

# **SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2021/19**

## **vom 8. Januar 2020**

Sg Verwaltungsrekurskommission, 2020-01-08, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg\\_publicationen\\_IV-2021\\_19](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_IV-2021_19)

FR: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2021/19 du 8 janvier 2020

IT: SG\_VERWALTUNGSREKURSKOMMISSION IV-2021/19 del 8 gennaio 2020

### **Regeste**

Art. 16 Abs. 1, Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG (SR 741.01); Art. 5c, Art. 11 Abs. 1 lit. c VZV (SR 741.51). Der Rekurrent war knapp drei Monate im Besitz des Führerausweises auf Probe, als er einen anderen Motorfahrzeugführer zur Rede stellen, der ihn und andere Fahrzeuge auf der Busspur rechts überholt hatte. Er scherte dazu aus der Fahrzeugkolonne aus, fuhr auf die Gegenfahrbahn – links an Pollern bei einem Fussgängerstreifen vorbei – und kollidierte mit Pollern beim nächsten Fussgängerstreifen, als er sich wieder rechts in den Verkehr einordnen wollte. Im verkehrspsychologischen Gutachten wurde dem Rekurrenten eine schlechte Legalprognose gestellt. Der Gutachter musste die Fragebögen der durchgeführten Tests nicht herausgeben, weil es sich hierbei nur um ein Hilfsmittel für die Erstellung des Gutachtens handelt. Das Gutachten ist nachvollziehbar und sorgfältig begründet, weshalb die Vorinstanz zu Recht darauf abstützen und den Führerausweis auf unbestimmte Zeit entziehen durfte (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 20. August 2021, IV-2021/19).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die VRK ist zum Sach-entscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurerhebung ist gegeben. Der Rekurs vom 26. Januar 2021 ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt zusammen mit der Rekurgängung (Begründung) vom 10. Februar 2021 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).

#### **E. 2**

Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz dem Rekurrenten den Führerausweis gestützt auf das verkehrspsychologische Gutachten vom 19. Oktober 2020 zu Recht wegen charakterlicher Nichteignung 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 Sicherungsentzug 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 schuldhaftige Widerhandlung im Strassenverkehr voraus (Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C\_74/2011 vom 17. Mai 2011 E. 2.2; BGE 133 II 331 E. 9.1). 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. Massgebend ist somit die schlechte Prognose über das Verhalten als Motorfahrzeugführer. 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.). Welches diese Charaktermerkmale sind, bezeichnet das Gesetz nicht. Zur Auslegung der charakterlichen Ungeeignetheit kann Art. 15d Abs. 1 lit. c SVG herangezogen werden. Dieser verlangt eine Fahreignungsuntersuchung bei "Verkehrsverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen". Darunter werden unter anderem Widerhandlungen verstanden, die grobfahrlässig oder vorsätzlich begangen werden, wie Schikanestopps bei hohen Geschwindigkeiten, illegale Rennen und krasse Geschwindigkeitsüberschreitungen (BSK SVG-Rütsche/D'Amico, 1. Aufl. 2014, Art. 16d N 49). Gemäss Botschaft liegt in solchen Fällen ein Charakterdefizit nahe, sodass sich die betroffene Person auf ihre charakterliche Eignung untersuchen lassen muss (BBI 2010, 8500). b) Die Vorinstanz stützt die angefochtene Verfügung auf das verkehrspsychologische Gutachten vom 19. Oktober 2020, welches dem Rekurrenten die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen abspricht. aa) Das Gutachten vom 19. Oktober 2020 berücksichtigte das Ereignis vom 27. März 2020, die Angaben des Rekurrenten (verkehrsrelevante Anamnese und Exploration des Verkehrsverhaltens), einen Aufsatz des Rekurrenten zum Thema "Mein bisheriges Verhalten im Strassenverkehr" und die Ergebnisse zu den verkehrsrelevanten Einstellungs- und Persönlichkeitsmerkmalen aus der verkehrspsychologischen Testbatterie des Act- und React- Testsystems "ART 2020". Vorliegend wurden der verkehrsbezogene Persönlichkeitstest (VPT.2), der Fragebogen für Risikobereitschaftsfaktoren (FRF.2) und der verkehrsspezifische Itempool (VIP) angewendet. Die zur Abklärung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitsmerkmale eingesetzten Fragebogentests entsprechen dem aktuellen Stand der verkehrspsychologischen Diagnostik (vgl. J. Bächli-Biétry/M. Menn, *Zum Einsatz von Persönlichkeitsfragebogen in verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchungen – eine vergleichende Studie*, in: *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2015*, Bern 2015, S. 250 ff.; Bächli-Biétry, *Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignungsdiagnostik leisten?*, in: *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003*, St. Gallen 2003, S. 74 ff.). bb) Mit dem Aufsatz zum Verkehrsunfall vom 27. März 2020, den die Schwester bezüglich Rechtschreibfehler,

einiger Formulierungen und Formatierung und die Rechtsvertreterin gegengelesen haben (act. 10/31), gab der Rekurrent an, dass er seinen Führerausweis anfangs 2020 erhalten und nur wenige Vorfälle im Strassenverkehr gehabt habe. Er erinnere sich an eine Situation in einem doppelspurigen Kreislauf, wo es mit einem weiteren Fahrzeug fast zu einer Kollision gekommen sei. Über die verantwortungslose Fahrweise des anderen Fahrzeugs habe er sich genervt. Der andere Vorfall habe sich im März ereignet und sei der Grund der verkehrspsychologischen Untersuchung. Er sei am Abend in Gossau mit seinem Fahrzeug in einer Kolonne gestanden und unterwegs zu einem Kollegen gewesen. Plötzlich sei er von einem unbekanntem Fahrzeug auf dem Busstreifen rechts überholt worden. Dies habe ihn in dermassen verärgert, dass er auf der Gegenseite neben dem anderen Fahrzeuglenker habe ranfahren wollen, damit er ihm die Meinung sagen könne. Jedoch sei der Kreislauf schnell nähergekommen und er habe es nicht mehr geschafft, sich wieder in die Kolonne einzureihen. Es sei leider auch zu spät gewesen, um ganz abbremsen zu können, weshalb er in eine "Biene Maja" gefahren sei. In diesem Moment sei ihm die Kollision als mildeste Möglichkeit erschienen, damit er seine Kollegen oder andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährde. Das sei ihm passiert, weil er sehr unerfahren im Strassenverkehr sei. Im Moment seines Handelns sei ihm die Gefährlichkeit nicht bewusst gewesen. Normalerweise halte er sich immer an die Verkehrsregeln, nur in dieser Situation habe er sehr schlecht und unüberlegt gehandelt. Wenn er mehr Erfahrungen beim Autofahren sammeln könne, lerne er besser, Gefahren einzuschätzen. Er werde zukünftig versuchen, im Strassenverkehr zurückhaltend und gut überlegt zu agieren (vgl. act. 10/91 f.). Gegenüber der Polizei hatte er, soweit aus den Akten ersichtlich, mit Angaben zum Unfallablauf noch zurückgehalten. Namentlich bestätigte er nicht, von einem anderen Fahrzeuglenker rechts überholt worden zu sein (act. 10/31 f.). Zu den konkreten Gründen, weshalb es zu diesem Verkehrsunfall gekommen sei, führte der Rekurrent aus, dass er sehr überrascht gewesen sei, als ihn der Wagen rechts überholt habe. Er sei nicht nur überrascht gewesen, dass dieser auf dem Busstreifen überholt habe, sondern auch, weil er gleich mehrere Fahrzeuge auf einmal überholt habe. Dessen Verhalten habe ihn so geärgert, dass er aus der Kolonne rausgefahren sei, um ihn zurechtzuweisen. Er habe nur daran gedacht, dem anderen Fahrer die Meinung zu sagen, und im Moment nicht überlegt, was passieren könnte, wenn er seine Fahrspur verlasse und auf die Gegenfahrbahn wechsele. Die Gefährlichkeit seines Handelns für andere Verkehrsteilnehmer sei ihm erst bewusstgeworden, als es zu spät gewesen sei; er habe beim Rausfahren eine Art Kurzschlussreaktion gehabt. Aus dem Vorfall habe er Vieles gelernt und werde nie wieder innerorts überholen und allgemein mehr über die Konsequenzen seines Verhaltens nachdenken (vgl. act. 10/92). cc) Der verkehrsbezogene Persönlichkeitstest (nachfolgend: VPT.2) wurde speziell für die Fahreignungsdiagnostik entwickelt. Mit 70 Fragen klärt er die Bereiche Offenheit der Selbstbeschreibung, Expressivität/Selbstsicherheit, soziale Anpassung, emotionale Ansprechbarkeit, Selbstkontrolle und 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 (PR) von 38 (Normbereich 25-75, vgl. Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 66). Personen mit geringen Offenheitswerten neigen stark dazu, sich als angepasst, emotional stabil und kontrolliert darzustellen. Weshalb bei einem unterdurchschnittlichen Wert zur Offenheit, ein Persönlichkeitsprofil nur mit Vorbehalt ausgewertet werden kann (vgl. Bächli-Biétry, a.a.O., S. 65). Da dieser Wert im

Normbereich liegt, besteht beim Rekurrenten keine Tendenz zu einer beschönigenden Selbstdarstellung. Mit einem PR von 18 liegt das Ergebnis für die Expressivität/Selbstsicherheit demgegenüber ausserhalb des Normbereichs. Dasselbe gilt für die Selbstkontrolle mit einem PR von 20 und die Selbstreflexion mit einem PR von 19. In den anderen Bereichen (soziale Anpassung und emotionale Ansprechbarkeit) bewegen sich die Ergebnisse wiederum im Normbereich (act. 10/93). dd) Mit dem Fragebogen für Risikobereitschaftsfaktoren (nachfolgend: FRF.2) werden verschiedene Dimensionen der Risikobereitschaft abgeklärt, und zwar in physischer, sozialer und finanzieller Hinsicht. Erhöhte Werte ergaben sich beim Rekurrenten bei der sozialen Risikobereitschaft mit einem PR von 90 und bei der finanziellen Risikobereitschaft mit einem PR von 85. Hingegen lag der Wert bezüglich der physischen Risikobereitschaft mit einem PR von 36 im Normbereich (act. 10/93). ee) Der verkehrsspezifische Itempool (nachfolgend: VIP) deckt 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 Erwünschtheit. Deutlich erhöht fielen die Werte in den Bereichen aggressive Interaktion (PR 98) und emotionales Autofahren (PR 80) aus. Die Bereiche Orientierung an sozialer Erwünschtheit und unkritische Selbstwahrnehmung liegen dagegen im Normbereich (act. 10/93). ff) Die ungünstige Prognose der charakterlichen Eignung begründet der Gutachter damit, dass aufgrund der ausführlichen verkehrspsychologischen Exploration zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden müsse, dass der Rekurrent die persönlichen Hintergründe und Ursachen für seine Auffälligkeiten im Strassenverkehr noch nicht ausreichend erkannt habe. Daher sei er nicht selbständig in der Lage, entsprechende Konsequenzen daraus abzuleiten, um für die Zukunft keine weiteren Auffälligkeiten im Strassenverkehr mehr folgen zu lassen. Die Wahrscheinlichkeit, dass es aufgrund seiner persönlichen Einstellungsmerkmale auch in Zukunft erneut zu Verkehrsauffälligkeiten kommen könne, sei bei ihm derzeit noch erhöht. Die Gefahrenpotenziale würden beim Rekurrenten vor allem in einer unzureichenden Reflexion des Fehlverhaltens und der zugrundeliegenden Persönlichkeitsanteile, einer erhöhten Risikobereitschaft im Strassenverkehr, einem reduzierten Gefahrenbewusstsein sowie einer zu gering ausgeprägten Verantwortungsbereitschaft liegen. Die verkehrspsychologischen Persönlichkeitsverfahren hätten in Übereinstimmung mit den Akten und den Angaben aus der Exploration ebenfalls Hinweise auf eine erhöhte Wahrscheinlichkeit ergeben, dass es aufgrund von persönlichen Einstellungsmerkmalen auch in Zukunft zu weiteren Verkehrsauffälligkeiten kommen könne. Die charakterliche Fahreignung sei deshalb aus verkehrspsychologischer Sicht zum aktuellen Zeitpunkt negativ zu beurteilen (vgl. act 10/95 ff.). c) Im Rekurs wird geltend gemacht, dass der Rekurrent im Aufsatz für das verkehrspsychologische Gutachten sein Verhalten begründet habe. Entgegen den Ausführungen der Vorinstanz sei ihm sehr wohl bewusst, weshalb es zu einer Kurzschlussreaktion gekommen sei, und zwar aufgrund des Fehlverhaltens des grauen Wagens. Ein weiterer Grund, weshalb nicht auf das Gutachten hätte abgestützt werden dürfen, sei, dass bei der "Beurteilung der charakterlichen Eignungsvoraussetzungen" lediglich die Resultate der Fragebogenverfahren festgehalten worden seien. Es könne nicht im Geringsten nachvollzogen werden, aufgrund welcher Fragen und Antworten die Bewertungen resultierten. Die dem Gutachten zugrundeliegenden Tests hätten dem Gutachten beigelegt werden müssen, um die Ausführungen überhaupt erst überprüfen zu können. Für die Beantwortung der Frage eines Führerausweisentzugs auf unbestimmte Zeit hätten zudem die individuellen

Charaktereigenschaften in Bezug auf das bisherige Verhalten begutachtet werden müssen. Stattdessen sei gestützt auf nicht überprüfbare Prüfungsergebnisse eine Schlussfolgerung gezogen worden, die allenfalls einem Durchschnittswert der übrigen Exploranden entspreche. Zudem sei das Gutachten widersprüchlich. Zum einen werde festgehalten, dass es dem Rekurrenten gelungen sei, sich mit den Umständen zu seinem Verkehrsdelikt kritisch auseinanderzusetzen. Zum anderen werde ausgeführt, dass dem Rekurrenten die ursächlich hinter seinem Vorfall stehenden, personenbezogenen Faktoren bis jetzt zu wenig bewusst seien. Das Gutachten schweige sich gänzlich darüber aus, worauf sich die Hypothese stütze, dass die kritische Selbstwahrnehmung des Rekurrenten derzeit zu gering ausgebildet sei oder die Zusammenhänge zwischen dem Fehlverhalten und die sich daraus ergebenden Gefahren ihm nicht ausreichend bewusst seien. Der Gutachter habe nur Hypothesen aufgestellt, ohne diese auch nur ansatzweise zu begründen. Gestützt auf ein solches Gutachten einen Sicherungszug aufgrund charakterlicher Eigenschaften anzuordnen, sei reine Willkür und verstosse gegen Bundesrecht. Zu den einzelnen Ergebnissen des Fragebogenverfahrens wird weiter geltend gemacht, dass der niedrige Wert in der Skala "Selbstkontrolle" nicht stimmen könne, da ansonsten der Rekurrent bereits mehrere Einträge im Strafregister aufweisen würde. Auch der niedrige Wert der Skala "Selbstreflexion" könne nicht stimmen, da das Gutachten dazu selber widersprüchliche Angaben mache.

d) aa) Das verkehrspsychologische Gutachten unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 21 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 58 Abs. 1 VRP). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann 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 das Gericht nur aus triftigen Gründen von einer behördlicherseits in Auftrag gegebenen Expertise ab. Es 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 es 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 (Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 58).

bb) Gemäss dem Rekurrenten erfülle der Gutachter die gesetzlichen Anforderungen nach Art. 11b Abs. 1 lit. b der Verkehrszulassungsverordnung (SR 741.51, abgekürzt: VZV) nicht und demzufolge dürfe auf das Gutachten nicht abgestellt werden. Die entsprechende Bestimmung verlangt, dass bei einer medizinischen Abklärung der Fahreignung, die kantonale Behörde den Gesuchsteller an einen Arzt mit mindestens der Anerkennung der Stufe 3 zuweist. Vorliegend handelt es sich aber nicht um ein verkehrsmedizinisches, sondern um ein verkehrspsychologisches Gutachten, das aufgrund von Zweifeln an der charakterlichen Eignung des Rekurrenten durchgeführt wurde. Hierfür ist Art. 11 Abs. 1 lit. c in Verbindung mit Art. 5c VZV einschlägig. Als Gutachter anerkannt sind Psychologen mit dem Titel "Fachpsychologe/Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP" oder einem von der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrspsychologie als gleichwertig anerkannten Titel. Der Gutachter verfügt über den entsprechenden Titel und war deshalb berechtigt und qualifiziert, das verkehrspsychologische Gutachten zu erstellen. Abgesehen

davon waren es der Rekurrent und die Rechtsvertreterin, welche den Gutachter vorgeschlagen hatten. cc) Der Rekurrent beanstandet, dass die dem Gutachten zugrundeliegenden Tests hätten offengelegt werden müssen. Ansonsten eine Überprüfung der Testverfahren nicht möglich sei. Zur gutachterlichen Erfassung von verkehrsrelevanten Persönlichkeitseigenschaften werden in der Schweiz in der Regel neben dem Explorationsgespräch auch standardisierte Fragebogenverfahren eingesetzt. Verschiedene Anbieter stellen Verfahren bereit, die speziell für den Zweck der Fahreignungsbegutachtung konstruiert, normiert und validiert worden sind. Mit diesen Verfahren werden Persönlichkeitseigenschaften erfasst, die je nach Ausprägung für die zukünftige Legalbewährung prognostisch günstig, neutral oder prognostisch ungünstig gewertet werden. Für die verkehrspsychologische Diagnostik stellen die Fragebogenverfahren somit ein wichtiges Hilfsmittel für die Gutachter dar. Gemäss ständiger Rechtsprechung ergibt sich indessen kein Anspruch auf Einsicht in rein interne Akten, die für die interne Meinungsbildung bestimmt sind und welchen kein Beweischarakter beizumessen ist. Dementsprechend besteht auch im Rahmen einer Begutachtung grundsätzlich kein Anspruch auf Einsicht in die der internen Meinungsbildung dienenden Notizen des Gutachters oder generell in die das Gutachten vorbereitenden Arbeitsunterlagen, wie Hilfsmittel für die Erstellung eines Gutachtens (z.B. schriftlichen Aufzeichnungen über Testergebnisse oder andere Befunde). Die Fragebögen der durchgeführten Tests sind als solche Hilfsmittel zu werten, weshalb grundsätzlich kein Anspruch auf Offenlegung besteht. Das Gericht kann immerhin zum Beizug solcher Dokumente verpflichtet sein, wenn dies im Einzelfall zur Überprüfung der Grundlagen und Schlussfolgerungen eines Sachverständigengutachtens angezeigt erscheint (BGer 8C\_37/2014 vom 22. Mai 2014 E. 2.1). Dies kann unter anderem dann der Fall sein, wenn das Gutachten in bestimmten Fällen nicht schlüssig ist. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Bewertung der Ergebnisse mittels Fragebögen durchgeführter Tests ein besonderes (verkehrspsychologisches) Fachwissen voraussetzt. Für den Betroffenen und die Rechtsvertreterin wäre deshalb mit der Herausgabe der Antworten auf die verschiedenen Fragen nichts gewonnen. Selbstverständlich haben diese aber das Recht, eine nochmalige verkehrspsychologische Begutachtung zu beantragen, wenn sie mit dem Ergebnis nicht einverstanden sind. Das Gericht wird einen solchen Antrag gutheissen, wenn es nach eigener eingehender Würdigung ebenfalls zum Schluss kommen sollte, dass das Gutachten nicht zu überzeugen vermag. Wie es sich damit verhält, ist im Folgenden zu prüfen. dd) Bei den angewendeten Fragebögen handelt es sich um Methoden, die geprüft wurden und sich in der Praxis durchgesetzt haben. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Beurteilung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitseigenschaften nicht einzig auf solchen Testergebnissen beruht. Fragebogenverfahren sind aber ein sinnvolles Erhebungsinstrument, sind sie doch in einem gewissen Masse objektiver und auch standardisierter als das Explorationsgespräch und ermöglichen so gesehen einen "neutraleren" Blickwinkel auf den Exploranden (vgl. Bächli-Biétry/M. Menn, Zum Einsatz von Persönlichkeitsfragebogen in verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchungen – eine vergleichende Studie, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2015, Bern 2015, S. 250 und 268). Da der Gutachter ein zertifizierter Verkehrspsychologe ist, ist davon auszugehen, dass er den Umgang mit den Fragebögen und der Auswertung gewohnt ist. Aus dem Gutachten selbst ergeben sich keine Hinweise, dass die Begutachtung nicht ordnungsgemäss durchgeführt wurde. ee) Der Gutachter leitet die mangelnde charakterliche Fahreignung des Rekurrenten im Wesentlichen daraus ab, dass sich aufgrund der verkehrspsychologischen Untersuchung

Hinweise auf eine charakterliche Problematik ergeben habe, sodass eine erhöhte Wahrscheinlichkeit gegeben sei, dass die untersuchte Person zukünftig erheblich oder wiederholt gegen strassenverkehrsrechtliche Bestimmungen verstossen werde. Die Gefahrenpotenziale lägen beim Rekurrenten in der unzureichenden Reflexion des Fehlverhaltens und der dabei zugrundeliegenden Persönlichkeitsanteile, in einer erhöhten Risikobereitschaft im Strassenverkehr, einem reduzierten Gefahrenbewusstsein sowie einer zu geringen Verantwortungsbereitschaft. ff) Das gutachterliche Hauptargument für eine fehlende Fahreignung war die mangelnde Selbstreflexion des Rekurrenten. Daher sei er nicht in der Lage, daraus Konsequenzen für sein Verhalten im Strassenverkehr abzuleiten. Diese Feststellung deckt sich mit den Ergebnissen der Fragebogenverfahren. Im verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest konnte der Rekurrent in der Skala "Selbstreflexion" nur einen sehr niedrigen Wert erzielen. Der gemessene Skalenwert ausserhalb des Normbereichs deutet somit auf eine Neigung zu intuitivem Handeln und zu einer mangelnden Fähigkeit, eigenes Verhalten selbstkritisch zu hinterfragen, hin. Dieses Manko zeigte sich auch in den Aussagen des Rekurrenten. Zum Verkehrsunfall vom 27. März 2021 meinte er, dass er sich über das Überholmanöver des anderen Fahrzeugs auf dem Busstreifen so geärgert habe, dass er den Fahrer habe zurechtweisen wollen. In diesem Moment sei er sich der Gefahr seines Handelns nicht bewusst gewesen; er habe wohl in einer Art Kurzschlussreaktion gehandelt. Dem kann nur zugestimmt werden. Das fragliche Überholmanöver wirkt auch auf verkehrspsychologische Laien als totale Überreaktion eines Fahrzeuglenkers, der sich nicht im Griff hat, und damit eine massive Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hervorgerufen hat. Die Aussagen des Rekurrenten stehen deshalb nicht im Widerspruch zu den Schlussfolgerungen des Gutachters. Was der Rekurrent insbesondere nicht aufzeigte, war, weshalb ein Überholmanöver eines fremden Fahrzeugs ihn persönlich derart in Rage bringen konnte und ihn zu einem sehr gefährlichen Fahrmanöver verleiten liess. Im Aufsatz beschrieb er zwar, wie es zum Verkehrsunfall gekommen ist und was aus seiner Sicht der Auslöser des Überholmanövers gewesen ist. Dagegen setzte er sich nicht mit den persönlichen Eigenschaften auseinander, die eine Erklärung für sein Handeln sein könnten. Nachvollziehbar und schlüssig ist somit die Schlussfolgerung des Gutachters, dass eine tiefgreifende Auseinandersetzung mit den persönlichen Anteilen an seinem Delikt noch nicht ausreichend stattgefunden habe, sodass zurzeit keine ausreichende Grundlage für die Entwicklung einer tragfähigen und stabilen Verhaltensmodifikation gegeben sei. Der Einwand des Rekurrenten, dass die Ausführungen des Gutachtens widersprüchlich seien, ist unbegründet. Keinen Widerspruch stellt auch dar, wenn im Gutachten ausgeführt wird, der Rekurrent habe sich kritisch mit dem Verkehrsdelikt auseinandergesetzt. Dies bedeutet insbesondere nicht, dass dies auch in einem genügenden und sämtliche Facetten ausleuchtenden Mass stattgefunden hat. Dazu würde vor allem das Bewusstsein gehören, dass es nicht seine Aufgabe ist, andere Motorfahrzeugführer nach einem allfälligen Fehlverhalten im Strassenverkehr in Sheriffmanier zur Rede stellen zu müssen. Die verkehrsspezifischen Fragebogenverfahren zeigten weitere Auffälligkeiten, die auf ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für das zukünftige Verhalten des Rekurrenten im Strassenverkehr schliessen lassen. Beim Persönlichkeitstest VPT.2 wies er bei der Expressivität/Selbstsicherheit und Selbstkontrolle sehr tiefe Skalenwerte auf, die auf Charaktereigenschaften wie fehlende Eigenständigkeit, Ängstlichkeit und Gehemmtheit im Sozialkontakt und erhöhte Beeinflussbarkeit im sozialen Kontext hinweist. Demgegenüber deuten sehr niedrige Werte bei der Selbstkontrolle auf eine eher spontane Handlungsweise, Unzuverlässigkeit,

Sprunghaftigkeit und schnelle Aufgabe bei Schwierigkeiten hin. Weitere problematische Werte ergaben sich aus dem Fragebogenverfahren FRF.2 bei der sozialen und finanziellen Risikobereitschaft. Im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass diese hohen Werte unter anderem Hinweise für riskante Fahrmanöver, erhöhte soziale Konfliktbereitschaft und eine geringe Beeinflussbarkeit durch soziale Kritik seien. Zudem fielen im Persönlichkeitsverfahren VIP die Skalenwerte "aggressive Interaktion" und "emotionales Autofahren" deutlich erhöht aus. Solche Werte sprechen für eine Neigung zu einem dominanten, aggressiven und unüberlegten Fahrverhalten. Der vom Rekurrenten verursachte Verkehrsunfall vom 27. März 2020 kann auch von einem verkehrspsychologischen Laien ohne weiteres mit den beschriebenen Persönlichkeitsmerkmalen in Einklang gebracht werden. So stellte das überholende Fahrzeug innerorts mit überhöhter Geschwindigkeit im Bereich von zwei Fussgängerstreifen mit durch Sicherheitspoller geschaffenen Mittelstreifen ein extrem hohes Risiko für andere Verkehrsteilnehmer dar und spricht für eine hohe Risikobereitschaft und ein geringes Gefahrenbewusstsein. Bereits vor dem Vorfall vom 27. März 2020 hatte er sich eigenen Angaben zufolge über einen anderen Automobilisten genervt, der sich seiner Meinung nach in einem Kreislauf nicht korrekt verhalten hatte und fast in ihn gefahren war (act. 10/91). Insgesamt ergeben sich in den verkehrsspezifischen Fragebogenverfahren zur Persönlichkeit deutliche Auffälligkeiten beim Rekurrenten, die auf ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für das zukünftige Verhalten im Strassenverkehr schliessen lässt. gg) Der Rekurrent bringt weiter vor, dass weder der Gesetzeswortlaut von Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG, noch die bundesgerichtliche Rechtsprechung einen Sicherungszug aus charakterlichen Gründen gestützt auf einen einmaligen Vorfall legitimieren würde. Entscheidend für den Sicherungszug aus charakterlichen Gründen ist die schlechte Prognose über das Verhalten als Motorfahrzeugführer. Die Frage ist anhand der Vorkommnisse und der persönlichen Umstände zu beurteilen. Eine solche liegt vor, wenn hinreichend begründete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Motorfahrzeugführer vorsätzlich oder aufgrund seines Unvermögens rücksichtslos fahren wird. Hierbei spielt auch die Art, Schwere, Zahl und Häufigkeit der begangenen Verfehlungen eine Rolle (Ph. Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 16d SVG N 42). Das Bundesgericht hielt in indessen bereits in einem früheren Urteil fest, dass unter besonderen Umständen bereits eine erstmalige Geschwindigkeitsüberschreitung erhebliche Zweifel an der charakterlichen Eignung wecken könne (BGer 1C\_604/2012 vom 17. Mai 2013 E. 6.1). Es trifft deshalb nicht zu, dass ein einmaliger Vorfall keinen Sicherungszug zu rechtfertigen vermöge (vgl. act. 12, S. 2). Vielmehr kann sich die charakterliche Nichteignung zum Führen eines Motorfahrzeugs auch aus einem ersten und einzigen Ereignis ergeben, wenn es sich wie hier um eine massiv auffällige Verhaltensweise handelt. In Bezug auf die Fahreignung ist als besonders problematisch zu betrachten, dass der Verkehrsunfall vom 27. März 2020 nur gerade drei Monate, nachdem der Rekurrent den Führerausweis auf Probe erworben hatte, geschehen ist. Zusätzlich zu berücksichtigen ist, dass die Art des Verkehrsdelikts äusserst schwer wiegt. Der Rekurrent überholte mit übersetzter Geschwindigkeit innerorts bei Kolonnenverkehr mehrere Fahrzeuge und gefährdete damit weitere Verkehrsteilnehmer massiv. Aufgrund der rücksichtslosen Fahrweise des Rekurrenten und des Umstands, dass er lediglich drei Monate im Besitz des Führerausweises war, bestanden berechtigte Zweifel an der Fahreignung. Diese wurden mit dem verkehrspsychologischen Gutachten vom 19. Oktober 2020 bestätigt. hh) Die Feststellung des Gutachters, dass die verkehrspsychologische Untersuchung auf eine

charakterliche Problematik hinweise und eine erhöhte Wahrscheinlichkeit gegeben sei, dass der Rekurrent zukünftig erheblich oder wiederholt gegen das Strassenverkehrsgesetz verstosse, erweist sich demzufolge als widerspruchsfrei, nachvollziehbar und schlüssig. Das Gutachten zeigt auch keine offenkundigen Mängel. Zudem bestehen keine Indizien, welche gegen dessen Zuverlässigkeit sprechen würden. Namentlich durfte der Gutachter die Ergänzungsfragen mit Hinweisen auf die Ausführungen im Gutachten beantworten, zumal dazu grösstenteils bereits Stellung genommen worden war. Der mit dem Sicherungsentzug verbundene Eingriff in die Persönlichkeitssphäre des Rekurrenten ist angesichts der auf dem Spiel stehenden öffentlichen Interessen der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer erforderlich und angemessen und liegt nicht zuletzt auch in seinem eigenen, wohlverstandenen Interesse (vgl. BGer 6A.15/2000 vom 28. Juni 2000 E. 4). Zuzufolge fehlender Fahreignung ist der Sicherungsentzug gemäss Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG auf unbestimmte Dauer zu bestätigen.

### **E. 3**

a) Gemäss Art. 17 Abs. 3 SVG kann der auf unbestimmte Zeit entzogene Führerausweis bedingt und unter Auflagen wiedererteilt werden, wenn eine allfällige gesetzliche oder verfügte Sperrfrist abgelaufen ist und die betroffene Person die Behebung des Mangels nachweist, der die Fahreignung ausgeschlossen hat. Eine Wiedererteilung des Ausweises bei einem Sicherungsentzug wegen fehlender Fahreignung kommt somit nur in Frage, wenn die Fahreignung wiederhergestellt ist. Die vom Entzug betroffene Person hat ein Gesuch um Wiedererteilung des Führerausweises zu stellen und mit den erforderlichen Beweismitteln zu belegen, dass der Mangel, der die Fahreignung ausgeschlossen hat, behoben ist (BSK SVG-Rütsche/Weber, a.a.O., Art. 17 N 22). Bei einer charakterlichen Problematik wird der Führerausweisentzug aufgehoben, wenn eine erfolgreiche Behandlung der beschriebenen Defizite stattgefunden hat. b) Dass die Vorinstanz als Bedingungen für die Aufhebung des Führerausweisentzugs ein klagloses Verhalten (namentlich kein Fahren trotz Entzug), das Absolvieren einer Verkehrstherapie von mindestens 10-12 Sitzungen und eine positiv lautende verkehrspsychologische Kontrolluntersuchung festlegte, ist nicht zu beanstanden. Mit dem Gutachter ist von einer erforderlichen Verkehrstherapie auszugehen, weil die beschriebenen Defizite unter professioneller Betreuung aufzuarbeiten sind, um neue Methoden zu erarbeiten, die eine tiefgreifende Verhaltensänderung im Hinblick auf das zukünftige Verhalten im Strassenverkehr hervorrufen (act. 10/97). Die Bedingung einer positiv lautenden Kontrolluntersuchung entspricht der gängigen Praxis bei einem Sicherungsentzug; damit kann überprüft werden, ob der charakterliche Fahreignungsmangel behoben ist. Insgesamt sind die Bedingungen für die Wiedererteilung zu bestätigen. c) Zusammenfassend ist der Rekurs gegen die Sicherungsentzugsverfügung vom 11. Januar 2021 abzuweisen. Die Vorinstanz durfte nach eingehender Würdigung des Gutachtens zu Recht auf das schlüssige und nachvollziehbare verkehrspsychologische Gutachten vom 19. Oktober 2020 abstellen, die Fahreignung des Rekurrenten gestützt auf Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG verneinen, den Führerausweis auf unbestimmte Zeit entziehen und die Wiedererteilung von den obengenannten Bedingungen abhängig machen.

### **E. 4**

Mit dem Sicherungsentzug soll sichergestellt werden, dass der Rekurrent zum Schutz der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer vom Strassenverkehr ferngehalten wird. Dieser Zweck wäre gefährdet, wenn er während eines Beschwerdeverfahrens als

Motorfahrzeugführer zum Strassenverkehr zugelassen würde. Einer allfälligen Beschwerde ist deshalb die vom Gesetz vorgesehene aufschiebende Wirkung zu entziehen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 51 VRP).

#### **E. 5**

Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten vom Rekurrenten zu bezahlen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.– (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12) erscheint angemessen. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– ist damit zu verrechnen. Ein Anspruch auf eine ausseramtliche Entschädigung besteht nicht. Entscheid: 1. Der Rekurs wird abgewiesen. 2. Einer allfälligen Beschwerde wird die aufschiebende Wirkung entzogen. 3. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.– (Entscheidgebühr) zu bezahlen, unter Verrechnung des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.

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