

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.402 vom 22. März 2023

AG Verwaltungsgericht, 2023-03-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2022.402

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.402 du 22 mars 2023

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2022.402 del 22 marzo 2023

Erwägungen

E. 8

Juli 2022, S. 3 [Akten DVI, act. 10]). Daher leuchtet nicht ein, weshalb das Beschleunigen des von ihr überholten Fahrzeugs bei der Beschwerde- führerin hätte Angst auslösen sollen, zumal sie das Überholmanöver jeder- zeit hätte abbrechen können. Was die aktuelle Darstellung der Beschwerdeführerin betrifft, wonach sie ihr Fahrzeug in einer Ausweichstelle bis zum Stillstand abgebremst habe (Beschwerde, S. 4), ist anzumerken, dass sie gegenüber der Polizei noch unmissverständlich angegeben hatte, dass auch ihr Fahrzeug nach Been- den des Bremsvorgangs "mitten auf der Strasse" gestanden habe. In ihrer Beschwerde ans DVI legte sie hingegen dar, am rechten Strassenrand in einer kleinen Bucht angehalten zu haben (Akten DVI, act. 10). Vor der Staatsanwaltschaft wiederum sagte sie aus, bei einer Ein- oder Ausfahrt rechts angehalten zu haben (staatsanwaltschaftliche Einvernahme be- schuldigte Person vom 19. September 2022, S. 4). Abgesehen davon, dass dieses Aussageverhalten nicht als konstant bezeichnet werden kann, fällt auf, dass die Beschwerdeführerin anlässlich der Einvernahme durch den Assistenzstaatsanwalt nicht von sich aus darauf zu sprechen kam, an wel- cher Stelle sie ihr Fahrzeug zum Stillstand brachte, sondern erst als ihr Rechtsvertreter sie konkret danach fragte. Auf die Frage des Assistenz- staatsanwalts, ob sie den Bremsvorgang näher beschreiben könne, gab sie lediglich an, dass sie nach dem Einscheren nach rechts nicht sofort stehen geblieben sei, sondern schon ein paar Meter benötigt habe, bis sie zum Stillstand abgebremst habe. Diese Aussage deutet nicht darauf hin, dass sie währenddessen noch Ausschau nach einer geeigneten Ausweichmög- lichkeit gehalten hätte, ansonsten sie diesen sehr wesentlichen Aspekt ge- genüber dem einvernehmenden Assistenzstaatsanwalt wohl aktiv kommu- niziert hätte. Ausserdem sagte sie aus, die Drittperson hätte sie sogar über- holen können, um weiter geradeaus zu fahren (staatsanwaltschaftliche Ein- vernahme beschuldigte Person vom 19. September 2022, S. 4; Beschwer- de, S. 5). Auch diese Ausführungen lassen vermuten, dass sich ihr Fahr- zeug nach dem Bremsvorgang nicht in einer Ausweichstelle, sondern auf der Fahrbahn befand, so dass es nur durch ein "Überholen" passiert wer- den konnte. Somit erscheint auch die Aussage der Beschwerdeführerin zur Benutzung der angeblichen Ausweichstelle nicht glaubhaft. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde ans DVI noch behauptete, die Drittperson sei ihr nach dem Überholvorgang genügend nahe aufgefahren und habe dabei mehrfach die Hupe betätigt (Akten DVI, act. 10). Diese Sachverhaltsdarstellung steht nicht nur im Widerspruch zu den Angaben, welche die Beschwerdeführerin gegenüber der Polizei getätigt hatte, sondern lässt sich auch anhand ihrer

- 13 - Aussagen bei der Staatsanwaltschaft nicht bestätigen. Hätte sich der Vorfall tatsächlich auf diese Weise zugetragen, hätte die Beschwerdeführerin dies zweifellos von sich aus thematisiert. Ihre Behauptung erscheint daher abwegig und wird bezeichnenderweise aktuell auch gar nicht mehr vorgebracht. Ferner erscheinen die Angaben der Beschwerdeführerin "der ersten Stunde" ohnehin als zuverlässiger als jene, die erst im Laufe des Verfahrens getätigt wurden (siehe zur Beweisregel der sog. "Aussagen der ersten Stunde": BGE 143 V 168, Erw. 5.2.2 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 1C_536/2018 vom 30. Januar 2019, Erw. 6). 1.5.4. Nach dem Gesagten ist die aktuelle Sachverhaltsschilderung der Beschwerdeführerin aufgrund ihres Aussageverhaltens und der dadurch entstandenen Widersprüche und Ungereimtheiten insgesamt als weniger glaubhaft einzustufen als diejenige der Drittperson. Im Übrigen zeigt sie trotz entsprechender Behauptung auch nicht auf, inwiefern die Aussagen der Drittperson widersprüchlich sein sollten. Daher erstaunt es nicht, dass die Staatsanwaltschaft R. am Strafbefehl vom 18. Mai 2022 festhielt und die Angelegenheit ans Bezirksgericht S. überwies. Es liegen somit gewichtige Indizien vor, dass sich der Sachverhalt so zugetragen hat, wie er sich gestützt auf den Polizeirapport vom 20. März 2022 und den darauf basierenden Feststellungen im Strafbefehl vom 18. Mai 2022 präsentiert und welchen die Vorinstanz dementsprechend ihrem Entscheid zugrunde gelegt hat. Die gegen die Sachverhaltsfeststellung und -würdigung erhobenen Einwände der Beschwerdeführerin erweisen sich folglich als unbehelflich. 2. 2.1. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet die mit Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 1. Juli 2022 angeordnete und mit Entscheid der Vorinstanz vom 9. August 2022 bestätigte Anordnung einer verkehrspsychologischen Begutachtung. 2.2. 2.2.1. Eine Grundvoraussetzung für die Erteilung des Führerausweises ist die sog. Fahreignung. Mit diesem Begriff umschreiben alle betroffenen wissenschaftlichen Disziplinen (insbesondere Medizin, Psychologie und Jurisprudenz) die körperlichen und geistigen Voraussetzungen des Individuums, ein Fahrzeug im Strassenverkehr sicher lenken zu können. Die Fahreignung muss grundsätzlich dauernd vorliegen (BGE 133 II 384, Erw. 3.1 mit Hinweis; WEISSENBERGER, a.a.O., N. 7 zu Art. 16d SVG).

- 14 - Führerausweise werden entzogen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung (vgl. Art. 14 SVG) nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 SVG), insbesondere wenn eine Person auf Grund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig beim Führen eines Motorfahrzeugs die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird (Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG). Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen (Art. 15d Abs. 1 SVG, Art. 28a Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 [Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51]). 2.2.2. Die Anordnung einer Fahreignungsabklärung setzt konkrete Anhaltspunkte dafür voraus, die Zweifel an der Fahreignung einer Person wecken (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_405/2020 vom 8. Dezember 2020, Erw. 2.2). Zweifel über die körperliche bzw. charakterliche oder psychische Eignung können naturgemäss bereits anhand weniger Anhaltspunkte bestehen; die Begutachtung dient der Erhärtung oder eben der Widerlegung jener Hinweise (Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2022.2 vom 8. März 2022, Erw. II/2.2 mit Hinweis). Eine Fahreignungsabklärung in der Form einer Verpflichtung zu einer Begutachtung auf eigene Kosten muss sich somit auf einen genügenden Anlass stützen und verhältnismässig sein, d.h. es müssen konkrete Anhaltspunkte vorliegen, wonach die

betroffene Person ein besonderes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt (Aargauische Ge- richts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2018, S. 68, Erw. II/3.1). Ob hinreichende Anhaltspunkte die Fahreignung einer Person in Frage stellen und damit eine Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen, hat die zustän- dige Behörde unter Berücksichtigung des Einzelfalls nach pflichtgemäsem Ermessen zu entscheiden (Urteil des Bundesgerichts 1C_151/2021 vom 20. August 2021, Erw. 3.1 mit Hinweis). In Art. 15d Abs. 1 SVG sind exemplarisch und damit in nicht abschliessen- der Weise die einzelnen Tatbestände aufgezählt, welche Zweifel an der Fahreignung begründen (Urteil des Bundesgerichts 1C_384/2017 vom 7. März 2018, Erw. 2.2 mit Hinweisen). In den in Art. 15d Abs. 1 SVG ge- nannten Fällen ist grundsätzlich zwingend und ohne weitere Einzelfallprü- fung eine Fahreignungsuntersuchung anzuordnen, selbst wenn die Zweifel im konkreten Fall noch nicht erhärtet oder nur abstrakter Natur sind. Diese Tatbestände begründen mithin einen Anfangsverdacht fehlender Fahreig- nung, welcher zur Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung führt (Urteil des Bundesgerichts 1C_298/2020 vom 1. Februar 2021, Erw. 3.2 mit Hin- weisen). Dies ist unter anderem bei Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen, der Fall (Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG). Zur Konkretisierung von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG wird in den Materialien ausgeführt, bei den genannten Widerhandlungen liege ein Charakterdefizit

- 15 - nahe. Wer grobfahrlässig oder gar vorsätzlich andere Menschen beispiels- weise mit Schikanestopps bei hohen Geschwindigkeiten gefährde, illegale Rennen veranstalte oder die Geschwindigkeitsvorschriften in krasser Weise missachte, müsse sich untersuchen lassen (Botschaft vom 20. Ok- tober 2010 zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Si- cherheit im Strassenverkehr, BBl 2010 8500 Ziff. 2.1). Geringfügige Ver- kehrsregelverstösse lassen in der Regel nicht auf rücksichtsloses Verhal- ten schliessen. Vielmehr müssen Verkehrsregelverletzungen vorliegen, die einen besonderen Schweregrad aufweisen (grobe Verkehrsregelverletzun- gen) und im Zusammenhang mit dem Charakter der betroffenen Person stehen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kann auch ein einmaliges Delikt eine Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen, wenn dadurch – unter Würdigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls – begründete Zweifel an der Fahreignung der betreffenden Person hervorgerufen werden (JÜRIG BICKEL, in: Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, 2014, N. 25 f. zu Art. 15d SVG). Rücksichtslosigkeit im Sinne der Norm kann daher auch ge- stützt auf eine einzelne sehr schwere – vorsätzliche oder besonders grob- fahrlässige – Verkehrsregelverletzung bejaht werden (Entscheid des Ver- waltungsgerichts WBE.2021.394 vom 10. Januar 2022, Erw. II/2.2.2 mit Hinweis). 2.2.3. Wer ein Motorfahrzeug auf öffentlichen Strassen führen will, bedarf neben den theoretischen und praktischen Kenntnissen eines Mindestmasses an Verantwortungsbewusstsein, Zuverlässigkeit und Selbstbeherrschung. Die öffentliche Verkehrssicherheit erfordert die Rücksichtnahme auf die ande- ren Verkehrsteilnehmenden. Die Art und Weise, wie jemand sich im Ver- kehr verhält, ist weitgehend eine Frage des Charakters. Bestehen in dieser Hinsicht Mängel, so müssen sie sich als nachteilig für das Verhalten und die Einstellung als motorfahrzeugführende Person herausstellen, um einen Entzug des Führerausweises zu rechtfertigen. Dies ergibt sich aus der Rechtsnatur des Führerausweisentzuges, der eine Administrativmass- nahme darstellt und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit bezweckt. Massgebend für einen unbefristeten Führerausweisentzug im Sinne einer verkehrsrechtlichen Sicherungsmassnahme ist, ob auf Charaktermängel geschlossen werden muss, die ernsthaft befürchten lassen, die fahrzeug- führende Person werde früher oder später wieder verkehrsgefährdende

Verkehrsregelverletzungen begehen (AGVE 2010, S. 81, Erw. 2.2). Anzeichen dafür, dass eine Person aufgrund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig beim Führen eines Motorfahrzeugs die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird, bestehen, wenn Charaktermerkmale der betroffenen Person, die für die Eignung im Verkehr erheblich sind, darauf hindeuten, dass sie eine Gefahr für den Verkehr darstellt. Für den Sicherungszug (aus charakterli-

- 16 - chen Gründen) ist die schlechte Prognose über das Verhalten als Motorfahrzeugführerin oder Motorfahrzeugführer massgebend. Die Frage, ob hinreichend begründete Anhaltspunkte vorliegen, dass die motorfahrzeugführende Person rücksichtslos fahren bzw. sich rücksichtslos verhalten wird, ist anhand der Vorkommnisse (unter anderem Art und Zahl der begangenen Verkehrsdelikte) und der persönlichen Umstände zu beurteilen. In Zweifelsfällen ist ein verkehrspsychologisches Gutachten anzuordnen (BGE 125 II 492, Erw. 2a mit Hinweisen). 2.3. Zur Begründung der Rechtmässigkeit der vom Strassenverkehrsamt angeordneten Massnahme hielt die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid im Wesentlichen fest, das Fahrmanöver vom 4. März 2022 stelle für sich allein ein Fehlverhalten im Strassenverkehr dar, welches hinreichende Anhaltspunkte fehlender charakterliche Fahreignung begründe und eine verkehrspsychologische Begutachtung zwingend erforderlich mache. Im vorliegenden Fall komme neben dem von der Beschwerdeführerin durchgeführten Schikanestopp der Umstand dazu, dass sie ihr Fahrzeug auf der Strasse stehen gelassen und verlassen habe, um die Lenkerin des überholten Fahrzeugs durch Zeigen des Mittelfingers zu beschimpfen. Des Weiteren verfüge die Beschwerdeführerin erst seit rund drei Jahren über einen schweizerischen Führerausweis, wobei sie erst vor rund einem Jahr habe administrativrechtlich verwarnet werden müssen. Diese Verwarnung scheine ihre erzieherische Wirkung nicht im gewünschten Ausmass erzielt zu haben, was weitere Anhaltspunkte fehlender charakterlicher Fahreignung liefere. Daher sei es sachgerecht und verhältnismässig, dass die Beschwerdeführerin hinsichtlich ihrer charakterlichen Fahreignung begutachtet werde. 2.4. Die Beschwerdeführerin macht dagegen im Wesentlichen geltend, keinen Schikanestopp begangen zu haben. Der Stopp habe vielmehr der Kontrolle der Verkehrstauglichkeit ihres Fahrzeugs respektive der Sicherung allfälliger Gefahren gedient. Das Fahrzeug habe sie dementsprechend nicht verlassen, um die andere Autofahrerin zu beschimpfen, sondern um sich von der Sicherheit ihres Fahrzeugs zu überzeugen und andere Gefahrensituationen auszuschliessen. Sie habe daher gute Gründe gehabt, ihr Fahrzeug umgehend zu stoppen, weshalb nicht von einem Schikanestopp ausgegangen werden dürfe. Aus den Akten liessen sich keine konkreten Anhaltspunkte erkennen, welche die Fahreignung ernsthaft in Zweifel ziehen würden. Die alleinigen Aussagen einer Privatperson könnten keine derartigen Zweifel entstehen lassen. Insbesondere sei zu beachten, dass die Lehre als Beispiel der fehlenden Fahreignung auf ein wiederholtes Abbremsen eines anderen Autos auf der Autobahn hinweise. Ein wiederholtes Verhalten werde der Beschwerdeführerin jedoch zu Recht nicht vorgeworfen, ge-

- 17 - schweige denn, dass dies auf der Autobahn stattgefunden hätte. Die Voraussetzungen von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG lägen demnach nicht vor und eine Begutachtung sei nicht anzuordnen. 2.5. 2.5.1. Bei Personen, die grobfahrlässig oder gar vorsätzlich andere Menschen beispielsweise mit Schikanestopps bei hohen Geschwindigkeiten gefährden, liegt wie erwähnt ein Charakterdefizit nahe, das eine

entsprechende Fahreignungsabklärung erfordert (siehe vorne Erw. 2.2.2). Auch der "Leitfaden Fahreignung" der Expertengruppe Verkehrssicherheit vom 27. November 2020 (nachfolgend: Leitfaden) geht davon aus, dass eine Fahreignungsabklärung bei einer fahrzeuglenkenden Person indiziert ist, die andere Verkehrsteilnehmende schikanieren, indem sie sie im Sinne eines Schikanestopps zum Abbremsen oder Anhalten oder im Sinne eines Abdrängens zum Ausweichen zwingt (Leitfaden, Ziff. 4/B/5, S. 18). Zwar ist der als Richtlinie zu betrachtende Leitfaden für die Verwaltungs- und Gerichtsbehörden nicht verbindlich, indessen gibt er Hinweise auf auffällige Verhaltensweisen im Verkehr und ist bei der Fahreignungsprüfung miteinzubeziehen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_406/2022 vom 26. September 2022, Erw. 4; 1C_146/2010 vom 10. August 2010, Erw. 3.2.2; jeweils mit Hinweis; Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2021.394 vom 10. Januar 2022, Erw. II/2.5.1; WBE.2020.54 vom 27. April 2020, Erw. II/4.3.1 mit Hinweisen). Vorliegend sprechen – nach gegenwärtiger Aktenlage – gewichtige Indizien für folgenden Ablauf der Geschehnisse: Die Beschwerdeführerin überholte anlässlich des Vorfalls vom 4. März 2022 die Drittperson auf der besagten Ausserortsstrecke in Richtung Q. mit einer Geschwindigkeit von 80–85 km/h, während die Drittperson ihr Fahrzeug auf 70 km/h beschleunigte. Nach dem Überholvorgang bog die Beschwerdeführerin mit derart knappem Abstand vor das überholte Fahrzeug ein, dass die Drittperson abrupt bremsen musste, um eine Kollision zu verhindern. Nachdem diese die Hupe betätigt hatte, um auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen, bremste die Beschwerdeführerin ihr Fahrzeug bis zum Stillstand ab, woraufhin die Drittperson eine Vollbremsung einleiten und zur Verhinderung einer Kollision leicht nach rechts auf den Kiesstreifen ausweichen musste. In der Folge verliess die Beschwerdeführerin ihr Fahrzeug und liess dieses mitten auf der Fahrbahn stehen, um sich zum anderen Fahrzeug zu begeben und die Drittperson – mittels beschimpfender Gesten – zur Rede zu stellen. Währenddessen mussten zwei nachfolgende Fahrzeuge aufgrund der beiden auf der Fahrbahn stehenden Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn ausweichen.

- 18 - Dass die Vorinstanz das beschriebene Bremsmanöver der Beschwerdeführerin einstweilen als Schikanestopp qualifiziert hat, ist dabei nicht zu beanstanden. Ein solcher liegt vor bei brüskem Anhalten oder Bremsen ohne einen Notfall mit dem Zweck der Schikane, wie dem Erteilen einer Lektion oder des Erziehens von anderen Verkehrsteilnehmenden (BGE 137 IV 326, Erw. 3.3.3). Gestützt auf die Aussagen der Drittperson ist anzunehmen, dass die Beschwerdeführerin ohne Not und mitten auf der Fahrbahn abrupt angehalten hat. Anders lässt sich auch nicht erklären, dass die Drittperson – unbestrittenermassen – ebenfalls mitten auf der Fahrbahn respektive leicht schräg mit dem rechten Vorderrad auf dem Kiesstreifen zum Stehen kam, denn ohne diesen Bremsvorgang der Beschwerdeführerin hätte für sie gar kein Grund bestanden, mitten auf der Ausserortsstrecke anzuhalten. Dagegen sind die Ausführungen der Beschwerdeführerin zum angeblichen Grund des Bremsens und dem Ort des Anhaltens, wie bereits dargestellt (siehe vorne Erw. 1.5.3), als nicht glaubhaft einzustufen. Sie macht zudem weder geltend noch liegen entsprechende Hinweise vor, dass sie wegen eines – plötzlich auftauchenden – Hindernisses zum Einleiten eines sofortigen Bremsvorgangs gezwungen gewesen wäre. Es ist somit anzunehmen, dass sie ihr Fahrzeug nach dem Überholvorgang einzig deshalb brüsk bis zum Stillstand abbremste, weil sie sich am Verhalten der Drittperson, welche die Hupe betätigt hatte, störte und sie in der Folge zur Rede stellen wollte. Ob die Drittperson berechtigterweise gehupt hat oder nicht, ist hier nicht entscheidend. So oder anders ist das Verhalten der Beschwerdeführerin nach aktuellem Stand als Schikanieren zu betrachten,

denn es widerspricht schlicht jeglicher Vernunft, jemanden zur Rede stellen zu wollen, indem die betreffende Person mitten auf einer Ausserortsstrecke bei einer Geschwindigkeit von über 80 km/h und vorhandenem Verkehrsaufkommen ausgebremst wird. Ein derartiges Verkehrsgebaren kann nicht anders gewertet werden, als dass die Beschwerdeführerin die Drittperson aufgrund deren Hupens – wovon sie sich offensichtlich provozieren liess – eine Lektion erteilen oder diese massregeln wollte. Vor dem Abschluss des Strafverfahrens steht zwar nicht mit letzter Sicherheit fest, wie sich der Sachverhalt genau zugetragen hat und welche Gefährdung von der Fahrweise der Beschwerdeführerin dabei konkret auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden ausging. Die derzeitige Aktenlage spricht jedoch dafür, dass die Beschwerdeführerin durch ihr Verhalten eine sehr schwere konkrete Gefährdungssituation geschaffen hat, indem sie mit äusserst knappem Abstand und einer Geschwindigkeit von über 80 km/h direkt vor die Drittperson einschwenkte und diese durch einen brusken Bremsvorgang letztlich dazu zwang, ihrerseits bis zum Stillstand abzubremsen und dabei ein – zumindest leichtes – Ausweichmanöver zu vollziehen. Dass ihr dabei nicht klar gewesen wäre, dass sie dadurch eine massive Gefährdungssituation herbeiführt, ist nicht erkennbar, und es ist wohl nur glücklichen Umständen zu verdanken, dass

- 19 - es nicht zu einer Kollision kam, kein Sachschaden entstand und keine Personen verletzt wurden. Jedenfalls ist anzunehmen, dass sie mit der Vornahme des Schikanestopps zumindest besonders grobfahrlässig, wenn nicht gar (eventual-)vorsätzlich gehandelt hat.

2.5.2. Fahrzeuglenkende Personen müssen zweifellos über eine Reihe von (positiven) charakterlichen Eigenschaften verfügen. Bei einer verkehrspsychologischen Begutachtung steht entsprechend u.a. die Untersuchung dieser Persönlichkeitseigenschaften im Zentrum (vgl. HAAG/GRIMM, Die verkehrspsychologische Untersuchung, in: Handbuch der verkehrsmedizinischen Begutachtung, 2005, S. 85). Im vormaligen Leitfaden "Verdachtsgründe fehlender Fahreignung, Massnahmen, Wiederherstellung der Fahreignung" der Expertengruppe Verkehrssicherheit vom 26. April 2000 wurde betreffend charakterliche Defizite festgehalten, dass fahrzeuglenkende Personen über eine Reihe minimaler charakterlicher Eigenschaften verfügen müssten, so Risikobewusstsein, Tendenz zur Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktverarbeitung, Stressresistenz, soziales Verantwortungsbewusstsein, soziale Anpassungsbereitschaft, Flexibilität im Denken und psychische Ausgeglichenheit. Diese für die Teilnahme am motorisierten Strassenverkehr erforderlichen Charaktereigenschaften müssen weiterhin im Mindestmass vorliegen, um einer Person die Fahreignung attestieren zu können, auch wenn sie im aktuellen Leitfaden nicht mehr aufgeführt werden (Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.394 vom 10. Januar 2022, Erw. II/2.5.2). Da die Beschwerdeführerin nach dem Überholvorgang sehr knapp vor dem Fahrzeug der Drittperson einbog, einen Schikanestopp vollzog und in der Folge ihr Fahrzeug mitten auf der Fahrbahn auf einer Ausserortsstrecke stehen liess, um die Drittperson – mittels beschimpfender Gesten – zur Rede zu stellen, ist zu vermuten, dass sie allenfalls nicht über das im Strassenverkehr notwendige Risiko- und Verantwortungsbewusstsein, eine geringe Aggressionsneigung, eine Tendenz zur Vermeidung hoher Risiken sowie eine reife Konfliktverarbeitung verfügen und aufgrund ihrer Persönlichkeit zu impulsivem Verhalten neigen könnte. Angesichts dieses verantwortungs- und rücksichtslosen Verhaltens muss daher ernsthaft bezweifelt werden, ob sie über die minimalen charakterlichen Eigenschaften, die für das Führen eines Motorfahrzeugs unabdingbar sind, verfügt und sie entsprechend Gewähr dafür bieten kann, ihren Pflichten

als Motorfahrzeuglenkerin künftig zuverlässig nachzukommen. Hinzu kommt, dass ihr automobilistischer Leumund bereits zuvor getrübt war. Der vormaligen Administrativmassnahme (Verwarnung) lag zwar lediglich eine als leicht eingestufte Widerhandlung zugrunde, die mit der vorliegenden Verkehrsregelverletzung nicht vergleichbar ist. Allerdings kann diese Verwarnung nicht völlig unberücksichtigt bleiben, zumal sie nur knapp neun Monate vor der aktuel-

- 20 - len Widerhandlung ausgesprochen wurde. Die erfolgte Warnungsmassnahme hat damit offenbar nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Ohne Belang ist dagegen die Aussage der Drittperson, wonach sie den Eindruck gehabt habe, die Beschwerdeführerin sei nicht "Herr ihrer Sinne" (staatsanwaltschaftliche Einvernahme Auskunftsperson vom 19. September 2022, S. 3). Nachdem diese Aussage nicht in die Beurteilung der Vorinstanzen bezüglich der Notwendigkeit einer Fahreignungsabklärung eingeflossen ist, erweist sich der entsprechende Einwand der Beschwerdeführerin als unbehelflich. Selbst wenn der aktuelle Vorfall angesichts des nicht einschlägig getrübteten automobilistischen Leumunds der Beschwerdeführerin als einmaliges Ereignis betrachtet wird, ist anzumerken, dass im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auch ein einmaliges Delikt, welches auf Rücksichtslosigkeit schliessen lässt, den Tatbestand von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG zu erfüllen vermag (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_199/2019 vom 12. September 2019, Erw. 3.4; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2020.54 vom 27. April 2020, Erw. II/5.4). Es liefe den Grundanliegen des Strassenverkehrsrechts zuwider, wenn in derartigen Fällen eine Fahreignungsuntersuchung ausgeschlossen wäre (BICKEL, a.a.O., N. 26 zu Art. 15d SVG). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin trifft es daher nicht zu, dass es sich um ein wiederholtes Ausbremsen handeln müsste, um Zweifel an der Fahreignung hervorzurufen. Die von ihr in diesem Zusammenhang genannte Lehrmeinung verweist auf das Urteil des Bundesgerichts 1C_588/2013 vom 9. Januar 2014 (BICKEL, a.a.O., N. 41 [FN 41] zu Art. 14 SVG). Daraus respektive aus dem Urteil des Bundesgerichts 1C_308/2012 vom 3. Oktober 2012, welches dem vorgenannten vorausging und einschlägiger sein dürfte, ist jedoch nicht zu folgern, dass die Fahreignung nur in Frage gestellt wäre, wenn sich der Schikanestopp auf der Autobahn ereignet und dabei wiederholt wird. Wie ausgeführt (siehe vorne Erw. 2.2.2), ist von einer Rücksichtslosigkeit im Sinne von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG auszugehen, wenn jemand grobfahrlässig oder gar vorsätzlich andere Menschen gefährdet, was beim hier zu beurteilenden Schikanestopp, der bei einer nicht unerheblichen Geschwindigkeit von ca. 80 km/h ausgeführt wurde, klar der Fall ist. Zudem fällt auch das weitere Handeln der Beschwerdeführerin in prognostischer Hinsicht negativ ins Gewicht (sehr knappes Wiedereinbiegen nach dem Überholvorgang, Stehenlassen des Fahrzeugs mitten auf der Fahrbahn einer Ausserortsstrecke, um die andere Verkehrsteilnehmerin zu massregeln und mit der Folge, dass die nachfolgenden Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn ausweichen mussten). 2.5.3. Nach dem Gesagten bestehen aufgrund des am 4. März 2022 im Strassenverkehr an den Tag gelegten, rücksichtslosen Verhaltens der Beschwerdeführerin gesamthaft betrachtet hinreichend konkrete Anhaltspunkte, die Zweifel an ihrer Fahreignung hervorrufen. Dementsprechend ist fraglich, ob

- 21 - sie charakterlich geeignet ist, ein Motorfahrzeug zu führen, weshalb die Durchführung einer verkehrspsychologischen Begutachtung angezeigt ist. 2.6. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei der vorliegenden Sachlage genügend konkrete Anhaltspunkte bestehen, welche die für die Anordnung einer verkehrspsychologischen Begutachtung erforderlichen Zweifel an der Fahreignung der Beschwerdeführerin im Sinne

von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG aufkommen lassen. Dementsprechend erweist sich die Anordnung einer verkehrspsychologischen Begutachtung als rechtmässig und die Beschwerde ist folglich abzuweisen. III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführerin die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten zu tragen (§ 31 Abs. 2 VRPG). Eine Parteientschädigung ist nicht auszurichten (§ 32 Abs. 2 VRPG). Das Verwaltungsgericht erkennt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.