



Fall-Nr.: IV-2016/131
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 30.03.2017
Entscheiddatum: 30.03.2017

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 30.03.2017

Art. 14 Abs. 1 und 3 lit. a und b SVG (SR 741.01), Art. 22 Abs. 1 VZV (SR 741.51). Der Rekurrent bestand die praktische Führerprüfung für die Kategorie A zum zweiten Mal nicht. Gemäss ständiger Rechtsprechung erlegen sich Rechtsmittelinstanzen bei der Beurteilung von Prüfungsentscheiden allgemein eine gewisse Zurückhaltung auf und überprüfen diese nur auf offensichtliche Fehler. Dem Gesamteindruck, den der Verkehrsexperte während der Prüfungsfahrt gewinnt, kommt entscheidende Bedeutung zu. Dem Rekurrenten sind während der Prüfungsfahrt mehrere Fehler unterlaufen, die in der Gesamtbeurteilung dazu führen, dass die Prüfung als nicht bestanden zu qualifizieren ist. Die Befangenheit des Verkehrsexperten wurde zu spät geltend gemacht und wäre zudem unbegründet (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 30. März 2017, IV-2016/131).

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



Führerprüfung (Kategorie A)

Sachverhalt:

A.- X bestand am 15. August 2016 zum zweiten Mal die praktische Führerprüfung für Motorfahrzeuge der Kategorie A nicht. Der Experte eröffnete das Prüfungsergebnis im Anschluss an die Fahrt und händigte ihm die Verfügung, auf welcher die Mängel summarisch aufgeführt waren, aus. Am 1. September 2016 trafen sich X, der für Führerprüfungen zuständige Abteilungsleiter und der Prüfungsexperte zu einer Besprechung der Prüfungsfahrt. Zuvor hatte der Abteilungsleiter X mit E-Mail vom 22. August 2016 den Besprechungstermin bestätigt und die Frist für einen allfälligen Rekurs bis 15. September 2016 verlängert.

B.- Am 13. September 2016 (Datum der Postaufgabe) erhob X Rekurs gegen die Verfügung des Strassenverkehrsamtes vom 15. August 2016. Sinngemäss beantragte er die Aufhebung der angefochtenen Verfügung. Die Vorinstanz liess sich am 31. Oktober 2016 vernehmen. Sie trug auf Abweisung des Rekurses an.

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. Dem negativen Entscheid über die praktische Führerprüfung kommt Verfügungscharakter zu. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig (GVP 1977 Nr. 54). Die Befugnis zur Rekuserhebung ist gegeben (Art. 41 lit. g^{bis} und 45 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Die Rekursfrist beträgt 14 Tage (Art. 47 Abs. 1 VRP). Sie begann am Tag nach der Aushändigung der angefochtenen Verfügung zu laufen – das war am 16. August 2016 – und endete am 29. August 2016. Der Rekurs wurde erst am 13. September 2016 der Post übergeben und damit



verspätet eingereicht. Zu berücksichtigen ist indessen, dass der Abteilungsleiter für Führerprüfungen die Rechtsmittelfrist am 22. August 2016 bis 15. September 2016 verlängerte. Der Rekurrent durfte auf diese Auskunft vertrauen. Denn als juristischer Laie konnte er nicht wissen, dass eine gesetzliche Frist wie die Rekursfrist nicht verlängert werden kann und die Vorinstanz nicht zuständig ist, Auskünfte über das Rechtsmittelverfahren zu geben. Entsprechend darf dem Rekurrenten aus der fälschlicherweise verlängerten Rekursfrist kein Nachteil erwachsen und ist auf den Rekurs, der die übrigen formellen und inhaltlichen Anforderungen erfüllt (vgl. Art. 48 VRP), einzutreten.

2.- Gemäss Art. 14 Abs. 1 SVG müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Fahrkompetent ist, wer die Verkehrsregeln kennt (Abs. 3 lit. a) und Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann (lit. b). Mit der praktischen Führerprüfung stellt der Verkehrsexperte fest, ob der Prüfling fähig ist, ein Motorfahrzeug der entsprechenden Kategorie unter Einhaltung der Verkehrsregeln auch in schwierigen Verkehrssituationen vorausschauend und mit Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer zu führen (Art. 22 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, SR 741.51, abgekürzt: VZV). Die Zulassungsbedingungen und der Prüfungstoff richten sich nach Anhang 12 (Art. 22 Abs. 2 VZV).

3.- Der Experte bewertete die praktische Führerprüfung des Rekurrenten vom 15. August 2016 als nicht bestanden. Wie aus dem Prüfbericht ersichtlich, beanstandete er die Fahrzeugbedienung (Gas, Kupplung, Schalten und Gangwahl, Dosierung der Bremse sowie Vertrautheit [Fahrkomfort / Soziefahren]), das Verkehrssehen (Voraussicht und Blicktechnik [Kurven]), die Verkehrsdynamik (Geschwindigkeit mithalten, Fahrbahnbenützung [Raumaufteilung] und Kurven- und Bogenfahren [Ablauf]), die Verkehrsvorgänge (Überholen [Geschwindigkeit]) und die Manöver (ungenügende Notbremsung). Er markierte dies mit insgesamt zehn Kreuzen (act. 2/8). In der Vernehmlassung zum Rekurs bezeichnet der Experte zusammenfassend die Fahrzeugbeherrschung mit Soziefahren, allgemein die Vertrautheit mit der Masse und Dynamik des Motorrades, den Ablauf des Kurvenfahrens, die Notbremsung sowie das Anpassen der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse als mangelhaft (act. 10).



4.- Gemäss ständiger Rechtsprechung erlegen 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 Prüfungsfahrt gewinnt, kommt entscheidende Bedeutung zu. Bei der Prüfungsfahrt 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 der entsprechenden Kategorie 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 hat bei der Frage, ob ein Lenker die erforderliche Eignung zum sicheren Führen eines Motorfahrzeuges aufweist, einen gewissen 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. Damit erfährt der Grundsatz, dass im Rekursverfahren eine vollständige Überprüfung und Neubeurteilung 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 hin zu überprüfen.

5.- Der Verkehrsexperte umschreibt zur Begründung des negativen Prüfungsbescheids detailliert mehrere konkrete Verkehrssituationen, in denen der Rekurrent seiner Ansicht nach den nötigen Anforderungen nicht genügt. Der Rekurrent bestreitet die ihm vorgeworfenen Fahrfehler. Es ist daher im Folgenden zu prüfen, ob die festgestellten Mängel den Entscheid rechtfertigen, die Prüfungsfahrt des Rekurrenten als nicht bestanden zu beurteilen.



a) Nach der Darstellung des Verkehrsexperten bremste der Rekurrent im Manöverparcours bei der Notbremsung zu früh. Der Rekurrent habe vor der angegebenen Markierung gebremst, was nicht der Vorgabe entspreche. Die vorgegebene Markierung stelle eine plötzlich auftretende Gefahr dar, welche eine Notbremsung erfordere. Werde zu früh oder zu spät gebremst, sei das Manöver als ungenügend zu bewerten. Gemäss Ziff. 6.2. der Richtlinie Nr. 7 der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 29. Mai 2009 über die Abnahme von Führerprüfungen (nachfolgend: Richtlinie Nr. 7) soll die Notbremsung bei einer Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h durchgeführt werden. Dadurch könne die Bedienung der Vorder- und Hinterradbremse, die Blickrichtung und die Sitzposition auf dem Motorrad überprüft werden. Eine ungenügende Notbremsung oder ein Sturz ergeben direkt ein negatives Prüfungsergebnis. Der Rekurrent macht geltend, die Notbremsung sei von der Geschwindigkeit her richtig, mit vollem ABS-Einsatz und ohne Wackeln gewesen. Er bestreitet nicht, zu früh gebremst zu haben. Es ist damit davon auszugehen, dass die Einschätzung des Experten, wonach der Rekurrent zu früh gebremst habe, korrekt ist. Der Experte wertete das Bremsmanöver somit zu Recht als ungenügend. Gemäss Ziff. 8 der Richtlinie Nr. 7 würde eine ungenügende Notbremsung eigentlich einen schweren Fehler darstellen. Der Experte wertete die ungenügende Notbremsung des Rekurrenten nur als mittelschweren Fehler, was nicht für eine unfaire Bewertung spricht, wie im Rekurs geltend gemacht wird.

b) Sodann schildert der Experte, dass der Rekurrent kurz nach dem Abbiegen von der Hauptstrasse nach rechts eine Radfaherin nicht überholt habe, obwohl er dies problem- und gefahrlos hätte tun können. Der Rekurrent hält dem entgegen, dass vor ihm ein älterer Velofahrer und vor diesem eine ältere Velofaherin gefahren seien. Er habe die beiden Velofahrer erst langsam überholt, als er Sicht nach links um die Kurve gehabt habe. Umstritten ist demnach, ob es an der entsprechenden Stelle möglich gewesen wäre, den oder die Radfahrer zu überholen. Die Beteiligten schätzen die Situation unterschiedlich ein. Während der Experte der Überzeugung ist, der Rekurrent hätte überholen können, ist der Rekurrent der Meinung, dass er erst später habe überholen können. 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. Dementsprechend ist davon



auszugehen, dass es dem Rekurrenten an der genannten Stelle möglich gewesen wäre, zu überholen.

Gemäss Art. 35 Abs. 2 SVG ist Überholen und Vorbeifahren nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können. Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen (Abs. 3). 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 Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11, abgekürzt: VRV). Wenn der Rekurrent an einer übersichtlichen Stelle einen langsamer fahrenden Radfahrer nicht überholt, obwohl dies ohne Weiteres möglich wäre, hindert er möglicherweise nach ihm folgende Verkehrsteilnehmer und verleitet diese allenfalls gar zu gefährlichen Überholmanövern. Dennoch kann dem Rekurrenten kein schwerwiegender Vorwurf gemacht werden, wenn er sich gegenüber "schwächeren" Verkehrsteilnehmern besonders vorsichtig verhält. Der Experte wertete das Verhalten des Rekurrenten somit zu Recht nur als leichten Fehler.

c) Der Verkehrsexperte führt weiter aus, dass der Rekurrent auf der Hauptstrasse nach St. Margrethen die erlaubte Geschwindigkeit von 80 km/h nicht ausgenutzt habe, obwohl es sich um eine gerade und übersichtliche Strecke handle. Der Rekurrent macht geltend, auch wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 80 km/h liege, könne nicht immer mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden. Er bestreitet damit nicht, langsamer als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefahren zu sein.

Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, 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. Wie bereits ausgeführt, muss sich im Verkehr aber auch jedermann so verhalten, 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 VRV). Aus dem Bericht des Experten vom 31. Oktober 2016 ergibt sich, dass zum Zeitpunkt der Führerprüfung die Strassen trocken und die Sichtverhältnisse gut waren sowie normales Verkehrsaufkommen herrschte. Es ist unter diesen Umständen auch hier auf die Einschätzung des erfahrenen Verkehrsexperten, wonach es möglich gewesen wäre, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auszunutzen, abzustellen. Wenn der Rekurrent zu langsam fährt, obwohl die Umstände ein schnelleres Fahren erlauben, hindert er andere Verkehrsteilnehmer daran, mit angemessener Geschwindigkeit zu fahren. Das teilweise Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse stellt gemäss Ziff. 8 der Richtlinie Nr. 7 einen mittelschweren Fehler dar. Die Beurteilung des Experten entspricht damit der Richtlinie.

d) Der Experte beanstandet sodann die Fahrweise des Rekurrenten. Dieser sei nicht dynamisch gefahren, insbesondere nicht in Kurven. Das Vorbereiten auf die Kurven, das Anpassen der Geschwindigkeit, das Schalten, das Anfahren auf der Ideallinie, ein dynamisches Durchziehen in der Kurve und die anschliessende Beschleunigung aus der Kurve seien ungenügend gewesen. Der Rekurrent hält fest, dass ihm das Motorrad nie "abgestorben" sei, er sich nie verschaltet und der Motor nie aufgeheult habe. Auch diesbezüglich liegen unterschiedliche Einschätzungen vor. Während der Experte das Fahren als wenig dynamisch einstuft, ist der Rekurrent der Meinung, er sei harmonisch gefahren. Da der Experte über Vergleichswerte und viel mehr Erfahrung als der Rekurrent verfügt, ist auf dessen Einschätzung abzustellen. Gemäss Ziff. 6.2 der Richtlinie Nr. 7 wird es als schwerer Fehler bewertet, wenn allgemein die Vertrautheit mit der Masse und der Dynamik des Motorrads ungenügend ist und man gefährliche Kurvenlinien fährt. Der Experte wertete die Fahrweise des Rekurrenten insbesondere in Kurven somit zu Recht als schweren Fehler.

e) Sodann bemängelt der Experte, dass der Rekurrent mehrmals über Schachtdeckel fuhr. Mit der nötigen Voraussicht und einem Fahrbahnlesen wäre dies seines Erachtens ohne Weiteres vermeidbar gewesen. Der Rekurrent bestreitet nicht, über



Schachtdeckel gefahren zu sein. Er führt aus, dass er bewusst über die Schachtdeckel gefahren sei, da es trocken gewesen sei, sich rechts von den Schachtdeckeln eine Wand befunden habe und er bei einem linksseitigen Umfahren der Schachtdeckel befürchtet habe, mit seinem Motorrad in den Gegenverkehr zu ragen. Auf den Fotos der Aktenbeilage 4 des Berichts des Experten vom 31. Oktober 2016 ist bei keinem der Schachtdeckel eine Mauer auf der rechten Seite ersichtlich. Es ist deshalb mit dem Experten davon auszugehen, dass die Schachtdeckel nicht hätten befahren werden müssen. Das Befahren von Schachtdeckeln mit einem Motorrad birgt ein Unfallrisiko. Sie sind oft rutschig; entsprechend besteht Sturzgefahr. Dass der Experte das Befahren der Schachtdeckel als mittelschweren Fehler qualifizierte, ist somit nachvollziehbar.

f) Schliesslich führt der Experte aus, der Rekurrent sei auf der Rückfahrt sehr verhalten, unsicher und wackelig durch die Kurven gefahren, so dass er sich als Mitfahrer nicht wohl gefühlt habe. Dass sich ein erfahrener Prüfungsexperte während einer Prüfungsfahrt auf dem Sozius nicht wohlfühlt, ist ein starkes Indiz für fehlende Fahrkompetenz des Prüflings. Gemäss Ziff. 6.2 der Richtlinie Nr. 7 stellen Mängel bezüglich der Fahrzeugbeherrschung mit Sozius schwere Fehler dar. Der Experte wertete die unsichere Fahrweise des Rekurrenten, welche zur Folge hatte, dass er sich als Sozius nicht wohlfühlte, als mittelschweren bis schweren Fehler. Dies steht somit im Einklang mit der Richtlinie Nr. 7 und ist nicht zu beanstanden.

g) Insgesamt ist damit davon auszugehen, dass der Experte die Prüfungsfahrt in Übereinstimmung mit den in Anhang 12 zur VZV sowie in der Richtlinie Nr. 7 genannten Kriterien bewertete und zu Recht als ungenügend beurteilte. Dem Rekurrenten sind während der Prüfungsfahrt mehrere Fehler unterlaufen, die in der Gesamtbeurteilung dazu führen, dass die Prüfung als nicht bestanden zu qualifizieren ist. Die Einschätzung des Experten ist nachvollziehbar und frei von Widersprüchen. Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass sich der Experte nicht an den ihm zustehenden Beurteilungsspielraum hielt, weshalb seine Bewertung nicht zu beanstanden ist.

6.- Der Rekurrent rügt sodann eine Befangenheit der Prüfungsexperten aufgrund eines vor-angegangenen Streits. Nach dem Grundsatz von Treu und Glauben muss die Ablehnung eines Prüfungsexperten unverzüglich geltend gemacht werden, sobald der



Ausstandsgrund bekannt ist, andernfalls der Anspruch auf Ablehnung verwirkt ist. Für die Behauptung, die Prüfungsexperten seien befangen gewesen, beruft sich der Rekurrent auf Umstände, die sich im Zusammenhang mit einer Motorfahrzeugkontrolle im Jahr 2015 ereignet haben sollen. Diese Umstände waren dem Rekurrenten vor der Prüfungsfahrt vom 15. August 2016 längst bekannt. Er hätte also genügend Zeit gehabt, die angebliche Befangenheit der Experten vor der Prüfungsfahrt zu beanstanden, was er jedoch unterliess. Das Ausstandsbegehren ist demnach verwirkt (vgl. BGE 121 I 225 E. 3 mit weiteren Hinweisen). Im Übrigen war der Prüfungsexperte an der fraglichen Auseinandersetzung nicht beteiligt, weshalb auch in materieller Hinsicht kein Ausstandsgrund gegeben gewesen wäre.

7.- Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurs abzuweisen ist. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– ist zu verrechnen.

Entscheid:

1. Der Rekurs wird abgewiesen.
2. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.– zu bezahlen, unter Verrechnung

des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.