

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/12

vom 21. April 1965

Sg Verwaltungsrekurskommission, 1965-04-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2017_12

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/12 du 21 avril 1965

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2017/12 del 21 aprile 1965

Regeste

Art. 14 Abs. 1 und 3, Art. 15d Abs. 5, Art. 27 Abs. 1, Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1, Art. 34 Abs. 3, Art. 39 Abs. 1 und 2, Art. 44 Abs. 1 SVG (SR 741.01), Art. 3 Abs. 3, Art. 4a Abs. 5 VRV (SR 741.11), Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV (SR 741.51), Art. 25 Abs. 1, Art. 65 Abs. 1, Art. 74b SSV (SR 741.21). Der Rekurrent beging anlässlich einer Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern (ungenügende Voraussicht, unwirksame Beobachtung beim Fahrtstreifenwechsel, erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung und Nichtanpassen der Geschwindigkeit). Der Experte bewertete die Kontrollfahrt zu Recht als nicht bestanden (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 27. April 2017, IV-2017/12).

Erwägungen

E. 2

Nach Art. 14 Abs. 1 SVG müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Über Fahrkompetenz verfügt gemäss Art. 14 Abs. 3 SVG, wer die Verkehrsregeln kennt (lit. a) und wer Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann (lit. b). Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz einer Person, so kann diese einer Kontrollfahrt unterzogen werden (Art. 15d Abs. 5 SVG und Art. 29 Abs. 1 VZV). Die Durchführung und Beurteilung der Kontrollfahrt wird in den Richtlinien Nr. 19 der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 26. November 2010 zu Kontrollfahrt und Zusatztheorieprüfungen (nachfolgend als Richtlinien Nr. 19 bezeichnet; im Internet abrufbar unter <http://www.asa.ch/de/Online-Bibliothek/Richtlinien>) konkretisiert. Durch Festlegung einheitlicher und sachgerechter Kriterien für die Durchführung, den Umfang und die Bewertung der Kontrollfahrt soll eine einheitliche Verwaltungspraxis geschaffen werden.

E. 3

Die Kontrollfahrt gilt als bestanden, wenn der Betroffene nachweist, dass er die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorien, für die der Ausweis gelten soll, sicher zu führen versteht (Ziff. 71 der Richtlinien Nr. 19). Zu einem negativen Entscheid führen in der Regel ungenügende Voraussicht, konkrete oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, unwirksame Beobachtung beim Fahrtstreifenwechsel, fehlende Anpassung der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln, krasse Bedienungsfehler oder andere gleichwertige Verkehrsregelverletzungen, die erfahrungsgemäss zu Unfällen führen können (Ziff. 72 der Richtlinien Nr. 19).

E. 4

Der Verkehrsexperte der Vorinstanz bewertete die Kontrollfahrt vom 18. Januar 2017 als nicht bestanden. Wie aus seinem Prüfbericht hervorgeht, beanstandete er mehrere Mängel bei der Fahrzeugbedienung, dem Verkehrssehen, der Verkehrsdynamik sowie den Verkehrsvorgängen des Rekurrenten. Dabei fällt auf, dass es sich nicht um einzelne Fehler handelte, sondern der Rekurrent im Verlaufe der Kontrollfahrt dem Prüfbericht zufolge etliche Fehler beging (act. 2). Gemäss dem nachträglichen erstellten Bericht des Verkehrsexperten führten folgende Beanstandungen zum negativen Prüfungsentscheid: unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel, unsichere Fahrzeugführung und generell ungenügendes Spurhalten, konkrete bzw. erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, ungenügende Voraussicht, fehlende Anpassung der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie Bedienungsfehler (Lenkradhaltung) (act. 6).

E. 5

Der Rekurrent bestreitet die vom Verkehrsexperten festgestellten Fahrfehler in grundsätzlicher Weise und bezeichnet das Ergebnis der Kontrollfahrt als willkürlich. Es ist daher im Folgenden zunächst zu prüfen, von welchen Tatsachen die Verwaltungsrekurskommission auszugehen hat. Sodann ist zu beurteilen, ob die vom Verkehrsexperten festgestellten Mängel rechtfertigen, dass er die Kontrollfahrt des Rekurrenten als nicht bestanden beurteilte.

E. 6

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts ist es üblich, dass sich gerichtliche Rechtsmittelinstanzen bei der Bewertung von Prüfungsentscheiden eine gewisse Zurückhaltung auferlegen (BGE 136 I 229, E. 5.4.1). Bei der Abklärung der Fahreignung und Fahrkompetenz kommt dem Gesamteindruck, den der Verkehrsexperte während der Kontrollfahrt durch seine unmittelbare Wahrnehmung gewinnt, eine entscheidende Bedeutung zu. Dieser Eindruck kann durch ein Protokoll der Kontrollfahrt nur beschränkt festgehalten und wiedergegeben werden. Somit ist eine detaillierte Rekonstruktion der Kontrollfahrt in einem nachträglichen Rechtsmittelverfahren nicht möglich. Darüber hinaus verfügt der Verkehrsexperte über spezifische Erfahrungen und Vergleichswerte, die der Rechtsmittelinstanz in der Regel abgehen. Unter diesen Umständen ist im Rechtsmittelverfahren eine Reduktion der Prüfungsdichte angebracht und zulässig. Eine volle Rechtskontrolle rechtfertigt sich lediglich für allfällige formelle Fehler. Die materielle Beurteilung des Verkehrsexperten ist jedoch nur auf offensichtliche Fehler hin zu prüfen (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 6A.121/2001 vom 14. März 2002, E. 3a). Die vom Rekurrenten gerügten Sachverhaltsfeststellungen und deren Bewertung durch den Verkehrsexperten sind deshalb nachfolgend mit der entsprechenden Zurückhaltung zu überprüfen.

E. 7

In tatsächlicher Hinsicht beanstandet der Rekurrent folgende Feststellungen des Verkehrsexperten: a) Gemäss Darstellung des Verkehrsexperten lenkte der Rekurrent seinen Personenwagen anlässlich der Kontrollfahrt – trotz entsprechender Ermahnung – fast durchgängig einhändig. Seine rechte Hand habe der Rekurrent auf der Mittelkonsole abgestützt und dabei den Schalthebel gehalten, obwohl das Fahrzeug über ein automatisiertes Schaltgetriebe verfüge und der Schalthebel daher nicht bedient werden müsse. Der Rekurrent hält dem entgegen, er habe das Lenkrad nur gelegentlich einhändig

gehalten, was beim Gangwechsel mit Schalthebel und anderen Manipulationen während der Fahrt unumgänglich sei. Der Rekurrent bestreitet demnach nicht, zeitweise einhändig gefahren zu sein. Es ist davon auszugehen, dass der erfahrene Verkehrsexperte die Erforderlichkeit, das Fahrzeug in bestimmten Fahrsituationen kurzzeitig einhändig zu lenken, durchaus berücksichtigte und sich seine Beanstandung auf darüber hinausgehende Vorgänge bezieht. Dementsprechend ist im Weiteren davon auszugehen, dass der Rekurrent seinen Personenwagen anlässlich der Kontrollfahrt losgelöst von fahrerisch erforderlichen Manipulationen während längerer Zeit mit nur einer Hand lenkte und dabei die andere Hand auf der Mittelkonsole abstützte, um den Schalthebel zu halten. b) Der Verkehrsexperte beanstandet ferner, der Rekurrent habe den Verkehr während der gesamten Fahrt – insbesondere beim Befahren von Verzweigungen und Kreisverkehren – ungenügend beobachtet. Obwohl der Rekurrent auf dem linken Auge fast blind sei, sei er in Oberbüren vom Schlossgarten nach rechts in das spitzwinklig dazu verlaufende Neudorf eingebogen, ohne vorgängig den Kopf nach links zu wenden, um sich herannahender Verkehrsteilnehmer zu vergewissern. Dasselbe gelte für den Spurwechsel auf der Autobahnausfahrt nach Herisau in St. Gallen Winkeln, bei dem der Rekurrent unter Vernachlässigung des toten Winkels und lediglich mit Blick in den linken Aussenspiegel von der rechten auf die linke Fahrbahn gewechselt habe. Die Einfahrt und das Überholen auf der Autobahn seien jeweils ebenfalls ohne Seitenblick nach links erfolgt. Ferner sei der Rekurrent auf der Zürcher Strasse sowohl in St. Gallen Bruggen als auch in St. Gallen Russen jeweils ohne Drehung des Kopfes von der linken auf die rechte Fahrbahn gefahren. Bei letzterem Fahrstreifenwechsel habe er zudem ohne zu zögern eine Busspur befahren. Der Rekurrent entgegnet diesbezüglich, dass er auf dem linken Auge zwar seit seiner Kindheit schlecht sehe, aber nicht blind sei und mit dieser Einschränkung seit mehr als fünfzig Jahren verschiedene Motorfahrzeuge lenke. Er sei es sich gewohnt, die Verkehrssituation um sich herum genau zu beobachten und jeweils frühzeitig in Fahrtrichtung geradeaus und zur Seite zu schauen. Ferner schaue er häufig in die Aussenspiegel. Da er mit dem rechten Auge nicht auf der linken Seite nach hinten schauen könne, achte er beim Einfahren auf die Autobahn und bei Fahrbahnwechseln bereits sehr früh auf den von hinten und seitlich herannahenden Verkehr. Auf diese Weise habe er sich während der Kontrollfahrt jeweils vergewissert, dass keine Fahrzeuge seitlich von ihm gefahren seien oder sich von hinten angenähert hätten. Schliesslich habe er entgegen den Ausführungen des Verkehrsexperten in St. Gallen Russen keine Busspur, sondern einen Fahrradstreifen befahren. Der Rekurrent leidet an einer in den Akten nicht näher dokumentierten Sehschwäche auf dem linken Auge, die offenbar Anlass zur vorliegend zu beurteilenden Kontrollfahrt gab (act. 1). Er räumt ein, dass die verminderte Sehfähigkeit sein Sichtfeld linksseitig einschränkt und er dies durch frühzeitige und aufmerksame Beachtung der in Fahrtrichtung erkennbaren Verkehrssituation zu kompensieren versucht. Vor diesem Hintergrund bestreitet er nicht, die vom Verkehrsexperten vor dem Abbiegen, Ein- und Umspuren sowie Überholen verlangten Kopfbewegungen unterlassen zu haben, beteuert aber, den Verkehr während der Kontrollfahrt dennoch genügend beachtet zu haben. Mangels Widerrede gibt es keinen Anlass, von den Sachverhaltsfeststellungen des Verkehrsexperten abzuweichen, der von Berufs wegen auf entsprechende Bewegungsabläufe sensibilisiert ist. Entsprechend ist nachfolgend davon auszugehen, dass der Rekurrent mehrfach nach rechts abbog, die Spur sowohl nach links als auch nach rechts wechselte, in die Autobahn einfuhr und auf dieser andere Fahrzeuge überholte, ohne jeweils vorgängig den Kopf zwecks Kontrollblick nach links oder rechts zu wenden. Wie aus den

Akten überdies eindeutig hervorgeht, handelt es sich bei dem anlässlich des Spurwechsels in St. Gallen Russen vom Rekurrenten unbestrittenermassen befahrenen Strassenabschnitt nicht um einen Fahrradstreifen, sondern um eine Busspur (act. 7/3). Dass der Rekurrent diese an besagter Stelle nicht hätte befahren dürfen, wird ihm nicht ausdrücklich vorgeworfen, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist. c) Des Weiteren hielt der Verkehrsexperte in seinem Bericht fest, dass der Rekurrent beim Übergang von der Herisauerstrasse in die Bildweiherstrasse in St. Gallen Winkeln trotz gut erkennbarer Signalisation nicht mittels Richtungsblinker angekündigt habe, der richtungsändernden Hauptstrasse zu folgen. Der Rekurrent stellt dies nicht in Abrede, macht aber geltend, dabei keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet zu haben. Ferner sei an dieser Stelle sowieso nur die Fahrt in eine Richtung erlaubt gewesen. In tatsächlicher Hinsicht ist festzustellen, dass die Hauptstrasse an besagter Stelle in St. Gallen Winkeln rechts abbiegend von der Herisauerstrasse in die Bildweiherstrasse mündet und auf dieser weiter verläuft, wobei die Herisauerstrasse in geradeaus liegender Richtung als vortrittsbelastete Nebenstrasse weiterführt. Ein Signal "Abbiegen nach links verboten" gemäss Art. 25 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) untersagt an der genannten Stelle samstags zwischen 9.00 und 18.00 Uhr von Herisau her kommend das Einbiegen auf die geradeaus liegende Herisauerstrasse. Die Kontrollfahrt fand am Mittwoch, 18. Januar 2017, statt, weshalb das besagte Signal für den Rekurrenten unbeachtlich war. Er folgte der nach rechts abbiegenden Hauptstrasse, gab dies aber nicht vorgängig mittels Richtungsblinker bekannt. d) Zusätzlich beanstandet der Verkehrsexperte, dass der Rekurrent zum einen in St. Gallen Winkeln beim Spurwechsel auf der Autobahnausfahrt nach Herisau die Geschwindigkeit nicht dem Manöver angepasst, sondern bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 70 km/h beschleunigt habe. Zum andern sei er auf der Strecke von Abtwil nach St. Gallen Winkeln mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h anstelle der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gefahren; die zu hohe Geschwindigkeit habe er erst auf Intervention des Verkehrsexperten hin bemerkt und angepasst. Zu dieser Geschwindigkeitsübertretung führt der Rekurrent aus, er sei davon ausgegangen, sich bereits in einem Ausserortsbereich befunden zu haben. Zudem habe die Geschwindigkeitsübertretung weniger als 20 km/h betragen. Der Rekurrent bestreitet folglich nicht, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit an den genannten Stellen überschritten zu haben, sondern lediglich das Ausmass der zweiten Geschwindigkeitsüberschreitung. Es ist jedoch anzunehmen, dass der langjährige und erfahrene Verkehrsexperte eindeutigen Fahrfehlern wie dem Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit auch in quantitativer Hinsicht besondere Aufmerksamkeit schenkt. Entsprechend hielt er bereits im Prüfbericht unter dem Stichwort "Geschwindigkeit" die handschriftliche Bemerkung "+20 km/h" fest. Selbst wenn es sich dabei um keine genaue Messung handelt, bleibt der dagegen erhobene Einwand des Rekurrenten dermassen vage, dass die Feststellung des Verkehrsexperten in tatsächlicher Hinsicht zumindest als Richtschnur für das Ausmass der Geschwindigkeitsüberschreitung heranzuziehen ist e) Schliesslich wird dem Rekurrenten vorgehalten, er habe das Fahrzeug generell auf unsichere Weise geführt, sodass sich der Verkehrsexperte während der gesamten Fahrt unwohl gefühlt habe. In Linkskurven sei er tendenziell zu weit in die Fahrbahnmitte und sogar auf die Gegenfahrbahn geraten, was an einer unübersichtlichen Stelle auf der Oberbürerstrasse in Oberbüren zu einer gefährlichen Situation geführt habe. Ferner habe er in Gossau sowohl bei der Autobahneinfahrt als auch bei der Autobahnausfahrt in einer Rechtskurve jeweils mit dem ganzen Fahrzeug den Pannestreifen befahren. Der Rekurrent

bestreitet, auf der Oberbürerstrasse die Gegenfahrbahn und auf der Autobahneinfahrt und -ausfahrt in Gossau mit dem ganzen Fahrzeug den Pannestreifen befahren zu haben. Er habe das Fahrzeug jederzeit unter Kontrolle gehabt; überdies nähmen ihn seine Mitfahrer jeweils als sicheren Fahrer wahr. Es ist davon auszugehen, dass der seiner Funktion wegen kritische Verkehrsexperte insbesondere gefahrenträchtigen Verkehrsvorgängen mit erhöhter Aufmerksamkeit begegnet, weshalb seinen Feststellungen zur bedenklichen Kurvenfahrweise in tatsächlicher Hinsicht grundsätzlich ein grösseres Gewicht beizumessen ist als den pauschalen Bestreitungen des Rekurrenten. Dies gilt umso mehr, als dass der Verkehrsexperte einzelne Fälle, in denen der Rekurrent beim Befahren bestimmter Kurven in Kurvenrichtung von der ihm zugedachten Fahrbahn abgekommen ist, nachvollziehbar beschreibt und geographisch verortet. Letztlich stellt die entsprechende Beanstandung des Verkehrsexperten ("Unsichere Fahrzeugführung / Spurhalten generell ungenügend") aber kein eigenständiges Kriterium zur Bewertung der Kontrollfahrt gemäss Ziff. 72 der Richtlinie Nr. 19 dar. Spezifische "krasse Fehler bei der Fahrbahnbenutzung" im Sinne der Richtlinie Nr. 19 wirft er dem Rekurrenten nicht vor, sondern bezweifelt vielmehr die Sicherheit in der Fahrzeugführung insgesamt. Das gegenteilige subjektive Empfinden des Rekurrenten vermag diesbezüglich die professionelle Einschätzung des Verkehrsexperten nicht zu entkräften, weshalb dieser bei der Gesamtwürdigung Rechnung zu tragen ist.

E. 8

Zu prüfen bleibt, ob der Verkehrsexperte angesichts der von ihm festgestellten Mängel die Kontrollfahrt zu Recht als nicht bestanden beurteilt. a) Nach Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; abgekürzt: VRV) dürfen die Führer von Motorfahrzeugen die Lenkvorrichtung nicht loslassen. Das Lenkrad muss mindestens mit einer Hand gehalten werden; die andere Hand steht – wenn sie nicht zum Lenken gebraucht wird – grundsätzlich für Handgriffe wie die Betätigung der Warnsignale, der Richtungsanzeiger, gegebenenfalls des Schalthebels, der Scheibenwischer, des Lichtschalters und dergleichen zur Verfügung. Wozu der Lenker die nicht zum Halten des Lenkrads benötigte Hand während der Fahrt verwendet oder wo er diese abseits des Lenkrads platziert, ist unerheblich, solange die entsprechende Verrichtung oder Platzierung die Bedienung des Fahrzeugs nicht erschwert (vgl. BGer 1C_422/2016 vom 9. Januar 2017, E. 3.2; 1C_183/2016 vom 22. September 2016, E. 2.1.1). Vorliegend bediente der Rekurrent seinen Personenwagen anlässlich der Kontrollfahrt während längerer Zeit mit nur einer Hand. Die andere Hand stützte er auf der Mittelkonsole ab, ohne damit anderweitige Verrichtungen vorzunehmen. Zumal keine Anhaltspunkte bestehen, dass dies dem Rekurrenten die Bedienung des Fahrzeugs erschwerte, ist die einhändige Fahrweise in rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden, selbst wenn sie ergonomisch suboptimal sein mag. Diesbezüglich ist immerhin zu berücksichtigen, dass die nicht am Lenkrad befindliche Hand bei einer Platzierung auf der Mittelkonsole bei entsprechendem Bedarf sofort für die Bedienung des Lenkrads verfügbar ist. b) Wer seine Fahrrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens, hat Rücksicht zu nehmen auf den Gegenverkehr und die ihm nachfolgenden Fahrzeuge (Art. 34 Abs. 3 SVG). Auf Strassen, die für den Verkehr in gleicher Richtung in mehrere Fahrstreifen unterteilt sind, darf der Führer seinen Streifen nur verlassen, wenn er dadurch den übrigen Verkehr nicht gefährdet (Art. 44 Abs. 1 SVG). Jede Richtungsänderung ist mit dem Richtungsanzeiger oder durch deutliche Handzeichen rechtzeitig bekannt zu geben (Art. 39 Abs. 1 SVG). Die Zeichengebung entbindet den Fahrzeugführer jedoch nicht von

der gebotenen Vorsicht (Art. 39 Abs. 2 SVG). Das Rücksichts- und Vorsichtsgebot verpflichtet den Fahrzeugführer, sich vorgängig durch geeignete Massnahmen nach rückwärts zu vergewissern, dass er die genannten Manöver ohne Gefährdung der nachfolgenden Fahrzeuge ausführen kann (vgl. BGE 127 IV 34, E. 2b). Neben einem Blick in den Innen- und die Aussenspiegel muss er bei seitlichen Sichtbeschränkungen wie auch bei einem sichttoten Winkel den Kopf zur Seite drehen und über die Schulter blicken oder sich – falls notwendig – gar kurz vom Sitz erheben, vorbeugen oder seitlich etwas verschieben, um genügende Sicht zu gewinnen und sich zu vergewissern, dass sich niemand im unüberblickbaren Bereich seines Fahrzeugs befindet (BGE 127 IV 34, E. 3b; BGer 6S.376/2004 vom 15. Dezember 2004, E. 1; 6S.201/2006 vom 15. Juni 2006, E. 2.1). Der Rekurrent bog mehrfach nach rechts ab, wechselte die Spur sowohl nach links als auch nach rechts, fuhr in die Autobahn ein und überholte auf dieser andere Fahrzeuge, ohne jeweils vorgängig den Kopf für einen Kontrollblick nach links oder rechts zu wenden. Obwohl der Rekurrent geltend macht, andere Verkehrsteilnehmer durch frühzeitige aufmerksame Beobachtung des in Fahrtrichtung erkennbaren Verkehrsgeschehens und häufige Blicke in die Seitenspiegel hinreichend berücksichtigt zu haben, fand bei den erwähnten Manövern mangels aktiver Verlagerung des Blickfelds keine genügende und zeitnahe Beachtung des nachfolgenden und seitlich hergehenden Verkehrs statt. Insbesondere war auf die vom Rekurrenten dargestellte Weise nicht möglich, zu gewährleisten, dass sich bei den Manövern keine anderen Verkehrsteilnehmer in den toten Winkeln seines Fahrzeugs befanden. Dies gilt umso mehr, als dass die Sicht des Rekurrenten infolge einer Sehschwäche auf dem linken Auge ohnehin schon beeinträchtigt ist. Dieser Umstand führt dazu, dass er den Kopf mehr drehen muss, wenn er den Verkehr auf der linken Seite beobachtet. Insofern missachtete der Rekurrent die ihm obliegende Rücksichts- und Vorsichtspflicht in grober Weise. Es ist unschwer vorzustellen, dass es dadurch zu einer folgenreichen Kollision mit anderen Strassenbenützern hätte kommen können. Die Vorinstanz wirft ihm daher zu Recht eine unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel, ungenügende Voraussicht sowie erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung vor. c) Gemäss Art. 39 Abs. 1 Ingress SVG ist jede Richtungsänderung mit dem Richtungsanzeiger bekannt zu geben. Eine Richtungsänderung im Sinne dieser Bestimmung setzt nicht notwendigerweise ein Verlassen der benutzten Strasse voraus, vielmehr ist auch bei der Weiterfahrt auf dieser selber eine Richtungsänderung möglich. Unter einer Richtungsänderung versteht man nämlich jedes Abweichen von der natürlichen Fahrbahn. Dabei ist die Frage der Richtungsänderung von derjenigen der Vortrittsberechtigung zu unterscheiden. Denn gerade für die sogenannte abknickende Vorfahrt ist es kennzeichnend, dass zwei Strassenteile an einer Kreuzung oder Einmündung entgegen ihrem natürlichen Verlauf durch entsprechende Signalisierung zu einem vortrittsberechtigten Strassenzug zusammengefasst werden. Wer diesem Strassenzug folgt, verlässt somit nach der gesamten äusseren Anlage der Kreuzung oder Einmündung die natürliche Fahrbahn, ändert demnach seine Richtung und ist daher zur Bekanntgabe der Richtungsänderung verpflichtet. Entsprechend muss nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung seine Richtungsänderung bekanntgeben, wer einer die Richtung ändernden Hauptstrasse im Sinne von Art. 65 Abs. 1 SSV folgt (BGE 100 IV 87). Vorliegend unterliess es der Rekurrent bei der Fahrt auf der rechts abbiegend von der Herisauerstrasse in die Bildweierstrasse mündenden und auf dieser weiterführenden Hauptstrasse, den Richtungsblinker zu betätigen. Aus den Akten ist ersichtlich, dass an besagter Verzweigung mit den Signalen "Hauptstrasse" und "Richtung der Hauptstrasse" im Sinne von Art. 65

Abs. 1 SSV mit den Signalen 3.03 und 5.09 klar erkennbar angezeigt wird, dass die Hauptstrasse an dieser Stelle ihre Richtung ändert (act. 7/4). Deswegen wäre der Rekurrent beim Befahren der Hauptstrasse an dieser Stelle verpflichtet gewesen, die entsprechende Richtungsänderung durch den Richtungsanzeiger bekannt zu geben. Das dort befindliche Signal "Abbiegen nach links verboten" war anlässlich der Kontrollfahrt wegen seiner zeitlich beschränkten Geltung unbeachtlich. d) Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 SVG). Unter günstigen Verhältnissen beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen 120 km/h und ausserhalb von Ortschaften 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 VRV). Davon abweichende und für einzelne Strassenabschnitte gesondert signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen jedoch vor (Art. 4a Abs. 5 VRV) und sind von den Strassenbenützern zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 SVG). Gemäss den vom Rekurrenten unbestrittenen vorinstanzlichen Feststellungen betrug die signalisierte Höchstgeschwindigkeit sowohl auf der Autobahnausfahrt nach Herisau als auch auf der Strecke von Abtwil nach St. Gallen Winkeln jeweils 60 km/h. Der Rekurrent stellt nicht in Abrede, an beiden Orten die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten zu haben, wobei auf der Autobahnausfahrt nach Herisau schon allein der Spurwechsel Anlass zu einer Geschwindigkeitsreduktion gegeben hätte. Unabhängig vom Ausmass der Geschwindigkeitsübertretung verletzte der Rekurrent somit seine Pflicht zur Befolgung der Geschwindigkeitssignalisation. Die Vorinstanz wirft dem Rekurrenten daher zu Recht eine ungenügende Anpassung der Geschwindigkeit vor.

E. 9

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern beging (ungenügende Voraussicht, unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel, erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzureichender Beobachtung und Nichtanpassen der Geschwindigkeit), die jeweils bereits für sich alleine zu einem negativen Entscheid führen können (vgl. Ziff. 72 der Richtlinien Nr. 19). Unter diesen Umständen muss mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit die Eignung des Rekurrenten zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden. In diesem Sinne ist auch der während der Kontrollfahrt gewonnene Gesamteindruck des Verkehrsexperten zu würdigen, wonach der Rekurrent nicht über die notwendige Fahrsicherheit verfügte. Die festgestellten Beanstandungen zeigen die fehlende Fahrkompetenz und die damit verbundene Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer in willkürfreier Weise auf. Der Experte hat daher die Kontrollfahrt des Rekurrenten zu Recht als ungenügend beurteilt. Daran ändern auch der ungetrübte automobilistische Leumund und die langjährige Fahrerfahrung mit verschiedenen Fahrzeugen nichts.

E. 10

Die Kontrollfahrt kann gemäss Art. 29 Abs. 3 VZV nicht wiederholt werden. Der Rekurs ist somit abzuweisen. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidegebühr von Fr. 1'000.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung [sGS 941.12]). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– ist zu verrechnen. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'000.– zu bezahlen, unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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