



Fall-Nr.: IV-2013/162
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 24.04.2014
Entscheiddatum: 24.04.2014

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 24.04.2014

Art. 14 Abs. 1 und 3, Art. 15d Abs. 5 SVG (SR 741.01), Art. 29 VZV (SR 741.51).

Der Rekurrent bestand eine Kontrollfahrt wegen Gefährdung von schwächeren Verkehrsteilnehmern, unsicherer Fahrzeugführung, ungenügenden Spurhaltens, konkreter und/oder erhöhter abstrakter Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, ungenügender Voraussicht und Nichtanpassens der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse nicht. Bestätigung der angefochtenen Verfügung (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 24. April 2014, IV-2013/162).

Präsident Urs Gmünder, Richter Urs Früh und Beat Fritsche, Gerichtsschreiberin Silvia Geiger

X., Rekurrent,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Prüfungen, Biderstrasse 6,
9015 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend

Kontrollfahrt

Sachverhalt:

A.- X. besitzt den Führerausweis der Kategorie B. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen ordnete eine Kontrollfahrt an, die X. am



St.Galler Gerichte

26. November 2013 absolvierte und nicht bestand. Der Experte eröffnete ihm das Prüfungsergebnis im Anschluss an die Fahrt und händigte ihm die Verfügung zur Kontrollfahrt, auf welcher die Mängel summarisch aufgeführt waren, aus.

B.- Gegen diese Verfügung erhob X. mit Eingabe vom 30. November 2013 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem sinngemässen Antrag, die angefochtene Verfügung sei aufzuheben.

C.- Am 19. Dezember 2013 wies der Abteilungspräsident ein Gesuch um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege mangels prozessualer Bedürftigkeit ab. Der Rekurrent zahlte daraufhin den Kostenvorschuss von Fr. 1'000.– innert der angesetzten Nachfrist ein.

D.- Mit Vernehmlassung vom 13. Februar 2014 beantragte das Strassenverkehrsamt mit Verweis auf die Berichte des Verkehrsexperten und des Verkehrsmediziners über den Verlauf der Kontrollfahrt, der Rekurs sei vollumfänglich abzuweisen. Dazu nahm X. mit Eingabe vom 26. Februar 2014 nochmals Stellung.

Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

Erwägungen:

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Der Entscheid über das Bestehen oder Nichtbestehen der Kontrollfahrt stützt sich auf Art. 14 und 15d Abs. 5 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 Fahrerprüfung 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 30. November 2013 (Eingang beim Gericht: 4. Dezember 2013) ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g^{bis}, 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Gemäss Art. 14 Abs. 1 SVG müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Über Fahreignung verfügt, wer das Mindestalter erreicht hat (Abs. 2 lit. a), die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen hat (lit. b), frei von einer Sucht ist, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt (lit. c), und wer nach seinem bisherigen Verhalten Gewähr bietet, als Motorfahrzeugführer die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen (lit. d). Über Fahrkompetenz verfügt, wer die Verkehrsregeln kennt (Abs. 3 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). Art. 15d Abs. 5 SVG wird durch Art. 29 VZV konkretisiert. Die Kontrollfahrt, die ärztlich begleitet sein sollte, dient zur Abklärung der Eignung als wichtigstes Erkenntnisinstrument (Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Die Administrativmassnahmen, Bern 1995, Rz. 2664). 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. Sie dienen der Schaffung einer einheitlichen Verwaltungspraxis, indem sie für die Durchführung, den Umfang und die Bewertung der Kontrollfahrt einheitliche und sachgerechte Kriterien festlegen.

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. Zu einem negativen Entscheid führen in der Regel ungenügende Voraussicht, konkrete oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel, Nichtanpassen 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).

4.- Der Experte bewertete die Kontrollfahrt vom 26. November 2013 als nicht bestanden. Wie aus dem Prüfbericht ersichtlich ist, beanstandete er beim Fahrverhalten des Rekurrenten und den Verkehrsvorgängen viele Positionen und markierte dies mit Kreuzen (act. 2). Dabei fällt auf, dass es nicht um einzelne Fehler geht, sondern der Rekurrent während der ganzen Kontrollfahrt etliche Fehler beging. Laut dem Bericht des Verkehrsexperten führten folgende Punkte zum negativen Prüfungsentscheid: Gefährdung von schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fussgänger), unsichere Fahrzeugführung, ungenügendes Spurhalten, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, ungenügende Voraussicht und Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse.

5.- Gemäss ständiger Rechtsprechung legen sich Rechtsmittelinstanzen 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 Eindrucks, 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 Neuurteilung des Sachverhaltes möglich ist, eine gewichtige Einschränkung. Die Rechtsmittelbehörde greift daher nur ein, wenn offensichtliche Fehler erkennbar sind. Die vom Rekurrenten gerügten Feststellungen und deren Bewertung durch den Verkehrsexperten sind deshalb nachfolgend mit einer gewissen Zurückhaltung nur auf offensichtliche Fehler zu überprüfen.

6.- Der Rekurrent bestreitet die ihm vorgeworfenen Fahrfehler. Seine Einwendungen zielen darauf ab, die tatsächlichen Feststellungen des Experten in Frage zu stellen. Es ist daher im Folgenden zunächst zu prüfen, von welchen Tatsachen die Verwaltungsrekurskommission auszugehen hat. Sodann wird zu beurteilen sein, ob die festgestellten Mängel den Entscheid rechtfertigen, die Kontrollfahrt des Rekurrenten als nicht bestanden zu beurteilen. Wie bereits dargelegt, können die beanstandeten Mängel durch die Verwaltungsrekurskommission nur in beschränktem Umfang überprüft werden.

a) Gemäss Darstellung des Verkehrsexperten missachtete der Rekurrent beim Befahren der Feldlistrasse Richtung Abtwil die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab Einmündung Hätterenstrasse. Anschliessend sei die Geschwindigkeit im Ausserortsbereich zu hoch gewesen. Wegen dieser zu hohen Geschwindigkeit habe der Rekurrent bei der Rechtskurve Sankt-Josefenstrasse nach der Einmündung Ochsenweidstrasse (Schiltacker) die Fahrbahnmitte überfahren und unkontrolliert die Gegenfahrbahn beansprucht. Der Rekurrent hält dem entgegen, dass man ihm keine Geschwindigkeitsüberschreitung vorwerfen könne. Dies sei ausserorts gewesen, wo die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h nicht mehr gelte. Er kenne diese Strecke und die Gefahren, da er wöchentlich diese Strasse hinunterfahre. Auch hinsichtlich des Vorwurfs des mangelhaften Spurhaltens und der fehlerhaften Raumaufteilung sei er sich keiner Schuld bewusst. Auch wenn er in den Kurven den Abstand vom Strassenrand um maximal 60 cm gegen die Strassenmitte vergrössert habe, habe er zur Mitte immer noch einen respektablen Abstand eingehalten. Wenn er die Kurven nicht gekannt hätte, wäre er automatisch langsamer gefahren.



Umstritten ist demnach, ob der Rekurrent mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren ist und ob er die Fahrbahnmitte überfahren hat. Die Beteiligten schätzen die Situation unterschiedlich ein. Während der Experte der Überzeugung ist, der Rekurrent habe die Geschwindigkeit innerorts überschritten sowie ausserorts nicht dem Strassenverlauf angepasst, weshalb er in einer Rechtskurve die Fahrbahnmitte überfahren habe, schätzt der Rekurrent die Geschwindigkeit als angepasst ein. Über die konkreten Geschwindigkeiten machen die Beteiligten keine Angaben. In dieser Situation ist davon auszugehen, dass die Einschätzung des besonders ausgebildeten und erfahrenen Verkehrsexperten im Vergleich zu jener des Rekurrenten der Wirklichkeit näher kommt. Auch der die Kontrollfahrt begleitende Verkehrsmediziner hält fest, dass der Rekurrent die Geschwindigkeit teilweise nicht den Gegebenheiten angepasst habe. Er habe wiederholt Mühe mit dem Spurhalten gehabt, so dass er in der Kurve Richtung Sittertobel auf die Gegenfahrbahn gekommen sei. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Rekurrent mit nicht angepasster Geschwindigkeit fuhr und über die Fahrbahnmitte hinaus kam.

b) Der Verkehrsexperte beanstandete, beim Abbiegen von der Geltenwilerstrasse in die Sankt-Leonhard-Strasse Richtung Bahnhof habe der Rekurrent nicht bemerkt, dass ein Fussgänger die Fahrbahn überquerte. Das Lichtsignal habe Grün mit gelb blinkendem Licht, welches den Fussgängern auf der Querfahrbahn den Vortritt gebe, gezeigt. Ohne seinen verbalen Eingriff hätte der Rekurrent den Fussgänger angefahren. Der Rekurrent gibt an, beim Wechsel des Lichtsignals auf Grün zuerst nach links geschaut zu haben, worauf der Experte "Stopp!" gerufen habe. In dem Moment habe er den Fussgänger auch gesehen. Dieser sei zwischen den stadtauswärts fahrenden Autos auf seine Fahrbahn gesprungen, sei erschrocken und habe sofort angehalten. Als der Experte Stopp gerufen habe, habe er sofort anhalten können und sei noch immer ca. drei Meter vom Fussgänger entfernt gewesen. Er habe den Fussgänger vorher nicht sehen können, weil dieser noch auf der anderen Fahrbahn zwischen den Autos gewesen sei und er nach links geschaut habe. Der Fussgänger sei offensichtlich von der anderen Fahrbahn auf seine gesprungen. Der Experte habe aber nicht eingreifen müssen.

Der Rekurrent bestreitet nicht, dass der Experte Stopp rief. Damit steht fest, dass eine verbale Intervention durch den Experten stattfand. Es ist anzunehmen, dass der routinierte Experte nicht eingegriffen hätte, hätten die Umstände einen Eingriff nicht



erfordert. Der Rekurrent führt zudem selber aus, dass der Fussgänger erschrocken sei. Folglich muss es sich um eine ernste und für den Fussgänger gefährliche Situation gehandelt haben. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich die Gefahr ohne Einflussnahme durch den Experten hätte verwirklichen können. Somit ist von der Darstellung des Experten auszugehen.

c) Der Verkehrsexperte führte weiter aus, der Rekurrent habe, als er angewiesen worden sei, von der Sankt-Jakobstrasse nach rechts in die Splügenstrasse abzubiegen, zu spät bemerkt, dass er den rechten Fahrstreifen hätte befahren müssen. Ohne verbalen Eingriff hätte der Rekurrent den Fahrstreifen trotz durchgezogener Linie noch gewechselt. Der Rekurrent macht geltend, die Markierung sei wegen Schneematsches undeutlich zu sehen gewesen.

Der Experte hält in seinem Bericht fest, dass die Strassen bei der Kontrollfahrt nass gewesen seien. Dass die Strassen mit Schneematsch bedeckt gewesen wären, ist nirgends ersichtlich. Da der Experte den Rekurrenten davon abhalten konnte, die Sicherheitslinie zu überfahren, ist davon auszugehen, dass diese sichtbar war. Auch wenn der Fahrstreifen zum Einspuren mit Schneematsch bedeckt gewesen wäre, hätte der Rekurrent auf der Signalisationstafel sehen müssen, welche Spur er zum Rechtsabbiegen befahren muss (vgl. act. 21/4). Es besteht daher auch hier kein Anlass, von der Darstellung des Experten abzuweichen.

d) Zuletzt beanstandet der Verkehrsexperte in seinem Bericht, der Rekurrent habe in Abwil beide Fahrstreifen je zur Hälfte benutzt, um in den Kreisel Geissbergstrasse/Gaiserwaldstrasse einzufahren. Er habe im Kreisel die innere Fahrspur benutzt und anschliessend den Kreisel über die äussere Fahrspur ohne jegliche Beobachtung verlassen. Bei dieser unkontrollierten Handlung habe er verbal eingreifen müssen. Der Rekurrent macht hingegen geltend, er habe mit dem Blinker die innere Fahrbahn und ebenfalls die Ausfahrt korrekt angezeigt, obwohl kein Verkehrsteilnehmer hinter ihm gewesen sei.

Eine verbale Intervention durch den Experten bestreitet der Rekurrent nicht. Die Hauptaufgabe des Experten als Beifahrer ist es, das Verkehrsverhalten des Rekurrenten zu beobachten. Seine Beobachtungen zum Verhalten des Rekurrenten



beim Befahren des Kreisels stehen im Einklang mit den Schilderungen des Verkehrsmediziners. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Rekurrent vor dem Kreisel beide Fahrspuren benutzte und den Kreisel ohne Beobachtung des übrigen Verkehrs verliess.

e) Insgesamt bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass an den Wahrnehmungen des Experten, wie sie in seinem sorgfältigen und ausführlichen Bericht wiedergegeben werden, zu zweifeln ist, zumal der Rekurrent keine stichhaltigen Argumente vorbringt, welche die Tatsachenfeststellungen des Experten in Frage zu stellen vermögen.

7.- Zu prüfen bleibt, ob der Experte angesichts der von ihm festgestellten Mängel zu Recht die Kontrollfahrt als nicht bestanden beurteilte.

a) 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. Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 666). Möglichst nahe an den Strassenrand hat sich der Fahrzeugführer namentlich u.a. auf unübersichtlichen Strecken zu halten. Damit 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 (Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 668). Die beim Rekurrenten festgestellte mangelnde Fähigkeit, in Kurven die Spur zu halten, kann ohne Weiteres zu verkehrsgefährdenden Situationen führen. Er hatte zudem offensichtlich Mühe, die Geschwindigkeit den Signalisationen und konkreten Verhältnissen anzupassen.

b) Gemäss Art. 6 Abs. 2 VRV haben bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung abbiegende Fahrzeugführer den Fussgängern für das Überqueren der Querstrasse den Vortritt zu lassen. Dies gilt bei Lichtsignalen nicht, wenn die Fahrt durch einen grünen



Pfeil freigegeben wird und kein gelbes Warnlicht blinkt. Aus act. 21/2 ist ersichtlich, dass beim Rechtsabbiegen von der Geltenwilerstrasse in die Sankt-Leonhard-Strasse bei Grün ein gelbes Warnlicht blinkt. Damit haben Fussgänger, die die Sankt-Leonhard-Strasse überqueren wollen, Vortritt. Gemäss der Sachdarstellung des Experten hat der Rekurrent den Fussgänger, der die Sankt-Leonhard-Strasse überqueren wollte, nicht beachtet und damit dessen Vortrittsrecht verletzt. 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.

c) Wer nach rechts abbiegen will, hat sich an den rechten Strassenrand zu halten (Art. 36 Abs. 1 SVG). Ist die Fahrbahn durch Fahrstreifen mit Einspurpfeilen gekennzeichnet, so ist der entsprechende Fahrstreifen zu befahren. Sicherheitslinien kennzeichnen die Fahrbahnmitte oder Fahrstreifengrenzen. Art. 73 Abs. 6 lit. a der Signalisationsverordnung (SR 741.21, abgekürzt: SSV) hält fest, dass Sicherheitslinien von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden dürfen. Nachdem der Rekurrent falsch eingespurt hatte, konnte er nur durch das verbale Intervenieren des Experten davon abgehalten werden, die Sicherheitslinie zu überfahren. Daraus ist zu schliessen, dass er entweder die Sicherheitslinie nicht beachtete oder ihm nicht bewusst war, dass Sicherheitslinien nicht überfahren werden dürfen. Das Verbot, Sicherheitslinien zu überfahren, ist für die Verkehrssicherheit fundamental und hat entsprechend absolute Bedeutung. Es ist bekannt, dass seine Übertretung geeignet ist, eine erhebliche Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen (Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zürich/St. Gallen 2011, N 16 ff. zu Art. 34).

d) Gemäss Art. 44 Abs. 1 SVG ist ein Spurwechsel nur zulässig, wenn der übrige Verkehr nicht gefährdet wird. Dies gilt auch im mehrspurigen Kreisverkehr (Giger, Kommentar Strassenverkehrsgesetz, 7. Aufl. 2008, N 3 zu Art. 44). Als der Rekurrent die innere Spur und den Kreisel verliess, hat er mit der Zeichengabe allein seine Vorsichtspflichten noch nicht erfüllt. Auch wer ein Zeichen abgibt, ist ganz allgemein zur Rücksichtnahme auf den nachfolgenden Verkehr mit den entsprechenden Beobachtungs- und weiteren Pflichten gehalten (Schaffhauser, a.a.O., Band I, Rz. 893). Eine ausreichende Voraussicht und Beobachtung sind für ein sicheres Führen eines



Fahrzeuges von zentraler Bedeutung. Entsprechend fallen diesbezügliche Mängel bei der Beurteilung der Leistung erheblich ins Gewicht.

e) Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern beging (Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln – insbesondere Missachtung des Vortrittsrechts von Fussgängern –, Fehler bei der Fahrbahnbenützung, unwirksame Beobachtung beim Fahrstreifenwechsel), die jeweils bereits für sich alleine zu einer negativen Entscheidung führen können (vgl. Ziff. 72 der Richtlinien Nr. 19). Er hatte offensichtlich Mühe, eine den jeweiligen Situationen angepasste Fahrweise zu finden. Unter diesen Umständen muss mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit 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. Der Experte hat daher zu Recht die Kontrollfahrt als ungenügend beurteilt. Es gibt keine Hinweise darauf, dass er seinen Beurteilungsspielraum missbraucht hätte. Daran ändert auch ein ungetrübter automobilistischer Leumund sowie das Asthmaleiden des Rekurrenten, aufgrund dessen er eine eingeschränkte Gehstrecke habe, nichts.

8.- 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 Entscheidgebühr 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.