

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2015/15 vom 23. September 1985**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 1985-09-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_IV-2015\\_15](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2015_15)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2015/15 du 23 septembre 1985

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2015/15 del 23 settembre 1985

## **Regeste**

Art. 15d Abs. 1 lit. c, Art. 16c Abs. 2 lit. abis SVG (SR 741.01). Ein Motorradlenker war ausserorts mit einer Geschwindigkeit von 149 km/h statt der erlaubten 80 km/h unterwegs. Da das verkehrspsychologische Gutachten nicht nachvollziehbar ist, darf gestützt darauf kein Sicherungszug verfügt werden. Nach einem Raserdelikt können, müssen aber nicht ernsthafte Bedenken an der Fahreignung bestehen. Hier ist dies aufgrund der konkreten Umstände nicht der Fall, weshalb das Ergebnis des Strafverfahrens – insbesondere die Festlegung der massgebenden Geschwindigkeit – abzuwarten und alsdann ein Warnungszug zu verfügen ist (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 28. Mai 2015, IV-2015/15).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 26. Januar 2015 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.

### **E. 2**

Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz gestützt auf das Gutachten vom 15. Dezember 2014 die Fahreignung zu Recht verneint und dem Rekurrenten den Führerausweis aus charakterlichen Gründen auf unbestimmte Zeit entzogen hat. a) Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes, SR 741.01, abgekürzt: SVG). Art. 16d SVG regelt den Führerausweisentzug wegen fehlender Fahreignung. Danach werden der Lernfahr- oder Führerausweis einer Person unter anderem dann auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn sie aufgrund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig beim Führen eines Motorfahrzeuges die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird (Abs. 1 lit. c). Ein solcher Sicherungszug bezweckt, die zu befürchtende Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen ungeeigneten Fahrzeugführer in Zukunft zu verhindern. Es geht nicht darum, den Betroffenen wegen einer begangenen Verkehrsregelverletzung zu bestrafen; entsprechend setzt der Sicherungszug keine schuldhafta Widerhandlung im Strassenverkehr voraus (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C\_74/2011 vom 17. Mai 2011 E. 2.2). Tritt der Sicherungszug

indessen an die Stelle eines Warnungsentzugs gemäss Art. 16a-c SVG, wird damit eine Sperrfrist verbunden, die bis zum Ablauf der für die begangene Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften vorgesehenen Mindestentzugsdauer läuft (Art. 16d Abs. 2 SVG). Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden, dass ein Sicherungsentzug nicht weniger lang dauert als ein Warnungsentzug nach einer begangenen Verkehrsregelverletzung und bei fehlender Fahreignung. Aus charakterlichen Gründen sind jene Personen zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet, die nicht über ein Minimum an Verantwortungsbewusstsein, Beständigkeit und Selbstbeherrschung verfügen, die gleichzeitig ungeschickt, unbeholfen und ohne Entscheidungssinn sind, die übertrieben optimistisch und ganz ohne Bewusstsein für Gefahren sind oder die dazu neigen, sich immer im Recht zu glauben und völlig hemmungslos sind (vgl. M. Perrin, *Délivrance et retrait du permis de conduire*, Fribourg 1982, S. 49). Bezugspunkt der Beurteilung ist einzig die Verkehrssicherheit. Diejenigen Personen sollen nicht zugelassen werden, von denen anzunehmen ist, dass sie aufgrund ihrer Persönlichkeitsstruktur eine besondere Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellen. Eine solche Gefahr liegt etwa nahe bei sehr starker emotionaler Unausgeglichenheit, unbeherrschter Impulsivität oder dauernder affektiver Gespanntheit. Positiv wird eine einigermaßen angepasste charakterliche Reife vorausgesetzt. Nicht jede Person mit ungünstigen Charakteranlagen ist zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet (vgl. R. Schaffhauser, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 332 ff.). Fahrzeuglenker müssen über eine Reihe von charakterlichen Eigenschaften verfügen, die mindestens minimal vorliegen: Risikobewusstsein, Tendenz zu Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktbearbeitung, Stressresistenz, soziales Verantwortungsbewusstsein, soziale Anpassungsbereitschaft, Flexibilität im Denken und psychische Ausgeglichenheit (vgl. Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit, Verdachtsgründe fehlender Fahreignung, Massnahmen, Wiederherstellung der Fahreignung, 26. April 2000, nachfolgend: Leitfaden, S. 6). b) Dem Gutachten vom 15. Dezember 2014 liegen das Ereignis vom 12. März 2014 und die Untersuchungsergebnisse zugrunde. Letztere umfassen ein verkehrspsychologisches Interview, verschiedene Fragen aus dem Act & React Testsystem ART 2020 sowie – in Form eines Fragebogens – einen verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest (VPT.2) und einen verkehrsspezifischen Itempool (VIP). Die zur Abklärung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitsmerkmale eingesetzten Fragebogentests entsprechen dem aktuellen Stand der verkehrspsychologischen Diagnostik (vgl. J. Bächli-Biétry, Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignungsdiagnostik leisten?, in: *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003*, St. Gallen 2003, S. 74 ff.). aa) In der Befragung gab der Rekurrent zum Vorfall vom 12. März 2014 an, es sei ein schöner Tag im Frühling gewesen. Er habe einfach alleine mit dem Motorrad etwa eine bis eineinhalb Stunden in der Region herumfahren wollen. Bei der fraglichen Stelle in Engelburg sei er aus einer Kurve auf eine lange Gerade mit freier Sicht gekommen. Es sei eine normale Landstrasse gewesen und er habe sich alleine auf der Strasse befunden. Links und rechts von der Strasse sei eine Wiese gewesen. Die Sicht sei sehr gut gewesen und da alles frei gewesen sei, habe er Lust gehabt, die Maschine zu beschleunigen. Es sei irgendeine Unvernunft gewesen, spontan aus der Situation heraus. Er habe ausprobieren wollen, wie die Maschine beschleunige. Er fahre aber nicht länger mit überhöhter Geschwindigkeit, da dies viel zu laut und unangenehm sei. Ihm sei nicht bewusst gewesen, dass er bis auf 150 km/h beschleunigt haben soll. Er sei von maximal 120 km/h ausgegangen. Er meine zu

wissen, wie sich 120 km/h anfühlen würden und er habe grosse Mühe, sich vorzustellen, tatsächlich 150 km/h gefahren zu sein. Er habe sich unverhältnismässig verhalten; er habe nicht überlegt. Es sei vielleicht noch etwas jugendlicher Leichtsinns gewesen und jeder habe wohl schon einmal einen Fehler gemacht. Auf die Frage, ob sein Verhalten gefährlich gewesen sei, meinte der Rekurrent, es sei eine übertriebene Geschwindigkeit gewesen und somit auch das Risiko erhöht, auch wenn niemand anders da gewesen sei. Als seine Kinder klein gewesen seien, sei er wegen des erhöhten Risikos, welches das Motorradfahren in sich bringe, nicht Motorrad gefahren. Beim Autofahren verhalte er sich defensiv, da es ihm ums Spritsparen gehe. Das Auto sei für ihn Mittel zum Zweck. Das Motorradfahren sei dagegen ein Hobby und die Motivation eine andere. Er wolle nicht noch einmal so eine Situation wie am 12. März 2014 erleben. Er sei Trainer und wolle ein Vorbild für die Jugendlichen sein. Es sei sehr unangenehm und beschämend. Zudem sei er durch den Ausweiszug sehr eingeschränkt und habe beispielsweise einen erheblich längeren Arbeitsweg. Er wisse nicht, ob er in Zukunft weiter Motorradfahren wolle. Momentan habe er keine Lust dazu. Falls doch, dann wolle er sich vielleicht einen Oldtimer kaufen, bei dem das Basteln und nicht die Beschleunigung im Vordergrund stehe. Abschliessend meinte der Rekurrent, er habe seinen Fehler eingesehen (act. 10/67 ff.).

bb) Mit dem Q1 wird die Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung unter Monotonie überprüft. Durch das sehr einfach strukturierte, gleichartige und dadurch monotone Reizmaterial entsteht ein Gewöhnungseffekt, der eine bewusste Aufmerksamkeitszuwendung erfordert. Der Rekurrent erreichte bei der Anzahl der bearbeiteten Aufgaben (Quantität) einen Prozentrang von 91 und liegt damit im Normbereich. Dagegen beläuft sich die Leistungsgenauigkeit auf einen Prozentrang von 12 und liegt damit ausserhalb des Normbereichs (act. 10/70). Der LL5 erfasst die visuelle Strukturierungsfähigkeit, das heisst die rasche und sichere Auffassungsleistung bei visuellen Orientierungsaufgaben. Fünf Bilder mit je neun ineinander verschlungenen Linien werden nacheinander dargeboten. Die Bilder sind in ansteigender Schwierigkeit angeordnet. Die Aufgabe besteht darin, mit den Augen den Verlauf der Linie zu verfolgen und an den Anfang der Linie dem jeweiligen Endpunkt zuzuordnen. Der Prozentrang bei der Anzahl der bearbeiteten Aufgaben liegt bei 74 (unauffälliges Ergebnis) und derjenige bei der Qualität bei 17 (unauffälliges bis leicht negativ auffälliges Ergebnis; act. 10/70). Beim DR2 handelt es sich um ein Testverfahren, welches das Entscheidungs- und Reaktionsverhalten in einem dem realen Verkehrsgeschehen nachgebildeten, dynamischen Umfeld erfasst. Der Test wird in zwei Phasen (Instruktions- und Übungsphase sowie der eigentlichen Testphase) durchgeführt. Während der Testdurchführung ist kontinuierlich ein (Gas-)Pedal niederzudrücken, wodurch ein Weiterlaufen der Filmsequenz gewährleistet wird. Beim Erscheinen vorher festgelegter Symbole ist das Pedal zu wechseln (Bremspedal), wodurch die Videosequenz gestoppt wird. Die Ergebnisse des Rekurrenten bewegen sich in sämtlichen Bereichen innerhalb des Normbereichs (act. 10/70). Der VIP deckt mit 49 Fragen die Bereiche der unkritischen Selbstwahrnehmung, der aggressiven Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern und des emotionalen Autofahrens ab. Als Kontrollskala dient der Grad der Orientierung der Antworten an der sozialen Erwünschbarkeit. In sämtlichen Bereichen (Orientierung an sozialer Erwünschbarkeit 47, Unkritische Selbstwahrnehmung 50, Aggressive Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern 70, Emotionales Autofahren 50) bewegen sich die Ergebnisse innerhalb des Normbereichs (act. 10/70). Der VPT.2 klärt anhand von siebenzig Fragen die Expressivität-Selbstsicherheit, die soziale Anpassung, die emotionale Ansprechbarkeit, die Selbstkontrolle und die Selbstreflexion ab. Als Kontrollskala für die Beurteilung der

Verwertbarkeit der Angaben in den übrigen Bereichen dient die Offenheit der Selbstbeschreibung. In dieser Skala erzielte der Rekurrent einen Prozentrang von 67 (Normbereich 25-75). Mit einem Prozentrang von 86 liegt das Ergebnis für die soziale Anpassung (Beeinflussbarkeit) ausserhalb des Normbereichs. Dasselbe gilt für die emotionale Ansprechbarkeit mit einem Prozentrang von 23. In den anderen Bereichen (Soziale Expressivität 41, Selbstkontrolle 39, Selbstreflexion 90) bewegen sich die Ergebnisse innerhalb des Normbereichs (act. 10/71). cc) Die ungünstige Prognose der charakterlichen Eignung begründet der Gutachter zusammengefasst damit, dass die geringe Leistungsgenauigkeit bzw. Sorgfaltsleistung auffällig sei. Der Rekurrent neige zu einer Überschätzung des eigenen Aufmerksamkeitsniveaus; er überfordere sich, indem er die Bearbeitungsgeschwindigkeit forcieren. Dadurch arbeite er ungenau und oberflächlich. Die Befunde verwiesen auf eine erhöhte Impulsivität, die zu einer Vernachlässigung der erforderlichen Sorgfaltsleistung führen könne. Beim VIP erreiche der Rekurrent für alle vier getesteten Dimensionen unauffällige Werte. Der emotionale Bezug zum Motorrad werde jedoch mit dem Fragebogen nicht erfasst, denn hier bestehe sehr wohl ein erhöhter emotionaler Bezug. Es ergebe sich eine Neigung zu unüberlegtem Verhalten sowie zum Fahren mit überhöhten Geschwindigkeiten. Im verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest falle eine überdurchschnittliche Beeinflussbarkeit auf. Soziale Konflikte würden eher vermieden. Als Gefährdungsmomente im Strassenverkehr könnten sich daraus eine verminderte soziale Eigenständigkeit und Selbstbehauptung sowie ein leichtes Nachgeben gegenüber sozialem Druck ergeben. Weiter sei eine Neigung zu Gefühlsverdrängung und Selbstüberschätzung feststellbar, die einer kritischen Selbstreflexion entgegenstehe. Der Rekurrent meine, dass jeder Mensch einmal einen Fehler mache; damit relativiere er sein Verhalten. Er scheine auszublenden, dass es sich um eine massive Geschwindigkeitsübertretung handle. Weiter habe er erst nach Erklärung durch den Gutachter eine erhöhte Risikobereitschaft durch das Motorradfahren bestätigt. Auch habe er zunächst nicht sagen können, welche psychischen Bedürfnisse er über das Beschleunigen auslebe. Die personenbezogenen Hintergründe seines Fehlverhaltens seien ihm noch nicht bewusst. Eine tiefgründige Auseinandersetzung mit dem Eigenanteil seiner Person habe noch nicht im notwendigen Masse stattgefunden. Seine Verhaltensänderungen und Kompensationsstrategien für die Zukunft seien eher pauschal gehalten. Zu den Gefahren einer überhöhten Geschwindigkeit könne er Angaben machen, doch der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg sei ihm nicht ausreichend bekannt. Da ihm hauptsächlich die Folgen des Führerausweisentzuges und nicht die Einsicht in sein Fehlverhalten beschäftigten, müsse primär von einer extrinsischen Änderungsmotivation ausgegangen werden. Das Konzept der Verkehrssicherheit sei für ihn noch nicht im nötigen Masse als Motivator für eine Verhaltensänderung ausgeprägt. Aufgrund der Ausführungen des Rekurrenten in der verkehrspsychologischen Exploration müsse zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass er aktuell über keine ausreichende Reflexions- und Kritikfähigkeit in seine Problematik im Zusammenhang mit dem begangenen Delikt im Strassenverkehr verfüge (act. 10/71 f.). c) Der Rekurrent macht zur Hauptsache geltend, dass die Schlussfolgerungen im Gutachten für den psychologischen Laien nicht nachvollziehbar seien. Diese schienen konsequent unausgewogen zu seinen Lasten gezogen worden zu sein. Es sei auffällig, dass die Ergebnisse des DR2 mit keinem Wort erwähnt würden. Weshalb gerade die Testergebnisse "Konzentration unter Monotonie" besonders einschlägig auf den Vorfall vom 12. März 2014 zutreffen sollen, leuchte nicht ein. Der VIP-Test sei unauffällig verlaufen. Es werde nicht begründet, weshalb der Wert der emotionalen Beziehung nicht für Motorradfahrer, sondern nur für

Autofahrer gelte. Er habe im Interview immerhin angegeben, nicht zu wissen, ob er weiterhin Motorrad fahren wolle, momentan habe er keine Lust dazu. Wenn doch, dann werde er sich einen Oldtimer zulegen, wo es mehr ums Basteln als Beschleunigen gehe. Eine besonders ausgeprägte Affinität zum Motorradfahren könnte sich einzig aus dem Umstand ergeben, dass es sich um ein Hobby von ihm handle. Der VPT.2-Test zeige sodann einen unauffälligen Wert in der Skala Selbstkontrolle, soziale Expressivität sowie die ausgeprägte Fähigkeit zur Selbstreflexion. Dies lasse der Gutachter unberücksichtigt und hebe vielmehr den negativ auffälligen Wert in der Skala Beeinflussbarkeit hervor. Die Selbstreflexion werde trotz überragendem Wert in der entsprechenden Testskala sehr bemüht über den leicht auffälligen Wert der Skala "Emotionale Ansprechbarkeit" in Zweifel gezogen. Auch im explorativen Gespräch argumentiere der Gutachter konsequent zu seinen Lasten. So lasse der Gutachter unberücksichtigt, dass er sein Verhalten im Gesprächskontext als unverhältnismässig und unüberlegt qualifiziert und die Geschwindigkeit als übertrieben und risikoreich taxiert habe. Weshalb der Gutachter behaupte, er sei in die Gefährlichkeit des Motorradfahrens wenig einsichtig, könne dem Bericht nicht entnommen werden. Er habe vielmehr ausgeführt, dass Motorradfahrer schnell übersehen werden könnten und er wegen der Risiken kein Motorrad gefahren sei, als die Kinder noch klein gewesen seien. Weiter müsse es für die Beurteilung der Fahreignung unerheblich sein, ob das Bestreben, die Regeln einzuhalten, aus innerer Überzeugung oder aus Angst vor Bestrafung motiviert sei, solange die Motivation derart ausgeprägt erscheine, dass die Regeln eingehalten würden. Inwiefern die erhöhte Beeinflussbarkeit im konkreten Fall die Legalprognose negativ beeinflusse, sei nicht nachvollziehbar. Schliesslich unterschlage der Gutachter die Feststellung, wonach er in Bezug auf das Führen von Personenwagen absolut und eingeschränkt fahrgerecht erscheine. Immerhin habe er nach längerer Pause fünf Jahre lang Motorräder gelenkt, ohne dass sich die fehlende Fahreignung – impulsiv, risikobereit, unsorgfältig, selbstüberschätzend – in irgendeiner Weise manifestiert habe (act. 1 N 22 ff.). d) aa) Das verkehrspsychologische Gutachten unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 21 Abs. 3 i.V.m. Art. 58 Abs. 1 VRP). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann ärztlichen Gutachten Beweiswert beigemessen werden, sofern sie schlüssig erscheinen, nachvollziehbar begründet sowie in sich widerspruchsfrei sind und keine Indizien gegen ihre Zuverlässigkeit bestehen (BGE 123 V 331 E. 1c). In Sachfragen weicht der Richter aber nur aus triftigen Gründen von einer gerichtlichen Expertise ab. Er prüft, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten aufdrängen. In diesem Fall hat er nötigenfalls ergänzende Beweise zur Klärung der Zweifel zu erheben (BGE 133 II 384 E. 4.2.3 mit weiteren Hinweisen). Das verkehrspsychologische Gutachten soll in der Gesamtbeurteilung die erhobenen Befunde hinsichtlich der Fragestellung würdigen und so gewichten, dass die Schlussfolgerungen und die Beantwortung der Fragestellung auch für einen psychologischen Laien nachvollziehbar sind (J. Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 58). bb) Der Gutachter leitet die mangelnde charakterliche Eignung des Rekurrenten im Wesentlichen daraus ab, dass Letzterer aktuell über keine ausreichende Reflexions- und Kritikfähigkeit in seine Problematik im Zusammenhang mit dem begangenen Delikt im Strassenverkehr habe. Als negative Punkte fielen die unzureichende Bewältigungsstrategie, die externale Änderungsmotivation, die unzureichende Reflexion des Fehlverhaltens, die Defizite

bezüglich gefahrenrelevanten Wissens, der erhöht emotionalen Bezug zum Motorrad, die erhöhte Beeinflussbarkeit (VPT.2), die erhöhte Impulsivität, die erhöhte Risikobereitschaft und die reduzierte Sorgfaltsleistung (Q1, LL5) ins Gewicht. Als positiv zu werten sei dagegen das emotional stabile und situationsadäquate Verhalten in der Untersuchungssituation, der bisher unbelastete fahrerische Leumund und die prinzipiell gute Selbstreflexion (VPT.2; act. 10/ 72 f.). cc) Die Testergebnisse werden in Prozentrangwerten mitgeteilt. Der Prozentrang (PR) gibt an, wie viel Prozent einer vergleichbaren Gruppe von Personen schlechtere bzw. gleiche Leistungen erzielt haben. Maximal erreichbar ist ein Prozentrang von 100, und die schlechteste Leistung erhält den Prozentrang 0. Der Mittelwert spiegelt die durchschnittlich zu erwartende Leistung wider. Der Normbereich erstreckt sich von 16 bis 84. Leistungen unter 16 müssen als leicht negativ auffällig bzw. kritisch bezeichnet werden. Der Rekurrent erreichte bei der Qualität der visuellen Strukturierungsfähigkeit einen Prozentrang von 17. Der Wert liegt damit noch im Normbereich. Dennoch stellte der Gutachter in diesem Bereich Mängel fest. Er scheint diese insbesondere im Zusammenhang mit der Auswertung des Tests Q1 zu sehen, in welchem der Rekurrent bei der Leistungsgenauigkeit einen Prozentrang von 12 erreicht. Zwar neigen Personen mit Problemen im Bereich der Kontrolle und Steuerung von Handlungsimpulsen in hohem Mass dazu, in diesem Test zu schnell und zu unsorgfältig zu arbeiten. Dieser Befund weist in der Regel darauf hin, dass eine massive Selbststeuerungsproblematik besteht (vgl. Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, a.a.O., S. 63). Dennoch ist zu berücksichtigen, dass der Prozentrang nur minimal unter dem Normbereich liegt und damit lediglich leicht negativ auffällig ist. Die übrigen Ergebnisse beim ART 2020 sind dagegen durchwegs unauffällig. Alleine aus dem kritischen Wert bei der Konzentrationsleistung Q1 kann daher noch nicht auf eine mangelnde Fahreignung geschlossen werden. Im VIP-Test schneidet der Rekurrent in allen Skalen positiv ab. Entsprechend hält der Gutachter in seiner Untersuchung fest, dass er über eine durchschnittlich kritische Selbstwahrnehmung verfüge, nicht zu einem übermässig aggressiven Fahrstil neige und keinen erhöhten emotionalen Bezug zum Autofahren und zu Motorfahrzeugen habe. Der Gutachter schliesst jedoch auf einen erhöhten emotionalen Bezug zum Motorrad, der aber vom Fragebogen nicht erfasst werde. Richtig ist zwar, dass der Fragebogen für Autofahrer konzipiert und die Prognosequalität für das Fahrverhalten mit anderen Fahrzeugen noch nicht untersucht worden ist (vgl. Schuhfried, Manual Verkehrsspezifischer Itempool, S. 23, in: [www.schuhfried.at](http://www.schuhfried.at)). Eine Begründung, weshalb trotz der unauffälligen Ergebnisse des Rekurrenten als Autofahrer auf einen erhöhten emotionalen Bezug zum Motorrad geschlossen werden kann, liefert das Gutachten nicht. Die diesbezüglichen Schlussfolgerungen sind folglich nicht nachvollziehbar. Im Übrigen erscheint es widersprüchlich, die Fahreignung anhand des VIP abzuklären, wenn dieser Test für Motorradfahrer nicht aussagekräftig sein soll. Weshalb der Gutachter keinen weiteren Test – beispielsweise das Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (IVPE) – durchführte, geht aus dem Gutachten nicht hervor. Aus der Kontrollskala des VPT.2 ergibt sich eine unauffällige Offenheit der Selbstbeschreibung (PR 67). Damit liegt der Rekurrent über dem Durchschnitt (PR 50). Personen mit einer hohen Ausprägung des Offenheitswerts neigen zu Selbstkritik und Toleranz gegenüber den eigenen Schwächen. Negativ auffällig ist dagegen der Wert bei der sozialen Anpassung (PR 86). Dies lässt auf ein konfliktvermeidendes Verhalten des Rekurrenten schliessen. Weshalb dadurch besondere Gefährdungsmomente im Strassenverkehr entstehen sollen, ist nicht nachvollziehbar. Im

Gegenteil muss davon ausgegangen werden, dass sich der Rekurrent in Zukunft vielmehr an die Verkehrsregeln halten wird, um einem Konflikt aus dem Weg zu gehen. Dies deckt sich auch mit seiner Aussage, dass er nicht noch einmal eine solche Situation erleben wolle; es sei sehr unangenehm und beschämend (act. 10/69). Die emotionale Ansprechbarkeit liegt mit zwei Punkten leicht unter der Norm von 25. Gemäss dem Gutachten ergebe sich als Gefährdungsmoment im Strassenverkehr eine gewisse Indifferenz, insbesondere gegenüber negativen Verhaltenskonsequenzen. Zudem bestehe eine Neigung zu Gefühlsverdrängung und Selbstüberschätzung, die einer kritischen Selbstreflexion entgegenstehen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der Rekurrent im Bereich der Selbstreflexion eine sehr hohe Ausprägung erreicht (PR 90), welche für eine Differenziertheit und Informiertheit, intellektuelle Flexibilität und hohe Lernbereitschaft spricht. Entsprechend wird die gute Selbstreflexion im Gutachten als positiv gewertet. Für verkehrspsychologische Laien erscheint dies widersprüchlich. Im Gutachten wird darauf indessen nicht eingegangen (vgl. zum Ganzen auch Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, a.a.O., S. 65). dd) Entgegen den Ausführungen des Gutachters anerkennt der Rekurrent sein Fehlverhalten in dem Sinne, dass er gemäss eigenen Angaben eine übertriebene Geschwindigkeit gefahren sei und sich unverhältnismässig verhalten habe. Damit kann nicht gesagt werden, er rücke in den Hintergrund, dass auch schon 120 km/h zu schnell sei. Fraglich erscheint weiter, ob alleine aus dem Umstand, dass der Rekurrent zunächst die Frage, welche psychischen Bedürfnisse er über das Beschleunigen auslebe, nicht beantworten kann, auf eine mangelnde charakterliche Fahreignung geschlossen werden darf. Er erklärte nach weiteren Erklärungen durch den Gutachter immerhin, wohl eine gewisse Freiheit damit auszuleben und im Manne lebe das Kind immer noch weiter. Schliesslich trifft die Feststellung "Es habe wohl ja auch schon jeder einmal einen Fehler gemacht" zu. Alleine daraus ergibt sich noch keine Bagatellisierung der Geschwindigkeitsüberschreitung. Der Rekurrent anerkennt denn auch, einen Fehler begangen zu haben. Von welchem Ausmass die Geschwindigkeitsüberschreitung war, wird im parallel laufenden Strafverfahren festzulegen sein. Der Gutachter erachtet es sodann als widersprüchlich, dass der Rekurrent als Bewährungsstrategie angibt, in Zukunft beim Beschleunigen mehr auf den Tacho zu achten, zuvor aber angegeben habe, zur Fehleinschätzung sei es gekommen, weil er beim Beschleunigen auf die Strasse habe schauen müssen. Inwiefern diese Aussage widersprüchlich sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Bei der Frage nach der Fehleinschätzung ging es darum, weshalb er zu schnell gefahren ist – er habe auf die Strasse geschaut – und bei derjenigen nach der Bewährungsstrategie, was er in Zukunft unternehmen könne, um eine solche Fehleinschätzung zu vermeiden. Die Antwort, dass er mehr auf den Tacho achten müsse, um sich in Zukunft die Verkehrsvorschriften einzuhalten, erscheint durchaus nachvollziehbar. Schliesslich hält der Rekurrent zu Recht fest, dass es für die Beurteilung der Fahreignung unerheblich sein muss, ob das Bestreben, die Regeln zu befolgen, aus innerer Überzeugung oder aber aus Angst vor Bestrafung motiviert ist, solange die Motivation derart ausgeprägt ist, dass die Regeln eingehalten werden. Aus den Ausführungen des Rekurrenten anlässlich der Begutachtung ist zu schliessen, dass er die aufgrund der Geschwindigkeitsüberschreitung gemachten Erfahrungen nicht noch einmal machen möchte. Einerseits hatte er gemäss eigenen Angaben im Anschluss daran wegen Existenzängsten schlaflose Nächte, weshalb er eine Psychologin aufsuchte. Weiter sei der Vorfall für ihn sehr unangenehm und beschämend, da er als Trainer mit Jugendlichen zu tun habe und zudem politisch engagiert sei. Der

Rekurrent scheint damit aus seinem Fehler gelernt zu haben. Insbesondere vermag er auch Strategien zu benennen, wie er in Zukunft nicht mehr in eine solche Situation gerät. Einerseits liess er sein Motorrad durch die Staatsanwaltschaft verkaufen und hat zurzeit kein Interesse mehr am Motorradfahren. Andererseits überlegt er sich, sollte er wieder Motorradfahren wollen, einen Oldtimer anzuschaffen, bei der die Beschleunigung eine untergeordnete Rolle spiele. e) Zusammenfassend erweist sich das psychologische Gutachten vom 15. Dezember 2014 und insbesondere der Schluss auf die mangelnde Fahreignung des Rekurrenten für einen psychologischen Laien als nicht nachvollziehbar, weshalb gestützt darauf kein Sicherungsentzug verfügt werden kann. Hinzu kommt, dass in der Literatur umstritten ist, ob ein erstmaliges, auf Rücksichtslosigkeit hindeutendes Delikt den Tatbestand von Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG zu erfüllen vermag. Namentlich ist zu beachten, dass Art. 16c Abs. 2 lit. a bis SVG für erstmalige Raserdelikte einen Warnungsentzug von mindestens zwei Jahren vorsieht. Der Gesetzgeber geht demnach nicht davon aus, dass nach einem Raserdelikt zwingend auch ernsthafte Bedenken an der Fahreignung bestehen. Dafür sprechen einerseits die systematische Einordnung der Rasernorm bei den Warnungsentzügen und der Wortlaut von Art. 16 Abs. 2 lit. a bis SVG; denn anders als bei Art. 16b Abs. 2 lit. e und Art. 16c Abs. 2 lit. d SVG wird nicht ein Führerausweisentzug auf unbestimmte Dauer angedroht. Auf der anderen Seite muss mit Blick auf die Verkehrssicherheit ein einmaliges Delikt eine Fahreignungsuntersuchung rechtfertigen können, wenn dadurch – unter Würdigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls – begründete Zweifel an der Fahreignung der betreffenden Person hervorgerufen werden (BSK SVG-Bickel, Basel 2014, Art. 15d N 24 ff.). Der Leumund des Rekurrenten, der seit 1985 den Führerausweis der Kategorie B und seit 1988 denjenigen der Kategorie A besitzt und nach längerem Unterbruch seit fünf Jahren wieder als Motorradfahrer unterwegs ist, ist im Strassenverkehr ungetrübt. Der Vorfall vom 12. März 2014 erscheint damit angesichts der langjährigen unauffälligen Fahrpraxis eher als ein einmaliges Fehlverhalten (vgl. BGer 1C\_70/2014 vom 27. Mai 2014 E. 2.4). Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass sich der Rekurrent nach eigenen Angaben alleine auf der gerade verlaufenden und übersichtlichen Strasse befand. Auf beiden Strassenseiten ist Wiesland. Andere Verkehrsteilnehmer wurden durch die massive Geschwindigkeitsübertretung folglich nicht gefährdet. Unter diesen Umständen ist auf eine Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz zur Einholung eines neuen verkehrspsychologischen Gutachtens zu verzichten. Vielmehr ist nunmehr der rechtskräftige Abschluss des Strafverfahrens abzuwarten und alsdann auf gesicherter tatsächlicher Grundlage ein Warnungsentzug zu verfügen. Der Sicherungsentzug vom 8. Januar 2015 ist entsprechend aufzuheben und die Angelegenheit zu neuer Verfügung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

### **E. 3**

a) Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Staat aufzuerlegen. Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Dem Rekurrenten ist der Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– zurückzuerstatten. b) Zufolge Obsiegens hat der Rekurrent Anspruch auf volle Entschädigung der ausseramtlichen Kosten (Art. 98 bis VRP und Art. 98 ter VRP), soweit diese aufgrund der Rechts- und Sachlage als notwendig und angemessen erscheinen (Art. 98 Abs. 2 VRP). Im Rekursverfahren war der Beizug eines Rechtsbeistandes geboten. Der Rechtsvertreter reichte keine Kostennote ein, weshalb die Entschädigung für die Anwaltskosten ermessensweise festzulegen ist. Im Verfahren vor der Verwaltungsrekurskommission wird das Honorar als Pauschale ausgerichtet; der Rahmen

liegt zwischen Fr. 1'000.– und Fr. 12'000.– (Art. 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten, sGS 963.75; abgekürzt: HonO). Innerhalb dieses Rahmens wird das Grundhonorar nach den besonderen Umständen, namentlich nach Art und Umfang der Bemühungen, der Schwierigkeit des Falles und den wirtschaftlichen Verhältnissen der Beteiligten, bemessen (Art. 19 HonO). Umstritten war die Frage, ob die Anordnung eines Sicherungszugs zulässig war, in dem auch ein verkehrspsychologisches Gutachten zu würdigen war. Angesichts des bescheidenen Aktenumfangs sowie des eingeschränkten Prozessthemas erscheint ein Honorar von Fr. 1'900.– (Barauslagen und Mehrwertsteuer inbegriffen, Art. 28 bis Abs. 1 und Art. 29 HonO) als angemessen; entschädigungspflichtig ist der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt). Entscheid: 1. Der Rekurs wird gutgeheissen und die Verfügung der Vorinstanz vom 8. Januar 2015 (Sicherungszug) aufgehoben. 2. Die Angelegenheit wird im Sinne der Erwägungen zu neuer Verfügung an die Vorinstanz zurückgewiesen. 3. Der Staat trägt die amtlichen Kosten von Fr. 1'500.–. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– wird dem Rekurrenten zurückerstattet. 4. Der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) hat den Rekurrenten mit Fr. 1'900.– zu entschädigen.

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