

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2011/128**

## **vom 22. Mai 2011**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2011-05-22, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_IV-2011\\_128](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2011_128)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2011/128 du 22 mai 2011

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2011/128 del 22 maggio 2011

### **Regeste**

Art. 14 Abs. 3 SVG (SR 741.01); Art. 12a, Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV (SR 741.51); Art. 4 Abs. 5, Art. 47 Abs. 3 VRV (SR 741.11); Art. 90 Abs. 2 SSV (SR 741.21). Anforderungen an die korrekte Durchführung einer Kontrollfahrt und die Aufgabe des begleitenden Arztes. Verneinung der Fahreignung wegen zahlreicher Fehler während der Kontrollfahrt (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 23. Februar 2012, IV-2011/128).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Der Entscheid über das Bestehen oder Nichtbestehen der Kontrollfahrt stützt sich auf Art. 14 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) in Verbindung mit Art. 29 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51, abgekürzt: VZV). Eine nicht bestandene Kontrollfahrt hat notwendigerweise den Entzug des Führerausweises zur Folge (Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV; vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_225/2009 vom 4. November 2009, E. 1.1). Dem negativen Entscheid über die Kontrollfahrt kommt somit Verfügungscharakter zu. Analog zur Anfechtung eines Entscheids über das Ergebnis einer Führerprüfung ist demnach das Rechtsmittel des Rekurses auch gegen den Entscheid über eine nicht bestandene Kontrollfahrt zulässig (vgl. GVP 1977 Nr. 54, S. 105). Die sachliche Zuständigkeit der Verwaltungsrekurskommission ist somit gegeben. Der Rekurrent ist zur Rechtsmittelerhebung befugt. Der Rekurs vom 11. Oktober 2011 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 24 Abs. 1 SVG; Art. 41 lit. g bis , 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

#### **E. 2**

Der Rekurrent bringt vor, dem Rekurs hätte mit der Verfügung vom 28. September 2011 die aufschiebende Wirkung nicht entzogen werden dürfen. Es mangle an einem wichtigen Grund im Sinne von Art. 51 Abs. 1 VRP, da ihm mit Verfügung vom 6. Oktober 2011 der Führerausweis entzogen worden sei. Die aufschiebende Wirkung sei wiederzuerteilen. Zudem sei der Entzug der aufschiebenden Wirkung nicht begründet worden. Mit Verfügung vom 28. September 2011 stellte die Vorinstanz fest, dass der Rekurrent die Kontrollfahrt nicht bestanden und damit in jenem Zeitpunkt nicht über die notwendige Eignung zur Führung eines Fahrzeuges verfügt habe. In solchen Fällen ist der Führerausweis zu entziehen (Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV). Dies tat die Vorinstanz mit Verfügung vom 6. Oktober 2011. Sie verbot dem Rekurrenten das Führen von Motorfahrzeugen aller

Kategorien sowie aller Unter- und Spezialkategorien ab sofort bzw. ab dem 28. September 2011 vorsorglich. Folglich würde die Wiedererteilung der aufschiebenden Wirkung an der Situation nichts ändern. Der Führerausweis bliebe aufgrund der Verfügung vom 6. Oktober 2011 eingezogen. Abgesehen davon wird das Gesuch um Erteilung der aufschiebenden Wirkung mit dem Entscheid in der Sache gegenstandslos.

### E. 3

Der Rekurrent rügt weiter, die Verfügung vom 28. September 2011 verletze den Anspruch auf rechtliches Gehör, da sie nicht ausreichend begründet worden sei. Die Begründungspflicht sei Ausfluss des in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101, abgekürzt: BV) garantierten Anspruchs auf rechtliches Gehör. a) Bei der Anfechtung von Prüfungsentscheiden können formelle Mängel bei der Abwicklung der Führerprüfung frei überprüft werden. Diese muss dann annulliert werden, wenn die festgestellten Mängel einen Einfluss auf das Prüfungsergebnis haben können. In diesem Fall muss dem Rekurrenten die Gelegenheit geboten werden, die Führerprüfung noch einmal abzulegen; Entsprechendes gilt auch für die Kontrollfahrt (vgl. VRKE 2010/137 vom 24. Februar 2011 i.S. B.B., E. 5). b) Zu den verfassungsrechtlich gewährleisteten Verfahrensgarantien gehört der Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV, aus dem sich unter anderem die Begründungspflicht ergibt. Die Begründung muss so abgefasst werden, dass der Betroffene erkennen kann, warum die Behörde in einem bestimmten Sinn entschieden hat, so dass er den Entscheid gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann (BGE 136 I 229 E. 5.2, 129 I 232 E. 3.2 mit Hinweisen). Sie dient darüber hinaus der Transparenz der Entscheidungsfindung und der Selbstkontrolle der Behörde. Die Begründung braucht nicht ausführlich zu sein; sie genügt, wenn sie dem Betroffenen die sachgerechte Anfechtung des Entscheides ermöglicht (vgl. BGE 124 II 146). Der Verkehrsexperte, der eine Führerprüfung abnimmt, hat dem Kandidaten das Ergebnis zu eröffnen und das Nichtbestehen mündlich und auf Verlangen schriftlich zu begründen (vgl. Art. 12a VZV); dasselbe gilt für das Ergebnis einer Kontrollfahrt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6A.121/2001 vom 14. März 2002, E. 2a). Bei Prüfungsentscheiden kommt die Behörde der Begründungspflicht nach, wenn sie dem Betroffenen – allenfalls auch nur mündlich – kurz darlegt, was von ihm erwartet wurde und weshalb er diesen Anforderungen nicht zu genügen vermochte. Der Anspruch auf Begründung ist nicht schon dann verletzt, wenn der Prüfungsexperte sich vorerst darauf beschränkt, die Bewertung der Fahrt bekannt zu geben. Es genügt, wenn er die ausführliche schriftliche Begründung im Rechtsmittelverfahren liefert und der Betroffene Gelegenheit erhält, in einem zweiten Schriftenwechsel dazu Stellung zu nehmen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2P.23/2004 vom 13. August 2004, E. 2.2, wo es um eine nicht bestandene Vorlizenzprüfungsprüfung ging; L. Kneubühler, Die Begründungspflicht, Bern 1998, S. 26 ff.). c) Der Verkehrsexperte kreuzte zur Begründung des negativen Entscheids verschiedene Felder eines in fünf Kategorien aufgeteilten Kriterienkatalogs (Kriterien 10 bis 68) an. Demnach gaben folgende Kriterien Anlass zu Bemerkungen: (13) Gangwahl, (21) Voraussicht/Erkennen von Gefahrenstellen/Blickfilter, (22) Spiegelbenützung/Seitenblick/Nachbeobachtung, (30) Geschwindigkeit mithalten/differenzieren, (33) Fahrzeugführung, (40) Befahren von Verzweigungen/Kreisel, (45) Vortritt missachtet, (46) Verkehrssignale missachtet (Bemerkung: V-Max), (48) Fussgänger Verhalten, (50) Autobahn Ausfahrt/Geschwindigkeit. Die Vorinstanz gab an, der negative Prüfungsentscheid sei dem Rekurrenten und seinem Fahrlehrer anschliessend an die Kontrollfahrt ausserhalb des Fahrzeugs durch den Verkehrsexperten

mündlich mitgeteilt und ausführlich erläutert worden. Dieses Gespräch habe rund zwanzig Minuten gedauert. Zusammenfassend hätten folgende Punkte zum negativen Prüfungsentscheid geführt: ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, Gefährdung von schwächeren Verkehrspartnern (spielende Kinder), krasse Bedienungsfehler, unsichere Fahrzeugführung/Spurhalten generell ungenügend. Das Ankreuzen der Felder auf der Verfügung vom 28. September 2011 und die ausführliche mündliche Begründung unmittelbar nach der Kontrollfahrt ermöglichten es dem Rekurrenten, die Tragweite zu erkennen und die sachgerechte Anfechtung der Verfügung einzuleiten; entsprechend war die Begründungsdichte der angefochtenen Verfügung ausreichend. Daran ändert nichts, dass die Vorinstanz die angeforderte umfassendere Begründung nicht innerhalb der Rekursfrist nachsandte. Dies wurde im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens nachgeholt. Dass sie ihr Vorgehen nachträglich mit der fehlenden Vollmacht des Rechtsvertreters begründete, ist zwar falsch, aber nicht entscheiderelevant. Gemäss Art. 26 Abs. 1 des Anwaltsgesetzes (sGS 963.70) wird vermutet, dass der Rechtsanwalt Inhaber einer Vertretungsvollmacht ist. Wenn die verfahrensleitende Behörde daran zweifelt, kann sie eine Vollmacht verlangen (Abs. 2). In diesem Punkt liegt demnach keine Verletzung des rechtlichen Gehörs vor. Bei dieser Ausgangslage erübrigt es sich, allfällige Notizen des Verkehrsexperten beizuziehen (vgl. zur Zulässigkeit der "antizipierten Beweiswürdigung" Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz 622). Im Übrigen war der Fahrlehrer des Rekurrenten gemäss unwidersprochener Angabe der Vorinstanz bei der mündlichen Begründung anwesend und konnte den Rekurrenten entsprechend unterstützen. Soweit der Rekurrent anführt, die erwähnten Umstände seien bei der Kostenverlegung zu berücksichtigen, weil es nicht angehe, dass zuerst ein kostenpflichtiger Rekurs erhoben werden müsse, um eine gesetzlich und verfassungsmässig garantierte Begründung zu erhalten, ist ihm nicht zu folgen. Die schriftliche Entscheibegründung enthält nicht mehr als das bereits nach der Kontrollfahrt anhand der angekreuzten Felder mündlich Dargelegte. Zur Ergreifung des Rechtsmittels war der Rekurrent folglich nicht auf die schriftliche Begründung in der Vernehmlassung angewiesen.

#### **E. 4**

a) Mit der Vernehmlassung vom 10. November 2011 reichte die Vorinstanz sodann den Bericht des Verkehrsexperten ein. Darin wird ausgeführt, der Rekurrent sei oft unnötig lange im zweiten Gang gefahren (Kriterium 13), was sich verkehrsbehindernd ausgewirkt und unnötigen störenden Lärm verursacht habe. Er habe während der ganzen Fahrt grobe Fahrfehler gemacht, indem er mehrmals auf gerader Strasse in der Strassenmitte und bei der Kurvenfahrt über die Mittellinie oder gefährlich nahe am Strassenrand gefahren sei (Kriterium 33). Sodann wurde festgehalten, die Voraussicht (Kriterium 21) sowie die Spiegelbenützung (Kriterium 22) und das Beobachten mit Seitenblicken links und rechts seien mangelhaft gewesen. Der Rekurrent sei auch mehrmals auf diese Fehler hingewiesen worden. Im Weiteren habe er auf der Ziegelbrückerstrasse in Niederurnen in der Nähe der Coop-Filiale einen Fussgänger, der klar erkennbar die Strasse habe überqueren wollen, übersehen. Mit einem verbalen Eingriff sei er auf die Vortrittsmissachtung aufmerksam gemacht worden (Kriterium 48). In derselben Ortschaft habe der Rekurrent sodann beim Linksabbiegen von der Haupt- in die Poststrasse das Vortrittsrecht des Gegenverkehrs missachtet. Nur dank der Aufmerksamkeit und der richtigen Reaktion des entgegenkommenden Lenkers sei die Gefährdung nicht konkret geworden (Kriterien 40 und

45). Auf der Bahnhofstrasse in Niederurnen sei er in der "Zone 30" mehrmals mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h gefahren. Im Ausserortsbereich (80 km/h) auf der Strecke Niederurnen-Bilten sei er bei guten Strassen- und Sichtverhältnissen unmotiviert mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h gefahren. Dies habe nachfolgende Verkehrsteilnehmer zu gefährlichen Überholmanövern animiert (Kriterien 30 und 46). Innerhalb des Wohnquartiers Gallusgasse/Forrenstrasse in Schänis habe er weder bei unübersichtlichen Rechtsvortritten noch bei spielenden Kindern oder unübersichtlichen Hausausfahrten Bremsbereitschaft erstellt (Kriterium 21). Bei der Autobahnausfahrt Reichenburgerkreuz in Richtung Reichenburg habe er das Fahrzeug schon auf der Normalspur ungefähr 50 Meter vor Beginn der Verzögerungsspur auf 70 km/h abgebremst, was zu einer gefährlichen Behinderung der nachfolgenden Verkehrsteilnehmer geführt habe (Kriterium 50). Beim anschliessenden Fahrstreifenwechsel in Richtung Reichenburg habe der Rekurrent weder einen Seitenblick gemacht noch in den Rückspiegel geschaut (Kriterium 22). In der Folge habe er einen linksseitig fahrenden Verkehrsteilnehmer zu Vermeidung einer Kollision zu einem riskanten und unnötigen Bremsmanöver gezwungen. b) In der Stellungnahme vom 22. November 2011 zur Rekursvernehmlassung der Vorinstanz beanstandet der Rekurrent, der Bericht des Verkehrsexperten enthalte im Wesentlichen pauschale Kritik an seiner Fahrweise. Es fehle an der Beschreibung konkreter Situationen. Darin kann ihm nicht gefolgt werden. Der Verkehrsexperte führte in seinem Bericht zu fast allen angekreuzten Kriterien konkrete Beispiele zum Fehlverhalten des Rekurrenten an; einzig zu den Kriterien 13 (Gangwahl) und 33 (Fahrzeugführung) wurden eher allgemeine, den Gesamteindruck wiedergebende Ausführungen gemacht. Diese Feststellungen ermöglichten es dem Rekurrenten, in seiner Eingabe vom 22. November 2011 auf die einzelnen Kritikpunkte einzugehen und die Verfügung sachgerecht anzufechten. Damit stellt sich die hier zu beurteilende Situation anders dar als diejenige, welche dem vom Rekurrenten zitierten Entscheid der Verwaltungsrekurskommission zu Grunde lag (VRKE IV-2010/137 vom 24. Februar 2011 i.S. B.B., publiziert in: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch)). Im damals zur Diskussion stehenden Expertenbericht fehlten Angaben zu konkreten Situationen, in welchen die Verkehrsregelverletzungen begangen wurden. Vorliegend werden die Vorfälle, grösstenteils mit Bezug zu den konkreten Örtlichkeiten, nachvollziehbar beschrieben. c) Der Rekurrent rügt weiter, der Bericht des Verkehrsexperten sei am 10. November 2011 verfasst worden, also rund eineinhalb Monate nach der Kontrollfahrt. Es sei nicht anzunehmen, dass der Experte sich nach dieser Zeit noch an jedes Detail der Kontrollfahrt erinnern könne, es sei denn, er habe sich handschriftliche Notizen gemacht; diese seien beizuziehen. Der Experte fällte den Entscheid aufgrund des anlässlich der Kontrollfahrt gewonnenen Gesamteindrucks. Die während der Fahrt angekreuzten Stichworte dienten ihm als Gedankenstütze für die mündliche Entscheidungsbegründung. Soweit sich der Experte im Anschluss an die mündliche Eröffnung der Verfügung im Hinblick auf die schriftliche Berichterstattung im Rahmen eines allfälligen Rechtsmittelverfahrens weitere Notizen machte, kann diesen nur eine Hilfsfunktion ohne Beweischarakter zukommen. Im Weiteren kam der ebenfalls anwesende Facharzt für Verkehrsmedizin in seiner verkehrsmedizinischen Stellungnahme vom 7. November 2011 zu denselben Feststellungen wie der Verkehrsexperte. Er ortete Schwachpunkte beim Spurhalten, in der Geschwindigkeitsgestaltung, beim Beachten des Querverkehrs bzw. des Rechtsvortritts, bei der Vorausschau sowie bei der Vortrittsbeachtung. Zudem stellte er unsicheres Verhalten in mehreren Situationen fest und erwähnte in diesem Zusammenhang unter anderem, kurz vor der Autobahnausfahrt habe der Rekurrent stark abgebremst. Dieser Bericht einer fachlich

qualifizierten Begleitperson ist geeignet, die Expertenbewertung zu objektivieren (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2P.23/2004 vom 13. August 2004, E. 2.4).

## **E. 5**

Der Rekurrent macht sodann geltend, die Durchführung der Kontrollfahrt sei mangelhaft gewesen, weshalb deren Resultat unverwertbar sei. Eine eigentliche Instruktion habe vor der Kontrollfahrt nicht stattgefunden. Sie sei zudem als Blindfahrt mit kurzfristigen Anweisungen von Richtungsänderungen durchgeführt worden. Im Übrigen habe sich der begleitende Facharzt in unzulässiger Weise zu fahrtechnischen Fragen geäussert, jedoch nicht zur Frage der Leistungsfähigkeit und der medizinischen Fahrfähigkeit. a) Die Durchführung der Kontrollfahrt wird in den Richtlinien Nr. 19 der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 26. November 2010 zu Kontrollfahrt und Zusatztheorieprüfungen (nachfolgend: Richtlinien Nr. 19) konkretisiert. Danach ist die Einführung äusserst wichtig. Insbesondere geht es darum, die gegenseitige Verständigung sicherzustellen und den Fahrzeugführer über den Prüfungsablauf zu informieren. Diese Richtlinien stellen zwar keine Rechtssätze dar und binden insofern das Gericht nicht. Sie dienen jedoch der Schaffung einer einheitlichen Verwaltungspraxis, indem sie für die Durchführung, den Umfang und die Bewertung der Kontrollfahrt einheitliche und sachgerechte Kriterien festlegen. Insoweit sind sie bei der Auslegung und Konkretisierung unbestimmter Rechtsbegriffe von Bedeutung (vgl. Th. Fleiner-Gerster, Grundzüge des allgemeinen und schweizerischen Verwaltungsrechts, 2. Aufl. 1980, S. 132; Imboden/Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Bd. I, 5. Aufl. 1976, Nr. 9, S. 55 f.). Der Rekurrent führt an, ihm seien lediglich die anwesenden Personen vorgestellt worden. Sowohl der Verkehrsexperte als auch der begleitende Facharzt gaben in ihren Berichten indes an, man habe den Rekurrenten nach der Begrüssung über Ablauf und Anweisungen während der Kontrollfahrt informiert. Der Verkehrsmediziner hielt zudem fest, vorgängig seien die vorhandenen Unterlagen zwischen dem Verkehrsexperten und dem ärztlichen Begleiter besprochen worden. Im Weiteren habe man ihn über seine gesundheitliche Verfassung, eine allfällige Medikamenteneinnahme und seine Fahrpraxis befragt. Die entsprechenden Informationen flossen in die vom Facharzt unterzeichnete, den Verfahrensakten zum vorsorglichen Führerausweisenzug angefügte Kurzbeurteilung der Kontrollfahrt ein. Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass der Rekurrent vorschriftsgemäss über die Kontrollfahrt informiert worden ist; insbesondere handelt es sich beim Verkehrsexperten und beim Facharzt um erfahrene Sachverständige. Aus den Akten ist zudem ersichtlich, dass der Rekurrent im Hinblick auf die ärztlich begleitete Kontrollfahrt eine Fahrschule besuchte. Es ist nicht anzunehmen, dass er dort nicht über den Ablauf der Kontrollfahrt informiert wurde. b) Der Einwand des Rekurrenten, die Fahrfähigkeit hätte anhand von realistischen Fahrmustern geprüft werden müssen, ist unbegründet. Die Kontrollfahrt dient dazu, die Fahreignung einer Person zu prüfen. Diese ist in allen Situationen unter Beweis zu stellen und nicht lediglich im Rahmen "realistischer Fahrmuster". Andernfalls müsste auch die Fahrerlaubnis entsprechend eingeschränkt werden, was das Gesetz jedoch nicht vorsieht. c) Der Rekurrent rügt, die medizinische Begleitperson habe die Frage zu beantworten, ob bei der Kontrollfahrt medizinisch begründete Mängel erkennbar seien, die ein sicheres Führen des Fahrzeugs beeinträchtigen, oder ob verkehrsmedizinisch bedeutsame Auswirkungen der vorhandenen Grundkrankheiten bestehen. Diese Fragen habe der Arzt jedoch nicht beantwortet. Er habe sich ausschliesslich zu Fragen der Verkehrsregelbeachtung und der Fahrzeugführung geäussert. Gemäss Ziff. 6 Abs. 2 der Richtlinien Nr. 19 ist der Verkehrsexperte zuständig

für den Entscheid, ob die Kontrollfahrt bestanden wurde. Der begleitende Arzt kann sich gegebenenfalls im Schlussgespräch einbringen. Dies tat der ärztliche Begleiter, indem er im Anschluss an die Kontrollfahrt einen Kurzbericht zuhanden der Vorinstanz einreichte. Darin beurteilte er das Fahrverhalten des Rekurrenten (Vorausschau, Geschwindigkeitsgestaltung, z.T. abruptes Bremsen, Beachten Querverkehr/rechts vor links, Missachten Vortritt, Spurhalten, z.T. unsicheres Verhalten) unter Berücksichtigung der Auffälligkeiten bezüglich Aufmerksamkeit, Konzentration, Wahrnehmung, Ablenkbarkeit, Situationserfassung, Reaktion, Belastbarkeit und Lerneffekt. Er setzte demnach die rein fahrtechnischen Aspekte in Bezug zu den medizinischen Gesichtspunkten. Diese Verknüpfung von Fahrverhalten und medizinischer Diagnose wurde im schriftlichen Bericht des Arztes konkretisiert und vertieft. Unter anderem wurde darin festgehalten, der Fahrzeuglenker reagiere mit zunehmender Verkehrsanforderung an die geteilte Aufmerksamkeit verunsichert und konzentriere sich nur noch auf Teilaspekte beim Lenken des Fahrzeugs. Das pathologische Ergebnis im Trail-Making-Test sei damit vereinbar. Der Einwand, der Verkehrsmediziner habe sich bei der Beurteilung auf rein verkehrstechnische Gesichtspunkte beschränkt, trifft folglich nicht zu. d) Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Durchführung der Kontrollfahrt nicht zu beanstanden ist.

## **E. 6**

Der Rekurrent rügt, die Kontrollfahrt hätte nicht angeordnet werden dürfen. Er bringt dazu vor, die Vorinstanz habe eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt angeordnet, was darauf schliessen lasse, dass sie einen medizinisch begründeten Eignungsmangel vermute. Er könne die von Dr. med. Y gestellte Diagnose "demenzielle Erkrankung" nicht nachvollziehen, zumal er trotz seines Alters noch als aktiver Viehhändler tätig sei und laufend Tiere verkaufe und kaufe. a) Bestehen Bedenken über die Eignung eines Fahrzeugführers, so kann zur Abklärung der notwendigen Massnahmen eine Kontrollfahrt angeordnet werden (Art. 14 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 29 Abs. 1 VZV). 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. Mit einer Kontrollfahrt darf sie beispielsweise abklären, ob ein älterer Fahrzeuglenker ein Motorfahrzeug noch sicher zu führen vermag, auch wenn ihm das Begehen von Verkehrsdelikten nicht nachgewiesen werden kann. Voraussetzung für die Anordnung einer Kontrollfahrt ist, dass aufgrund der gesamten relevanten Umstände Zweifel am fahrtechnischen Können eines Motorfahrzeuglenkers bestehen (vgl. VRKE IV-2006/50 vom 3. Juli 2006 in Sachen P.B., E. 3b). b) Nachdem der Rekurrent einer Polizeipatrouille durch seine unsichere Fahrweise aufgefallen war, ordnete die Vorinstanz mit Zwischenverfügung vom 7. Juli 2011 eine Untersuchung beim Vertrauensarzt an. Dieser erstatte am 17. Juli 2011 Bericht. Er stellte unter anderem fest, aus medizinischer Sicht könne die Fahreignung nicht mehr eindeutig bejaht werden. Es bestehe eine demenzielle Erkrankung, wobei vor allem das Kurzzeitgedächtnis und die für die Fahreignung besonders wichtigen Exekutivfunktionen (diese Funktionen gelten für Menschen als Voraussetzung, um sich rasch und erfolgreich an neuartige, unerwartete Situationen in der Umwelt anzupassen; vgl. Nadja Gwigger, Die Exekutivfunktionen im Jugendalter, Diss. 2004, München, S. 6) beeinträchtigt seien. Er

empfahl deshalb eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt. Die Vorinstanz informierte den Rekurrenten am 21. Juli 2011 über das Untersuchungsergebnis und gab ihm Gelegenheit, sich dazu zu äussern. In der Stellungnahme vom 29. Juli 2011 bestritt er, an einer demenziellen Erkrankung zu leiden und hielt fest, er fühle sich gesund und sei auch noch sehr aktiv im Viehhandel tätig. Die Tests bei Dr. med. Y seien alles andere als angenehm gewesen. Er sei kein Mensch, der sich schnell an solche Situationen gewöhnen könne. Auf diese Art und Weise komme auch kein brauchbares Ergebnis zustande. Wenn man sich bei einem solchen Test so unwohl fühle, könne daraus kein korrektes Ergebnis resultieren. Deshalb ziehe er die Testergebnisse in Zweifel. Mit Zwischenverfügung vom 3. August 2011 wurde schliesslich eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt der Kategorie B angeordnet. Dagegen wurde kein Rekurs erhoben. c) Die Vorinstanz ordnete die Kontrollfahrt aufgrund des vertrauensärztlichen Gutachtens an. Der Vertrauensarzt unterzog den Rekurrenten verschiedenen Tests (Mini-Mental-Test, Uhrentest, Trail-Making Test A und B), die geeignet sind, Defizite bei der Fahreignung festzustellen (vgl. R. Seeger, *Fahren im Alter - Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht*, in: R. Schaffhauser [Hrsg.], *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005*, St. Gallen 2005, S. 18). Die Testergebnisse wiesen auf eine deutlich eingeschränkte geistige Leistungsfähigkeit hin. Im Lichte der von der Polizei beobachteten Fahrfehler und des fortgeschrittenen Alters bestanden somit konkrete Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung des fahrerischen Könnens, welche die Anordnung einer Kontrollfahrt als angezeigt erscheinen liessen. Sie bildet eine wertvolle Zusatzabklärung, wenn die Beurteilung aufgrund der Aktenlage und ärztlicher Untersuchungen Schwierigkeiten bereitet (vgl. R. Seeger, a.a.O., S. 20). Auch wenn die Kontrollfahrt nicht ausschliesslich aufgrund des Alters angeordnet werden darf, dürfen die Anforderungen an deren Anordnung nicht überspannt werden. Es handelt sich um eine die betroffene Person nicht übermässig belastende Massnahme, die dem Schutz wichtiger Rechtsgüter dient und auch im Interesse des Fahrzeugführers selbst liegt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_110/2011 vom 6. Juni 2011, E. 3.3). Auch im Bericht seines langjährigen Hausarztes, sind "gewisse kognitive Einschränkungen" vermerkt. Der Hausarzt führte dazu aus, er könne keine Aussagen über die Fahrfähigkeit praktischer Art machen, halte den Rekurrenten aus medizinischen Gründen für das Führen von Personenwagen in angepasster Weise aber noch für qualifiziert. Mit seiner Feststellung, es bestünden keine Hinweise auf eine schwerwiegende demenzielle Entwicklung in den letzten zwei bis drei Jahren, lässt er im Übrigen offen, ob die kognitiven Einschränkungen nicht die Folge einer leichten demenziellen Erkrankung sind. Allerdings ist die Fahreignung auch bei leichten Formen der Demenz zumindest fraglich und somit zu überprüfen. In solchen Konstellationen ist zudem zu beachten, dass die Stellung des Hausarztes als beurteilende Instanz problematisch sein kann, da das über Jahre hinweg aufgebaute Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und dem oftmals aus Krankheitsgründen uneinsichtigen Patienten einer objektiven Beurteilung hinderlich ist (vgl. R. Seeger, a.a.O., S. 18). Schliesslich erwähnte der Hausarzt nicht und geht auch nicht aus den Akten hervor, dass er über spezielle verkehrsmedizinische Kenntnisse verfüge. Der Rekurrent führt in diesem Zusammenhang an, sowohl der Prüfungsexperte als auch die medizinische Begleitperson seien von der falschen Annahme ausgegangen, er sei dement. Aus diesem Grund sei ernsthaft zu befürchten, dass sie ihn nicht objektiv beurteilt hätten. Inwiefern die Kenntnis von einer allfälligen Demenzerkrankung die Objektivität des Verkehrsexperten beeinflusst haben soll, ist nicht ersichtlich und wird nicht substantiiert dargelegt. Insbesondere legt er

nicht dar, wie sich dies im Expertenbericht niedergeschlagen haben soll, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. Hingegen ist nachfolgend zu prüfen (E. 7), ob die Feststellungen des Verkehrsexperten einer Willkürprüfung standzuhalten vermögen. Unter den dargelegten Umständen ist die Anordnung einer Kontrollfahrt durch die Vorinstanz nicht zu beanstanden. Es kann folglich offen bleiben, ob die mittels selbständig anfechtbarer Zwischenverfügung vom 3. August 2011 ergangene Anordnung der Kontrollfahrt überhaupt noch Gegenstand dieses Rekurses sein kann.

## **E. 7**

In materieller Hinsicht bestreitet der Rekurrent die vorgeworfenen Fahrfehler. Insbesondere macht er geltend, es sei nicht zutreffend, dass er einen Fussgänger übersehen oder während der Fahrt einen Vortritt missachtet habe. Ebenso wenig habe er ein unangepasstes Geschwindigkeitsverhalten gezeigt oder die Bremsbereitschaft nicht erstellt. In Bezug auf sein angebliches Fehlverhalten auf der Autobahnausfahrt seien die Berichte des Verkehrsexperten und des Verkehrsmediziners widersprüchlich. a) Bei der Beurteilung von persönlichen – geistigen und körperlichen – Fähigkeiten einer Person stellen sich letztlich kaum justiziable Fragen. Soweit sich ein Gericht mit solchen auf Fachwissen beruhenden und stark ermessensgeprägten Bewertungen zu befassen hat, kann es regelmässig sinnvollerweise nur untersuchen, ob die für den Entscheid zuständigen und fachlich kompetenten Behörden unter Wahrung der verfassungsrechtlich gewährleisteten Verfahrensgarantien alle wesentlichen Gesichtspunkte vollständig und gewissenhaft geprüft haben bzw. ob sich die Bewertung allenfalls als offensichtlich bzw. krass falsch, d.h. willkürlich, erweist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_225/2009 vom 4. November 2009, E. 1.1.1 mit Hinweisen auf BGE 132 II 257 E. 3 und 131 I 467 E. 3.1). Bei der sachlichen Beurteilung von Führerprüfungen erfährt der Grundsatz der uneingeschränkten Neuüberprüfung deshalb gewisse Einschränkungen (GVP 1977 Nr. 54; Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 632); dies gilt auch für eine Kontrollfahrt. Die vom Rekurrenten gerügten Feststellungen und deren Bewertung durch den Verkehrsexperten sind deshalb nachfolgend mit einer gewissen Zurückhaltung nur auf offensichtliche Fehler zu überprüfen (VRKE 2010/137 vom 24. Februar 2011 i.S. B.B., E. 4, publiziert in: [www.gerichte.sg.ch](http://www.gerichte.sg.ch); Entscheid des UVEK vom 21. Januar 2005 in Sachen M.H., E. 2; BGE 106 Ia 1 E. 3c). b) Gemäss Darstellung des Verkehrsexperten verweigerte der Rekurrent einem Fussgänger an der Ziegelbrückerstrasse in Niederurnen den Vortritt. Dieser kann sich an diese Situation ebenfalls erinnern, gibt jedoch an, der Fussgänger sei nicht beim Fussgängerstreifen gestanden und habe auch nicht klar angezeigt, dass er die Strasse überqueren wolle. Er kritisiert, im Bericht werde nicht ausgeführt, inwiefern die Überquerungsabsicht zu erkennen gewesen sei. Umstritten ist demnach, ob die Überquerungsabsicht dieses Fussgängers in der beschriebenen Situation erkennbar war oder nicht. Wie der Rekurrent zu Recht festhält, ist dem Bericht darüber nichts zu entnehmen. Gemäss der nicht widersprochenen Feststellung im Expertenbericht wurde er jedoch während der Fahrt auf die Vortrittsmissachtung hingewiesen, so dass ihm die genauen Umstände der Kritik bekannt waren. Soweit er anführt, der Fussgänger habe nicht klar angezeigt, dass er die Strasse überqueren wolle, ist ihm entgegenzuhalten, dass ein Fussgänger auf Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung Vortritt hat, ausser gegenüber der Strassenbahn (Art. 47 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11, abgekürzt: VRV). Angesichts dieser Umstände und der Tatsache, dass auch der ärztliche Begleiter erwähnte, Fussgänger am Zebrastreifen seien nicht beachtet worden, kann die Feststellung des Verkehrsexperten nicht als offensichtlich falsch bezeichnet werden. c) Der Verkehrsexperte beanstandete, der

Rekurrent sei in der "Zone 30" mehrmals mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h gefahren. Im Ausserortsbereich habe er andererseits die Geschwindigkeit unmotiviert auf 50 bis 60 km/h reduziert. Der Rekurrent bestreitet dies. Er gehe davon aus, dass er ausserorts mindestens 70 km/h und in der "30er-Zone" maximal 35 km/h gefahren sei. Der Vorwurf, er habe andere Verkehrsteilnehmer zu gefährlichen Überholmanövern animiert, sei nicht gerechtfertigt. Wenn sich andere Verkehrsteilnehmer entschlossen, gefährliche Manöver durchzuführen, sei dies nicht ihm anzulasten. Es trifft zu, dass ihm die gefährlichen Überholmanöver der übrigen Verkehrsteilnehmer nicht angelastet werden dürfen. Jedoch sind solche Manöver ein Indiz für eine empfindliche Störung des Verkehrsflusses, die insbesondere dann ins Gewicht fällt, wenn die Überholmanöver durch starken Gegenverkehr oder eine unübersichtliche Streckenführung nahezu verunmöglicht bzw. stark erschwert werden (vgl. BGE 93 IV 96, E. 3). Der Fahrzeugführer darf deshalb ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert (Art. 4 Abs. 5 VRV). Dies scheint nach übereinstimmenden Angaben des Verkehrsexperten und des ärztlichen Begleiters auf der Strecke Niederurnen-Bilten der Fall gewesen zu sein. Von einem offensichtlichen Beurteilungsfehler des Verkehrsexperten kann auch diesbezüglich nicht gesprochen werden. Ob der Rekurrent in der 30er-Zone 35 km/h oder 40 km/h erreichte, ist in diesem Zusammenhang nicht von entscheidender Bedeutung. Wesentlich ist die Feststellung, dass er die Geschwindigkeit mehrmals überschritt und damit einen weiteren Hinweis darauf lieferte, dass er Mühe hat, die Geschwindigkeit den Signalisationen und konkreten Verhältnissen anzupassen. d) Der Rekurrent führt weiter an, in Bezug auf sein angebliches Fehlverhalten auf der Autobahnausfahrt seien die Berichte des Verkehrsexperten und des Verkehrsmediziners widersprüchlich. Der Verkehrsexperte berichte von einem Fahrstreifenwechsel nach links nach der Autobahnausfahrt, den er nicht korrekt vollzogen haben soll. Der Verkehrsmediziner schreibe hingegen, dass er auf die linke Fahrbahn gekommen sei und dort ein Auto behindert habe. Da die Autobahnausfahrt in einer Kurve verlaufe, sei es angemessen gewesen, die Geschwindigkeit rechtzeitig zu drosseln. Zudem sei die Situation bei dieser Autobahnausfahrt unübersichtlich, was die Angelegenheit für den Rekurrenten, der nur noch selten die Autobahn benutze, besonders schwierig gemacht habe. Es sei deshalb nicht sachgemäss gewesen, die Kontrollfahrt auch auf der Autobahn durchzuführen. Sowohl der Verkehrsexperte als auch der ärztliche Begleiter stellten fest, dass der Rekurrent durch den Spurwechsel ein linksseitig fahrendes Fahrzeug behinderte. Auch wenn die Formulierungen unterschiedlich lauten, ist darin kein Widerspruch zu erkennen. Die Rüge, die Kontrollfahrt auf die Autobahn auszudehnen, sei nicht sachgerecht, ist unbegründet. Ein Fahrzeugführer hat seine Fähigkeiten in allen Situationen unter Beweis zu stellen; er muss sich in jeder Verkehrssituation zurechtfinden. Wenn der Rekurrent geltend macht, aufgrund der schwierigen Streckenführung bei der Autobahnausfahrt habe er die Geschwindigkeit rechtzeitig drosseln müssen, ist im entgegenzuhalten, dass dafür der Verzögerungsstreifen (vgl. Art. 90 Abs. 2 der Signalisationsverordnung, SR 741.21, abgekürzt: SSV) zu nutzen ist, der auch bei der Autobahnausfahrt in Reichenburg vorhanden ist. e) Der Rekurrent ist weiter der Ansicht, dass er während der ganzen Fahrt nie einen Vortritt missachtet und die Bremsbereitschaft jeweils erstellt habe. Dabei äussert er sich nicht zu den konkreten Feststellungen des Verkehrsexperten, sondern hält lediglich in allgemeiner Weise fest, es werde im Bericht nicht ausgeführt, wie die fehlende Bremsbereitschaft erkannt worden sei. Dabei übersieht er, dass ein geübter Verkehrsexperte durch das Beobachten der Füsse des Fahrzeuglenkers leicht feststellen kann, ob

Bremsbereitschaft besteht oder nicht. In bremsbereiter Stellung wird der Fuss an das Bremspedal geführt ohne jedoch bereits eine Bremsung einzuleiten. Dieser Umstand muss nicht ausdrücklich erwähnt werden. Was die Missachtung des Vortritts anbelangt, legt der Rekurrent nicht dar, inwiefern die im Bericht geschilderten Vorkommnisse, insbesondere der Vorfall an der Kreuzung Haupt-/Poststrasse, nicht zutreffend sein sollen. Es ist nicht Aufgabe der Rechtsmittelinstanz, auf die blossen Rüge hin, der Sachverhalt sei nicht richtig festgestellt worden, weitere Abklärungen zu treffen (vgl. Cavelti/Vögeli, a.a.O., Rz. 927). Darauf ist deshalb nicht weiter einzugehen. f) Insgesamt besteht somit kein Anlass, die Beurteilung des Verkehrsexperten als offensichtlich falsch bzw. willkürlich zu beurteilen. In seinem Bericht hat er die wesentlichen Aspekte beurteilt und nachvollziehbar dokumentiert. Im Lichte des amtsärztlichen Berichts und der verkehrsmedizinischen Stellungnahme ist auch das Fazit des Prüfberichts, die Fahreignung des Rekurrenten sei nicht mehr zu befürworten, nicht zu beanstanden. Daran ändert nichts, dass der Rekurrent über eine langjährige Fahrpraxis verfügt und heute noch im Viehhandel tätig ist.

#### **E. 8**

Zusammenfassend ergibt sich, dass weder die Durchführung der Kontrollfahrt noch deren Beurteilung durch den Experten zu beanstanden ist. Der Rekurs gegen die Verfügung der Vorinstanz vom 28. September 2011 erweist sich somit als unbegründet und ist abzuweisen. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.-- erscheint angemessen (Art. 7 Ziff. 112 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.-- ist mit der Entscheidgebühr zu verrechnen. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Der Rekurrent bezahlt die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.-- unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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