

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2010/22

vom 2. Februar 2010

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2010-02-02, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2010_22

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2010/22 du 2 février 2010

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2010/22 del 2 febbraio 2010

Regeste

Art. 32 Abs. 1 SVG (SR 741.01), Art. 4 VRV (SR 741.11), Art. 27 Abs. 1 lit. b, Art. 29 Abs. 1 VZV (SR 741.51). Die Anordnung einer Kontrollfahrt setzt hinreichend konkrete Anhaltspunkte voraus, welche berechtigte Zweifel an der Fahreignung des betreffenden Lenkers aufkommen lassen. Die Beobachtungen von zwei Polizisten genügen zufolge ungenügender Dokumentation nicht, um die betagte Lenkerin, welche keine Verkehrsregel verletzt hat, zu einer Kontrollfahrt aufzubieten (Verwaltungsrekurskommission, IV. Abteilung, 24. Juni 2010, IV-2010/22).

Erwägungen

E. 1

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 22. Februar 2010 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt zusammen mit der Ergänzung vom 29. März 2010 in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

E. 2

Umstritten ist die Zwischenverfügung, mit welcher die Vorinstanz eine Kontrollfahrt angeordnet hat. a) Die Rekurrentin macht zur Hauptsache geltend, sie fahre seit über 50 Jahren unfall- und bussenfrei. Regelmässig lasse sie sich von ihrem Hausarzt kontrollieren, letztmals anfangs 2010. Dabei sei eine ausgezeichnete Gesundheit und ein sehr gutes Sehvermögen diagnostiziert worden. Medikamente, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigten, nehme sie keine ein. Vor kurzem habe sie bei einem anerkannten Fahrlehrer eine Fahrtauglichkeitsbewertung absolviert. Der Fahrlehrer habe ihr genügendes bis gutes Fahrverhalten attestiert. Beim fraglichen Vorfall vom 17. November 2009 sei die Fahrspur in Richtung Wittenbach beim Buswendeplatz Heiligkreuz mit Absperrbacken auf das Trottoir umgeleitet worden. Die Umleitung sei nicht signalisiert und deshalb unübersichtlich gewesen. Es treffe zu, dass sie ihr Fahrzeug bei der Einfahrt in die Baustelle abgebremst und die Baustelle in defensiver Weise befahren habe. Entgegen der Annahme der Polizisten habe ihr jedoch die Beifahrerin nicht mit Handzeichen den Weg gewiesen, sondern sich gestikulierend über die unübersichtliche Baustelle echauffiert. Sie habe anerkanntermassen keinen Fahrfehler begangen. Den von der Vorinstanz zur Kontrollfahrt zitierten Entscheiden des Bundesgerichts lägen jeweils eine oder mehrere Unfallsituationen zugrunde. Im Gegensatz dazu habe sie ihr Fahrzeug vor einer unübersichtlichen Umleitung

ohne genügende Signalisation in einer Situation abgebremst, die defensives Fahrverhalten verlange. Der Verkehr sei dabei nicht beeinträchtigt worden. Trotz ihres fortgeschrittenen Alters liege kein altersbedingter Leistungsabfall vor. Ein solcher werde auch vom Hausarzt und Fahrlehrer ausgeschlossen. Die Anordnung einer Kontrollfahrt erweise sich unter diesen Umständen als unverhältnismässig. b) Gemäss Art. 29 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51, abgekürzt: VZV) kann zur Abklärung der notwendigen Massnahmen eine Kontrollfahrt angeordnet werden, wenn Bedenken über die Eignung eines Motorfahrzeugführers bestehen. Die Bestimmung umschreibt Art und Ausmass der Zweifel nicht weiter. Einerseits müssen die Zweifel an der Fahreignung dergestalt sein, dass sie mittels Kontrollfahrt geklärt werden können. Die Bedenken müssen sich dementsprechend auf das Vorhandensein der für das Lenken eines Motorfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten beziehen. Andererseits verlangt die Bestimmung keine besonders schweren oder erheblichen Zweifel. Da es sich um eine Kann-Vorschrift handelt, liegt die Anordnung im pflichtgemässen Ermessen der Administrativbehörde. Die Kontrollfahrt dient der Verkehrssicherheit. Voraussetzung für die Anordnung einer Kontrollfahrt ist, dass aufgrund der gesamten Umstände Zweifel am fahrtechnischen Können eines Motorfahrzeuglenkers bestehen (vgl. dazu VRKE IV vom 3. Juli 2006 in Sachen P.B., E. 3b, und VRKE IV vom 6. September 2000 in Sachen R.D., E. 3a). Autofahrer, die älter als 70 Jahre sind, müssen sich in Abständen von zwei Jahren einer vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung unterziehen (Art. 27 Abs. 1 lit. b VZV), die der Überprüfung von Sinnesleistungen und kognitiven Leistungen und der somatischen Gesundheit gemäss der in Anhang 1 VZV genannten medizinischen Mindestanforderungen dient (vgl. Anhang 2 zur VZV). Die Fahrsicherheit erreicht im mittleren Lebensalter ihr Maximum und fällt danach wieder kontinuierlich ab. Es sind die normalen, altersbedingt physiologischen Probleme wie verlangsamte Wahrnehmung und Verarbeitung, eingeschränktes Sehvermögen (Sehschärfe, Dämmerungs- und Nachtsehen, Gesichtsfeld) und Einschränkungen des Bewegungsapparates (z.B. Kopfdrehen), welche die Fahreignung negativ beeinflussen. Die reine Reaktionsfähigkeit ist beim gesunden Senior entgegen der landläufigen Meinung meist nicht wesentlich eingeschränkt. Der gesunde Alternde ist bis zu einem Alter von etwa 80 bis 85 Jahren in seiner Fahrfähigkeit meist nicht eingeschränkt. In den meisten Fällen kann der gesunde Hochbetagte seine Defizite erkennen und schränkt sich beim Fahren zunehmend selbst ein: Wahl der Tageszeit, Verkehrsdichte, Strecke etc. kompensieren seine allenfalls verminderte Leistungsfähigkeit (vgl. R. Seeger, Fahren im Alter - Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005, St. Gallen 2005, S. 12 ff.; U. Castelberg, Fahreignung im Alter, Ärztesgesellschaft des Kantons Bern, 4/2006 - 2). Anders verhält es sich jedoch bei kranken Alternden mit verkehrsrelevanten, medizinisch bedingten Einschränkungen, wie einer beginnenden Demenz, ungenügendem Sehvermögen, Folgen von Schlaganfällen, Kreislaufkrankungen usw. Die Fahreignung ist hier oftmals fraglich oder nicht mehr gegeben (vgl. R. Seeger, Richtlinien zur Beurteilung der Fahreignung von Seniorinnen und Senioren, in: PrimaryCare 2007; 7 Nr. 22, S. 361). Grundsätzlich besteht keine Vermutung, wonach sich ältere Personen nicht mehr als Fahrzeugführer eignen (BGE 127 II 129 E. 3d.). Bei gesunden über 70-Jährigen kann aber gesagt werden, dass umso eher Zweifel an der Fahreignung begründet sind, je älter sie sind (GVP 2008 Nr. 20). c) Im Gegensatz zum Bundesgericht schreitet die Verwaltungsrekurskommission nicht nur bei Ermessensüberschreitung oder -missbrauch ein; vielmehr übt sie eine volle

Ermessenskontrolle aus (vgl. 46 Abs. 1 VRP). Es trifft zwar zu, dass die Massnahme der Anordnung einer Kontrollfahrt nicht zwingend eine Verkehrsregelverletzung oder einen Fahrfehler voraussetzt. Es müssen jedoch hinreichend konkrete Anhaltspunkte vorhanden sein, die berechtigte Zweifel an der Fahreignung des betreffenden Lenkers aufkommen lassen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist ein Anlass zur Anordnung einer Kontrollfahrt in erster Linie bei Vorfällen gegeben, welche Zweifel am fahrerischen Können wecken (Urteil des Bundesgerichts 6A.3/2007 vom 15. März 2007, E. 2.2). Das fortgeschrittene Alter als alleiniger Verdachtsmoment genügt dafür nicht. Bis anhin ist die Rekurrentin, die den Führerausweis seit über 50 Jahren besitzt, im Strassenverkehr noch nie aufgefallen. Sie ist gesund und hat ihre Fahrtauglichkeit von ihrem Hausarzt regelmässig abklären lassen, letztmals am 24. Juli 2009. Dabei wurden keinerlei Einschränkungen festgestellt (act. 13/2). Die Vorinstanz wirft der Rekurrentin eine unsichere Fahrweise vor. Sie stützt sich dabei auf den Informationsbericht der Stadtpolizei St. Gallen vom 20. November 2009 (act. 13/1). Demnach soll die Rekurrentin beim Befahren einer Baustellenumleitung aufgefallen sein, indem sie ihr Fahrzeug vor der Umleitung fast bis zum Stillstand abgebremst habe. Die betagte Lenkerin sei sich offensichtlich nicht sicher gewesen, auf welchem Weg sie die Baustelle hätte umfahren sollen. Die Beifahrerin habe die Fahrtrichtung mit Handzeichen anzeigen müssen. Die Rekurrentin bestreitet nicht, ihr Fahrzeug vor der Umleitung stark abgebremst zu haben. Zur Begründung dieses Verhaltens gab sie der Polizei gegenüber an, dass sie einen Moment gezögert habe. Die Situation sei sehr unübersichtlich gewesen; ausser den Leitpfosten sei kein Signal angebracht gewesen. Dies habe auch ihre Beifahrerin bestätigt. Dem Bericht der Polizei ist zu entnehmen, dass die Rekurrentin keine Verkehrsregelverletzung begangen hat. Es ist auch nirgends vermerkt, dass sie den Verkehrsfluss oder andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gar gefährdet hat. Mangels genauerer Angaben und bildlicher Darstellungen zur fraglichen Baustellenumleitung kann nicht überprüft werden, ob die Signalisation der Baustelle den gesetzlichen Anforderungen standhielt (vgl. Art. 4 des Strassenverkehrsgesetzes, SR 741.01, abgekürzt: SVG, und Art. 80 der Signalisationsverordnung, SR 741.21). Zugunsten der Rekurrentin muss deshalb davon ausgegangen werden, dass ausser den Absperrbacken und Leitelementen keine zusätzliche Signalisation vorhanden war. Die Mutmassung der Polizei, die Beifahrerin habe der Rekurrentin die Fahrtrichtung mit Handzeichen weisen müssen, kann ebenfalls nicht als erwiesen gelten, nachdem die Rekurrentin dies bestreitet und keine Aussage der Beifahrerin vorliegt. Unter diesen Umständen ist anzunehmen, dass die Rekurrentin die Baustellendurchfahrt allein gemeistert hat. Dass sie ihre Fahrgeschwindigkeit dabei stark verlangsamt und damit den herrschenden Umständen anpasste, kann nicht als unsichere Fahrweise ausgelegt werden. Im Gegenteil hat sie sich damit an die gesetzliche Pflicht zur situativen Anpassung der Geschwindigkeit gehalten (Art. 32 Abs. 1 SVG und Art. 4 der Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11). Erfahrungsgemäss können sich bei Baustellen mit Fahrbahnverschiebungen zuweilen unübersichtliche Verkehrssituationen ergeben, die eine erhebliche Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit als angebracht erscheinen lassen. Die Reaktion der Rekurrentin erweist sich damit auch angesichts des fortgeschrittenen Alters als angemessen und nicht speziell auffällig. Hinzu kommt, dass die Rekurrentin am 16. März 2010 bei einem anerkannten Fahrlehrer eine Fahrtauglichkeitsbewertung erfolgreich absolviert hat. Die Fahrt dauerte 75 Minuten und umfasste das Fahren innerorts (samt Stadtgebiet), ausserorts und auf Autobahnen. Der Fahrlehrer bewertete sämtliche beurteilten Aspekte als genügend bis gut. Beobachtungsgabe und Voraussicht wurden mit je 4,5 benotet (genügend bis gut,

act. 10/1). Unter diesen Umständen liegen bei der Rekurrentin nicht hinreichend konkrete Anhaltspunkte für eine mangelnde Fahreignung vor. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, bei der Rekurrentin beständen wegen des Vorfalls vom 17. November 2009 Zweifel an ihrer Fahreignung, erweist sich daher als nicht gerechtfertigt. d) Der Rekurs ist somit gutzuheissen und die angefochtene Zwischenverfügung vom 4. Februar 2010 ersatzlos aufzuheben.

E. 3

a) Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Es gilt der Grundsatz der Kostentragung nach Massgabe des Obsiegens oder Unterliegens (Hagmann, a.a.O., S. 267 f.). Die Rekurrentin ist mit ihrem Antrag auf ersatzlose Aufhebung der angefochtenen Verfügung durchgedrungen. Die amtlichen Kosten sind daher vom Staat zu tragen. Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.-- ist angemessen (samt Kosten für den Zwischenentscheid hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung; vgl. Art. 13 Ziff. 511 und 522 des Gerichtskostentarifs, sGS 941.12). Die Finanzverwaltung ist anzuweisen, der Rekurrentin den Kostenvorschuss von Fr. 1'200.-- zurückzuerstatten. b) Gemäss Art. 98 Abs. 2 VRP werden im Rekursverfahren ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie aufgrund der Rechts- und Sachlage als notwendig und angemessen erscheinen. Im vorliegenden Fall war im Hinblick auf Fragen im Zusammenhang mit der Anordnung einer Kontrollfahrt der Verzicht auf den Beizug eines Rechtsvertreters im Rekursverfahren nicht zumutbar. Eine Kostennote ist nicht eingereicht worden. Angesichts des Aktenumfangs und des Aufwands für die Rekurseingabe erscheint eine Entschädigung von Fr. 1'500.-- zuzüglich Barauslagen (4% davon) und Mehrwertsteuer (7,6% davon) als angemessen (Art. 19, 22 Abs. 1 lit. b, 28 bis und 29 der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten; sGS 963.75). Entsprechend dem Verfahrensausgang sind der Rekurrentin die ausseramtlichen Kosten vollumfänglich, d.h. mit Fr. 1'678.55 (inklusive Barauslagen und Mehrwertsteuer) zu entschädigen (Art. 98 ter VRP). Kostenpflichtig ist der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt). Entscheid: Der Rekurs wird gutgeheissen und die angefochtene Verfügung der Vorinstanz vom 4. Februar 2010 aufgehoben. Der Staat trägt die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.--. Die Finanzverwaltung wird angewiesen, der Rekurrentin den Kostenvorschuss von Fr. 1'200.-- zurückzuerstatten. Der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) hat die Rekurrentin mit Fr. 1'678.55 (davon Fr. 118.55 Mehrwertsteuer) zu entschädigen.

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