

# **BGer 1C 424/2020 vom 10. August 2021**

Bundesgericht, 2021-08-10, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_424\\_2020](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_424_2020)

FR: TF 1C 424/2020 du 10 août 2021

IT: TF 1C 424/2020 del 10 agosto 2021

## **Regeste**

Anordnung einer expertenbegleiteten Kontrollfahrt zur Abklärung der Fahrkompetenz | Strassenbau und Strassenverkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Angefochten ist ein kantonal letztinstanzlicher Endentscheid betreffend die Anordnung einer Kontrollfahrt im Rahmen eines strassenverkehrsrechtlichen Administrativverfahrens. Dagegen steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nach Art. 82 ff. BGG grundsätzlich offen; ein Ausnahmegrund ist nicht gegeben ( Art. 83 BGG ). Die Beschwerdeführerin ist als zur Kontrollfahrt Verpflichtete zur Beschwerdeführung berechtigt ( Art. 89 Abs. 1 BGG ).

### **E. 1.2**

Gemäss Art. 42 Abs. 1 BGG hat die Beschwerde unter anderem einen Antrag zu enthalten. Die Beschwerdeanträge sind unter Berücksichtigung der Beschwerdebegründung nach dem Vertrauensprinzip auszulegen ( BGE 136 V 131 E. 1.2; 134 III 235 E. 2 S; 133 II 409 E. 1.4.2; Urteil 1C\_37/2020 vom 24. Juni 2020 E. 1.2). Die Beschwerdeführerin beantragt in ihrem Hauptbegehren, unter Aufhebung der Verfügung der Kantonspolizei vom 25. Februar 2020 sei auf die Anordnung einer Kontrollfahrt zu verzichten. Dieses Rechtsbegehren ist grundsätzlich unzulässig, weil die Verfügung der Kantonspolizei durch den Entscheid des Appellationsgerichts ersetzt worden ist (sog. Devolutiveffekt; vgl. BGE 136 II 539 E. 1.2; 134 II 142 E. 1.4; je mit Hinweis; Urteil 1C\_321/2019 vom 27. Oktober 2020 E. 1). Aus der Begründung der eingereichten Rechtschrift ergibt sich jedoch, dass die Beschwerde gegen den angefochtenen Entscheid gerichtet ist und die Beschwerdeführerin unter dessen Aufhebung den Verzicht auf die angeordnete Kontrollfahrt anstrebt, mithin einen hinreichenden reformatorischen Antrag in der Sache stellt. Auf den entsprechenden Antrag ist deshalb einzutreten, auch wenn das Rechtsbegehren auf Aufhebung der polizeilichen Verfügung lautet (vgl. Urteile 1C\_37/2020 vom 24. Juni 2020 E. 1.1; 2C\_469/2018 vom 6. Februar 2019 E. 2.3; 1C\_740/2013 vom 6. Mai 2015 E. 1). Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten einzutreten. Hingegen bleibt für die parallel erhobene subsidiäre Verfassungsbeschwerde bei dieser Ausgangslage kein Raum ( Art. 113 BGG ).

### **E. 2.1**

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden ( Art. 95 lit. a BGG ). Dieses wendet das Bundesgericht grundsätzlich von Amtes wegen an ( Art. 106 Abs. 1 BGG ). Die Verletzung von Grundrechten wird vom Bundesgericht aber nur insoweit geprüft, als eine solche Rüge

in der Beschwerde vorgebracht und begründet worden ist ( Art. 106 Abs. 2 BGG ). Hierzu gelten qualifizierte Begründungsanforderungen. Das Bundesgericht prüft nur klar und detailliert erhobene und, soweit möglich, belegte Rügen; auf rein appellatorische Kritik am angefochtenen Entscheid tritt es nicht ein ( BGE 146 IV 114 E. 2.1 ; 139 I 229 E. 229 E. 2.2; 133 II 249 E. 1.4.2; je mit Hinweisen).

## **E. 2.2**

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat ( Art. 105 Abs. 1 BGG ). Es kann die Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz von Amtes wegen oder auf Rüge hin berichtigen oder ergänzen, wenn sie offensichtlich unrichtig sind oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruhen und wenn die Behebung des Mangels für den Verfahrensausgang entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 und 105 Abs. 2 BGG). Eine entsprechende Rüge ist substantiiert vorzubringen (Art. 42 Abs. 2 i.V.m. Art. 106 Abs. 2 BGG ). Auf eine rein appellatorische Kritik an der Sachverhaltsfeststellung tritt das Bundesgericht nicht ein ( BGE 140 III 264 E. 2.3 mit Hinweisen). Zur Sachverhaltsfeststellung gehört auch die Beweiswürdigung ( BGE 140 I 114 E. 3.3.4).

## **E. 3**

In verfahrensrechtlicher Hinsicht rügt die Beschwerdeführerin eine Verletzung von Art. 6 Ziff. 3 lit. d EMRK , mehrere Verletzungen ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör ( Art. 29 Abs. 2 BV ) und damit einhergehend eine offensichtlich unrichtige bzw. unvollständige Sachverhaltsfeststellung.

### **E. 3.1.1**

Die Beschwerdeführerin macht zunächst geltend, sie habe nie die Gelegenheit gehabt, den polizeilichen Belastungszeugen im Rahmen einer Konfrontationseinvernahme Fragen zu stellen. Dies stelle eine Verletzung von Art. 29 Abs. 2 BV und Art. 6 Ziff. 3 lit. d EMRK dar, weswegen auf die Sachverhaltsschilderungen im Polizeirapport vom 9. Dezember 2019 nicht abgestellt werden könne.

### **E. 3.1.2**

Diese Rüge ist unbegründet. Die Beschwerdeführerin verkennt mit ihrem Vorbringen, dass der Geltungsbereich von Art. 6 Ziff. 3 lit. d EMRK auf strafrechtliche Verfahren beschränkt ist. Auf Verwaltungsverfahren findet die Bestimmung nur Anwendung, soweit die verwaltungsrechtliche Streitigkeit einen strafrechtlichen Charakter im Sinne von Art. 6 Ziff. 1 EMRK aufweist (vgl. BGE 144 II 427 E. 2.3.2; 142 II 243 E. 3.4 ; 139 I 404 E. 6 ; 139 I 72 E. 2.2.2 ; 135 I 313 E. 2.2 S. 317 ff. und E. 2.3). Bei der Anordnung einer Kontrollfahrt handelt es sich rechtsprechungsgemäss um eine reine Administrativmassnahme, der kein pönaler Charakter zukommt (vgl. Urteile 1C\_242/2013 vom 17. Mai 2013 E. 2.2; 1C\_580/2012 vom 13. November 2013 E. 2.1). Die aus Art. 6 Ziff. 3 lit. d EMRK abgeleiteten Verfahrensgarantien kommen damit vorliegend nicht zur Anwendung. Da gegen die Beschwerdeführerin wegen des Vorfalls vom 3. Dezember 2019 zudem gar nie ein Strafverfahren eröffnet wurde, lässt sich entgegen ihrer Auffassung auch aus Art. 29 Abs. 2 BV oder Art. 6 Abs. 2 StPO kein direkter Anspruch auf eine Konfrontationseinvernahme ableiten (vgl. BGE 144 II 427 E. 3.1.2 und E. 3.4 ; 131 I 476 E. 2.2; GEROLD STEINMANN, in: St. Galler Kommentar zur Schweizerischen Bundesverfassung, 3. Aufl. 2014, N. 48 zu Art. 29 BV ). Die Vorinstanz durfte daher im Rahmen ihrer Sachverhaltswürdigung den Polizeirapport vom 9. Dezember 2019

berücksichtigen.

### **E. 3.2.1**

Die Beschwerdeführerin kritisiert weiter, die vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen seien offensichtlich unrichtig und beruhten auf einer willkürlichen Beweiswürdigung, da sich die Vorinstanz in ihrem Urteil ausschliesslich auf die einseitigen Darstellungen im Polizeirapport vom 9. Dezember 2019 abgestützt habe. Mit ihren gegenteiligen Schilderungen habe sich die Vorinstanz nicht auseinandergesetzt, obwohl sie dargelegt habe, dass es anlässlich des Vorfalls vom 3. Dezember 2019 weder zu Kollisionen mit den bereits geparkten Autos gekommen sei, noch habe sie gegenüber der Polizeipatrouille gesagt, sie kenne die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) nicht.

### **E. 3.2.2**

Aus dem angefochtenen Urteil geht hervor, dass sich die Vorinstanz, entgegen der Behauptung der Beschwerdeführerin, umfassend mit ihren Stellungnahmen auseinandergesetzt hat und diese im Zusammenhang mit den polizeilich rapportierten Feststellungen würdigte (E. 2.4 des angefochtenen Urteils). Eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör ist damit insoweit zu verneinen, auch wenn die Vorinstanz nicht jedes der entsprechenden Vorbringen der Beschwerdeführerin einzeln widerlegt hat (vgl. BGE 142 II 324 E. 3.6; 140 II 262 E. 6.2).

### **E. 3.2.3**

Auch die Rüge einer offensichtlich unrichtigen bzw. unvollständigen Sachverhaltsfeststellung und willkürlichen Beweiswürdigung verfängt nicht. Es ist fraglich, ob die Beschwerdeführerin insoweit überhaupt eine hinreichend substantiierte Sachverhaltsrüge erhebt, da sie die tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz zum Vorfall vom 3. Dezember 2019 über weite Teile ihrer Beschwerdeschrift pauschal als falsch bezeichnet und somit lediglich appellatorische Kritik übt (vgl. vorne E. 2.2). Ungeachtet dessen erscheint es jedenfalls keineswegs als offensichtlich unrichtig oder gar willkürlich (hierzu BGE 144 II 281 E. 3.6.2; 144 V 50 E. 4.2), wenn die Vorinstanz unter Würdigung aller Beweismittel in tatsächlicher Hinsicht zur Erkenntnis gelangt ist, die Schilderungen der Beschwerdeführerin, mit denen sie den Vorfall mit dem Parkmanöver pauschal bestreitet, seien prozesstaktisch motiviert und im Vergleich zu den glaubwürdigen Feststellungen im Polizeirapport vom 9. Dezember 2019 nicht überzeugend. Wie die Vorinstanz insoweit nachvollziehbar dargelegt hat, drängt sich diese Schlussfolgerung schon deshalb auf, weil die Beschwerdeführerin in ihrer ersten Stellungnahme vom 21. Januar 2021 die Kollisionen beim Parkmanöver noch eingestand und dies erst bestritt, als sie anwaltlich vertreten war (E. 2.4.2 des angefochtenen Urteils). Zudem ist auch der Vorwurf der Beschwerdeführerin nicht überzeugend, die beiden Polizistinnen hätten das Parkmanöver und die nachfolgenden Wortwechsel übertrieben dargestellt. Hierfür finden sich im Polizeirapport keinerlei Hinweise, wird dort doch zugunsten der Beschwerdeführerin sogar explizit festgehalten, das Parkmanöver habe bei keinem der involvierten Fahrzeuge Sachschäden nach sich gezogen. Da die fehlenden Sachschäden unbestritten sind, war die Vorinstanz schliesslich auch nicht gehalten, insoweit weitere Abklärungen zu treffen und durfte die von der Beschwerdeführerin beantragte Befragung eines Garagisten ohne in Willkür zu verfallen in antizipierter Beweiswürdigung abweisen (vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung BGE 141 I 60 E. 3.3 ; 136 I 229 E. 5.3). Nicht näher einzugehen ist schliesslich auf die Vorbringen, mit denen die Beschwerdeführerin

versucht, den Beweiswert des verkehrsmedizinischen Berichts des IRM Basel vom 29. Januar 2020 in Frage zu stellen. Wie die Vorinstanz im Rahmen ihrer bundesgerichtlichen Beschwerdevernehmlassung zutreffend ausführt, ist der Bericht des IRM für die Beurteilung der Frage, ob berechtigte Zweifel an der Fahrkompetenz der Beschwerdeführerin bestehen, nicht entscheidend, da sich der Bericht weder zu ihrer Fahreignung noch zur Fahrkompetenz abschliessend äussert.

### **E. 3.3**

Zusammengefasst dringen die prozessualen Rügen der Beschwerdeführerin nicht durch. Demzufolge ist vom Sachverhalt auszugehen, wie ihn die Vorinstanz festgestellt hat. Danach wurde die Beschwerdeführerin am 3. Dezember 2020 von einer Polizeipatrouille beim seitlichen Einparkieren ihres Personenwagen beobachtet, was ihr grosse Mühe bereitete. Nach den polizeilichen Angaben versuchte die Beschwerdeführerin in eine rund vier Meter breite Parklücke einzuparkieren, wobei sie beim ersten Versuch an der Kante des Gehwegs anstand. Beim zweiten Versuch touchierte sie das direkt hinter ihr abgestellte Auto und fuhr daraufhin auch in das vor ihr stehende Auto. Zu nachweisbaren Sachschäden ist es beim Vorfall nicht gekommen, jedoch haben sich die stehenden Fahrzeuge bei beiden Kollisionen bewegt. Hinzu kommt, dass die Beschwerdeführerin, nachdem sie von der Polizeipatrouille auf ihr unsicheres Parkmanöver angesprochen wurde, gesagt hat, sie kenne das Strassenverkehrsgesetz nicht.

### **E. 4**

In der Sache strittig ist, ob der Vorfall vom 3. Dezember 2020 die Anordnung einer expertenbegleiteten Kontrollfahrt nach Art. 15d Abs. 5 SVG i.V.m. Art. 29 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (VZV; SR 741.51) rechtfertigt.

#### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Anordnung einer Kontrollfahrt setze gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ernsthafte Zweifel an der Fahreignung voraus, die sich aus einem auffälligen Fahrverhalten ergäben. Solche Zweifel lägen rechtsprechungsgemäss erst vor, wenn ein gravierender Fahrfehler vorliege, der regelmässig auch strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen könnte. Der vorliegende Fall eines Parkmanövers, anlässlich dessen zwei Fahrzeuge ohne Herbeiführung eines Sachschadens leicht touchiert worden seien, stelle keinen gravierenden Fahrfehler dar und vermöge deshalb noch keine Zweifel an der Fahrkompetenz zu begründen. Dies habe das Bundesgericht im Urteil 1C\_110/2011 vom 6. Juni 2011 festgehalten. Anders als beim vorliegenden Parkmanöver sei der Fahrzeugführer im dortigen Fall beim Rückwärtsfahren sogar in das hinter ihm stehende und zusätzlich noch hupende Fahrzeug gefahren und es sei auch zu einem Sachschaden gekommen. Zu berücksichtigen sei weiter, dass der Vorfall vom 3. Dezember 2019 keine strafrechtlichen Folgen nach sich gezogen habe. Sodann lasse auch ihre Aussage gegenüber der Polizeipatrouille, wonach sie das SVG nicht kenne und ihr insbesondere keine Gesetzesbestimmung bekannt sei, die ein leichtes Berühren von stehenden Autos beim seitlichen Einparkieren verbiete, keinen Rückschluss auf ihre Fahrkompetenz zu. Es sei bekannt, dass eine fahrzeugführende Person die gängigen Verkehrsregeln kennen müsse, nicht aber jede einzelne Bestimmung des Strassenverkehrsrechts. Dass sie die Verkehrsregeln kenne und einhalte, belege alleine schon die Tatsache, dass sie als 74-jährige Frau einen gänzlich unbescholtenen strassenverkehrsrechtlichen Leumund habe.

Da ihr somit zusammengefasst weder ein auffälliges Fahrverhalten noch eine mangelnde Fahrkompetenz angelastet werden könne, verletze die Anordnung einer Kontrollfahrt Bundesrecht.

#### **E. 4.2**

Die Vorinstanz hat zusammenfassend erwogen, bei einem einfachen Touchieren eines parkierten Autos ohne Sachschaden könne zwar allenfalls noch nicht von einem gravierenden Fahrfehler gesprochen werden, der die Anordnung einer Kontrollfahrt rechtfertige. Vorliegend habe die Beschwerdeführerin jedoch zwei Kollisionen verursacht, die so stark ausgefallen seien, dass sich die stehenden Autos merklich bewegten. Zu beachten sei weiter, dass die Beschwerdeführerin ihr Auto mit einer Länge von rund 3.6 m in eine Parklücke manövrierte, die rund 4 m lang war. Da ihr Auto über keine technischen Hilfsmittel verfüge, dürfte das Parkmanöver deshalb nicht einfach gewesen sein. Falls sich die Beschwerdeführerin deshalb nicht in der Lage gesehen hätte, korrekt einzuparkieren, hätte sie sich eine grössere Parklücke suchen müssen, anstatt mit den beiden bereits stehenden Autos zu kollidieren. Der Umstand, dass die Beschwerdeführerin die Kollisionen bei pflichtgemässer Sorgfalt hätte vermeiden können, führe auch dazu, dass der Vorfall zu einer Verurteilung wegen Nichtbeherrschens des Fahrzeugs nach Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 90 Abs. 1 SVG hätte führen können. Auch wenn gegen die Beschwerdeführerin letztlich kein Strafverfahren eröffnet wurde, sei daher trotzdem von einem gravierenden Fahrfehler auszugehen, der die Anordnung einer Kontrollfahrt rechtfertige. Der vorliegende Fall unterscheide sich auch wesentlich von jenem, der dem bundesgerichtlichen Urteil 1C\_110/2011 zugrunde lag. Im dortigen Fall sei der Lenker zwar in das hinter ihm stehende und hupende Auto gefahren, beim nachfolgenden Vorwärtsfahren habe er sein Fahrverhalten im Gegensatz zur Beschwerdeführerin jedoch angepasst und sei es zu keinen Kollisionen mehr gekommen. Zudem habe das Bundesgericht damals nur das Vorwärtsfahren beurteilt, da das Rückwärtsfahren die beobachtenden Polizisten noch nicht an der Fahrkompetenz zweifeln liess. Bei der Beschwerdeführerin komme sodann erschwerend hinzu, dass sie durch ihre Aussage, sie kenne die Bestimmungen des SVG nicht, ihre Unkenntnis von elementaren Verkehrsregeln offenbart habe. Das auffällige Parkmanöver mit der hinzutretenden mangelnden Kenntnis der einschlägigen strassenverkehrsrechtlichen Gesetzesbestimmungen begründe damit insgesamt berechtigte Zweifel an der Fahrkompetenz der Beschwerdeführerin, auch wenn aufgrund des Vorfalls vom 3. Dezember 2019 keine konkreten Anhaltspunkte bestünden, dass sie eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstelle. Die Polizei habe damit insgesamt zu Recht eine Kontrollfahrt angeordnet.

#### **E. 4.3.1**

Bestehen Zweifel an der Fahreignung oder der Fahrkompetenz eines Fahrzeugführers, so kann zur Abklärung der notwendigen Massnahmen eine Kontrollfahrt mit einem Verkehrsexperten angeordnet werden ( Art. 15d Abs. 5 SVG i.V.m. 29 Abs. 1 VZV). Besteht die betroffene Person die Kontrollfahrt nicht, wird der Führerausweis entzogen ( Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV ). Die Kontrollfahrt kann nicht wiederholt werden ( Art. 29 Abs. 3 VZV ). Voraussetzung für die Anordnung einer Kontrollfahrt sind somit Zweifel an der Fahreignung oder Fahrkompetenz einer Person. Die Kontrollfahrt dient der Abklärung, ob die betroffene Person über die erforderlichen Kenntnisse der Verkehrsregeln verfügt und ein Motorfahrzeug sicher zu führen versteht (vgl. Art. 44 Abs. 1 VZV ).

#### **E. 4.3.2**

Anlass zur Anordnung einer Kontrollfahrt geben in erster Linie Vorfälle, welche Zweifel am fahrerischen Können wecken. Bei älteren, auffälligen Lenkern lässt sich mit der Kontrollfahrt namentlich abklären, ob ihre Fahrtechnik den Anforderungen des heutigen Verkehrs genügt. Es besteht aber keine grundsätzliche Vermutung, dass sich ältere Personen nicht mehr als Fahrzeugführer eignen. Aus diesem Grund kann eine Kontrollfahrt nicht ausschliesslich aufgrund des Alters angeordnet werden. Andererseits dürfen aber die Anforderungen an die Anordnung einer Kontrollfahrt nicht überspannt werden, handelt es sich doch um eine die betroffene Person nicht übermässig belastende Massnahme, die dem Schutz wichtiger Rechtsgüter (Leib und Leben der anderen Verkehrsteilnehmer) dient und auch im Interesse des Fahrzeugführers selbst liegt. Insofern genügt es, wenn ältere Fahrzeuglenker durch Fahrfehler auffällig geworden sind, die auf einem altersbedingten Leistungsabfall beruhen können. Bei der Frage, ob eine Kontrollfahrt anzuordnen ist, verfügt die Verwaltungsbehörde über einen Spielraum des Ermessens. Das Bundesgericht greift nur ein bei Ermessensüberschreitung oder -missbrauch (vgl. zum Ganzen BGE 127 II 129 E. 3; Urteile 1C\_580/2012 vom 13. November 2013 E. 3.1; 1C\_110/2011 vom 6. Juni 2011 E. 3.3).

#### **E. 4.4.1**

Mangels entsprechender Sachverhaltsfeststellungen oder aktenkundiger Beweismittel bestehen keine Hinweise, die aus medizinischer Sicht auf eine mangelnde Fahreignung der Beschwerdeführerin hindeuten würden. Entscheidend ist daher, ob der Vorfall vom 3. Dezember 2020 als solcher ernsthafte Bedenken am fahrerischen Können bzw. der Fahrkompetenz der Beschwerdeführerin begründet.

#### **E. 4.4.2**

Über eine genügende Fahrkompetenz verfügt nach Art. 14 Abs. 3 SVG, wer die Verkehrsregeln kennt (lit. a) und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann (lit. b). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung setzt die Anordnung einer Kontrollfahrt ein auffälliges Fahrverhalten voraus. Erforderlich sind insoweit gravierende Fahrfehler, welche regelmässig auch strafrechtliche Konsequenzen, das heisst insbesondere Verurteilungen nach Art. 90 SVG, nach sich ziehen können. Dies ist etwa der Fall beim Verursachen mehrerer Unfälle innert kurzer Zeit (BGE 127 II 129), bei einem unaufmerksamen Losfahren nach einem Halt vor einem Stoppschild mit schwerer Unfallfolge (Urteil 1C\_285/2012 vom 20. Februar 2013), bei einem heftigen Auffahrunfall (Urteil 1C\_580/2012 vom 13. November 2013), beim grundlosen Abkommen von der Fahrbahn mit Gegenverkehr und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (Urteil 1C\_422/2007 vom 9. Januar 2008) oder beim Missachten des Rechtsvortritts sowie mangelnder Aufmerksamkeit im Strassenverkehr (Urteil 1C\_47/2007 vom 2. Mai 2007). Zu beachten ist, dass diese Urteile noch vor dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr (Via sicura) ergingen und Art. 15d Abs. 5 SVG und Art. 29 Abs. 1 VZV seither neu gefasst wurden und die entsprechenden Änderungen per 1. Januar 2013 (Art. 15d Abs. 5 SVG; AS 1012 6291) bzw. 1. Januar 2014 (Art. 29 Abs. 1 VZV; AS 2013 4697) in Kraft getreten sind. Die eingetretenen Gesetzesänderungen betrafen jedoch lediglich redaktionelle Anpassungen, indem die Grundvoraussetzungen zum Führen eines Motorfahrzeuges (Fahreignung und Fahrkompetenz) nunmehr ausdrücklich und positiv aufgezählt sind (vgl. Botschaft zu Via Sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010, BBl 2010 8447, S. 8497 f.). Die

zitierte Rechtsprechung ist damit nach wie vor gültig.

#### **E. 4.4.3**

Die Vorinstanz hat in tatsächlicher Hinsicht festgestellt, dass der Beschwerdeführerin der erste Parkversuch misslang, da sie an der Bordsteinkante anstand. Beim zweiten Versuch touchierte sie sodann das hinter und vor ihr stehende Auto, ohne jedoch Sachschäden zu verursachen. Bis das Fahrzeug schliesslich in der Endposition stand, bedurfte es weiterer unsicher wirkender Lenkmanöver, die jedoch mit keinen Kollisionen oder Verkehrsbehinderungen verbunden waren. Das gezeigte Fahrverhalten kann bei einer beobachtenden Person zwar einen, wie im Polizeirapport ausgeführt, holprigen und unsicheren Eindruck hinterlassen. Vergleichbar mit dem Sachverhalt, der dem Urteil 1C\_110/2011 zugrunde lag, erscheint es jedoch fraglich, ob überhaupt von einem strassenverkehrsrechtlich relevanten Fahrfehler ausgegangen werden kann (Urteil 1C\_110/2011 vom 6. Juni 2011 E. 3.4). Ein leichtes Vergrössern einer Parklücke mittels Touchierungen ist in der Schweiz nicht erlaubt. Immerhin verursachte die Beschwerdeführerin keine nachweisbaren Sachschäden. Sie hatte somit Mühe beim seitlichen Einparkieren; letztlich gelang es ihr aber, ihr Auto ohne Schadensverursachung erfolgreich in eine kleine Parklücke zu bewegen. Wenn es, wie hier, zu keinen Sachschäden kommt, erweist sich ein mehrfacher Parkversuch, auch wenn das Manöver auf eine beobachtende Person mitunter einen holprigen Eindruck hinterlässt, als unproblematisch. Wie die Beschwerdeführerin zu Recht vorbringt, hatte das Parkmanöver auch keine strafrechtlichen Folgen, was ebenfalls darauf hindeutet, dass es sich um keinen schweren Fahrfehler handelte. Der Vorinstanz ist zwar zuzustimmen, dass die Beschwerdeführerin, anders als dies im Urteil 1C\_110/2011 der Fall war, sowohl beim Rückwärts- wie auch beim Vorwärtsfahren mit den stehenden Autos kollidierte. Jedoch gilt es auch zu beachten, dass die Beschwerdeführerin, im Gegensatz zum Fahrzeugführer im genannten Urteil, keine Sachschäden verursachte. Überdies erfolgte das Manöver im ruhenden Verkehr und es liegen keine Hinweise vor, dass die Beschwerdeführerin beim Einparkieren die Verkehrssicherheit in irgend einer Art und Weise gefährdete. Wie im Urteil 1C\_110/2011 liegt damit zwar durchaus ein etwas unsicheres Parkmanöver vor. Der Vorfall erreicht im Lichte der genannten Rechtsprechung aber keine derartige Intensität, dass von einem gravierenden Fahrfehler ausgegangen werden müsste oder sich angesichts der gezeigten Fahrweise geradezu die Schlussfolgerung aufdrängen würde, der Beschwerdeführerin fehle es offensichtlich an der für das Lenken eines Personenwagens notwendigen Leistungsfähigkeit (vgl. hierzu PHILIPPE WEISSENBERGER, Tatort Strasse, Entzug des Führerausweises und andere Administrativmassnahmen, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, S. 560).

#### **E. 4.4.4**

Die Anordnung einer Kontrollfahrt rechtfertigt sich auch nicht aufgrund der Aussage der Beschwerdeführerin, wonach sie das SVG nicht kenne und ihr insbesondere keine Gesetzesbestimmung bekannt sei, die ihr das leichte Touchieren von stehenden Fahrzeugen beim seitlichen Einparkieren verbiete. Zunächst ergibt sich aus Art. 14 Abs. 3 lit. a SVG, dass über eine genügende Fahrkompetenz verfügt, wer die Verkehrsregeln kennt. Die Kenntnis sämtlicher strassenverkehrsrechtlicher Gesetzesbestimmungen wird hingegen nicht verlangt. Die Anordnung einer Kontrollfahrt ist damit erst angezeigt, wenn sich aufgrund der konkreten Umstände die Schlussfolgerung aufdrängt, eine fahrzeugführende Person kenne die elementaren Verkehrsregeln nicht und gefährde deshalb die

Verkehrssicherheit (vgl. PHILIPPE WEISSENER, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz, 2. Aufl. 2015, N. 109 zu Art. 15d SVG ). Wie die Vorinstanz selber erwogen hat, liegen vorliegend keine Indizien vor, die einen solchen Rückschluss zuliessen (E. 3.4 des angefochtenen Entscheids). Entgegen der Auffassung der Vorinstanz kann aus der Aussage der Beschwerdeführerin, es sei nicht verboten, beim Einparkieren die stehenden Autos leicht zu berühren, schliesslich auch nicht willkürfrei die Schlussfolgerung gezogen werden, es bestehe die Gefahr, sie könnte inskünftig fremdes Eigentum gefährden. Einerseits gibt es keine Hinweise dafür, dass die Beschwerdeführerin in der Vergangenheit beim Parkieren jemals andere Fahrzeuge beschädigte. Andererseits lässt die Aussage nicht automatisch den Rückschluss zu, dass sie beim Parkieren generell und vorsätzlich andere Fahrzeuge beschädigt, weil sie dies als erlaubt betrachtet. Vielmehr ist die Aussage im Gesamtkontext zu deuten und so zu verstehen, dass sich die Beschwerdeführerin beim konkreten Vorfall vom 3. Dezember 2019 keines Unrechts bewusst war, was sich aufgrund der - soweit ersichtlich - fehlenden strafrechtlichen Sanktion letztendlich auch bewahrheitete.

#### **E. 4.4.5**

Zusammengefasst haben die kantonalen Rechtsmittelinstanzen mit der Anordnung einer Kontrollfahrt gegenüber der Beschwerdeführerin das ihnen zustehende Ermessen überschritten und damit Art. 15d Abs. 5 SVG i.V.m. Art. 29 VZV verletzt.

#### **E. 5**

Die Beschwerde ist gutzuheissen und der angefochtene Entscheid aufzuheben. Dem Ausgang des bundesgerichtlichen Verfahrens entsprechend sind keine Gerichtskosten zu erheben ( Art. 66 Abs. 4 BGG ). Der Kanton Basel-Stadt hat der anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 2'000.-- zu bezahlen ( Art. 68 Abs. 2 BGG ). Die Vorinstanz wird über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des vorinstanzlichen Verfahrens neu zu entscheiden haben (vgl. Art. 67 und 68 Abs. 5 BGG ).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.