

SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2018/159

vom 26. Januar 2016

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2016-01-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2018_159

FR: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2018/159 du 26 janvier 2016

IT: SG_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2018/159 del 26 gennaio 2016

Regeste

Art. 14 Abs. 1 und 3, Art. 15d Abs. 5, Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1, Art. 34 Abs. 1, Art. 36 Abs. 2 SVG (SR 741.01), Art. 29 VZV (SR 741.51), Art. 4a Abs. 1 lit. a und b, Art. 14 Abs. 1 VRV (SR 741.11). Der Rekurrent beging während einer Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern (ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, Nichteinhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, unsichere Fahrzeugführung, ungenügendes Spurhalten), weshalb die Kontrollfahrt zu Recht als nicht bestanden beurteilt wurde (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 28. Februar 2019, IV-2018/159).

Erwägungen

E. 1

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Der Entscheid über das Bestehen oder Nichtbestehen einer Kontrollfahrt stützt sich auf Art. 14 Abs. 1 und 3 sowie Art. 15d Abs. 5 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) und Art. 29 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51, abgekürzt: VZV). Eine nicht bestandene Kontrollfahrt hat gestützt auf Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV notwendigerweise den Entzug des Führerausweises zur Folge (BGE 136 II 61 E. 1.1). Dem negativen Entscheid über die Kontrollfahrt kommt Verfügungscharakter zu (vgl. GVP 1977 Nr. 54 E. 1). Die sachliche Zuständigkeit der VRK ist gegeben. Der Rekurrent ist zur Rechtsmittelerhebung befugt. Der Rekurs, welcher am 10. Juli 2018 beim Strassenverkehrsamt einging und gleichentags an die VRK übermittelt wurde, ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen von 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

Nach Art. 14 Abs. 1 SVG müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Fahrkompetenz hat 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. 19a der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 19. Mai 2017 zur Kontrollfahrt für Senioren oder zur aus medizinischen Gründen angeordneten Kontrollfahrt (nachfolgend als Richtlinien Nr. 19a 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. 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. 6.2 der Richtlinien Nr. 19a).

E. 3

a) Der Verkehrsexperte der Vorinstanz bewertete die Kontrollfahrt vom 3. Juli 2018 als nicht bestanden. Wie aus seinem Prüfbericht hervorgeht, beanstandete er mehrere Mängel bei dem Verkehrssehen, der Verkehrsdynamik sowie den Verkehrsvorgängen des Rekurrenten. Dabei fällt auf, dass es sich nicht um einzelne Fehler handelte, sondern der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt dem Prüfbericht zufolge etliche Fehler beging (act. 4). Gemäss dem nachträglichen erstellten Bericht des Verkehrsexperten führten folgende Beanstandungen zum negativen Prüfungsentscheid: ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, unsichere Fahrzeugführung/Spurhalten generell ungenügend, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln sowie mehrfache Missachtung von Signalen (act. 10). b) Der Rekurrent bestreitet die vom Verkehrsexperten festgestellten Fahrfehler grundsätzlich nicht. Seines Erachtens sind die Fahrfehler allerdings nicht derart gravierend, dass sie die Verfügung rechtfertigen, die Kontrollfahrt als nicht bestanden zu beurteilen. Wie es sich damit verhält, ist im Folgenden zu prüfen. c) 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 6A.121/2001 vom 14. März 2002 E. 3a). Die Bewertung durch den Verkehrsexperten ist deshalb nachfolgend mit der entsprechenden Zurückhaltung zu überprüfen.

E. 4

a) Zu Beginn der Kontrollfahrt hantierte der Rekurrent am Navigationsgerät seines Fahrzeugs, so dass eine korrekte Linienführung nicht möglich war. Er fuhr in der Folge rund einen halben Meter über die Mittellinie und der Experte musste ins Lenkrad greifen. Dazu hält der Rekurrent im Rekurs fest, dass er die Kurve knapp genommen habe, was ein Fehler sei. Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Führer sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust genügend schnell und zweckmässig zu reagieren. Dies verlangt,

dass Fahrzeugführer jederzeit die volle Kontrolle über ihr Fahrzeug ausüben und die Verkehrsregeln beachten können. Art. 3 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) konkretisiert diese Norm mit beispielhaften Sorgfaltspflichten. Der Fahrzeugführer muss der Strasse und dem Verkehr die erforderliche Aufmerksamkeit zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Ferner hat er dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird (Art. 3 Abs. 1 VRV). Art. 31 Abs. 1 SVG ist eine objektiv wichtige Verkehrsvorschrift (Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 31 N 1 f.). Gemäss Art. 34 Abs. 1 SVG müssen Fahrzeuge zudem rechts fahren. Sie haben sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Auch diese Norm gehört zu den grundlegenden Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts (Weissenberger, a.a.O., Art. 34 N 1). Indem der Rekurrent am Navigationsgerät hantierte und über die Mittellinie fuhr, verletzte er die beiden elementaren Verkehrsregeln von Art. 31 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 1 SVG. Dadurch hätte es zu einer folgenreichen Kollision mit einem Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn kommen können. Dem Rekurrenten werden daher zu Recht krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung vorgeworfen. b) Der Rekurrent überschritt während der Kontrollfahrt mehrmals die signalisierte Höchstgeschwindigkeit. Gemäss dem Experten fuhr er von Kaltbrunn in Richtung Uznach um 10 bis 15 km/h schneller als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bei der Ortseinfahrt Laupen (allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) fuhr er mit 74 km/h weiter und der Experte musste mündlich eingreifen. Bei der Rückfahrt von Rapperswil in Richtung Jona überschritt der Rekurrent die signalisierte Höchstgeschwindigkeit konstant um 10 bis 15 km/h. Der Rekurrent macht geltend, dass man mit dem Verkehr mithalten soll, wenn die Kolonne schneller als 50 km/h fahre. Als er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit um 25 km/h überschritten habe, habe das Navigationsgerät etwas Anderes angezeigt. Solange kein Unfall passiere und die Strasse frei sei, liege eine solche Überschreitung im Rahmen. Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 Satz 1 SVG). Unter günstigen Verhältnissen beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50 km/h und ausserhalb von Ortschaften 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a und b VRV). Davon abweichende und für einzelne Strassenabschnitte gesonderte signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen jedoch vor (Art. 4a Abs. 5 VRV) und sind von den Strassenbenützern zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 SVG). Der Rekurrent stellt nicht in Abrede, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit teilweise überschritten zu haben. Unabhängig vom Ausmass der Geschwindigkeitsüberschreitung verletzte er somit seine Pflicht zur Befolgung der Geschwindigkeitssignalisation. Unerheblich ist, wie schnell andere Verkehrsteilnehmer fahren. Der Rekurrent hat sich in jedem Fall an die massgebende Höchstgeschwindigkeit zu halten. Ebenso wenig darf sich der Rekurrent auf die Geschwindigkeitsanzeige des Navigationsgeräts verlassen. Diese ist nicht massgebend. Die Vorinstanz wirft ihm daher zu Recht mehrfache Überschreitung der Geschwindigkeit sowie mehrfache Missachtung von Signalen vor. c) In Uznach und Rüti fuhr der Rekurrent auf einer Nebenstrasse an mehreren unübersichtlichen Einmündungen mit Rechtsvortritt mit einer konstanten Geschwindigkeit von 45 km/h ohne Beobachtung und Bremsbereitschaft vorbei. Dazu hält er im Rekurs fest, dass man nicht immer nach rechts schauen müsse. Wenn er weit vorausschauen müsse, müsse er nicht immer den Kopf nervös hin und her bewegen. Wenn eine gefährliche Situation komme, heisse es für ihn, abzubremesen und

den Warnblinker einzuschalten. Auf Strassenverzweigungen hat das von rechts kommende Fahrzeug Vortritt (Art. 36 Abs. 2 Satz 1 SVG). Die Vortrittsregel wird durch Art. 14 Abs. 1 VRV konkretisiert, wonach der Vortrittsbelastete den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern darf und mit Blick darauf seine Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen und wenn nötig vor Beginn der Verzweigung zu halten hat. Um einem von rechts kommenden Vortrittsberechtigten den Vortritt zu gewähren und ihn in seiner Fahrt nicht zu behindern, hätte der Rekurrent an unübersichtlichen, vortrittsberechtigten Einmündungen seine Geschwindigkeit mässigen und nach rechts schauen müssen. Eine ausreichende Voraussicht, Beobachtung und das Erstellen von Bremsbereitschaft sind für das Gewähren des Rechtsvortritts von zentraler Bedeutung, ansonsten die Gefahr einer Kollision gross ist. Weil der Rekurrent dies nicht tat, wirft ihm die Vorinstanz zu Recht eine ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung und ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln vor. Verfehlt wäre es vom Rekurrenten im Übrigen, bei einem Rechtsvortritt den Warnblinker einzuschalten. d) Schliesslich kam dem Rekurrenten auf der Kontrollfahrt in einer unübersichtlichen Rechtskurve ein korrekt fahrender Lastwagen entgegen, worüber der Rekurrent derart erschrak, dass er am Lenkrad nach rechts zog und mit beiden rechten Rädern auf den Randstein vor dem Wiesenbord fuhr. Mit einem Griff ins Lenkrad konnte der Experte das Fahrzeug stabilisieren. Der Rekurrent macht geltend, der Lastwagen sei knapp an der Sicherheitslinie gefahren, weshalb es besser gewesen sei abzubremesen, als eine Streifkollision zu riskieren. Wie bereits ausgeführt müssen Fahrzeuge gemäss Art. 34 Abs. 1 SVG rechts fahren. Der Rekurrent hat sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Tut er dies, so riskiert er keine Streifkollision, wenn er einen Lastwagen kreuzt, der knapp an der Sicherheitslinie fährt. Indem der Rekurrent mit den rechten Rädern auf den Randstein fuhr, bekundet er offensichtlich Mühe, in Kurven die Spur zu halten. Dies kann ohne Weiteres zu verkehrsgefährdenden Situationen führen. Dem Rekurrenten wird zu Recht eine unsichere Fahrzeugführung und ein ungenügendes Spurhalten vorgeworfen. e) Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern beging (ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, unsichere Fahrzeugführung/Spurhalten generell ungenügend, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln sowie mehrfache Missachtung von Signalen), wobei einige davon bereits für sich alleine einen negativen Entscheid zur Folge haben könnten. Auf jeden Fall führt aber das wiederholte Auftreten eines Fehlers oder das Auftreten von unterschiedlichen Fehlern zu einem negativen Entscheid (vgl. Ziff. 9 der Richtlinien Nr. 19a). Der Experte hat daher die Kontrollfahrt des Rekurrenten zu Recht als ungenügend beurteilt. Mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit muss die Eignung des Rekurrenten zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden. Die festgestellten Beanstandungen zeigen die fehlende Fahrkompetenz und die damit verbundene Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer auf. Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Experte seinen Beurteilungsspielraum missbraucht hätte. Daran ändern auch der fast makellose automobilistische Leumund, die langjährige Fahrerfahrung und die weiteren Ausführungen des Rekurrenten in den Eingaben vom 3. Dezember 2018 sowie 1. und 21. Februar 2019 nichts. Eine nicht bestandene Kontrollfahrt kann gemäss Art. 29 Abs. 3 VZV nicht wiederholt werden.

Nachdem aufgrund der Kontrollfahrt die Eignung des Rekurrenten zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden muss, stellt sich die vom Rekurrenten aufgeworfene Frage einer Beschränkung des Führerausweises gemäss Art. 34 VZV (z.B. örtliche, zeitliche, auf bestimmte Strassentypen, auf bestimmte Fahrzeugarten Beschränkung des Führerausweises) nicht, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist.

E. 6

Der Rekurs ist somit abzuweisen. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidegebühr von Fr. 800.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 800.– ist damit zu verrechnen. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 800.– 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.