



**Fall-Nr.:** IV-2010/18  
**Stelle:** Verwaltungsrekurskommission  
**Rubrik:** Verkehr  
**Publikationsdatum:** 06.08.2019  
**Entscheiddatum:** 19.08.2010

### **Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 19.08.2010**

**Art. 14 Abs. 2 lit. d, Art. 16 Abs. 1, Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG (SR 741.01), Art. 56 Abs. 2 VRP (sGS 951.1). Das verkehrspsychologische Gutachten, in welchem dem Motorfahrzeugführer die Fahreignung aus charakterlichen Gründen abgesprochen wird, äussert sich nicht zu den teilweise widersprüchlichen Untersuchungsergebnissen. Aufhebung des Sicherungsentzugs und Rückweisung zur Einholung eines neuen Gutachtens (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 19. August 2010, IV-2010/18).**

Präsident Urs Gmünder, Mitglieder Urs Früh und Beat Fritsche; Gerichtsschreiber

Thomas Scherrer

X, Rekurrent,

vertreten durch Christoph A. Egli, Fürsprecher, Berneckerstrasse 26, Postfach 95,  
9435 Heerbrugg,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Administrativmassnahmen,  
Moosbruggstrasse 11, 9001 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend

Führerausweisentzug (Sicherungsentzug)

**Sachverhalt:**



A.- X besitzt den Führerausweis der Kat. B seit dem 9. Januar 2009 auf Probe. Am Sonntag, 16. August 2009, lenkte er um 18.00 Uhr in Begleitung seiner Freundin (auf dem Beifahrersitz) und deren Schwester (auf dem Rücksitz) den Personenwagen "D" mit dem amtlichen Kennzeichen SG 000000 auf der R-Strasse von A in Richtung B. Bei einer Geschwindigkeit von jeweils ca. 80 km/h zog er auf gerader Strecke zweimal die Handbremse. Beim zweiten Mal blockierte das rechte Hinterrad, worauf das Fahrzeug ausser Kontrolle geriet, mit der rechten vorderen Fahrzeugseite gegen einen Baum prallte und schliesslich totalbeschädigt an einer Böschung zum Stillstand kam. Die Freundin von X erlitt lebensgefährliche Verletzungen, unter anderem ein Schädel-/Hirntrauma. Die Schwester der Freundin und X selbst wurden leicht verletzt. Das Untersuchungsamt A verurteilte X mit Bussenverfügung vom 2. Dezember 2009 wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung, grober Verkehrsregelverletzung und Nichttragens der Sicherheitsgurte zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je Fr. 40.--, bedingt erlassen bei einer Probezeit von 2 Jahren, und zu einer Busse von Fr. 1'000.--.

B.- Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt eröffnete gegenüber X am 30. September 2009 ein Verfahren zur Abklärung der Fahreignung und ordnete mit Zwischenverfügung vom 27. Oktober 2009 eine verkehrspsychologische Untersuchung an. Im Gutachten vom 18. Januar 2010 verneinte der Verkehrspsychologe die Fahreignung von X aus charakterlichen Gründen. Daraufhin verbot das Strassenverkehrsamt X am 21. Januar 2010 vorsorglich das Führen von Motorfahrzeugen und entzog ihm mit Verfügung vom 29. Januar 2010 den Führerausweis bei einer Sperrfrist von 3 Monaten auf unbestimmte Zeit. Einem allfälligen Rekurs wurde die aufschiebende Wirkung entzogen. Für die Wiederzulassung zum Verkehr wird entsprechend der Empfehlung des Verkehrspsychologen klagloses Verhalten (namentlich kein Fahren trotz Entzug), eine Verkehrstherapie von mindestens 12 Sitzungen in nicht weniger als 8 Monaten und eine positive verkehrspsychologische Kontrolluntersuchung mit zusätzlichem Leistungstest vorausgesetzt.

C.- Gegen diese Verfügung erhob X durch seinen Rechtsvertreter mit Eingabe vom 15. Februar 2010 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem Rechtsbegehren, unter Kosten- und Entschädigungsfolge sei die angefochtene Verfügung aufzuheben und der Führerausweis unter Verlängerung der Probezeit



gemäss den gesetzlichen Bestimmungen für höchstens 3 Monate zu entziehen. Auf die Ausführungen zur Begründung des Antrags wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen. Die Vorinstanz verzichtete am 1. März 2010 auf eine Vernehmlassung. Die Gesuche, es sei dem Rekurrenten zu erlauben, weiterhin Gabelstapler zu führen, und dem Rekurs ab 21. April 2010 die aufschiebende Wirkung zu erteilen, wies der Abteilungspräsident am 18. März 2010 ab. Die Kosten der Verfügung blieben bei der Hauptsache. Im Rekursverfahren wurden die zum Gutachten vorhandenen Akten des Verkehrspsychologen sowie die Fragebogen von 2 der insgesamt 3 durchgeführten Persönlichkeitstests beigezogen. Der Rekurrent nahm dazu am 6. Juli 2010 Stellung; die Vorinstanz liess sich nicht vernehmen.

### **Erwägungen:**

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Die Verwaltungsrekurskommission ist zum Sachentscheid zuständig. Die Befugnis zur Rekurshebung ist gegeben. Der Rekurs vom 15. Februar 2010 ist unter Berücksichtigung des Fristenlaufs am Wochenende rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41<sup>bis</sup>, 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP; Art. 84 Abs. 1 des Gerichtsgesetzes, sGS 941.1). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz dem Rekurrenten den Führerausweis gestützt auf das verkehrspsychologische Gutachten vom 18. Januar 2010 zu Recht wegen charakterlicher Nichteignung auf unbestimmte Zeit entzogen hat.

a) Führerausweise dürfen nicht erteilt werden, wenn der Bewerber nach seinem bisherigen Verhalten nicht Gewähr bietet, dass er als Motorfahrzeugführer die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird (Art. 14 Abs. 2 lit. d des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01, abgekürzt. SVG). Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen (Art. 16 Abs. 1 SVG). Wegen fehlender Fahreignung wird einer Person der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn sie 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).

Ein Sicherungsentzug aus charakterlichen Gründen setzt eine schlechte Prognose über das Verhalten als Motorfahrzeugführer voraus (P. Stauffer, *Der Entzug des Führerausweises*, Bern 1966, S. 40). Die Behörden müssen gestützt hierauf den Ausweis verweigern oder entziehen, wenn hinreichend begründete Anhaltspunkte vorliegen, dass der Führer rücksichtslos fahren wird (vgl. Botschaft vom 24. Juni 1955 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955 II S. 21 f.). Die Frage ist anhand der Vorkommnisse (unter anderem nach der Art und Zahl der begangenen Verkehrsdelikte) und der persönlichen Umstände zu beurteilen; in Zweifelsfällen ist ein verkehrspsychologisches oder psychiatrisches Gutachten anzuordnen (BGE 125 II 492 E. 2a).

Aus charakterlichen Gründen sind nach Auffassung der Lehre 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 zur Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktverarbeitung, 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) Der Rekurrent hat am Sonntag, 16. August 2009, um 18.00 Uhr, in Begleitung zweier Mitfahrerinnen als Lenker eines Personenwagens auf der R-Strasse in B bei einer Geschwindigkeit von jeweils rund 80 km/h auf gerader Strecke zweimal die Handbremse gezogen, um den ihn begleitenden beiden Mitfahrerinnen zu imponieren und die Räder quietschen zu lassen. Damit hat er aus egoistischen Motiven und Gedankenlosigkeit eine sehr schwere Gefährdung – die sich im Übrigen beim zweiten Mal auch realisiert hat – insbesondere seiner beiden Mitfahrerinnen in Kauf genommen. In diesem Verhalten kommt eine unrealistische Gefahrenwahrnehmung zum Ausdruck, die Zweifel an der charakterlichen Eignung des Rekurrenten zum Führen von Motorfahrzeugen weckt. Dass der Rekurrent im Jahr 2006 ein Motorrad ohne den entsprechenden Führerausweis lenkte, weist zudem auf eine gewisse Bereitschaft hin, sich über Normen hinwegzusetzen. Unter diesen Umständen war es gerechtfertigt, die Fahreignung des Rekurrenten verkehrspsychologisch abklären zu lassen. Im Übrigen wurde die Anordnung der entsprechenden Untersuchung unangefochten rechtskräftig.

c) Die Vorinstanz stützt die angefochtene Verfügung auf das verkehrspsychologische Gutachten vom 18. Januar 2010, welches dem Rekurrenten aufgrund der Untersuchungsbefunde die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen zurzeit abspricht.

aa) Das verkehrspsychologische Gutachten vom 18. Januar 2010 geht von den beiden Auffälligkeiten im Strassenverkehr, den Angaben des Rekurrenten zu seinen persönlichen und sozialen Verhältnissen und der Untersuchung vom 19. Dezember 2009 aus. Letztere umfasste ein verkehrspsychologisches Interview, einen Test zum Leistungsverhalten (gerichtete Aufmerksamkeit Q1 aus ART 2020), der auch für die Begutachtung des Charakters einsetzbar ist (vgl. J. Bächli-Biétry, Inhalt des Gutachtens, Würdigung, Folgefragen aus verkehrspsychologischer Sicht, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 62), sowie – in der Form von Fragebogen – einen verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest (VPT.2), einen



## St.Galler Gerichte

verkehrsspezifischen Itempool (VIP) sowie das Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (IVPE). Die zur Abklärung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitsmerkmale eingesetzten Fragebogentests entsprechen unbestrittenermassen dem aktuellen Stand der verkehrspsychologischen Diagnostik (vgl. dazu die Angaben im Gutachten S. 3; J. Bächli-Biétry, Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignungsdiagnostik leisten?, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 74 ff.). Für 2 Tests (VPT.2 und VIP) können anhand der im Rekursverfahren beigezogenen Fragebogen und der dem Gutachten beigefügten Auswertungen die Antworten des Rekurrenten auf die einzelnen Fragen ermittelt werden; für den dritten Test (IVPE) ist dies – nach Auskunft des Gutachters – nicht möglich. Welche Folgen dieser Umstand auf die Nachvollziehbarkeit des Gutachtens hat, kann offen bleiben, wenn das Gutachten aus anderen Gründen nicht als schlüssig beurteilt werden kann.

bb) Die Auffälligkeiten im Strassenverkehr – Fahren ohne Ausweis am 27. Oktober 2006, Verkehrsunfall vom 16. August 2009 – werden zutreffend wiedergegeben. In der Anamnese gab der Rekurrent – zur Zukunft befragt – an, er wünsche sich viel Glück und dass seine – beim Unfall vom 16. August 2009 schwer verletzte – Freundin wieder gesund werde. In der Befragung zu diesem Unfall äusserte der Rekurrent vorab, er habe einen riesigen Fehler gemacht, zu dem er stehe und den er nie mehr machen würde. Sein Verhalten erklärte er mit "jugendlichem Leichtsinn" und damit, dass er zu wenig überlegt habe. Er gab aber auch zu bedenken, jeder habe schon etwas getan, was man nicht tun sollte; die einen hätten Glück, andere – so wie er – nicht. Anschliessend beschreibt der Rekurrent die Fahrt, bei der er, seine Freundin – die einzige angeschnallte Person – und deren Schwester es sehr lustig gehabt hätten. Man habe gelacht, als er das erste Mal die Handbremse gezogen habe. Beim zweiten Mal sei es nicht mehr lustig gewesen. Seine Freundin sei in die Rehabilitation nach Zihlschlacht gekommen. Es sei ihr noch eine Schädelkalotte eingesetzt worden.

cc) Der verkehrsbezogene Persönlichkeitstest (nachfolgend: VPT.2) klärt mittels 70 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



## St.Galler Gerichte

Prozentrang von 14 (Normbereich 25-75). Mit einem Prozentrang von 76 liegt auch das Ergebnis für die Selbstkontrolle ausserhalb des Normbereichs. In den anderen Bereichen (Expressivität-Selbstkontrolle 59, soziale Anpassung 35, emotionale Ansprechbarkeit 50, Selbstreflexion 31) bewegen sich die Ergebnisse innerhalb des Normbereichs.

Der verkehrsspezifische Itempool (nachfolgend: VIP) deckt mit 49 Fragen die Bereiche der unkritischen Selbstwahrnehmung, der aggressiven Interaktion und des emotionalen Autofahrens ab. Als Kontrollskala dient der Grad der Orientierung der Antworten an der sozialen Erwünschtheit. In dieser Kontrollskala erzielte der Rekurrent einen Prozentrang von 94 (Normbereich 25-75). Mit einem Prozentrang von 91 liegt auch das Ergebnis für das emotionale Autofahren ausserhalb der Norm. Bei der unkritischen Selbstwahrnehmung und bei der aggressiven Interaktion liegen die Ergebnisse mit Prozenträngen von 72 und 70 innerhalb der Norm.

Das Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (nachfolgend: IVPE) dient der Erfassung der verkehrspsychologisch relevanten Persönlichkeitseigenschaften Risikobereitschaft, soziales Verantwortungsbewusstsein, Selbstkontrolle und psychische Stabilität. Zur Kontrolle der Verfälschungstendenzen beinhaltet es auch eine Offenheitsskala (vgl. [www.schuhfried.at](http://www.schuhfried.at)). Bei dieser Skala erzielte der Rekurrent einen Wert an der unteren Grenze des Normbereichs (Prozentrang 16, Normbereich 16-84). Auch in der Skala zum Verantwortungsbewusstsein erreichte der Rekurrent einen Wert unterhalb des Normbereichs (Prozentrang 12). Die Selbstkontrolle liegt oberhalb des Normbereichs (Prozentrang 94). Psychische Stabilität (Prozentrang 76) sowie Spannungsbedürfnis und Abenteuerlust (Prozentrang 73) liegen innerhalb des Normbereichs.

dd) Die ungünstige Beurteilung der charakterlichen Eignung begründet der Gutachter damit, die Offenheit in der Untersuchung sei ungenügend, so dass der Rekurrent zu wenig in der Lage sei, die Zweifel an seiner Bereitschaft zur Verkehrsanpassung auszuräumen. Er erziele fast den höchsten Wert bei der Orientierung an sozialer Erwünschtheit. Das sei ein Hinweis darauf, dass er dazu tendiere, die Ergebnisse zu seinen Gunsten darzustellen und Mühe habe, sich mit den eigenen Schwächen auseinanderzusetzen. Die Kritikfähigkeit sei ungenügend, weil er sein Fehlverhalten



eher im Bereich Glück oder nicht Glück sehe, zu wenig offen sei, sich selber als zu wenig verantwortungsbewusst beschreibe und zwischen dem tatsächlichen Verhalten und der eigenen Einschätzung in den Tests als sehr zuverlässig und normbewusst ein Widerspruch entstehe. Ein Widerspruch zeige sich auch innerhalb des Inventars verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften, wo sich der Rekurrent als zu wenig verantwortungsbewusst beschreibe und gleichzeitig eine hohe Selbstkontrolle angebe. Der Rekurrent sei aktuell zu wenig belehrbar. Der unterdurchschnittliche Wert im Verantwortungsbewusstsein zeige, dass der Rekurrent Regeln und Normen verletzen könne. Hinzu komme, dass er zu den Ursachen und Hintergründen seines Fehlverhaltens lediglich mit jugendlichem Leichtsinn, Glück und Unglück argumentiere.

d) Im Rekurs wird geltend gemacht, die auf Fragebogen abgestützten Tests berücksichtigten eine ganz offensichtlich vorhandene traumatische Belastungsstörung des Rekurrenten überhaupt nicht. Der Unfall, bei dem seine Freundin schwer verletzt und deren Schwester und er selbst glimpflich davon gekommen seien, mache ihm auch heute noch zu schaffen. Es werde ihm mehr oder minder vorgeworfen, er schreibe die nicht verarbeitete Störung zu stark dem jugendlichen Leichtsinn zu, um daraus im Wesentlichen abzuleiten, es fehle die Einsicht. Dieses relativ grobmaschige System schlage vielleicht in durchschnittlichen Fällen, nicht aber bei einer derartig starken Traumatisierung an. Eine eigentliche verkehrsmedizinische Diagnose fehle vollkommen. Ganz abgesehen davon, habe es sich nicht um ein Verhalten wie beispielsweise Raserei und dergleichen, das als objektiv besonders rücksichtslos zu bezeichnen wäre, gehandelt. Die Feststellung mangelnder Selbstkritik und Einsicht in das Geschehen stehe in eigentümlichem Widerspruch zum Verhalten des Rekurrenten nach dem Unfall, der nach einer Ausflucht ohne jeglichen äusseren Anlass die ungünstige Wahrheit preisgegeben habe. Bei der dem Rekurrenten zugeschriebenen unterdurchschnittlichen Offenheit sei das Persönlichkeitsprofil nur mit Vorbehalt auswertbar. Indem der Rekurrent nach dem Unfall Verantwortung übernommen habe, neige er auch nicht zu beschönigender Selbstdarstellung. Die wahrscheinlichere Ursache für das Testverhalten dürfte eine vom Verkehrspsychologen nicht erkannte traumatische Belastungsstörung als Folge der lebensgefährlichen Verletzungen, welche der Rekurrent durch den Unfall seiner Freundin zugefügt habe, sein. Daran trage er äusserst schwer. Das Gutachten sei nicht schlüssig. Es handle sich offensichtlich um einen Ausreisser, umso mehr als das Ergebnis von Fragebogen lediglich eine



Standardabweichung von einer Durchschnittsnorm ergebe und damit nicht sehr sensitiv sei.

e) 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 ärztlichen Gutachten Beweiswert beigemessen werden, sofern sie als 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 auf Grund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen. Erscheint ihm die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten zweifelhaft, hat er nötigenfalls ergänzende Beweise zur Klärung dieser Zweifel zu erheben (vgl. BGE 133 III 385 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 (vgl. 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 Fahreignung des Rekurrenten im Wesentlichen aus den Widersprüchen innerhalb der Fragebogentests und zwischen den ungünstigen Testergebnissen und den Angaben im Interview sowie aus Auffälligkeiten bezüglich Offenheit (vgl. dazu nachfolgend E. 2e/cc), Kritikfähigkeit und des Erkennens von Ursachen und Hintergründen des eigenen Fehlverhaltens (vgl. dazu nachfolgend E. 2e/dd) ab.

cc) Aus den Kontrollskalen aller 3 Tests ergibt sich eine ungenügende oder eine höchstens knapp genügende Offenheit des Rekurrenten (VPT.2: 14, Untergrenze 25; VIP: 94, Obergrenze 75; IVPE: 16, Untergrenze 15,9). Da Personen mit ungenügenden Offenheitswerten stark dazu neigen, sich als angepasst, emotional stabil und kontrolliert darzustellen (vgl. Bächli-Biétry, a.a.O., S. 65), ist der Schluss des Gutachters, der Rekurrent tendiere dazu, die Ergebnisse zu seinen Gunsten



## St.Galler Gerichte

darzustellen und habe Mühe, sich mit den eigenen Schwächen auseinanderzusetzen, nachvollziehbar.

Indessen liegen verschiedene Elemente vor, welche die Auffassung des Gutachters der ungenügenden Offenheit des Rekurrenten fraglich erscheinen erlassen. In der Befragung zum Unfallereignis steht für den Rekurrenten an erster Stelle sein Fehler, zu dem er stehe und den er nie mehr machen würde. Nachdem er der Polizei zunächst am 17. August 2009 angab, wegen einer Katze gebremst zu haben, kam er am 20. August 2009 auf diese Aussage zurück und schilderte die tatsächliche Ursache des Unfalls, weil er mit dem schlechten Gewissen nicht mehr leben können. Bereits damals äusserte er, das Ganze tue ihm sehr leid und er wisse, dass er einen Fehler gemacht habe. Dass der Rekurrent zu seinem – äusserst folgenreichen – Fehler stehen kann, würde erwarten lassen, dass er auch in den Fragebogentests nicht bestrebt ist, sich in einem besonders guten Licht darzustellen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Ergebnisse in den Kontrollskalen auf das Schuldbewusstsein des Rekurrenten – das insbesondere auch im Wunsch, seine Freundin möge wieder gesund werden, zum Ausdruck kommt – zurückzuführen sind und er deshalb um eine überdurchschnittlich fehlerlose und sozial angepasste Lebensführung bemüht ist, die ihm zurzeit auch gelingt. Auf ein überdurchschnittliches Bemühen, Fehler zu vermeiden, deuten auch die hohen Ergebnisse bei der Selbstkontrolle (VPT.2: 76, IVPE: 94) hin.

Trotz der geringen Offenheitswerte erreichte der Rekurrent bei der Skala der sozialen Anpassung einen eher tiefen Wert (VPT.2: 35). Gegen eine ungenügende Offenheit spricht auch der tiefe Wert beim Verantwortungsbewusstsein (IVPE: 12). Dieser liesse sich auch damit erklären, dass sich der Rekurrent bei der Beantwortung der entsprechenden Fragen vorab seines Verhaltens am 16. August 2009 bewusst war und er sich – rückblickend – als ungenügend verantwortungsbewusst beschrieben hat. Ein solcher Zusammenhang würde es auch nicht erlauben, einen Widerspruch zwischen der Selbsteinschätzung in der Untersuchung vom 19. Dezember 2009 und dem Verhalten am 16. August 2009 zu erkennen. Aus dem Gutachten geht diesbezüglich nichts hervor.

dd) Die ungenügende Kritikfähigkeit und das ungenügende Erkennen von Ursachen und Hintergründen des eigenen Fehlverhaltens werden im Gutachten vorab mit den



Aussagen des Rekurrenten, er habe aus jugendlichem Leichtsinn gehandelt, er denke, jeder habe schon etwas getan, was man nicht tun sollte, und er habe im Gegensatz zu andern kein Glück gehabt, begründet. Dass der Rekurrent bei gleichzeitig ungenügendem Verantwortungsbewusstsein, wie es im Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften zum Ausdruck kommt, möglicherweise ein erhöhtes Risiko im Strassenverkehr darstellt, ist nachvollziehbar. Gegen eine genügende Kritikfähigkeit sprechen der Wunsch nach Selbstkontrolle bei ungenügendem Verantwortungsbewusstsein und insbesondere der tiefe Wert bei der Selbstreflexion.

Im Zusammenhang mit dem Ereignis vom 16. August 2009 stehen für den Rekurrenten jedoch offenkundig seine Verantwortung und sein Wunsch, die Zeit möge die Folgen tilgen, an erster Stelle. Er sieht seinen Fehler ein und würde das nie wieder machen. Er war im Zeitpunkt des Unfalls knapp 19-jährig. Dieses Alter und die Beschreibung der Fahrt – sie hätten es sehr lustig gehabt – lässt seine Erklärung, er habe aus jugendlichem Leichtsinn gehandelt, nachvollziehbar erscheinen. Erst an zweiter Stelle äussert der Rekurrent den Gedanken, jeder habe schon etwas getan, was man nicht tun sollte, und andere hätten – anders als er – Glück gehabt. Darin kann zwar eine Externalisierung der Verantwortung erblickt werden, insoweit als sich der Rekurrent nicht genügend bewusst ist, in welchem Ausmass er dieses Glück – das er im Übrigen beim ersten Bremsmanöver hatte – herausgefordert hat. Fraglich ist hingegen, ob deshalb auf eine mangelnde charakterliche Fahreignung geschlossen werden darf, zumal die Feststellung als solche nicht unzutreffend ist. Erfahrungsgemäss realisiert sich eine Gefahr nicht bei jedem risikoreichen Verhalten. Indem der Rekurrent auch äusserte, er wisse nicht, warum er so was getan habe, kommt eine Ratlosigkeit der eigenen Person gegenüber zum Ausdruck. Was sein Verhalten vom 16. August 2009 anbelangt, deuten verschiedene Aussagen auf die Kritikfähigkeit des Rekurrenten hin.

f) Das Gutachten lässt die Fragen nach der Bedeutung der teilweise widersprüchlichen Ergebnisse unbeantwortet. Der Rekurrent erscheint bezüglich des Unfalls vom 16. August 2009 als einsichtig und schildert das Ereignis offen. Auch in den Fragebogentests beschreibt sich der Rekurrent nicht durchwegs günstig. Wie die in den Fragebogentests in den Kontrollskalen ermittelte mangelnde Offenheit auf diesem Hintergrund interpretiert werden kann, lässt sich dem Gutachten nicht entnehmen.



g) Zusammenfassend erweist sich das verkehrspsychologische Gutachten vom 18. Januar 2010 und insbesondere der Schluss auf die mangelnde Fahreignung des Rekurrenten, der verkehrssicherheitsrelevant einzig am 16. August 2009 aufgefallen ist, für einen psychologischen Laien nicht nachvollziehbar.

3.- Dementsprechend ist der Rekurs gutzuheissen und die angefochtene Verfügung der Vorinstanz vom 29. Januar 2010 ist aufzuheben. Die Angelegenheit ist gestützt auf Art. 56 Abs. 2 VRP zur Einholung eines psychiatrischen Gutachtens unter Berücksichtigung der Befunde aus der verkehrspsychologischen Untersuchung (Testergebnisse, protokollierte Aussagen und Aufsatz des Rekurrenten) und zum neuen Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. Im neuen Gutachten wird auch die vom Rechtsvertreter aufgeworfene Frage zu klären sein, ob beim Rekurrenten aufgrund des Unfalls eine posttraumatische Belastungsstörung vorliegt, welche sich auf das Testverhalten auswirkt. Eine Rückweisung erscheint deshalb als sachgerecht, weil mit der Einholung eines neuen Gutachtens die Beweisgrundlagen wesentlich ergänzt werden. Zudem würde es zu einer Verkürzung des Rechtsmittelwegs führen, wenn das Gericht die Beweisergänzung selbst vornehmen würde.

4.- Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten vom Staat zu tragen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'500.-- ist angemessen (vgl. Art. 13 Ziff. 522 des Gerichtskostentarifs, sGS 941.12). Die Finanzverwaltung ist anzuweisen, dem Rekurrenten den Kostenvorschuss von Fr. 1'500.-- zurückzuerstatten.

Bei diesem Verfahrensausgang hat der Rekurrent Anspruch auf volle Entschädigung der ausseramtlichen Kosten (Art. 98<sup>bis</sup> VRP und Art. 98<sup>ter</sup> VRP; GVP 1983 Nr. 56), soweit diese aufgrund der Rechts- und Sachlage als notwendig und angemessen erscheinen (Art. 98 Abs. 2 VRP). Im Rekursverfahren war angesichts der Fragen, die sich bei der Würdigung eines verkehrspsychologischen Gutachtens stellen, der Beizug eines Rechtsbeistandes geboten. Der Rechtsvertreter hat keine Kostennote eingereicht. Das Honorar ist daher ermessensweise festzusetzen. Unter Berücksichtigung des Aktenumfangs sowie des Aufwands für die Rekurseingabe erscheint ein Honorar von Fr. 2'500.-- als angemessen (vgl. Art. 19 und Art. 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten; sGS 963.75,



abgekürzt: HonO). Hinzu kommen die Barauslagen von pauschal 4% (Fr. 100.--; Art. 28<sup>bis</sup> HonO) und die Mehrwertsteuer von 7,6% (Fr. 197.60; Art. 29 HonO); kostenpflichtig ist der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt).

### Entscheid:

1. Der Rekurs wird gutgeheissen und die angefochtene Verfügung der Vorinstanz vom 29. Januar 2010 aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird zur Anordnung eines psychiatrischen Gutachtens im Sinne der Erwägungen und zum neuen Entscheid an die Vorinstanz zurückgewiesen.
3. Der Staat trägt die amtlichen Kosten von Fr. 1'500.--.
4. Die Finanzverwaltung wird angewiesen, dem Rekurrenten den Kostenvorschuss von Fr. 1'500.-- zurückzuerstatten.
5. Der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) hat den Rekurrenten mit Fr. 2'797.60, davon Fr. 197.60 Mehrwertsteuer, zu entschädigen.