

# GL\_GERICHTE GL-1185 vom 12. Dezember 2019

GL Gerichte, 2019-12-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl\\_gerichte\\_GL-1185](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_GL-1185)

FR: GL\_GERICHTE GL-1185 du 12 décembre 2019

IT: GL\_GERICHTE GL-1185 del 12 dicembre 2019

## Erwägungen

### E. 1

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt

Beschwerdegegner

des Kantons Glarus

### E. 2

Gegen den Entscheid des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts vom 28. November 2018 erhob A. \_\_\_\_\_ am 17. Dezember 2018 Beschwerde beim Departement Sicherheit und Justiz (DSJ), welches die Beschwerde am 27. August 2019 abwies.

### E. 3

3.1 Gemäss Art. 42 Abs. 3bis lit. a der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (VZV) benötigt ein Fahrzeugführer aus dem Ausland, der seit zwölf Monaten in der Schweiz wohnt und sich in dieser Zeit nicht länger als drei Monate ununterbrochen im Ausland aufgehalten hat, einen schweizerischen Führerausweis. Nach Art. 44 Abs. 1 VZV wird dem Inhaber eines gültigen ausländischen Führerausweises der schweizerische Führerausweis der entsprechenden Kategorie erteilt, wenn er auf einer Kontrollfahrt nachweist, dass er die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorien, für die der Ausweis gelten soll, sicher zu führen versteht. Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV gibt dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sodann die Möglichkeit, auf die Kontrollfahrt gegenüber Führern aus Staaten zu verzichten, welche in Bezug auf die Ausbildung und Prüfung der Schweiz entsprechende Anforderungen stellen. Von dieser Befugnis hat das ASTRA Gebrauch gemacht und das Kreisschreiben betreffend Führerausweise von Personen mit Wohnsitz im Ausland (Version vom 30. September 2013) sowie die dabei im Anhang 2 aufgeführte Länderliste erlassen, wobei Serbien nicht bei den Ausnahmestaaten aufgeführt ist.

3.2 Als Mittel zur Sachverhaltsfeststellung dient die Kontrollfahrt der Überprüfung, ob die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten vorhanden sind (René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Die Administrativmassnahmen, Bern 1995, Rz. 2665 f.). Die Kontrollfahrt wird in den Richtlinien Nr. 19b der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 19. Mai 2017 (online abrufbar auf: <https://asa.ch/online-bibliothek/richtlinien/> [nachfolgend: Richtlinien 19b]), welche eine einheitliche Durchführung der Kontrollfahrten bezwecken (vgl. Ziff. 1 Richtlinien 19b), konkretisiert. Dabei handelt es sich um eine interne Dienstanweisung, welches sich an die Durchführungsstellen richtet und für diese, nicht aber für das Gericht verbindlich ist (vgl. dazu vgl. VGer-Urteil VG.2018.00128 und VG.2018.00129 vom 11. April 2019 E. II/4.2.1).

3.3 Besteht die betroffene Person die Kontrollfahrt nicht, wird ihr der Führerausweis entzogen oder der ausländische Führerausweis aberkannt (Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV). Daraus folgt, dass die Behörde nach einer absolvierten Kontrollfahrt praktisch über kein Ermessen mehr verfügt. Entweder hat sie dem betroffenen Lenker nach einer nicht bestandenen Kontrollfahrt den Führerausweis zu entziehen bzw. abzuerkennen, oder aber bei bestandener Prüfung den Führerausweis zu belassen bzw. die schweizerische Fahrberechtigung zu erteilen. Entsprechend diesem fehlenden Ermessen kann die Kontrollfahrt auch nicht wiederholt werden (Art. 29 Abs. 3 VZV).

3.4 Die Kontrollfahrt ist von einem Verkehrsexperten durchzuführen (vgl. Art. 29 Abs. 1 VZV). Dieser hat aufgrund der Kontrollfahrt zu entscheiden, ob der Fahrzeugführer in der Lage ist, ein Fahrzeug verkehrsgerecht und sicher zu führen. Dabei kommt dem Gesamteindruck, den er durch seine unmittelbare Wahrnehmung während der Fahrt gewinnt, entscheidende Bedeutung zu. Ein Prüfungsprotokoll kann diesen nur beschränkt wiedergeben und eine detaillierte Rekonstruktion der Fahrt ist im Nachhinein nicht möglich. Damit ist einer nachträglichen Überprüfung aufgrund der Akten von vornherein enge Grenzen gesetzt. Hinzu kommt, dass ein Verkehrsexperte über spezifische Erfahrung und Vergleichsmöglichkeiten verfügt, die dem Gericht in der Regel abgehen. Unter diesen Umständen ist die Bewertung der Kontrollfahrt im Rechtsmittelverfahren nur sehr beschränkt, nämlich auf offensichtliche Fehler hin überprüfbar (vgl. BGE 136 II 61 E. 1.1.1; BGer-Urteil 6A.121/2001 vom 14. März 2002 E. 3a).

#### **E. 4**

Die Kontrollfahrt vom 28. November 2018 wurde von zwei Verkehrsexperten durchgeführt, welche das Fahrverhalten der Beschwerdeführerin mittels eines Standardprüfberichts bewerteten. Diesem lassen sich verschiedene Beanstandungen in den Kategorien Verkehrssehen, Verkehrsdynamik sowie Verkehrsvorgängen entnehmen. Namentlich bemängelten die Experten die Positionen Nr. 25 (Verkehrsauffassung/Fahreinteilung), Nr. 30 (Geschwindigkeit mithalten/ differenzieren), Nr. 40 (Befahren von Verzweigungen zu langsam und zu zögerlich), Nr. 43 (Abstand beim Kolonnenfahren) sowie Nr. 46 (Markierungen). Ergänzend hielten sie zu Position Nr. 40 fest, dass die Beschwerdeführerin ein nachfolgendes Fahrzeug behindert habe. Zur Position Nr. 43 führten die Verkehrsexperten sodann eine abstrakte Gefährdung an, weil die Beschwerdeführerin einen zu kleinen Abstand zum vorderen Verkehrsteilnehmer gehabt habe, welcher generell kleiner als zwei Sekunden gewesen sei. Betreffend Position Nr. 46 führten sie weiter einen Rollstop ins Feld. Schliesslich wiesen sie darauf hin, dass der Abbruch der Kontrollfahrt in der mangelhaften Notbremsung begründet sei, da die Beschwerdeführerin die Bremse bereits nach kurzem Ansprechen des ABS gelöst habe.

#### **E. 5**

5.1 Soweit die Beschwerdeführerin vorbringt, die von den Verkehrsexperten und dem Beschwerdegegner 1 angeführte Kritik an ihrer Fahrweise sei unzutreffend, weshalb die Kontrollfahrt als bestanden zu gelten habe, ist ihr nicht zu folgen. So ist vorliegend einzig entscheidend, dass zwei befähigte Verkehrsexperten anhand ihrer eigenen Beobachtungen die Kontrollfahrt übereinstimmend als nicht bestanden bewertet haben und keine Anhaltspunkte ersichtlich sind, welche die im Prüfbericht beanstandeten Kriterien als offensichtlich fehlerhaft erscheinen lassen. Daran vermögen auch die Vorbringen der Beschwerdeführerin nichts zu ändern.

So erscheint es zunächst irrelevant, ob die Verkehrsexperten gravierende oder erhebliche Fehler gemäss Ziff. 10 der Richtlinien 19b feststellen mussten. Vielmehr genügt es, dass Letztere die Kontrollfahrt im Sinne einer Gesamtwürdigung als nicht bestanden beurteilt haben. Sodann bringt die Beschwerdeführerin zwar zu Recht vor, dass der Beschwerdegegner 1 auf Probleme in der Handhabung des Schaltgetriebes hingewiesen habe. Im massgebenden Prüfbericht wurde dies allerdings nicht als mangelhafte Fahrzeugbedienung qualifiziert, weshalb die Bewertung der Position Nr. 13 offensichtlich auch keine Auswirkungen auf den Entscheid der Verkehrsexperten zeitigte. Insofern waren die diesbezüglichen Ausführungen des Beschwerdegegners 1 nicht entscheidrelevant, auch wenn es naheliegend ist, dass sich Schwierigkeiten mit der Gangschaltung in einer mangelhaften Verkehrsauffassung oder einer mangelhaften Fahreinteilung niederschlagen können.

Bezüglich des Prüffahrzeugs ist weiter darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdeführerin vor der Durchführung der Kontrollfahrt mit Schreiben vom 22. August 2018 explizit darüber informiert wurde, dass die Kontrollfahrt mit dem eigenen Motorfahrzeug oder einem Fahrschulwagen zu absolvieren sei. Folglich hatte sie keinen Grund zur Annahme, dass die Kontrollfahrt zwingend mit einem manuell geschalteten Fahrzeug stattfinden müsse. Anderweitiges ergibt sich denn auch nicht aus dem Aufgebot zur Kontrollfahrt vom 14. September 2018. Darin wurde vielmehr auf Anhang 12 VZV verwiesen, welcher eine Kontrollfahrt mit einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ebenfalls nicht ausschliesst. Soweit die Beschwerdeführerin nun im vorliegenden Verfahren diesbezügliche Rügen vorbringt, kann sie nichts zu ihren Gunsten ableiten.

Des Weiteren geht die Beschwerdeführerin fehl damit, wenn sie ihre Fahrpraxis beim Entscheid über das Bestehen der Kontrollfahrt berücksichtigt haben will. Diese betrifft nämlich wie der automobilistische Leumund einer Person die Vergangenheit, was bei der hier zur Diskussion stehenden aktuellen und zukünftigen Fahreignung der Beschwerdeführerin ausser Acht zu lassen ist (vgl. BGer-Urteil 1C\_225/2009 vom 4. November 2009 E. 2).

Ferner erweist sich die Bewertung der Kriterien Nrn. 31 und 43 durch die Verkehrsexperten nicht als offensichtlich falsch. Vielmehr verkennt die Beschwerdeführerin dabei, dass das Bestehen von Kriterium Nr. 31 nicht ohne Weiteres gegen den zu gering festgestellten Abstand im Kolonnenverkehr gemäss Position Nr. 43 spricht, zumal sich die beiden Kriterien auf ganz unterschiedliche Eigenschaften beziehen. Während mittels Position Nr. 31 nämlich die Verkehrsdynamik erfasst werden soll, werden mit Kriterium Nr. 43 einzelne Verkehrsvorgänge bewertet. Folglich führt eine einwandfreie Verkehrsdynamik im Sinne von Position Nr. 31 nicht zwingend zu einem bestandenem Kolonnenfahren, weshalb die diesbezügliche Rüge ebenfalls ins Leere zielt.

Dies trifft sodann auch auf die Vorbringen der Beschwerdeführerin, die Kontrollfahrt habe sich anders als von den Verkehrsexperten berichtet zugetragen, zu, da es sich dabei um unbelegte Tatsachenbehauptungen handelt, welche den übereinstimmenden Feststellungen der Verkehrsexperten entgegenstehen. Hieran vermögen auch die von der Beschwerdeführerin beantragten Beweisabnahmen nichts zu ändern. Weil nämlich keine unbefangenen und ausserhalb des Verfahrens stehenden Personen Auskünfte erteilen können und die involvierten Personen sich bereits rechtsgenügend äussern konnten, ist aus den beantragten Befragungen nichts Entscheidrelevantes zu erwarten, weshalb darauf verzichtet werden kann.

Schliesslich kann der Beschwerdeführerin nicht darin gefolgt werden, dass die Durchführung der Kontrollfahrt mangelhaft gewesen sei. Einerseits ergeben sich keine Indizien dafür, dass nicht gebührend Rücksicht auf ihre sprachlichen Schwierigkeiten genommen wurde. Andererseits bestehen keine Hinweise dafür, dass sie erheblich abgelenkt wurde, weshalb davon auszugehen ist, dass die Prüfungsbedingungen so ausgestaltet waren, dass sie eine realistische Chance zum Bestehen der Prüfung hatte.

5.2 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass dem Beschwerdegegner 1 keine Verletzung des rechtlichen Gehörs anzulasten ist. So hielten die Verkehrsexperten zunächst zwar rudimentär die Ergebnisse der Kontrollfahrt im Prüfbericht fest, was verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden ist (BGer-Urteil 1C\_600/2012 vom 16. April 2013 E. 2.1). Alsdann eröffneten sie der Beschwerdeführerin den negativen Bescheid unter Beisein ihres Übersetzers und brachten die dafür relevanten Punkte vor, was für die Erfüllung der verfassungsmässigen Begründungspflicht selbst dann genügt, wenn die Begründung sehr kurz ausgefallen ist, beispielsweise weil der Entscheid bei der Beschwerdeführerin auf Unverständnis gestossen ist (BGer-Urteil 1C\_522/2011 vom 20. Juni 2012 E. 4). Sodann hatte die Beschwerdeführerin wie bereits dargelegt im anschliessenden Verfahren vor der Vorinstanz rechtsgenügend die Möglichkeit erhalten, sich zur Sache zu äussern, weshalb die geltend gemachte Verletzung ihres rechtlichen Gehörs unbegründet ist.

Schliesslich vermag die Beschwerdeführerin aus dem Umstand, dass sie den Prüfbericht erst später erhalten hat, nichts zu ihren Gunsten abzuleiten. So war ihr der negative Entscheid aufgrund der Nachbesprechung bewusst, weshalb sie (oder ihr Rechtsvertreter) Anlass und Gelegenheit gehabt hätten, umgehend Akteneinsicht zu verlangen (vgl. BGer-Urteil 1C\_225/2009 vom 4. November 2009 E. 1.6).

## **E. 6**

Aufgrund der tatsächlichen Feststellungen im Prüfbericht der beiden Verkehrsexperten ist der Schluss, die Kontrollfahrt habe als nicht bestanden zu gelten, nicht zu beanstanden und schon gar nicht als offensichtlich falsch zu qualifizieren. Da der Beschwerdeführerin dieser Entscheid zudem rechtsgenügend eröffnet wurde und weitere Beweisabnahmen nichts Entscheidrelevantes beitragen würden, erweist sich die Beschwerde als unbegründet.

Dies führt zur Abweisung der Beschwerde.

### **III.**

#### **1.**

Nach Art. 5 Abs. 1 EG SVG i.V.m. Art. 134 Abs. 1 lit. c VRG hat die Partei, welche im Beschwerde-, Klage- oder Revisionsverfahren unterliegt, die amtlichen Kosten zu tragen. Die Gerichtskosten von pauschal Fr. 1'000.- sind demnach der unterliegenden Beschwerdeführerin aufzuerlegen und mit dem von ihr bereits geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen. Mangels Obsiegens steht ihr sodann keine Parteientschädigung zu (Art. 138 Abs. 3 lit. a VRG e contrario).

#### **2.**

Weil es sich bei einer Kontrollfahrt um eine Fähigkeitsprüfung im Sinne von Art. 83 lit. t des Bundesgesetzes über das Bundesgericht vom 17. Juni 2005 (BGG) handelt, steht gegen das vorliegende Urteil einzig die subsidiäre Verfassungsbeschwerde gemäss Art. 113 ff. BGG ans Bundesgericht offen (vgl. BGE 138 II 501 E. 1.1, 136 II 61 E. 1.1.1).

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