



Fall-Nr.: IV-2018/182
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 23.05.2019
Entscheiddatum: 23.05.2019

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 23.05.2019

Art. 14 Abs. 1 und 3, Art. 15d Abs. 5 SVG (SR 741.01); Art. 29, Art. 44 Abs. 1, Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV (SR 741.51). Als Inhaberin eines dominikanischen Führerausweises musste die Rekurrentin eine Kontrollfahrt absolvieren. Ungenügende Voraussicht, Verletzung des Vortrittsrechts mit Gefährdung, Missachtung von Signalen und Nichtanpassen der Geschwindigkeit führten zu einem negativen Prüfungsentscheid. Die Rekurrentin macht geltend, dass sie drei Tage vor der Kontrollfahrt aufgrund einer Windböe auf der Autobahn verunfallt sei und sich ein schweres Schleudertrauma mit Prellungen und Schürfungen zugezogen habe. Wer sich in Kenntnis einer bestehenden gesundheitlichen Beeinträchtigung einer Prüfung unterzieht oder diese fortsetzt, nimmt das Risiko eines Misserfolgs bewusst in Kauf und kann sich im Nachhinein nicht auf Prüfungsunfähigkeit berufen. Dies gilt dann nicht, wenn die betroffene Person aus objektiver Sicht unverschuldet nicht in der Lage war, den Verhinderungsgrund in eigenverantwortlicher Willensausübung unverzüglich geltend zu machen, was hier nicht der Fall war (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 23. Mai 2019, IV-2018/182).

Präsident Urs Gmünder, hauptamtlicher Richter Thomas Vögeli und Richter Urs Früh,
Gerichtsschreiberin Susanne Schmid Etter

X, Rekurrentin,



gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Biderstrasse 6, Postfach 445, 9015 St. Gallen,
Vorinstanz

betreffend

Kontrollfahrt

Sachverhalt:

A.- X besitzt eine Fahrberechtigung der Dominikanischen Republik. Im Hinblick auf den Umtausch in einen schweizerischen Führerausweis ordnete das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. Gallen eine Kontrollfahrt an, die X am 12. Dezember 2018 absolvierte und nicht bestand. Der Experte eröffnete ihr das Prüfungsergebnis im Anschluss an die Fahrt und händigte ihr die Verfügung zur Kontrollfahrt, worauf die Mängel summarisch aufgeführt sind, aus.

B.- Gegen diese Verfügung erhob X mit Eingabe vom 17. Dezember 2018 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen (VRK) mit dem Antrag, sie sei zu einer zweiten Kontrollfahrt zuzulassen. Mit Vernehmlassung vom 18. Februar 2019 beantragte die Vorinstanz die Abweisung des Rekurses. Die Rekurrentin erhielt Gelegenheit zur Stellungnahme, verzichtete aber darauf. 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 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. Die Rekurrentin ist zur Rechtsmittelerhebung befugt. Der Rekurs vom 17. Dezember 2018 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.

2.- a) Die Erteilung eines schweizerischen Führerausweises setzt nach Art. 14 Abs. 1 SVG Fahreignung und Fahrkompetenz voraus. 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 nach Art. 15d Abs. 5 SVG und Art. 29 Abs. 1 VZV einer Kontrollfahrt, einer Theorieprüfung, einer praktischen Führerprüfung oder einer anderen geeigneten Massnahme, wie einer Aus- oder Weiterbildung oder einer Nachschulung, unterzogen werden. Gemäss Art. 44 Abs. 1 VZV wird dem Inhaber eines gültigen nationalen ausländischen Ausweises der schweizerische Führerausweis der entsprechenden Kategorie erteilt, wenn er auf einer Kontrollfahrt nachweist, dass er die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorien, für die der Ausweis gelten soll,



sicher zu führen versteht. Nach Art. 150 Abs. 5 lit. e VZV kann das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gegenüber Führern aus Staaten, die in Bezug auf Ausbildung und Prüfung der Schweiz entsprechende Anforderungen stellen, auf die Kontrollfahrt verzichten. Mit Kreisschreiben vom 30. September 2013 (in Kraft ab 1. Oktober 2013) machte das ASTRA von seiner Befugnis Gebrauch, die Inhaber von Ausweisen bestimmter Länder von der Kontrollfahrt zu befreien. Nach der Länderliste gehört die Dominikanische Republik nicht dazu. Unter Auferlegung einer zulässigen gerichtlichen Zurückhaltung bei der Überprüfung von Fragen, die, wie die Beurteilung von ausländischen Prüfungsstandards, spezielle Fachkenntnisse voraussetzen (vgl. Cavelti/Vögeli, Verwaltungsgerichtsbarkeit im Kanton St. Gallen, St. Gallen 2003, Rz. 632), ist der Ausnahmekatalog nicht zu beanstanden. Es steht somit fest, dass die Rekurrentin vor einem allfälligen Umtausch ihrer dominikanischen Fahrberechtigung in der Schweiz eine Kontrollfahrt zu absolvieren hatte, was von ihr nicht bestritten wird.

Die Durchführung und Beurteilung der Kontrollfahrt wird in den Richtlinien Nr. 19b der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 19. Mai 2017 zu Kontrollfahrt und Zusatztheorieprüfungen bei Umtausch einer ausländischen in eine Schweizer Fahrerlaubnis oder bei einer Kontrollfahrt aus anderen Gründen (nachfolgend als Richtlinien Nr. 19b 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, wofür der Ausweis gelten soll, sicher zu führen versteht (Ziff. 6.1 der Richtlinien Nr. 19b).

b) Der Verkehrsexperte der Vorinstanz bewertete die Kontrollfahrt der Rekurrentin vom 12. Dezember 2018 als nicht bestanden. Wie aus seinem Prüfbericht hervorgeht, beanstandete er mehrere Mängel bei dem Verkehrssehen, der Verkehrsdynamik sowie den Verkehrsvorgängen (act. 2/3). Gemäss dem nachträglich erstellten Bericht des



Verkehrsexperten führten folgende Beanstandungen zum negativen Prüfungsentscheid: ungenügende Voraussicht, Verletzung des Vortrittsrechts mit Gefährdung, Missachtung von Signalen sowie Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse (act. 6).

3.- a) Die Rekurrentin bestreitet die vom Verkehrsexperten festgestellten Fahrfehler grundsätzlich nicht. Sie macht indessen geltend, sie sei physisch und psychisch nicht in der Lage gewesen, die Kontrollfahrt zu absolvieren, weshalb diese ungültig und zu wiederholen sei. Wenige Tage zuvor, am 9. Dezember 2018, sei sie auf der Autobahn schwer verunfallt. Eine Windböe habe ihr Fahrzeug in die Leitplanke geschleudert. Das Fahrzeug habe Totalschaden erlitten. Sie habe sich ein schweres Schleudertrauma mit Prellungen und Schürfungen zugezogen. Ihre Konzentrationsfähigkeit sei dadurch beeinträchtigt gewesen. Da sie vorher keinen Arzttermin erhalten habe, habe sie erst einen Tag nach der Kontrollfahrt ein Arbeitsunfähigkeitszeugnis vorweisen können. Dem Prüfungsexperten habe sie dies alles geschildert und gesagt, dass sie ihren Kopf nicht richtig und nicht ohne Schmerzen bewegen könne und dass ihre Konzentration nur für kurze Zeit anhalte. Er habe daraufhin gemeint, dass man es probiere, und mit der Kontrollfahrt begonnen. Während der Fahrt habe der Experte immer wieder Druck ausgeübt, indem er gesagt habe, sie solle die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit ausschöpfen. Da sie sich jedoch in A und Umgebung nicht gut auskenne, sei sie im Schnitt 5 km/h unter der Höchstgeschwindigkeit geblieben. Als sie auf Geheiss des Experten nach einer halben Stunde in eine Strasse mit Fahrverbot habe einbiegen wollen, sei ihre Konzentration nicht mehr genügend vorhanden gewesen, weshalb sie dies zu spät bemerkt habe. Seit mehr als einem Jahr sei sie in der Schweiz ohne jegliche Verfehlung Auto gefahren. Sie könne sich nicht erklären, wie die Fehler während der Kontrollfahrt hätten passieren können. Ihr Arzt habe gesagt, dass sie in jenem Zeitpunkt nicht fahrtauglich gewesen sei.

b) Die Rekurrentin beruft sich auf eine krankheits- bzw. unfallbedingte vorübergehende Fahrunfähigkeit während der Kontrollfahrt vom 12. Dezember 2018. Die Beweislast



dafür liegt bei ihr. Sie reicht dazu ein Arztzeugnis vom 13. Dezember 2018 ein, wonach sie vom 9. bis 16. Dezember 2018 zu 100% arbeitsunfähig infolge Unfalls gewesen sei (act. 2/2). Die Situation ist vergleichbar mit der Berufung auf Krankheit nach einer nicht bestandenen (schriftlichen) Prüfung, weshalb jene Rechtsprechung vergleichsweise herangezogen werden kann.

c) Gesundheitliche Beeinträchtigungen der zu prüfenden Person, die ihre Leistungsfähigkeit während der Prüfung erheblich vermindern und damit eine Prüfungsunfähigkeit bewirken, berechtigen die betroffene Person regelmässig dazu, die Prüfung folgenlos – d.h. ohne Anrechnung an die Wiederholungsmöglichkeit – abzubrechen oder zu verschieben. Die betroffene Person hat die krankheitsbedingte Prüfungsunfähigkeit unverzüglich unter Vorlage eines ärztlichen Attests geltend zu machen und die Prüfung abzubrechen oder gar nicht erst anzutreten. Wer sich dagegen in Kenntnis einer bestehenden gesundheitlichen Beeinträchtigung einer Prüfung unterzieht oder diese fortsetzt, nimmt das Risiko eines Misserfolgs bewusst in Kauf und kann sich im Nachhinein nicht auf Prüfungsunfähigkeit berufen; vielmehr gilt in solchen Fällen die (ungenügende) Prüfung als nicht bestanden. Eine nachträgliche Geltendmachung der Prüfungsunfähigkeit bzw. die nachträgliche Aufhebung von Prüfungsergebnissen wegen Erkrankung kommt ausnahmsweise dann in Frage, wenn die betroffene Person aus objektiver Sicht und unverschuldet nicht in der Lage war, ihren Verhinderungsgrund in eigenverantwortlicher Willensausübung unverzüglich geltend zu machen. Davon ist namentlich auszugehen, wenn ihr zu gegebener Zeit die Fähigkeit fehlte, ihre gesundheitliche Situation genügend zu überblicken, um einen Entscheid über den Antritt oder die Weiterführung einer Prüfung zu treffen, oder bei einem zwar vorhandenen Bewusstsein über die gesundheitlichen Probleme entsprechend ihrer Einsicht zu handeln (vgl. zum Ganzen Entscheid des Kantonsgerichts St. Gallen BR. 2015.1 vom 19. Februar 2016 E. 2a mit Hinweisen, im Internet abrufbar unter: www.gerichte.sg.ch).



d) Wie aus der Darstellung der Rekurrentin hervorgeht, war sie sich im Zeitpunkt des Antritts der Kontrollfahrt ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigungen bewusst. Gemäss eigenen Angaben erzählte sie dem Prüfungsexperten vom Unfall, den sie drei Tage zuvor erlitten hatte, sowie den Auswirkungen, namentlich, dass sie den Kopf nicht richtig und ohne Schmerzen bewegen könne und dass ihre Konzentration nur kurze Zeit anhalte. Unter diesen Umständen wäre es an ihr gewesen, die Kontrollfahrt gar nicht erst anzutreten, sondern auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Ein allfälliges Arztzeugnis hätte sie auch nachträglich noch einreichen können. Aus dem Bericht des Experten ergibt sich, dass die Rekurrentin ihn vom Unfall zwar in Kenntnis setzte, die Durchführung der Kontrollfahrt indes nicht ablehnte. Abgesehen davon wäre das widersprüchlich gewesen; denn immerhin schätzte sie ihre Fahrfähigkeit als soweit gegeben ein, dass sie von ihrem Wohnort rund 15 km mit dem Auto zur Prüfung nach B fahren konnte. Der erfahrene Experte konnte zudem keine Anzeichen einer fehlenden Fahrfähigkeit feststellen (act. 6 Ziff. 2). Die Rekurrentin nahm dazu keine Stellung, womit die Darstellung des Experten unwidersprochen blieb. Indem die Rekurrentin folglich im Wissen um ihre damaligen gesundheitlichen Probleme die Prüfung antrat, nahm sie das Risiko eines Misserfolgs bei der Kontrollfahrt und damit verbunden die Verwirkung der nachträglichen Berufung auf die Prüfungsunfähigkeit in Kauf. Daran vermag auch das mittlerweile vorliegende Arztzeugnis vom 13. Dezember 2018 nichts zu ändern, wobei anzumerken ist, dass sich dieses ohnehin nur zur Arbeitsunfähigkeit und nicht zur Fahrfähigkeit äussert. Die beiden Begriffe müssen nicht deckungsgleich sein. Jemand, der arbeitsunfähig ist, kann je nach Ursache der gesundheitlichen Beeinträchtigung sehr wohl noch fahrfähig sein. Ein Grund für eine nachträgliche Geltendmachung der Prüfungsunfähigkeit liegt schliesslich ebenfalls nicht vor.

e) Die Kontrollfahrt vom 12. Dezember 2018 ist demnach ordnungsgemäss durchgeführt worden und das Resultat verwertbar. Im Folgenden ist daher zu prüfen, ob diese von der Vorinstanz zu Recht als nicht bestanden bewertet wurde.



4.- a) 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 demgegenüber 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.

b) Die Rekurrentin bestreitet die vom Experten festgestellten Fahrfehler nicht grundsätzlich. 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 ausserhalb von Ortschaften 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. b der Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11, abgekürzt: VRV). Ein Fahrzeugführer darf ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert (Art. 4 Abs. 5 VRV). Während der Kontrollfahrt fuhr die Rekurrentin gemäss Prüfbericht permanent zögerlich und zu langsam. Auf einer geraden Ausserortsstrecke fuhr sie lediglich mit 60 km/h statt der erlaubten 80 km/h (act. 7/2). Trotz guter äusserlicher Bedingungen passte sie ihre Geschwindigkeit nicht genügend an und konnte mit anderen Verkehrsteilnehmern nicht mithalten. Entgegen ihren Äusserungen ist sie nicht lediglich 5 km/h, sondern weit mehr unter der Höchstgeschwindigkeit geblieben und stellte damit für andere



Verkehrsteilnehmer ein Hindernis im Verkehrsfluss dar. Dies ist auch mit mangelnder Ortskenntnis nicht zu entschuldigen.

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 die Rekurrentin an unübersichtlichen, vortrittsberechtigten Einmündungen ihre Geschwindigkeit mässigen und nach rechts schauen müssen (act. 7/3). 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, wie sich beim Bahnhof A zeigte, als die Rekurrentin einem von rechts nahenden Taxi die Vorfahrt nahm. Der Experte musste die Rekurrentin mündlich darauf hinweisen und die Handbremse ziehen, um eine Kollision zu vermeiden. Zudem reagierte der Taxifahrer blitzschnell, was ebenfalls dazu beitrug, dass es keine Kollision gab. Bei mehreren anderen Kreuzungen mit Rechtsvortritt unterliess es die Rekurrentin, die Geschwindigkeit zu reduzieren und Bremsbereitschaft zu erstellen. Die Vorinstanz wirft ihr daher zu Recht eine ungenügende Voraussicht sowie konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdungen wegen unzweckmässiger Beobachtung und ungenügender Anwendung der Vortrittsregeln vor.

Nach Art. 27 Abs. 1 Satz 1 SVG sind Signale und Markierungen sowie die Weisungen der Polizei zu befolgen. Die Signale und Markierungen gehen den allgemeinen Regeln vor. Das Signal "Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder" zeigt an, dass der Verkehr grundsätzlich in beiden Fahrtrichtungen für diese Fahrzeuge verboten ist (Art. 19 Abs. 1 und 2 der Signalisationsverordnung, SR 741.21, abgekürzt: SSV; Anhang 2 Signal 2.14). Trotz dieser Signalisierung fuhr die Rekurrentin auf dem C-Weg



St.Galler Gerichte

in A geradeaus weiter, anstatt nach rechts abzubiegen (act. 7/5). Die auf einer Zusatztafel signalisierte Ausnahme vom allgemeinen Fahrverbot (beispielsweise "Zubringerdienst gestattet"; vgl. Art. 17 Abs. 1 SSV) galt für die Rekurrentin nicht. Indem sie das Verbotssignal übersehen und missachtet hat, hat sie eine elementare Verkehrsregel verletzt.

c) Zusammenfassend ergibt sich, dass die Rekurrentin im Verlauf der Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern beging (ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen wiederholter Missachtung des Vortritts, verkehrsbehinderndes fehlendes Mithalten bei der Geschwindigkeit, Missachtung eines Fahrverbotssignals), wobei jeder einzelne davon nach Ziff. 10 der Richtlinien Nr. 19b als gravierend gilt und für sich allein genommen bereits einen negativen Entscheid zur Folge haben kann. Der Experte hat daher die Kontrollfahrt der Rekurrentin zu Recht als ungenügend beurteilt. Mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit muss die Eignung der Rekurrentin 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 ändert auch der in der Schweiz bis anhin ungetrübte automobilistische Leumund nichts. Eine nicht bestandene Kontrollfahrt kann gemäss Art. 29 Abs. 3 VZV nicht wiederholt werden. Der Rekurs ist somit abzuweisen.

5.- Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten der Rekurrentin 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 damit 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.