

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/130 vom 7. März 1994**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 1994-03-07, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_IV-2007\\_130](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2007_130)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/130 du 7 mars 1994

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2007/130 del 7 marzo 1994

## **Regeste**

Art. 14 Abs. 1 und 3 SVG (SR 741.01), Art. 29 Abs. 1, Art. 44 Abs. 1 und 2, Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV (SR 741.51). Gesuchsteller mit ausländischen Führerausweisen müssen zur Abklärung der Fahrtauglichkeit eine Kontrollfahrt absolvieren; es sei denn, das Bundesamt für Strassen hat den ausländischen Staat von dieser Regelung ausgenommen (Erw. 2 bis 4). Bei der Beurteilung von Prüfungsentscheiden, worunter auch Kontrollfahrten fallen, legen sich Rechtsmittelinstanzen allgemein eine gewisse Zurückhaltung auf und überprüfen diese nur auf offensichtliche Fehler (ab Erw. 5) (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 17. April 2008, IV-2007/130).

## **Erwägungen**

### **E. 2**

Die Erteilung eines schweizerischen Führerausweises setzt nach Art. 14 Abs. 1 SVG voraus, dass der Bewerber die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher zu führen versteht. Bestehen Bedenken über die Eignung eines Führers, so ist er nach Art. 14 Abs. 3 SVG einer neuen Prüfung zu unterwerfen. Mit der durch den Bundesrat am 7. März 1994 vorgenommenen Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung (in Kraft seit 1. April 1994) wurde der Grundsatz des prüfungsfreien Umtausches eines ausländischen in den schweizerischen Ausweis abgeschafft und durch das grundsätzliche Erfordernis einer Kontrollfahrt ersetzt (vgl. R. Schaffhauser, in: AJP 8/1993 S. 998). Laut Art. 44 Abs. 1 VZV wird dem Inhaber eines ausländischen Ausweises der schweizerische Führerausweis nur 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. Der schweizerische Führerausweis wird demnach auch dann nicht mehr prüfungsfrei erteilt, wenn keine Bedenken an der Fahreignung des Bewerbers bestehen, wie dies noch in der alten Fassung der Verkehrszulassungsverordnung vorgesehen war. Neu bedarf es mithin keiner individualisierten Bedenken über die Eignung eines Fahrzeugführers mehr (R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Administrativmassnahmen, Bern 1995, S. 436). Durch die neue Fassung der Verkehrszulassungsverordnung wird bestimmt, dass sämtliche Gesuchsteller zur Abklärung der Fahrtauglichkeit eine Kontrollfahrt zu absolvieren haben. Nach Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV kann das Bundesamt für Strassen auf die Kontrollfahrt nach Art. 44 Abs. 1 VZV und die Theorieprüfung nach Art. 44 Abs. 2 VZV gegenüber Führern aus Staaten, die in Bezug auf Ausbildung und Prüfung der Schweiz entsprechende Anforderungen stellen, verzichten. Mit Kreisschreiben vom 30. März 1994 bzw. 26. September 2007 machte das Bundesamt für Strassen von seiner Befugnis Gebrauch, die Inhaber von Ausweisen bestimmter Länder

von der Kontrollfahrt zu befreien. Laut den aktualisierten Länderlisten (Stand vom 26. September 2007) wird die Ukraine nicht zu den Ländern gezählt, deren Ausweisinhaber von der Kontrollfahrt ausgenommen sind. Es steht somit fest, dass die Rekurrentin vor einem allfälligen Umtausch ihres ukrainischen Führerausweises der Kategorie B eine erfolgreiche Kontrollfahrt zu absolvieren hatte.

### **E. 3**

Zur Durchführung der Kontrollfahrt wird im Rekurs vorgebracht, in Deutschland sei der Fahrlehrer bei der Prüfungsfahrt dabei. Eine Vorschrift, welche die Begleitung durch einen zweiten Experten oder einen Zeugen vorschreiben würde, gibt es im schweizerischen Recht nicht. Vielmehr gehen das Gesetz (Art. 22 VZV) und die einschlägigen Richtlinien der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (Nr. 19 betreffend Kontrollfahrt und Zusatztheorieprüfungen; Nr. 7 betreffend die Abnahme von Führerprüfungen) davon aus, die Prüfung oder die Kontrollfahrt werde durch einen einzelnen Verkehrsexperten abgenommen. Dies entspricht auch der Praxis. Ob die Begleitung durch eine Drittperson zuzulassen oder, wenn der Fahrzeuglenker vor der Kontrollfahrt ein begründetes Gesuch einreicht, ein zweiter Experte zu bestimmen ist, braucht vorliegend nicht entschieden zu werden, da die Rekurrentin kein entsprechendes Begehren gestellt hat. Die Feststellungen des Verkehrsexperten sind somit nicht unter Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften zu Stande gekommen (vgl. dazu BGE vom 14. März 2002, 6A.121/2001, E. 3b). Die Begleitung der Fahrt durch eine unabhängige Drittperson wäre im Übrigen geeignet, das Risiko sowohl einer unzutreffenden Behauptung eines verächtlichen Verhaltens durch den Experten als auch eines solchen tatsächlichen Verhaltens zu senken.

### **E. 4**

Im Rekurs wird sodann geltend gemacht, es sei unzulässig, beim Umtausch von ukrainischen Führerausweisen anders als bei den EU-Staaten nicht auf eine Kontrollfahrt zu verzichten. Führerausweise würden auch dort nicht von der Palme fallen, wenn man nur lange genug daran rüttle. Das schweizerische Recht geht in Art. 44 Abs. 1 VZV vom Grundsatz aus, dass dem Inhaber eines gültigen nationalen ausländischen Führerausweises der schweizerische Führerausweis der entsprechenden Kategorie erteilt wird, 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. Im Sinn einer Ausnahmeregelung ermächtigt Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV das Bundesamt für Strassen, gegenüber Führern aus Staaten, die in Bezug auf Ausbildung und Prüfung der Schweiz entsprechende Anforderungen stellen, für den Umtausch des Führerausweises auf die Kontrollfahrt zu verzichten. Gestützt darauf hat das Bundesamt für Strassen im Anhang 2 der Beilage zum Kreisschreiben vom 26. September 2007 betreffend Führerausweise von Personen mit Wohnsitz im Ausland zwei Länderlisten erlassen. Danach werden die Inhaber von Führerausweisen einerseits der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums (Länderliste A) und andererseits von Andorra, Australien, Israel, Japan, Kanada, Korea (Republik), Kroatien, Marokko, Monaco, Neuseeland, San Marino, Singapur, Taiwan (Chinesisches Taipei, für die Kategorien A1 und B), Tunesien und der USA (Länderliste B) von der Kontrollfahrt befreit. Die im Rekurs geäusserte Vermutung, es würden ausschliesslich Inhaber von Führerausweisen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union beim Umtausch von der Kontrollfahrt befreit, trifft deshalb nicht zu. Unter Auferlegung einer zulässigen gerichtlichen Zurückhaltung bei der Überprüfung von Fragen, die wie die Beurteilung von ausländischen Prüfungsstandards spezielle

Fachkenntnisse voraussetzen (vgl. Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, St. Gallen 2003, Rz. 632), erscheint der Ausnahmekatalog nicht zu beanstanden.

#### **E. 5**

Der Experte hat die Kontrollfahrt vom 5. Dezember 2007 als nicht bestanden bewertet. Gegen diese Bewertung werden von der Rekurrentin verschiedene Einwendungen erhoben. Gemäss der angefochtenen Verfügung vom 5. Dezember 2007 waren bezüglich des Fahrverhaltens das Verkehrssehen und die Voraussicht, die Verkehrsdynamik (Anpassen der Geschwindigkeit und insbesondere das Mithalten im Verkehr), die Verkehrstaktik (insbesondere im Verhalten gegenüber einem Fussgänger am Fahrbahnrand) und das Kurvenfahren zu beanstanden. Bei den Verkehrsvorgängen wurden das Befahren von Verzweigungen und Kreiseln (mangelnde Lückenbenützung), der Fahrstreifenwechsel und Unsicherheit beim Erkennen der Vortrittsregeln beanstandet.

#### **E. 6**

Mit dem Rechtsmittel des Rekurses können gemäss Art. 46 Abs. 1 VRP alle Mängel der angefochtenen Verfügung oder des angefochtenen Entscheides geltend gemacht werden, besonders die Unzuständigkeit der erlassenden Behörde, der Verstoß gegen wesentliche Form- und Verfahrensvorschriften, die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhaltes sowie die Rechtswidrigkeit und die Unangemessenheit des Inhaltes der Verfügung oder des Entscheides. Entsprechend der Beurteilung von praktischen Führerprüfungen liegt auch bei der Kontrollfahrt eine Besonderheit darin, dass sich der Ablauf der Fahrt nachträglich in der Regel nicht mehr rekonstruieren lässt. Es ergeben sich deshalb Schwierigkeiten bei der Feststellung des für die Beurteilung des Entscheides massgeblichen Sachverhaltes. Obwohl für das Verfahren vor der Verwaltungsrekurskommission grundsätzlich die Untersuchungsmaxime, d.h. die Überprüfung des Sachverhaltes von Amtes wegen gilt (Art. 58 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 12 Abs. 1 VRP), muss nach der Rechtsprechung bei der Feststellung des Sachverhaltes wegen der besonderen Natur von Kontrollfahrten grundsätzlich auf die Wahrnehmungen des speziell ausgebildeten amtlichen Experten abgestellt werden. Von diesem Grundsatz ist indessen dann abzuweichen, wenn Umstände vorliegen, die an der Richtigkeit der Wahrnehmungen zweifeln lassen oder wenn z.B. mittels einer zufällig am Ort des Vorfalls anwesenden Person das Gegenteil bewiesen werden kann (vgl. GVP 1977 Nr. 54, S. 106). Aus Art. 29 Abs. 1 VZV geht hervor, dass die Durchführung einer Kontrollfahrt dazu dient, den Sachverhalt im Hinblick auf eine (allenfalls) anzuordnende Massnahme abzuklären. Dieser Grundsatz gilt auch für die nach Art. 44 Abs. 1 VZV durchgeführten Kontrollfahrten. Als Mittel der Sachverhaltsfeststellung dient die Kontrollfahrt der Überprüfung, ob die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten vorhanden sind (Schaffhauser, Band III, a.a.O., S. 436). Die Durchführung der Kontrollfahrt wird konkretisiert in den Richtlinien Nr. 19 der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 20. Mai 2005 betreffend Kontrollfahrt und Zusatzprüfung (in Kraft seit 20. Mai 2005). Diese Richtlinien stellen zwar keine Rechtssätze dar und binden insofern das Gericht nicht; sie dienen indessen der Schaffung einer einheitlichen Verwaltungspraxis. Soweit diese der Vereinheitlichung der Praxis und damit auch der Rechtsgleichheit dienen, sind sie trotz fehlender Verbindlichkeit für die Gerichte insbesondere bei der Auslegung bzw. Konkretisierung unbestimmter Rechtsbegriffe von Bedeutung (vgl. Th. Fleiner-Gerster, Grundzüge des allgemeinen und schweizerischen Verwaltungsrechts, 2. Auflage, 1980, S. 132; Imboden/Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Bd. I, 5. Aufl. 1976,

Nr. 9, S. 55 f.). Obwohl die Kontrollfahrt - im Gegensatz zur Führerprüfung - lediglich der Abklärung des Sachverhaltes dient, hängt auch hier der Erfolg von der Beurteilung der Tauglichkeit des Lenkers zum Führen eines Fahrzeuges der entsprechenden Kategorie ab. Bei der Frage der Tauglichkeit zum sicheren Führen eines Fahrzeuges handelt es sich um einen unbestimmten Gesetzesbegriff, dessen rechtsgleiche Anwendung der näheren Konkretisierung bedarf. Die erwähnten Richtlinien legen hinsichtlich der Durchführung, des Umfangs sowie der Bewertung der Kontrollfahrt einheitliche und auch sachgerechte Kriterien fest. Sie sind geeignet, die Rechtsgleichheit bei der Durchführung und Beurteilung der Kontrollfahrt sicherzustellen. Soweit diese Richtlinien also der rechtsgleichen und sachgerechten Beurteilung der Fähigkeit zum sicheren Führen eines Fahrzeuges dienen, hat auch die Verwaltungsrekurskommission diese Grundsätze zu beachten. Nach Ziff. 72 der Richtlinien Nr. 19 führt in der Regel eine der folgenden Beanstandungen zu einem negativen Entscheid: ungenügende Voraussicht, konkrete oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln, krasse Bedienungsfehler und andere gleichwertige Verkehrsregelverletzungen, die erfahrungsgemäss zu Unfällen führen können. Gemäss ständiger Rechtsprechung legen sich Beschwerdeinstanzen bei der Beurteilung von Prüfungsentscheiden allgemein eine gewisse Zurückhaltung auf und überprüfen diese nur auf offensichtliche Fehler (BGE 106 Ia 1 E. 3c). Dem Gesamteindruck, welchen der Verkehrsexperte während der Kontrollfahrt gewinnt, kommt entscheidende Bedeutung zu. Bei der Kontrollfahrt handelt es sich um eine Momentaufnahme, nur dieser Zeitpunkt ist - wie bei Prüfungen üblich - für die Beurteilung der Kenntnisse und Fertigkeiten zu beachten. Die verfügende Behörde entscheidet aufgrund eines unmittelbaren Eindruckes, indem der Verkehrsexperte selber im Anschluss an die Kontrollfahrt den Entscheid fällt, ob der Kandidat die nötige Eignung zum Führen eines Fahrzeuges aufweist. Wird dieser Entscheid an eine Beschwerdeinstanz weitergezogen, entfällt die Möglichkeit, auf unmittelbare Wahrnehmungen abzustellen. Der entscheidende Gesamteindruck kann im Prüfungsprotokoll nur beschränkt festgehalten und in einem nachträglichen Rechtsmittelverfahren nicht mehr rekonstruiert werden. Hinzu kommt, dass der Verkehrsexperte über Vergleichswerte und über eine spezifische Erfahrung verfügt, welche der Rechtsmittelinstanz in der Regel abgehen. Der Experte verfügt bei der Frage, ob ein Lenker die erforderliche Eignung zum sicheren Führen eines Motorfahrzeuges aufweist, über einen Beurteilungsspielraum (das sog. Technische Ermessen), der von den Rechtsmittelinstanzen zu respektieren ist, so dass sie sich bei der Überprüfung der rechtlichen Fragen eine gewisse Zurückhaltung auferlegen. Auch unter diesen Umständen ist eine Reduktion der Prüfungsdichte angebracht und zulässig. Damit erfährt der Grundsatz, dass im Rekursverfahren eine vollständige Überprüfung und Neubeurteilung des Sachverhaltes möglich ist, eine gewichtige Einschränkung. Die Rechtsmittelbehörde greift daher nur ein, wenn offensichtliche Fehler erkennbar sind (vgl. Entscheid des UVEK vom 21. Januar 2005 in Sachen M.H., E. 2; vgl. auch BGE vom 14. März 2002, 6A.121/2001, E. 3a). Im Folgenden wird unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen zunächst zu prüfen sein, von welchen Tatsachen die Verwaltungsrekurskommission auszugehen hat (vgl. dazu nachfolgend E. 7), und sodann zu beurteilen sein, ob die festgestellten Mängel den Entscheid rechtfertigen, die Kontrollfahrt der Rekurrentin als nicht bestanden zu beurteilen (vgl. dazu nachfolgend E. 8).

## E. 7

Zunächst bezieht sich die Rekurrentin im Rekurs auf die Mängel der Kontrollfahrt. Ihre Einwendungen zielen darauf ab, die tatsächlichen Feststellungen des Experten in Frage zu stellen. Wie bereits dargelegt, ist die Möglichkeit der Verwaltungsrekurskommission, von den vom Experten geschilderten Wahrnehmungen abzuweichen, beschränkt. Im Zusammenhang mit dem Fahrverhalten der Rekurrentin bestehen zwischen den Darstellungen der Rekurrentin und dem Bericht des Verkehrsexperten teilweise keine unauflösbaren Widersprüche. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Verkehrsdynamik. Aus dem Bericht des Experten ergibt sich, dass die Rekurrentin bei der Einfahrstrecke parallel zur Flugpiste von Rheineck in Richtung Rorschach die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h trotz übersichtlicher und breiter Strasse nicht ausnutzte und auf dem Abschnitt zwischen Goldach und Untereggen ausserorts langsam gefahren ist, obwohl die Strassen- und Sichtverhältnisse eine flüssige Fahrt auf der Ausserortsstrecke zugelassen hätten. Für diesen Abschnitt wird vom Experten auch nicht konkret geltend gemacht, die Rekurrentin habe die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht ausgeschöpft. Die vom Experten beschriebenen Unsicherheiten beim Befahren von Kreiseln - die Rekurrentin hat vor jeder Einfahrt in einen Kreisel angehalten, selbst wenn dieser verkehrsfrei war - und beim Erkennen der Vortrittssignale - sie bremste auch dort ab, wo Rechtsvortritte durch ein Trottoir aufgehoben waren - blieben unwidersprochen. Schliesslich wird im Rekurs auch nichts vorgebracht, was Zweifel an der Darstellung des Experten bezüglich dem Ausnutzen von Lücken insbesondere beim Überholen auf der Autobahn weckt. Aus den Darlegungen des Experten zur Fahrt auf der Autobahn ist zu schliessen, dass die Rekurrentin bei Lastwagenverkehr auf der Normalspur nicht frühzeitig auf die Überholspur wechselte. Die Schilderungen der Rekurrentin stehen zu diesen Feststellungen nicht im Widerspruch. Vielmehr war sie sich offenbar bewusst, eher langsam zu fahren. Es sei schönes Wetter gewesen und habe Musik im Auto gehabt. Sie habe versucht, einfach die Fahrt zu geniessen. Bezüglich der Fahrt auf der Autobahn ergibt sich aus ihren Ausführungen, dass sie Lastwagen zunächst einzeln überholte, nachdem sie auf diese aufgeschlossen hatte und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h nicht ausschöpfte. Die Beanstandungen des Experten zum Verkehrssehen und zur Voraussicht stehen teilweise im Widerspruch zur Beschreibung der Kontrollfahrt durch die Rekurrentin. Die Unsicherheiten beim Befahren der Prüfungsstrecke im Bereich der Einmündung der Blumeneggstrasse in Goldach führt die Rekurrentin auf eine Unklarheit über den weiteren Verlauf der Fahrt, weil sie den Wegweiser wegen der Sonne nicht richtig erkannt habe, zurück. Der Experte seinerseits geht davon aus, der Rekurrentin sei ihr Vortrittsrecht gegenüber einem von rechts auf der Blumeneggstrasse heranfahrenden Fahrzeug nicht klar gewesen. Die von der Rekurrentin eingereichten Fotos zeigen, dass für die Blumeneggstrasse offensichtlich kein Rechtsvortritt gilt. Die von der Rekurrentin befahrene Hauptstrasse verläuft im fraglichen Abschnitt in südwestlicher Richtung, so dass im Zeitpunkt der Kontrollfahrt am Vormittag eine unmittelbare Blendung durch die Sonne ausser Betracht fällt. Auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Beschriftung des Wegweisers selbst aufgrund der Sonneneinstrahlung für die Rekurrentin nicht oder nur schwer lesbar war, hätte ihr aufgrund der Anweisungen des Experten die weitere Fahrtrichtung und ihr Vortrittsrecht klar sein müssen. Die vom Experten beschriebene Unsicherheit bezüglich des bei der X-garage von rechts aus einem Vorplatz zur Strasse fahrenden Motorradfahrers kommt auch in der Schilderung der Rekurrentin zum Ausdruck. Aus der Darstellung des Experten ist zu schliessen, aus dem Verhalten des Motorradfahrers insgesamt sei auch für die Rekurrentin

erkennbar geworden, dass ihm sein fehlendes Vortrittsrecht bewusst war und er sich entsprechend verhielt. Zur Schilderung des Experten, sie habe beim Kurvenfahren zwischen Untereggen und Martinsbrugg die Fahrzeugführung verloren und sei über die Strassenmitte gefahren, bringt die Rekurrentin vor, es könne passiert sein, dass sie sich auf der schmalen Strasse an der Strassenmitte orientiert habe, jedoch habe sie diese nicht überfahren. Insoweit, als die Rekurrentin das Gebot, rechts zu fahren, ungenügend beachtet hat, decken sich die Darstellungen. Anhaltspunkte dafür, dass die Feststellung des Experten, sie habe dabei auch die Strassenmitte überfahren, unzutreffend ist, bestehen nicht, umso mehr als die Strasse - auch von der Rekurrentin - als relativ schmal beschrieben wird. Die tatsächlichen Schilderungen der Beteiligten weichen voneinander ab, was das Kreuzen mit einem rechts gehenden Fussgänger auf der engen Untereggerstrasse ohne Trottoir kurz nach der Autobahnunterführung bei entgegenkommendem Lastwagen betrifft. Die Rekurrentin macht geltend, der Experte nenne eine unzutreffende Örtlichkeit und sie habe vor dem Kreuzen angehalten. Es bestehen keine Anhaltspunkte an der Darstellung des Experten zu zweifeln. Er war sicher besser als die unter Prüfungsdruck stehende Rekurrentin, die Ihre Aufmerksamkeit in erster Linie auf das Verkehrsgeschehen richten musste, in der Lage, die genaue Örtlichkeit festzustellen, zumal ihm die Prüfungsstrecke hinreichend bekannt sein dürfte. Aus der Schilderung der Rekurrentin wird nicht klar, ob sie vor oder nach dem Kreuzen mit dem Lastwagen am Fussgänger vorbeifuhr. Allerdings hält auch sie fest, es sei unmöglich gewesen, beim Vorbeifahren gegenüber dem Fussgänger den Sicherheitsabstand einzuhalten. Wie sich Luftbildaufnahmen entnehmen lässt (vgl. <http://web.geoportal.sg.ch>), ist die Strasse im fraglichen Abschnitt zwar relativ eng, jedoch deutlich mehr als vier Meter breit, so dass ein Vorbeifahren am Fussgänger nach Abwarten des Gegenverkehrs ohne weiteres unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes möglich gewesen wäre. Im Übrigen ist die Hinterhofstrasse nach dem Ortsende Untereggen, wo sich das Manöver nach der Darstellung der Rekurrentin abgespielt hat, nicht weniger breit als in dem vom Experten beschriebenen Bereich. Insgesamt bestehen abgesehen von teilweise abweichenden Darstellungen der Rekurrentin keine objektiven Anhaltspunkte dafür, dass an den Wahrnehmungen des Experten, wie sie in seinem Bericht wiedergegeben werden, zu zweifeln ist.

## **E. 8**

Zu prüfen bleibt, ob der Experte angesichts der von ihm festgestellten Mängel zu Recht die Kontrollfahrt als nicht bestanden beurteilt hat. Nach Art. 34 Abs. 4 SVG ist gegenüber allen Strassenbenützern ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren. Diese Abstandsregel richtet sich sowohl an motorlose Fahrzeuge als auch an Motorfahrzeuge und gilt insbesondere auch gegenüber Fussgängern, und zwar nicht nur beim Kreuzen und Überholen derselben (BGE 72 II 132; 83 IV 35; 91 IV 86), sondern bei jeglichem Vorbeifahren. Die Grösse des seitlichen Abstandes, der gegenüber Fussgängern einzuhalten ist, kann nicht allgemein zahlenmässig festgelegt werden. Sie richtet sich vielmehr unter anderem nach der Breite der Fahrbahn, den Verkehrs- und Sichtverhältnissen, der Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie dem Alter und dem Verhalten der Fussgänger (vgl. BGE 91 IV 86 E. 2 zum Überholen). Art. 34 Abs. 4 SVG stellt eine zentrale Verkehrsvorschrift zum Schutze der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der nicht abgeschirmten Fussgänger (vgl. BGE vom 16. Februar 2005, 6S.366/2004, E. 2.3), dar. Da es sich bei den Fussgängern um die "schwächsten" Verkehrsteilnehmer handelt, kommt der Beachtung der sie schützenden Regeln ganz besondere Bedeutung zu. Deren Missachtung stellt dementsprechend einen

gravierenden Mangel dar. Nach Art. 34 Abs. 1 SVG und Art. 7 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) müssen Fahrzeuge rechts fahren; sie haben sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Dieses Gebot gilt grundsätzlich immer, soweit es nicht durch besondere Bestimmungen gelockert oder aufgehoben ist. Es ist nicht eine Verhaltensvorschrift, die nur beim Kreuzen und Überholtwerden sowie im nächsten Umfeld solcher Vorgänge Geltung beanspruchen würde (vgl. R. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Auf. 2002, Rz. 666). Möglichst nahe an den Strassenrand hat sich der Fahrzeugführer namentlich bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken zu halten. In der ersten dieser Situationen hat er damit nachfolgende Fahrzeuge beim Überholen möglichst wenig zu behindern, bei der zweiten soll eine Kollision mit entgegenkommenden Fahrzeugen vermieden werden - diese Gefahr wird als grösser eingeschätzt als die andere, auf unübersichtlicher Strecke mit einem Hindernis auf der rechten Fahrbahnseite zu kollidieren. Bei unübersichtlichen Kurven ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung von allen Beteiligten mit einem möglichen Fehlverhalten Entgegenkommender zu rechnen und darum genügend rechts der Mittellinie zu fahren (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 668 mit Hinweisen). Die bei der Rekurrentin vom Experten festgestellte mangelnde Fähigkeit in Kurven die Spur und sich rechts der Mittellinie zu halten, ist offensichtlich geeignet, zu verkehrsgefährdenden Situationen zu führen. Die vom Experten festgestellte unzureichende Fahrtdynamik äusserte sich in erster Linie in unbegründeten Geschwindigkeitsschwankungen, wie beim Anhalten vor der Einfahrt in Kreisel und beim Abbremsen in Situationen, in denen dies nicht angezeigt war. Grundsätzlich ist es dem Fahrzeugführer erlaubt, auch mit geringerer als der durch die Gesamtheit der Umstände zulässigen Geschwindigkeit zu fahren. Doch sind auch diesem Grundsatz gewisse Grenzen gesetzt (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 630). Art. 4 Abs. 5 VRV verlangt vom Fahrzeugführer, ohne zwingende Gründe nicht so langsam zu fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert. Ein gleichmässiger Verkehrsfluss - die Gleichmässigkeit ist geschwindigkeitsbezogen - dient der Flüssigkeit des Verkehrs und unter Umständen insofern auch der Sicherheit, als er weit weniger Überholmanöver mit sich bringt, als bei stark differierenden Fahrgeschwindigkeiten beobachtet werden können (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 631). Der Fahrzeugführer darf aber auch ausserhalb des Anwendungsbereichs von Art. 4 Abs. 5 VRV ohne zwingende Gründe nicht beliebig langsam fahren, wenn er dadurch sonst irgendwie Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums oder Unfällen bieten könnte. Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse in Art. 32 Abs. 1 SVG kann auch heissen, mit Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer - diese dürfen in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse nicht behindert werden (Art. 26 Abs. 1 SVG) - eine gewisse Mindestgeschwindigkeit einzuhalten (vgl. Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 637). Die von der Rekurrentin verkehrsmässig nicht begründeten Abbremsmanöver führten, wie im Bericht des Experten festgehalten, zu Beeinträchtigungen nachfolgender Fahrzeuglenker. Dieser Umstand zeigt, dass die mangelnde Verkehrsdynamik auch geeignet ist, über unerwartete Bremsmanöver die Verkehrssicherheit zu gefährden. Selbst wenn die Darstellung der Rekurrentin zutreffen würde, es habe keinen nachfolgenden Verkehr gegeben, kann unter den vom Experten geschilderten Umständen nicht davon ausgegangen werden, die Rekurrentin würde sich bei grösserem Verkehrsaufkommen anders verhalten. Angesichts dieser Mängel ist die Frage, ob und inwieweit die Rekurrentin die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht ausgeschöpft hat und ob alle Lastwagen auf der Autobahn

zu überholen sind, für den Ausgang der Kontrollfahrt nicht ausschlaggebend. Bezüglich des Überholens von Lastwagen auf der Autobahn ist immerhin bedenkenswert, dass jeder Überholvorgang aufgrund des Aus- und wieder Einschwenkens mit besonderen Risiken verbunden und es deshalb angebracht ist, hintereinander fahrende Lastwagen nicht einzeln zu überholen.

## **E. 9**

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Experte die Kontrollfahrt zu Recht als ungenügend beurteilt hat. In deren Verlauf hat die Rekurrentin eine Reihe von Fehlern begangen (ungenügender Sicherheitsabstand gegenüber einem Fußgänger, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln, mangelndes Spurhalten beim Kurvenfahren, ungenügende Voraussicht und damit verbunden allgemein schlechte Fahrdynamik). Bei einer Gesamtbeurteilung der genannten Umstände muss mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit die Tauglichkeit zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden. Die festgestellten Beanstandungen zeigen die zurzeit noch fehlende Fahrtauglichkeit und die damit verbundene Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer auf. Anhaltspunkte dafür, dass der Experte seinen Beurteilungsspielraum missbraucht hätte, bestehen nicht. Es ist demnach der Bewertung durch den Verkehrsexperten zu folgen, zumal die Rekurrentin keine stichhaltigen Argumente vorbringt, welche die Tatsachenfeststellung des Experten in Frage zu stellen vermöchten. Folglich ist der Rekurs abzuweisen und die angefochtene Verfügung vom 5. Dezember 2007 zu bestätigen.

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