



Fall-Nr.: IV-2016/107
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 24.11.2016
Entscheiddatum: 24.11.2016

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 24.11.2016

Art. 15d Abs. 2, Art. 15d Abs. 5, Art. 32 Abs. 1, Art. 26 Abs. 1 SVG (SR 741.01), Art. 4 Abs. 5 VRV (SR 741.11), Art. 27 lit. b, Art. 29 Abs. 1 VZV (SR 741.51).

Eine Autofahrerin fiel der Polizei aufgrund ihrer langsamen Fahrweise auf. Das Ergebnis der vertrauensärztlichen Untersuchung liess auf eine mögliche Überforderung bei komplexeren Aufgaben, wie z.B. Autofahren, schliessen. Wenn die festgestellten medizinischen oder testpsychologischen Einschränkungen auf das Verhalten im Strassenverkehr nicht zuverlässig abgeschätzt werden können, stellt eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt eine notwendige Zusatzabklärung dar (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 24. November 2016, IV-2016/107).

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

X, Rekurrentin,

vertreten durch Rechtsanwalt Mag.iur. Michael Gehring, Hauptstrasse 39, Postfach, 8280 Kreuzlingen,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Administrativmassnahmen, Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend



Zwischenverfügung (Kontrollfahrt)

Sachverhalt:

A.- X ist seit dem 3. Januar 1966 im Besitz des Führerausweises der Kategorie B, seit dem 26. Januar 1981 der Kategorien A1, E, F und G sowie seit dem 1. Juni 1991 der Kategorien A2 und D2. Sie ist im Administrativmassnahme-Register nicht verzeichnet.

B.- Am 27. Februar 2016, um 17.45 Uhr, fiel X einer Polizeipatrouille auf. Gemäss Rapport der Kantonspolizei St. Gallen vom 2. März 2016 fuhr sie auf der Rickenstrasse in Richtung Wattwil mit sehr langsamer Geschwindigkeit. Auf geraden Strecken habe sie auf ungefähr 60 km/h beschleunigt und vor Kurven auf circa 40 km/h abgebremst. Auf der mit 80 km/h signalisierten Umfahrungsstrasse (Autostrasse) sei sie mit 60 km/h gefahren. Weiter sei sie im Tunnel Wattwil sehr langsam gefahren; erst nach dem Tunnel habe sie auf circa 70 bis 75 km/h beschleunigt.

C.- Aufgrund des Vorfalls vom 27. Februar 2016 eröffnete das Strassenverkehrsamt am 11. März 2016 ein Verfahren zur Abklärung der Fahreignung. Nachdem es X das rechtliche Gehör gewährt hatte, ordnete es mit Zwischenverfügung vom 7. April 2016 eine vertrauensärztliche Untersuchung bei Dr.med. Hermann Etter, St. Gallen, an. Dieser berichtete am 24. Mai 2016 dem Strassenverkehrsamt, dass er X zwei Mal in seiner Praxis untersucht habe. Die Ergebnisse der Untersuchung würden darauf hindeuten, dass X Aufgaben im ruhigen Alltag gut erledigen könne, mit komplexeren Aufgaben, wie beispielsweise dem Autofahren, hingegen überfordert sein könnte. Es sei deshalb eine Probefahrt mit einem Experten und einem Arzt angezeigt. In der Folge ordnete das Strassenverkehrsamt mit Zwischenverfügung vom 29. Juni 2016 eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt für die Kategorie B an.

D.- Gegen diese Verfügung erhob X mit Eingabe ihres Rechtsvertreters vom 15. Juli 2016 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem Antrag, die Zwischenverfügung des Strassenverkehrsamts vom 29. Juni 2016 sei vollumfänglich aufzuheben und von einer Kontrollfahrt sei abzusehen. Eventualiter sei die Angelegenheit zur Neuurteilung und Einholung eines vertrauensärztlichen



Gutachtens durch einen neutralen Arzt an die Vorinstanz zurückzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge. Das Strassenverkehrsamt verzichtete am 5. September 2016 auf eine Vernehmlassung zum Rekurs.

Auf die Ausführungen im Rekurs wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

Erwägungen:

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekuserhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 15. Juli 2016 ist rechtzeitig eingereicht worden und 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.- Umstritten ist, ob die Vorinstanz mit Zwischenverfügung vom 29. Juni 2016 zu Recht eine Kontrollfahrt anordnete. Sie hält in der angefochtenen Verfügung fest, dass die Rekurrentin am 27. Februar 2016 aufgrund ihrer unsicheren Fahrweise im Verkehr auffällig geworden sei. Deshalb sei sie aufgefordert worden, sich einer vertrauensärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Der Vertrauensarzt habe in seinem Bericht vom 25. Mai 2016 sodann mitgeteilt, dass die Fahreignung der Rekurrentin aufgrund der widersprüchlichen Testergebnisse nicht abschliessend beurteilt werden können, weshalb er eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt empfehle. Weiter führt die Vorinstanz aus, dass der Arzt zwar die medizinische Eignung (Sehschärfe, Gehör usw.) beurteilen könne, jedoch nicht, wie sich jemand am Steuer verhalte. Da die Ausführungen des Vertrauensarztes nachvollziehbar seien, sei die Anordnung einer ärztlich begleiteten Kontrollfahrt gerechtfertigt.

Im Rekurs vom 15. Juli 2016 wird dem entgegengehalten, dass es sich bei der Äusserung des Vertrauensarztes, wonach das Autofahren die Rekurrentin überfordere, nur um eine Mutmassung oder Wertung handle, welche keine Grundlage in der ärztlichen Untersuchung finde und damit keine Diagnose darstelle, worauf sich die



Vorinstanz stützen könne. Die Rekurrentin sei keinesfalls mit dem Autofahren überfordert. Vielmehr weise sie einen tadellosen Verkehrsleumund auf und habe bislang zu keinen Vorfällen im Strassenverkehr Anlass gegeben. Sie habe alle zwei Jahre die Fahreignungsuntersuchung erfolgreich abgeschlossen. Die letzte Untersuchung habe nur einen Monat vor dem Vorfall am 27. Februar 2016 stattgefunden und habe zu einer Befürwortung der Fahreignung geführt, weshalb die Anordnung einer Kontrollfahrt nicht notwendig sei. Für die Anordnung einer Kontrollfahrt seien gravierende Fahrfehler erforderlich. Ein solcher Vorwurf könne der Rekurrentin nicht gemacht werden. Sie sei eine vorsichtige Autofahrerin, die ihre Fahrgeschwindigkeit der Sichtweite entsprechend angepasst habe. Im Zeitpunkt des Vorfalls sei es bereits dunkel gewesen, weshalb eine erhöhte Vorsicht geboten und eine entsprechende Anpassung der Geschwindigkeit notwendig gewesen sei. Zudem sei es leicht unter null Grad und damit um den Gefrierpunkt gewesen. Bei solchen Temperaturen habe ein Automobilist mit Glatteis zu rechnen, weshalb er seine Geschwindigkeit zwingend den Strassenverhältnissen anzupassen habe. Genau dies habe die Rekurrentin getan. Gerade beim Verlassen eines Tunnels bestehe erhöhte Glatteisgefahr. Den Aussagen der Polizeibeamten zufolge sei die Rekurrentin jeweils zwischen 60 bis 75 km/h gefahren, was gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung genau das Tempo darstelle, welches in der Nacht bei günstigen Voraussetzungen entsprechend der Sichtweite erlaubt sei. Alleine die Tatsache, dass sich hinter der Rekurrentin eine Fahrzeugkolonne gebildet habe und andere Verkehrsteilnehmer gefährliche Überholmanöver an den Tag gelegt hätten, belege keinesfalls einen gravierenden Fahrfehler der Rekurrentin. Vielmehr müssten die gefährlichen Überholmanöver als solche qualifiziert oder die Fahrkompetenz dieser Fahrzeuglenker hinterfragt werden. Auch wenn die Rekurrentin gemäss der Auffassung der Polizeibeamten zu langsam unterwegs gewesen sein solle, stelle dies keinesfalls einen gravierenden Fahrfehler dar, der die Anordnung einer Kontrollfahrt rechtfertige, zumal es sich bei der Geschwindigkeitsangabe von 80 km/h nicht um eine Mindest-, sondern um eine Maximalgeschwindigkeitsangabe handle. Insgesamt sei die Anordnung einer Kontrollfahrt klar unverhältnismässig und nicht gerechtfertigt. Durch die Anordnung einer Kontrollfahrt gehe die Vorinstanz über das ihr zustehende Ermessen hinaus, was eine Verletzung von Art. 29 VZV darstelle.



3.- a) Autofahrer, die älter als 70 Jahre sind, müssen sich in Abständen von zwei Jahren einer vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung unterziehen (Art. 15d Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes, SR 741.01, abgekürzt: SVG; Art. 27 Abs. 1 lit. b der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, SR 741.51, abgekürzt: VZV). Die Pflicht, sich einer solchen Untersuchung zu unterziehen, besteht für alle Personen ab dem vollendeten 70. Altersjahr, unabhängig davon, ob konkrete Anzeichen auf eine beeinträchtigte Fahreignung vorliegen oder nicht. Die Massnahme bezweckt, bei älteren Ausweisinhabern systematisch zu prüfen, ob ihre Fahreignung als Grundvoraussetzung für die Belassung des Führerausweises fortbesteht. Diese Pflicht erscheint sachgerecht, zumal mit fortschreitendem Alter die allgemeinen psychischen und physischen Grundvoraussetzungen zum sicheren Lenken eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr abnehmen können (BSK SVG-Bickel, Basel 2014, Art. 15d N 45).

b) Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz einer Person, so kann diese unter anderem einer Kontrollfahrt unterzogen werden (Art. 15d Abs. 5 SVG). Aus Art. 29 Abs. 1 VZV geht hervor, dass eine Kontrollfahrt nicht nur bei Zweifeln an der Fahrkompetenz, sondern auch bei Zweifeln an der Fahreignung angeordnet werden kann. Bezüglich der Erforderlichkeit einer Kontrollfahrt kommt der anordnenden Behörde ein gewisser Beurteilungsspielraum zu. Anlass zur Anordnung einer Kontrollfahrt geben in erster Linie Vorfälle, welche Zweifel am fahrerischen Können wecken, beispielsweise wenn ein Lenker in einer bestimmten Verkehrssituation überfordert gewirkt hat, etwa beim grundlosen Abkommen von der Fahrbahn mit Gegenverkehr und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer oder beim Missachten des Rechtsvortritts. So dient die Kontrollfahrt namentlich der Abklärung, ob die betroffene Person über die erforderlichen Kenntnisse der Verkehrsregeln verfügt und ein Motorfahrzeug sicher zu führen versteht. Bei einer älteren Lenkerin lässt sich mit einer Kontrollfahrt feststellen, ob diese mit ihrer Fahrtechnik den Anforderungen des Verkehrs hinreichend gewachsen ist. Es besteht allerdings keine grundsätzliche Vermutung, dass sich ältere Personen nicht mehr als Fahrzeugführerinnen eignen. Eine Kontrollfahrt darf deshalb nicht ausschliesslich aufgrund des Alters angeordnet werden. Vielmehr setzt die Anordnung einer Kontrollfahrt ein auffälliges Fahrverhalten voraus (Bickel, a.a.O., Art. 15d N 50 f.). Es ist aber nicht erforderlich, dass eine Verkehrsregelverletzung begangen oder ein Straftatbestand des SVG erfüllt wurde. So kann beispielsweise ein



Lenker, der aufgrund fehlender Fahrpraxis überängstlich fährt und deshalb zum Verkehrshindernis wird, Anlass zur Abklärung seiner Fahrkompetenz oder Fahreignung geben. Gleiches gilt für den Lenker, der nach einem Verkehrsunfall mit seinen Aussagen gegenüber der Polizei die Unkenntnis elementarer Verkehrsregeln offenbart. Die Zweifel an der Fahrkompetenz oder Fahreignung können sodann auch auf einer Meldung eines Arztes, eines Angehörigen usw. beruhen (Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 15d N 109). Bei älteren Fahrzeuglenkern genügt es gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung, wenn sie durch Fahrfehler auffällig geworden sind, die auf einem altersbedingten Leistungsabfall beruhen können (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_110/2011 vom 6. Juni 2011 E. 3.3). Art und Ausmass der Zweifel werden vom Gesetz nicht weiter umschrieben. Einerseits müssen die Zweifel aber dergestalt sein, dass sie mittels Kontrollfahrt geklärt werden können. 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 anordnenden Behörde (VRKE IV-2010/22 vom 24. Juni 2010 E. 2.b, abrufbar unter www.gerichte.sg.ch). Das Gericht schreitet nicht nur bei Ermessensüberschreitung oder -missbrauch ein, sondern übt im Rekursverfahren eine volle Ermessenskontrolle aus (Art. 46 Abs. 1 VRP).

4.- a) Die Rekurrentin fiel am 27. Februar 2016, um 17.45 Uhr, aufgrund ihrer langsamen Fahrweise einer Polizeipatrouille auf. Aus dem Polizeirapport vom 2. März 2016 geht hervor, dass die Polizeibeamten auf der Rickenstrasse auf eine Fahrzeugkolonne von rund zehn Personenwagen aufschlossen, wobei sie fast bis zum Stillstand abbremsen mussten. Auf einer übersichtlichen Strecke stellten sie fest, dass es sich beim vordersten Fahrzeug nicht um ein landwirtschaftliches Gefährt, sondern um einen Personenwagen handelte, welcher „extrem langsam“ auf der Rickenstrasse in Richtung Wattwil fuhr. Gemäss den Angaben der Polizeibeamten habe die Rekurrentin auf geraden Strecken lediglich auf 60 km/h beschleunigt und vor Kurven bis auf 40 km/h abgebremst, was die nachfolgenden Fahrzeuglenker zu teilweise gefährlichen Überholmanövern verleitet habe. Vor dem Tunnel Wattwil konnten die Polizeibeamten auf das Fahrzeug der Rekurrentin aufschliessen; lediglich zwei Fahrzeuge befanden sich noch dazwischen. Im Tunnel sei die Rekurrentin wieder extrem langsam gefahren. Erst nach dem Tunnel habe sie auf 70 bis 75 km/h beschleunigt. Hinter ihr habe sich in



der Zwischenzeit bereits wieder eine Fahrzeugkolonne von rund zwölf Fahrzeugen gebildet.

b) Die Rekurrentin macht geltend, dass sie keinesfalls zu langsam gefahren sei. Sie habe ihre Geschwindigkeit den Verhältnissen (Dunkelheit und Temperatur um den Gefrierpunkt) angepasst und sei entsprechend vorsichtig gefahren. Der Rekurrentin ist zuzustimmen, dass die Geschwindigkeit gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen. Das Gesetz schreibt aber auch vor, dass sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet (Art. 26 Abs. 1 SVG). Ohne zwingende Gründe darf der Fahrzeugführer nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert (Art. 4 Abs. 5 der Verkehrsregelverordnung, SR 741.11, abgekürzt: VRV). Eine Behinderung im Sinne von Art. 26 Abs. 1 SVG liegt bereits vor, wenn der Berechtigte gezwungen wird, seine Fahrrichtung oder seine Geschwindigkeit mehr oder weniger brüsk zu ändern (Weissenberger, a.a.O., Art. 26 N 6). Aus dem Bericht der Polizei vom 2. März 2016 ergibt sich, dass die Rekurrentin auf der Rickenstrasse und in der Folge im Tunnel Wattwil und der Umfahrungsstrasse bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h mit einer Geschwindigkeit zwischen 40 km/h und 75 km/h unterwegs war. Hinter der Rekurrentin hatte sich eine Fahrzeugkolonne von rund zehn Fahrzeugen gebildet, als die Polizei auf die Kolonne aufschloss. Mehrere Fahrzeuge überholten die Rekurrentin, so dass sich schliesslich nur noch zwei Fahrzeuge zwischen der Rekurrentin und der Polizei befanden. Rasch bildete sich erneut eine Fahrzeugkolonne von rund zwölf Fahrzeugen hinter der Rekurrentin. Offensichtlich konnten die anderen Fahrzeuglenker einschliesslich die Polizei schneller fahren als die Rekurrentin, obgleich für sie dieselben Bedingungen und Verhältnisse herrschten (Dunkelheit, tiefe Temperatur). Im Bericht der Polizei wird nicht erwähnt, dass die anderen Fahrzeuglenker zu schnell oder nicht den Umständen angepasst gefahren seien. Vielmehr beschrieben die Polizeibeamten die Geschwindigkeit der Rekurrentin als „extrem langsam“, so dass sie anfangs gar dachten, beim vordersten Fahrzeug handle es sich um ein landwirtschaftliches



Fahrzeug. Die Rekurrentin schätzte die Verhältnisse demnach falsch ein und fuhr zu langsam. Dies führte dazu, dass die Polizei fast bis zum Stillstand abbremsten musste, als sie auf die Kolonne auffuhr, und dass die Rekurrentin von mehreren Fahrzeugen überholt wurde. Sie hinderte die anderen Verkehrsteilnehmer somit daran, mit angemessener Geschwindigkeit zu fahren. Dass die Polizei unter diesen Umständen Zweifel an der Fahreignung der Rekurrentin hatte, ist nachvollziehbar.

5.- a) Die Vorinstanz ordnete in der Folge mit Zwischenverfügung vom 7. April 2016 eine vertrauensärztliche Untersuchung an. Der Vertrauensarzt gelangt anhand der medizinischen Vorgeschichte, der klinischen Befunde und weiterer Screening-Tests regelmässig zu drei Beurteilungsmöglichkeiten: Bei der ersten Gruppe ist die Fahreignung weiterhin gegeben, weil die Abklärung keine wesentlichen verkehrsrelevanten Einschränkungen ergibt, bei der zweiten Gruppe ist die Fahreignung wegen Vorliegens von sehr auffälligen Befunden klar nicht mehr gegeben, und bei der dritten Gruppe bleibt die Fahreignung weiterhin unklar, weil zwar gewisse Auffälligkeiten vorhanden sind, aber deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten klinisch nicht beurteilt werden können (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. 19).

b) Die Rekurrentin wurde vom Vertrauensarzt zwei Mal untersucht. Dieser hielt am 24. Mai 2016 fest, dass die Rekurrentin in regelmässiger Behandlung wegen ihres Blutdrucks sei; vom Kreislauf her bestehe jedoch keine Einschränkung der Fahreignung. Auch bei der körperlichen Untersuchung hätten sich keine Hinweise auf eine fehlende Fahreignung ergeben. Der Visus sei genügend. Demgegenüber sei die Einschätzung ihrer geistigen Fähigkeiten schwierig. Die Rekurrentin wurde vom Vertrauensarzt verschiedenen Tests unterzogen (Mini-Mental-Test, Uhrentest, Trail-Making-Test A und B), die geeignet sind, Defizite bei der Fahreignung festzustellen (vgl. Seeger, a.a.O., S. 18). Nach diesen Tests führte der Vertrauensarzt aus, dass die Rekurrentin grundsätzlich Mühe mit dem Verständnis der Aufgaben gehabt habe. Im Mini-Mental-Test habe sie mit 29 Punkten noch gut abgeschnitten. Der Uhrentest sei für die Rekurrentin jedoch schwierig gewesen und sie habe dort nur zwei Punkte erzielt. Mit dem Uhrentest werden mnestiche, exekutive und konstruktive Funktionen, wie



auch die optisch-räumliche Wahrnehmung und die Fähigkeit des abstrakten Denkens geprüft. Bei einem Ergebnis zwischen null und fünf Punkten im Uhrentest ist eine weitergehende Abklärung angezeigt (Geriatrische Klinik St. Gallen, MMS Mini Mental Status/Uhrentest, 16. Mai 2007, S. 2, abrufbar unter: www.buergerspital.ch [unter: Guidelines Geriatriekonzept/Assessmentinstrumente]). Im Trail-Making-Test A brauchte die Rekurrentin sodann 106 Sekunden, was gemäss dem Vertrauensarzt zu lang sei. Im Trail-Making-Test B brauchte sie 345 Sekunden. Dies ist eine anerkannte neuropsychologische Testung, inwiefern der Mensch in der Lage ist, in einer limitierten Zeit bei einer Aufgabe zwei ab-strakte Ordnungen anzuwenden und miteinander zu verknüpfen. Werden für den Test mehr als vier Minuten benötigt oder kann er gar nicht ausgeführt werden, ist die Fahreignung in der Regel nicht mehr gewährleistet (Seeger, Richtlinien zur Beurteilung der Fahreignung von Seniorinnen und Senioren, abrufbar unter: www.irm.uzh.ch [unter: Verkehrsmedizin/Richtlinien]). Die Ergebnisse des Uhrentests und auch der beiden Trail-Making-Tests A und B weisen auf eine eingeschränkte geistige Leistungsfähigkeit der Rekurrentin hin. Die Beurteilung des Vertrauensarztes, sie könnte beim Autofahren allenfalls überfordert sein, erscheint unter diesen Umständen nicht abwegig. Die Zweifel an der Fahreignung der Rekurrentin konnten somit aufgrund der vertrauensärztlichen Untersuchung nicht aus dem Weg geräumt werden.

c) Wenn die Beurteilung der Fahreignung aufgrund der Aktenlage und klinischen Untersuchungen samt Zusatzabklärungen Schwierigkeiten bereitet, da wie im Fall der Rekurrentin die konkreten Auswirkungen der festgestellten medizinischen oder testpsychologischen Einschränkungen auf das Verhalten im Strassenverkehr nicht zuverlässig abgeschätzt werden können, stellt eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt eine notwendige Zusatzabklärung dar. Diese ist ein aussagekräftiges und praxisnahes Untersuchungsinstrument bei der Fahreignungsabklärung. Die vorhandenen Ressourcen wie Fahrerfahrung, Fahrfertigkeit und Fahrverhalten können dabei in die Beurteilung einfließen (Seeger, a.a.O., S. 20 f.).

d) Im Lichte der von der Polizei beobachteten Fahrweise, des fortgeschrittenen Alters sowie des Ergebnisses der vertrauensärztlichen Untersuchung bestehen insgesamt konkrete Anhaltspunkte für eine allfällige Beeinträchtigung des fahrerischen Könnens der Rekurrentin, welche die Anordnung einer Kontrollfahrt als angezeigt erscheinen



lassen. Die Anforderungen an die Anordnung einer Kontrollfahrt dürfen 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. BGer 1C_110/2011 vom 6. Juni 2011 E. 3.3). Eine Kontrollfahrt kann aufzeigen, inwieweit die Rekurrentin in der Praxis noch in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen und die Verkehrsregeln einzuhalten. Mit der Anordnung einer Kontrollfahrt hat die Vorinstanz deshalb eine angemessene Massnahme ergriffen. Eine mildere Massnahme, mit der die Fahreignung der Rekurrentin zuverlässig überprüft werden könnte, ist nicht ersichtlich. Insbesondere kann mittels einer Kontrollfahrt geklärt werden, ob ein altersbedingter Leistungsabfall vorliegt, der sich auf das fahrerische Können der Rekurrentin auswirkt.

e) Dass die Fahreignung der Rekurrentin anlässlich der periodischen medizinischen Kontrolle beim Hausarzt kurze Zeit vor dem Vorfall vom 27. Februar 2016 bestätigt wurde, ändert daran nichts. Im Normalfall finden die Kontrolluntersuchungen nur alle zwei Jahre statt. Fällt ein über 70-jähriger Lenker oder eine über 70-jährige Lenkerin jedoch negativ im Strassenverkehr auf, muss die Fahreignung im Interesse der Verkehrssicherheit auch innerhalb eines kürzeren Intervalls überprüft werden können. Gerade bei älteren Menschen kann sich der gesundheitliche Zustand innert kürzester Zeit verschlechtern. Ferner ist nicht ersichtlich und wird im Rekurs auch nicht dargelegt, inwiefern eine neue ärztliche Beurteilung ein anderes Ergebnis liefern würde. Selbst eine positive vertrauensärztliche Untersuchung würde die Anordnung einer Kontrollfahrt nicht ausschliessen. Wie die Vorinstanz korrekt ausführte, äussert sich der Arzt nur zur medizinischen Eignung (Sehschärfe, Gehör etc.). Er kann im Arztzimmer nicht beurteilen, wie sich jemand am Steuer verhält (vgl. BGer 1C_110/2011 vom 6. Juni 2011 E. 3.3). Daran ändert schliesslich auch der automobilistische Leumund der Rekurrentin nichts.

6.- Zusammenfassend ergibt sich, dass die Vorinstanz zu Recht an der Fahreignung der Rekurrentin zweifelte und mit Zwischenverfügung vom 29. Juni 2016 gestützt auf Art. 15d Abs. 5 SVG in Verbindung mit Art. 29 Abs. 1 VZV eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt der Kategorie B anordnete. Damit kam sie ihrer Verpflichtung zur Klärung des Sachverhalts nach. Die angeordnete Massnahme ist insgesamt verhältnismässig, um die Fahreignung der Rekurrentin zu prüfen, und liegt nicht zuletzt auch in ihrem



eigenen, wohlverstandenen Interesse. Die vorinstanzliche Zwischenverfügung vom 29. Juni 2016 ist sachgerecht und liegt innerhalb des pflichtgemässen Ermessens der Behörde. Der Rekurs ist somit abzuweisen.

7.- Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten der Rekurrentin 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. Die Rekurrentin hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'000.– zu bezahlen, unter Verrechnung

des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.