führte dort mit einer sich über 100 km/h steigenden Fahrgeschwindigkeit einen weiteren Wheelie aus. Dabei fuhr der Beschwerdeführer elf Sekunden lang auf dem Hinterrad. Nach dem Absenken des Vorderrades auf die Fahrbahn fuhr der Beschwerdeführer noch mehrere Sekunden lang freihändig hinter einem PKW her.

Mit rechtskräftiger Strafverfügung der Bezirkshauptmannschaft F vom 06.04.2018 wurde der Beschwerdeführer aufgrund dieses Vorfalles wegen zweier Übertretungen nach § 102 Abs 3 vierter Satz KFG bestraft. Aus der Tatumschreibung ergibt sich, dass der Beschwerdeführer im ersten Fall für ca 100 m und im zweiten Fall für ca 250 m auf dem Hinterrad gefahren ist.

5. Dieser Sachverhaltsfeststellung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

5.1. Die Feststellungen zum Vorfall vom 22.07.2017 stützen sich auf den Behördenakt und die Zeugenangaben der K M und des M M – beide waren Beifahrer in dem von E M gelenkten PKW

– sowie des Polizeibeamten GI W O und auf das vom Zeugen M aus dem fahrenden PKW mit einem Handy aufgenommene Video.

Die Zeugin K M hat sowohl anlässlich ihrer Einvernahme vor der Bezirkshauptmannschaft als auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht deklariert 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 und 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. 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. Sie habe V auch schon mit dem Motorrad und dem weißen Helm bei der Nachbarin gesehen. 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 E M) seien zu diesem Zeitpunkt ca mit 80 km/h unterwegs gewesen und die Motorradfahrer etwa mit der gleichen Geschwindigkeit. Das Verkehrsaufkommen sei mittelmäßig gewesen. Es seien so 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.

Die Zeugin E M gab vor der Bezirkshauptmannschaft an, dass einer der Motorradfahrer links neben sie auf die Überholspur gefahren sei und „Männchen“ gemacht habe und später, als alle drei hinter ihr gefahren seien, zwei Stück gleichzeitig „Männchen“ gemacht hätten. 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 Polizeibeamte GI W O, der die drei Motorradlenker nach der S X auf der A X im Bereich nach der Auffahrt B M anhielt, sagte als Zeuge aus, dass er von seinem Standplatz aus, von dem er ca 1,5 km Sicht auf die Autobahn bzw die ankommenden Motorradlenker gehabt habe, gesehen habe, dass zwei der drei Motorradfahrer eine kurze Strecke auf dem Hinterrad gefahren seien. Angaben dazu, welche zwei dies gemacht haben, konnte der Zeuge nach so langer Zeit nicht mehr machen. Auch die Anzeige der API B vom 31.07.2017 enthält dazu keine konkreten Angaben. Weiters erklärte der Zeuge, dass zu dem Zeitpunkt, als die Motorradfahrer in seinem Sichtbereich gefahren seien, aufgelockerter bzw mäßiger Verkehr geherrscht habe.

Der Beschwerdeführer räumte in der mündlichen Verhandlung nur ein, dass er damals auf der rechten Fahrspur zweimal einen Wheelie in kürzerer Zeit durchgeführt habe. Er gab dazu an, dass zu diesem Zeitpunkt keine Fahrzeuge in der Nähe gewesen seien.

Die Feststellung, dass der Beschwerdeführer in dem in der Anzeige der API B vom 31.07.2017 näher bezeichneten, 14,5 km langen Streckenabschnitt der S mehrere (und nicht bloß zwei) 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.

Auf dem vom Zeugen M mit einem Handy aufgenommenen Video ist ein vom Beschwerdeführer ausgeführter Wheelie zu sehen, welchen er damals kurz vor der Abfahrt B ausführte. Dies hat der Beschwerdeführer ausdrücklich zugestanden. Im Video ist klar erkennbar, dass der Beschwerdeführer zumindest 8 Sekunden lang auf dem Hinterrad in der Nähe der anderen zwei Motorradfahrer dahinfährt und ihm während dessen auf der Gegenfahrbahn Fahrzeuge entgegen kommen.

Dass der Beschwerdeführer auch noch nach dem Verlassen der S X auf der weiterführenden A X an den dort ausgeführten Wheelies beteiligt war, kann nicht festgestellt werden, weil der Zeuge GI O dazu keine sicheren Angaben machen konnte.

Die Feststellungen zum Vorhandensein eines mäßigen, aufgelockerten Verkehrsaufkommens zum Vorfallszeitpunkt stützen sich auf die Beschreibung des Verkehrsaufkommens durch die Zeugen K M, M M und GI W O.

5.2. Die Feststellungen zum Vorfall vom 25.03.2018 stützen sich auf den Behördenakt, das Polizeivideo vom 25.03.2018 über die Nachfahrt mit einem zivilen Streifenfahrzeug und die Zeugenangaben des Polizeibeamten RI M F, der im nachfahrenden Streifenfahrzeug saß.

Die zwei vom Beschwerdeführer ausgeführten Wheelies auf der A Straße und auf der Rampe 5 der A X in R sind in dem im Behördenakt enthaltenen Polizeivideo vom 25.03.2018, 15:56:50 Uhr bis 15:57:27 Uhr, dokumentiert. Der Beschwerdeführer, der von der Polizei angehalten wurde, hat in der mündlichen Verhandlung bestätigt, dass auf dem Video seine Fahrt zu sehen sei. Aufgrund der im Video mitlaufenden Uhrzeit lassen sich die im Sachverhalt enthaltenen Angaben über die Dauer der beiden Wheelies treffen. Weiters kann aufgrund der im Video ersichtlichen Geschwindigkeit des nachfahrenden Zivilstreifenfahrzeuges die vom Beschwerdeführer bei den Wheelies eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit grob abgeschätzt werden.

Der Zeuge RI M F sagte dazu im Wesentlichen nachvollziehbar aus, dass sie (die Polizeibeamten) am betreffenden Tag mit einem zivilen Fahrzeug der Verkehrsabteilung, ausgestattet mit einer Videoanlage, unterwegs gewesen seien. Auf der A Straße habe der Beschwerdeführer dann den sogenannten Wheelie gemacht, wobei es aufgrund der Videoanlage eine Verzögerung mit der Aufnahme gegeben habe, sodass auf dem Video nicht der gesamte Wheelie zu sehen sei, sondern das Video erst die Sequenz zeige, wo das Vorderrad bereits gehoben gewesen sei. Sie seien dann dem Motorrad mit annähernd gleichem Abstand nachgefahren. Von der A Straße sei dann das Motorrad auf die Rampe der A X abgebogen. Auf dem Video sei die geeichte Geschwindigkeit des Messfahrzeuges abgebildet. Auf der Rampe der A X sehe man auf dem Video, dass der Motorradfahrer stark beschleunigt habe und sie mit dem Zivilstreifenfahrzeug nicht entsprechend mithalten hätten können. Erst nachdem der Motorradfahrer das Motorrad wieder gesenkt habe, seien sie mit dem Dienstfahrzeug wieder auf das Motorrad aufgeschlossen.

5.3. Es ist auch festzuhalten, dass das Landesverwaltungsgericht an die rechtskräftigen Strafverfügungen vom 09.08.2017 und 06.04.2018 gebunden ist (vgl zB VwGH 15.12.2016, Ra 2016/11/0170, und VwGH 21.08.2014, Ra 2014/11/0027). Schon aufgrund der Strafverfügung vom 09.08.2017 steht somit fest, dass der Beschwerdeführer am 22.07.2017 in dem in Rede stehenden Streckenabschnitt der S X „wiederholt auf dem Hinterrad“ gefahren ist, und schon aufgrund der Strafverfügung vom 06.04.2018, dass der Beschwerdeführer am 25.03.2018 auf den in Rede stehenden Straßen in R zuerst „für ca. 100 m nur auf dem Hinterrad“ und dann „für ca. 250 m nur auf dem Hinterrad“ gefahren ist.

5.4. Dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Beweisantrag auf Einvernahme des GI S zum Beweis dafür, dass im Sichtbereich der Polizeibeamten O und S keiner der drei Motorradfahrer, jedenfalls nicht der Beschwerdeführer, Schlangenlinien gefahren sei bzw ein Spurwechsel vorgenommen habe und auch im Sichtbereich keinen Wheelie gemacht habe, 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. Außerdem wurde aufgrund der Angaben der Zeugen K M, M M und GI W O vom Vorhandensein eines mäßigen, aufgelockerten Verkehrsaufkommens auf der S X während der Begehung der Verkehrsverstöße durch den Beschwerdeführer ausgegangen.

6. Zur Frage der Gefährlichkeit der Fahrweise des Beschwerdeführers wurde ein verkehrstechnisches Gutachten eingeholt. Der verkehrstechnische Amtssachverständige führte im Gutachten vom 30.01.2018 (und gleichlautend im Gutachten vom 17.05.2018) dazu 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 Motor-

rades. 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.

...

Ein sicherer Fahrbetrieb während des Fahrens auf dem Hinterrad ist 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 Amtssachverständige 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 Gesamtabbremung 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 Wheelies 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 allein auf dem Hinterrad keine Lenkkräfte übertragen werden können und damit ein plötzliches Ausweichen aufgrund eines Hindernisses keinesfalls möglich ist, ebenso nicht eine Vollbremsung mit der möglichen Gesamtabbremung des Fahrzeuges. Weiters steht fest, dass kontrollierte Lenkbewegungen nur schwer bzw gar nicht durchgeführt werden können. Es ist somit nachvollziehbar, dass der Sachverständige beim Fahren nur auf dem Hinterrad 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.

7. 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, auf Grund 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 Übertretungen 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.

Nach § 7 Abs 4 FSG 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 auf Grund 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 FSG nicht darauf an, ob der Beschwerdeführer im Konkreten andere Verkehrsteilnehmer (zB die Insassen im PKW der E M oder die ihn begleitenden Motorrad-

fahrer, die im Bereich B entgegen kommenden Kraftfahrzeuglenker, den am Schutzweg auf der A Straße stehenden Fußgänger) gefährdet hat. Entscheidend ist, ob der Beschwerdeführer 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 mit einer Fahrgeschwindigkeit von ca 80 km/h und auf einer Strecke von 14,5 km mehrere Male über mehrere Sekunden, auf der A Straße in R mit einer Fahrgeschwindigkeit von über 50 km/h zumindest drei Sekunden lang und auf der Rampe 5 der A X in R mit einer sich über 100 km/h steigenden Fahrgeschwindigkeit elf Sekunden lang nur auf dem Hinterrad seines Motorrades gefahren.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige hat dargelegt, dass sich durch das Fahren auf dem Hinterrad 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).

Auf der S ist der Beschwerdeführer in einer Gruppe mit den zwei anderen Motorradfahrern gefahren. Zumindest beim Wheelie kurz vor der Abfahrt B sind ihm auch auf der Gegenfahrbahn drei Fahrzeuge entgegen gekommen. Zudem hat er einen Wheelie auch beim Durchfahren eines Tunnels ausgeführt, womit seine Sichtbarkeit für den Gegenverkehr erheblich beeinträchtigt war (hochgezogener Scheinwerfer). Bei den Wheelies auf der A Straße und der Rampe 5 der A ist hinter ihm ein Kraftfahrzeug (Zivilstreifenfahrzeug) gefahren. Aufgrund 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 gekonnten, sicheren, fortgeschrittenen und routinierten Motorradfahrer handelt und ob ein unsicheres Fahrverhalten des Beschwerdeführers nicht erkennbar war, 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 zählt insbesondere 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 – unter Entfall der im § 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 11.05.2016, 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.

8. Dem Beschwerdevorbringen, wonach das Prozesshindernis der res iudicata vorliege, ist entgegenzuhalten, dass die für die gegenständliche Entziehung maßgebenden Verkehrsverstöße vom 22.07.2017 und 25.03.2018 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.

9. Gemäß § 24 Abs 3 FSG kann die Behörde bei der Entziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung begleitende Maßnahmen (Nachschulung und dgl) oder die Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens über die gesundheitliche Eignung anordnen (Satz 1). Im Rahmen des amtsärztlichen Gutachtens kann die Beibringung der erforderlichen fachärztlichen oder einer verkehrspsychologischen Stellungnahme aufgetragen werden (Satz 4).

Das Fahren eines Motorrades nur auf dem Hinterrad auf Straßen mit öffentlichem Verkehr stellt einen relativ schwerwiegenden Verstoß gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften dar, weil dieses Fahrmanöver mit einer besonders hohen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verbunden ist. Der Beschwerdeführer hat dieses gefährliche Fahrmanöver bei der Fahrt am 22.07.2017 auf der S X mehrmals hintereinander durchgeführt. Obwohl deshalb die Führerscheinbehörde gegen den Beschwerdeführer ein Verfahren zum Entzug der Lenkberechtigung wegen eines Verhaltens führte, das an sich geeignet ist, besonders gefährliche Verhältnisse herbeizuführen, und der Beschwerdeführer von diesem Verfahren Kenntnis hatte, hat er nicht von solchen Fahrmanövern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr Abstand genommen (Vorfall vom 25.03.2018). Damit hat er gezeigt, dass ihm die Einsicht in die Gefährlichkeit seines Fahrverhaltens fehlt oder er nicht gewillt ist, dieser Einsicht entsprechend zu handeln. Dies begründet die Annahme, dass beim Beschwerdeführer die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung nicht in ausreichendem Maße gegeben sein könnte.

Die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist als Teil der gesundheitlichen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen zu verstehen (vgl zB VwGH 26.04.2018, Ra 2018/11/0031).

Das Landesverwaltungsgericht geht daher davon aus, dass die Anordnung der Beibringung eines amtsärztlichen Gutachtens sowie einer verkehrspsychologischen Stellungnahme auf der Grundlage des § 24 Abs 3 erster und vierter Satz FSG zu Recht erfolgt ist.

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.