



Fall-Nr.: IV-2014/46
Stelle: Verwaltungsrekurskommission
Rubrik: Verkehr
Publikationsdatum: 10.10.2019
Entscheiddatum: 26.02.2015

Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 26.02.2015

Art. 29 Abs. 2 BV (SR 101), Art. 16d Abs. 1 lit. c SVG (SR 741.01). Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör zufolge ungenügender Begründung der Verfügung. Im verkehrspsychologischen Gutachten wird nachvollziehbar dargelegt, weshalb der Betroffene nicht fahrgeeignet ist. Der Führerausweis für die Kategorien F und G wurde deshalb zu Recht nicht wiedererteilt. Hingegen erscheint die Erteilung des Führerausweises für die Kategorie A1 (beschränkt auf 45 km/h) nicht ausgeschlossen. Dies setzt indes voraus, dass die Mindestanforderungen der dritten Gruppe erfüllt sind, was vorab durch den Vertrauensarzt abzuklären ist (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 26. Februar 2015, IV-2014/46).

Präsident Urs Gmünder, Richter Urs Früh und Beat Fritsche, Gerichtsschreiberin
Susanne Schmid Etter

X, Rekurrent,

vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Titus Bossart, Rechtsanwalt, Schmiedgasse 28,
9000 St. Gallen,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Abteilung Administrativmassnahmen,
Frongartenstrasse 5, 9001 St. Gallen, Vorinstanz,

betreffend

Wiedererteilung des Führerausweises

Sachverhalt:



St.Galler Gerichte

A.- Am 1. April 2001 verursachte X einen Motorradunfall unter Alkoholeinfluss und ohne entsprechenden Führerausweis der Kategorie A. Er erlitt ein schweres Schädelhirntraum und wurde im bewusstlosen Zustand ins Kantonsspital St. Gallen überführt. Im Anschluss verbrachte er sieben Monate in einer Reha-Klinik. Am 21. Mai 2001 gab X den Führerausweis freiwillig ab. Gestützt auf ein verkehrspsychologisches Gutachten vom 17. Juni 2004 sowie eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt vom 23. August 2004 wurde X der Führerausweis der Spezialkategorie F (Motorfahrzeuge, ausgenommen Motorräder, mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h) am 25. August 2004 wiedererteilt. Eine weitere Kontrollfahrt für die Kategorie G (schwere Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h) absolvierte X am 20. Juni 2005 ebenfalls erfolgreich.

B.- Am 18. August 2006 verursachte X mit seinem Lastwagen (plombiert auf maximal 45 km/h) wegen Missachtens des Stoppsignals bzw. Unterlassung des obligatorischen Sicherheitshalts einen Verkehrsunfall. Das Strassenverkehrsamt entzog ihm daraufhin mit Verfügung vom 4. Oktober 2006 den Führerausweis für die Dauer von einem Monat. Am 13. Dezember 2007 war er in A als Lenker seines Lastwagens zufolge Nichtgewährung des Rechtsvortritts für einen weiteren Verkehrsunfall verantwortlich. Das Strassenverkehrsamt ordnete daraufhin am 19. März 2008 einen Führerausweisentzug für die Dauer von vier Monaten an. Am 2. Juni 2008 kam es beim Überholen seines Lastwagens durch eine Personenwagen-Lenkerin im Innerortsbereich zu einer Streifkollision, weil X die Lenkerin von der Strasse abdrängen wollte. Vor der Polizei erklärte er, er habe nicht gewollt, dass der Personenwagen ihn überhole. Er rege sich immer auf, wenn ihn innerorts jemand überholen wolle. Er habe den Personenwagen deshalb bewusst abgedrängt. Gestützt auf das in der Folge vom Strassenverkehrsamt in Auftrag gegebene verkehrspsychologische Gutachten vom 30. November 2008 wurde X der Führerausweis für Motorfahrzeuge aller Kategorien mit Verfügung vom 19. Dezember 2008 auf unbestimmte Zeit entzogen. Einzig der Führerausweis der Kategorie M (Mofa) wurde ihm belassen.

C.- Vom 17. Mai bis 10. Juni 2010 wurde X in der Rehaklinik B und vom 21. September bis 31. Oktober 2012 in der Klinik C behandelt. In den Monaten August/September 2011 war er zwecks Rehabilitation und medikamentöser Behandlung drei Wochen in der Klinik D.



D.- Mit Schreiben vom 13. Dezember 2012 beantragte X die Wiedererteilung des Führerausweises der Kategorie F. Daraufhin wurde er zu einer verkehrspsychologischen Begutachtung aufgeboten. Diese fand am 5. April 2013 bei Dr.phil. Jacqueline Bächli-Biétry in Zürich statt. Aufgrund der negativen Beurteilung der Fahreignung im Gutachten vom 10. April 2013 stellte das Strassenverkehrsamt X die voraussichtliche Abweisung des Gesuchs um Wiedererteilung in Aussicht, worauf dieser auf eine anfechtbare Verfügung verzichtete. In der Folge absolvierte X vom 12. Juni bis 7. November 2013 zwölf Sitzungen bei einer Verkehrstherapeutin, wobei auch die Familie involviert war. Mit Schreiben vom 18. November 2013 ersuchte er daraufhin um verkehrspsychologische Neubeurteilung. Im Gutachten vom 17. Februar 2014 kam die Verkehrspsychologin Dr.phil. Jacqueline Bächli-Biétry zum Schluss, dass die charakterliche Fahreignung von X zum aktuellen Zeitpunkt klar negativ zu beurteilen sei. Sowohl auf der Ebene der Persönlichkeits- wie auch der Einstellungsmuster würden sich erhebliche Risikofaktoren für auffälliges bzw. impulsives und kränkbares Verhalten im Verkehr ergeben. In seiner Stellungnahme vom 20. März 2014 beantragte der Rechtsvertreter von X, diesem sei der Führerausweis der Kategorie F wiederzuerteilen. Mit Verfügung vom 21. März 2014 wies das Strassenverkehrsamt das Gesuch um Wiedererteilung des Fahrausweises der zweiten medizinischen Gruppe gestützt auf das verkehrspsychologische Gutachten ab.

E.- Gegen die Abweisung des Gesuchs um Wiedererteilung reichte X mit Eingabe seines Vertreters vom 4. April 2014 Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission ein mit den Anträgen, die angefochtene Verfügung sei aufzuheben und die Angelegenheit zum Erlass einer korrekt begründeten Verfügung an die Vorinstanz zurückzuweisen; eventualiter sei dem Rekurrenten der Führerausweis der Kategorie F für Personenwagen wiederzuerteilen; subeventualiter sei dem Rekurrenten der Führerausweis der Kategorie G bzw. für einen Personenwagen mit gedrosselter Geschwindigkeit auf 30 km/h bzw. für einen Roller mit 50 cm³ zu erteilen und es seien die Kosten der angefochtenen Verfügung auf Fr. 100.– zu reduzieren; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge. Die Vorinstanz verzichtete auf eine Vernehmlassung.

Am 12. September 2014 reichte der Rechtsvertreter auf entsprechende Aufforderung hin die Begründung zu den materiellen Anträgen nach. Die Vorinstanz nahm dazu mit



Schreiben vom 23. September 2014 Stellung. Mit Schreiben vom 28. November 2014 nahm die Verkehrspsychologin zu den Eventualanträgen Stellung. Der Rekurrent liess sich dazu mit Eingabe vom 11. Dezember 2014 vernehmen. Auf die Ausführungen zur Begründung der Anträge wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

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 4. April 2014 ist rechtzeitig eingereicht worden und erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g^{bis}, 45, 47 und 48 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Der Rekurrent rügt in formeller Hinsicht, die Verfügung vom 21. März 2014 verletze den Anspruch auf rechtliches Gehör.

a) Im Rekurs wird im Wesentlichen vorgebracht, im vorinstanzlichen Verfahren habe der Rechtsvertreter des Rekurrenten eine ausführliche Stellungnahme mit verschiedenen Anträgen eingereicht. Die Vorinstanz habe es unterlassen, auf die eingehende Argumentation einzugehen. Sie habe sich die erforderliche Zeit dazu nicht genommen. Allein die Tatsache, dass die verkehrspsychologische Untersuchung die Fahreignung nicht befürworte, rechtfertige es nicht, kommentarlos über die Argumente des Rekurrenten hinwegzugehen, zumal diverse Eventualanträge gestellt worden seien, die zuvor nicht zur Diskussion gestanden hätten. Es wäre die Pflicht der Vorinstanz gewesen, dem Rekurrenten aufzuzeigen, warum sie glaube, dass auch all die Eventualvorschläge nicht in Frage kämen. Ein Verweis auf das Gutachten genüge unter diesen Umständen nicht. Es liege ein krasser Verstoss gegen Art. 29 Abs. 2 BV vor. Die Angelegenheit sei daher an die Vorinstanz zurückzuweisen. Diese sei zu verpflichten, sich mit den Argumenten des Rekurrenten auseinanderzusetzen. Danach habe der Rekurrent die Chance, sich seinerseits mit den Überlegungen der Vorinstanz auseinanderzusetzen und sich zu überlegen, ob er den Entscheid anfechten wolle. Hinzu komme die überhöhte Gebühr für den Entscheid von Fr. 325.–.



b) Art. 29 Abs. 2 BV gewährt den Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör. Daraus leitet das Bundesgericht in ständiger Rechtsprechung die Pflicht der Behörde ab, ihre Verfügungen und Entscheide zu begründen (vgl. BGE 133 III 439 E. 3.3; BGE 133 I 270 E. 3.1; BGE 129 I 236 E. 3.2; BGE 126 I 102 E. 2b). Als persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht verlangt dieser Grundsatz, dass die Behörde die Vorbringen des vom Entscheid oder der Verfügung in seiner Rechtsstellung Betroffenen auch tatsächlich hört, sorgfältig und ernsthaft prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt (vgl. G. Steinmann, in: St. Galler Kommentar, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2008, N 27 zu Art. 29 BV). Der von einem Entscheid oder einer Verfügung Betroffene soll wissen, warum die Behörde entgegen seinem Antrag entschieden hat; die Begründung muss deshalb so abgefasst sein, dass er den Entscheid oder die Verfügung gegebenenfalls sachgerecht anfechten kann (BGE 133 III 439 E. 3.3; BGE 129 I 232 E. 3.2; vgl. auch Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, Rz. 1706). Dies ist nur möglich, wenn sowohl der Betroffene als auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können; in diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sich ihr Entscheid stützt. Allerdings bedeutet dies nicht, dass sich die Behörde ausdrücklich mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss; vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (BGE 133 I 270 E. 3.1; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 1706). Umfang und Dichte der Begründung richten sich generell nach den Umständen (Steinmann, a.a.O., N 27 zu Art. 29 BV). Ist die Sachlage klar und sind die anwendbaren Normen bestimmt, kann ein Hinweis auf diese Rechtsnormen genügen, während ein weiterer Spielraum der Behörde – aufgrund von Ermessen oder unbestimmten Rechtsbegriffen – und eine Vielzahl von in Betracht fallenden Sachverhaltselementen eine ausführliche Begründung gebieten (BGE 112 Ia 110 E. 2b; BGE 104 Ia 213 E. 5g; Steinmann, a.a.O., N 27 zu Art. 29 BV; Tschannen/Zimmerli, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Aufl., Bern 2005, § 29 N 13). Die Begründungspflicht, welche aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör im Sinne von Art. 29 Abs. 2 BV fließt, hat der st. gallische Gesetzgeber für Verfügungen in Art. 24 Abs. 1 lit. a VRP ausdrücklich festgehalten; nach dieser Bestimmung soll die Verfügung unter anderem die Gründe enthalten, auf die sie sich stützt (vgl. zum Ganzen VerwGE B 2009/211 vom 18. März 2010 E. 2.1).



c) Die Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 21. März 2014 war wie folgt begründet: "Die verkehrspsychologische Untersuchung bei Frau Dr.phil. Jacqueline Bächli-Biétry fand am 12.02.2014 statt, wobei die Fahreignung leider erneut nicht befürwortet werden konnte. Aufgrund dieser Tatsache sehen wir uns veranlasst, Ihr Gesuch um Wiedererteilung des Führerausweises in Anwendung von Art. 14 Abs. 2 lit. c und Art.17 Abs. 3 SVG abzuweisen. Die Stellungnahmen Ihres Rechtsanwalts vom 20.03.2014 haben wir erhalten. Aufgrund des schlüssigen Gutachtens können wir weder dem Hauptantrag noch den Eventualanträgen stattgeben. Die Fahreignung kann für Motorfahrzeuge der 2. medizinischen Gruppe aus verkehrspsychologischer Sicht nicht befürwortet werden, dazu gehört auch ein Fahrzeug mit 30 km/h oder ein Roller" (act. 2/1).

Der Rekurrent hatte in seiner Stellungnahme vom 20. März 2014 vorgebracht, er sei mit der Einschätzung der Verkehrspsychologin nicht einverstanden. Dabei werde ausser Acht gelassen, dass er lediglich die Wiedererteilung des Führerausweises für die Kategorie F bzw. eventuell der Kategorie G bzw. Drosselung auf 30 km/h, subeventuell einen Roller mit 50 cm³ beantrage. Zudem sei unberücksichtigt geblieben, dass der Rekurrent am 20. Juni 2006 die Kontrollfahrt der Kategorie F für schwere Motorwagen bestanden habe und anschliessend bis 11. Juli 2008 als Berufslastwagenchauffeur tätig gewesen sei. Ferner wurde die Einholung eines Leumundberichts beantragt. Entgegen der Schlussfolgerung im Gutachten habe er aus dem Vorfall im Jahr 2008 viel gelernt. Jener Vorfall sei zudem mit einem Lastwagen geschehen. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein solches Ereignis sich mit einem Personenwagen wiederhole, sei äusserst gering. Er habe nun auch eine Arbeitsstelle ausserhalb des Familienbetriebs in Aussicht, was positiv für ihn sei. Zusätzlich wurde vorgeschlagen, der Rekurrent könne seine charakterlichen Fähigkeiten im Strassenverkehr durch zehn Fahrstunden mit anschliessender Kontrollfahrt unter Beweis stellen (act. 2/3). Unter diesen Umständen genügt die Begründung der angefochtenen Verfügung, wonach das Gutachten schlüssig sei und man weder dem Hauptantrag noch den Eventualanträgen folgen könne, den Anforderungen an das rechtliche Gehör nicht. Die Vorinstanz muss das Gutachten in der Entzugsverfügung würdigen, indem sie sich ihre eigenen Überlegungen dazu macht und auf allfällige wesentliche Einwände des Betroffenen zumindest kurz eingeht. Ein blosser Verweis auf das Gutachten genügt nicht. Der Betroffene muss sich sicher sein können, dass seine Anträge und Einwände von der



Behörde zur Kenntnis genommen und gewürdigt wurden, um danach über eine allfällige Rekuserhebung entscheiden zu können. Mit der vorliegenden Standardbegründung ist dies nicht möglich.

d) Mit dem Rekurs können alle Mängel der angefochtenen Verfügung geltend gemacht werden, besonders die Unzuständigkeit der erlassenden Behörde, der Verstoss gegen wesentliche Form- und Verfahrensvorschriften, die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie die Rechtswidrigkeit und die Unangemessenheit des Verfügungsinhalts (Art. 46 Abs. 1 VRP). Aufgrund dieser umfassenden Überprüfungsbefugnis (sog. volle Kognition) der Verwaltungsrekurskommission, kann die Gehörsverletzung durch die Vorinstanz im Rekursverfahren insbesondere aus verfahrensökonomischen Gründen geheilt werden (vgl. statt vieler BGE 126 I 72). Die nicht hinreichende Begründung der angefochtenen Verfügung ist indessen bei der Kostenverlegung zugunsten des Rekurrenten zu berücksichtigen. Im Gegenzug bleibt die Höhe der vorinstanzlichen Verfahrenskosten unverändert.

3.- Im Rekurs ist umstritten, ob die Vorinstanz die Wiedererteilung des Führerausweises gestützt auf das verkehrspsychologische Gutachten zu Recht verweigerte.

a) Dem Rekurrenten wurde der Führerausweis mit Verfügung vom 19. Dezember 2008 wegen charakterlicher Nichteignung auf unbestimmte Zeit, mindestens aber für vier Monate entzogen (Art. 16d Abs. 1 lit. c des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01, abgekürzt: SVG). Dieser Massnahme kommt die Bedeutung eines Sicherungsentzugs zu. Der Betroffene muss für die Wiedererteilung des Führerausweises entsprechend Art. 17 Abs. 3 SVG nachweisen, dass der Eignungsmangel behoben ist. Die Entzugsbehörde, die auch Wiederzulassungsbehörde ist, hat ihrerseits zu entscheiden, was sie für den Nachweis der Behebung des Eignungsmangels verlangt. Die Vorinstanz machte die Wiedererteilung in der Verfügung vom 19. Dezember 2008 von einem klaglosen Verhalten, vom Absolvieren einer Verkehrstherapie von mindestens 20 Sitzungen sowie von einer die Fahreignung des Rekurrenten bestätigenden verkehrspsychologischen Kontrolluntersuchung abhängig. Das ist nicht zu beanstanden, und es wurde dagegen auch kein Rechtsmittel ergriffen.



b) Der Rekurrent bringt zur Hauptsache vor, ihm sei im Jahr 2004 nach einer Kontrollfahrt mit einem Verkehrsmediziner und einem Fahrlehrer der Führerausweis der Kategorie F erteilt worden. Die Experten seien damals zum Schluss gekommen, dass er trotz seines Schädelhirntraumas den Anforderungen des Strassenverkehrs unter Limitierung der Höchstgeschwindigkeit genüge. Ein Jahr später sei gar eine Ausdehnung auf schwere Motorwagen erfolgt. Bis zum Vorfall vom 11. Juli 2008 habe er als Chauffeur mit dem plombierten Lastwagen über 70'000 km und mit seinem plombierten Personenwagen rund 30'000 km absolviert. In dieser Zeit habe er bewiesen, dass er in der Lage sei, schwere Lastwagen zu fahren. Die Verkehrspsychologin stelle die kognitive Fahreignung für die Kategorie F in ihrem aktuellen Gutachten nicht in Frage. Sie spreche dem Rekurrenten aber die charakterliche Fahreignung ab mit der Begründung, es sei ihm nicht gelungen, den geforderten Einsichtsprozess zu vollziehen und zu lernen, sich mit seinen körperlichen und geistigen Einschränkungen zu versöhnen. Er sei ausschliesslich auf den Wiedererhalt des Führerausweises fixiert und dadurch in der Auseinandersetzung mit seiner Behinderung blockiert. Deshalb ergäben sich erhebliche Risikofaktoren für auffälliges bzw. impulsives und kränkbares Verhalten im Verkehr. Diese Einschätzung treffe nicht zu. Der Rekurrent lebe seit 14 Jahren mit seiner Behinderung und meistere sein Leben erstaunlich gut. Vor diesem Hintergrund sei es ungerechtfertigt zu behaupten, er habe sich mit den körperlichen und geistigen Einschränkungen nicht versöhnt. Er sei sowohl in der Familie als auch im Freundeskreis bestens integriert. Er mache im Männerchor mit und sei begeisterter Schütze. Während des nunmehr sechsjährigen Entzugs habe er sich nichts zuschulden kommen lassen, auch nicht als Mofafahrer. Dazu sei ein Leumundsbericht einzuholen. Er habe sich sämtlichen verlangten Untersuchungen gestellt. Man könne daher nicht sagen, es sei ihm nicht gelungen, den geforderten Einsichtsprozess zu vollziehen. In seinem Alltag bewahre er Anstand gegenüber seinen Mitmenschen und nehme Rücksicht auf sie. Es gebe daher keine Anzeichen, dass er sich selbst überschätze und eine geringe Frustrationstoleranz habe. Es könne nicht sein, dass aufgrund der Tatsache, dass der Rekurrent standardisierte Tests ungeschickt angehe und dort ehrlich zu Protokoll gebe, es sei sein grösster Wunsch, wieder Auto zu fahren, der Schluss gezogen werde, er könne seine Situation nicht richtig einschätzen. Im Alltagsleben lasse sich solches nicht feststellen. Die Einschätzung der Verkehrspsychologin stehe denn auch im



Widerspruch zum Bericht von lic.phil. Y, bei welcher der Rekurrent zwölf Therapiestunden besucht habe. Gemäss deren Angaben orientiere sich der Rekurrent trotz der Unfallfolgen an seinen gesunden Seiten. Er sei sich bewusst, dass er eingeschränkt sei. Das Autofahren bringe ihm positive Energie. Falls das Autofahren ihm helfe, Ressourcen zu erschliessen, solle er nach Ansicht der Therapeutin sein Ziel ausdauernd verfolgen.

c) 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, in: Arbeitsgruppe Verkehrsmedizin der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin [Hrsg.], *Handbuch der verkehrsmedizinischen Begutachtung*, Bern 2005, S. 113 ff.).



Der Untersuchungsgrundsatz verlangt von der Verwaltung und vom Gericht die richtige und vollständige Abklärung des massgebenden Sachverhalts, d.h. die Ermittlung der materiellen Wahrheit. Je tiefer in den Persönlichkeitsbereich eingegriffen wird, desto sorgfältiger ist diesem Grundsatz nachzuleben (vgl. R. Schaffhauser, Zur Entwicklung von Recht und Praxis des Sicherungsentzugs von Führerausweisen, in: AJP 1/1992 S. 17 ff., insbesondere S. 33, N 58). Da ein Sicherungsentzug stark in den Persönlichkeitsbereich eingreift, ist eine genaue Abklärung der persönlichen Verhältnisse des Betroffenen in jedem Fall und von Amtes wegen vorzunehmen. Das Ausmass der notwendigen behördlichen Nachforschungen richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls und liegt im pflichtgemässen Ermessen der Entzugsbehörde (vgl. BGE 129 II 82 E. 2.2).

Das verkehrspsychologische Gutachten unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 21 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 58 Abs. 1 VRP). In Sachfragen weicht das Gericht nur aus triftigen Gründen von einer gerichtlichen Expertise ab. Es prüft, ob sich auf Grund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen. Erscheint die Schlüssigkeit eines Gutachtens in wesentlichen Punkten zweifelhaft, hat es 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).

d) Das verkehrspsychologische Gutachten vom 17. Februar 2014 (act. 9/18 ff.) stützt sich auf die Akten der Vorinstanz, das Interview mit dem Rekurrenten und die Ergebnisse der durchgeführten verkehrspsychologischen Tests. Leistungstests wurden aufgrund der konstanten für die Kategorie F ausreichenden Resultate in früheren Untersuchungen nicht mehr durchgeführt.



Die Gutachterin führt aus, der Proband habe sich in der Untersuchungssituation unauffällig, kooperativ und durchwegs der Situation angemessen verhalten. Die Aussagen zum Vorfall im Jahr 2008 bzw. den von ihm daraus abgeleiteten Konsequenzen stünden in hoher Übereinstimmung mit seinen Aussagen anlässlich der verkehrspsychologischen Untersuchung im Jahr 2013. Bereits damals habe er rein kognitiv begriffen, was sein Fehler gewesen sei und wie er diesen in Zukunft vermeiden könne. Das Problem sei jedoch primär auf der emotionalen Ebene zu suchen. Es falle ihm ausgeprägt schwer, die unfallbedingten Einschränkungen, was seine Fahreignung und seine sozialen Kompetenzen betreffe, zu akzeptieren. Noch deutlicher als in der letzten Untersuchung zeige sich seine persönliche Kränkung durch die Behinderung und seine Kränkbarkeit durch sein Umfeld. Nach wie vor sei es für ihn die einzige Lösung, dass er den Führerausweis wiedererhalte und sich im Verkehr mit einem Motorfahrzeug frei bewegen könne. Die massive Fixierung auf den Wiedererhalt des Führerausweises sei vergleichbar mit derjenigen in der Voruntersuchung und scheine ihn in seiner wirklichen Auseinandersetzung mit seiner persönlichen Problematik zu behindern. Erschwerend komme hinzu, dass er sich absolut ungerecht behandelt fühle. Sehr offen stehe er auch zu seiner ausschliesslich extrinsischen Therapiemotivation. Dies bestätige einerseits den Mangel an echtem Problembewusstsein und deute auf eine gewisse Distanzlosigkeit hin, die den Verdacht auf Vorliegen einer Schädigung der frontalen Hirnfunktion wecke. Auch andere Aussagen im Rahmen der Exploration zeigten auf, dass er dazu neige, impulsiv zu reagieren. Aufgrund seiner extrinsischen Therapiemotivation habe er nur wenig von der Therapie profitieren können. Er sehe die Lösung seines Problems einzig darin, wieder auf der Strasse fahren zu dürfen. Dass sich kaum etwas verändert habe, widerspiegeln sich auch in seinen mittels standardisierter Fragebogen erhobenen Profilen. Sie seien absolut vergleichbar ausgefallen mit jenen aus der letzten Untersuchung und bestätigten den Eindruck einer erheblichen allgemeinen und auch verkehrsspezifischen Selbstüberschätzungstendenz, einer geringen Frustrationstoleranz und einer stark beeinträchtigten Fähigkeit zu willentlicher Verhaltenskontrolle. Erschwerend komme die bereits erwähnte extreme Fixierung auf das Motorfahrzeug bzw. auf den Führerausweis hinzu. Er definiere seinen Selbstwert ausschliesslich über das Motorfahrzeug bzw. über die Fahrerlaubnis. Sowohl privat als auch beruflich könne von einer zufriedenstellenden Situation und einer guten familiären Bindung ausgegangen werden. Die Gutachterin kommt zum



Schluss, es sei dem Probanden nicht gelungen, den geforderten Einsichtsprozess zu vollziehen und zu lernen, sich mit seinen körperlichen und geistigen Einschränkungen zu versöhnen und deren Relevanz für seine Fahreignung adäquat zu beurteilen. Sowohl auf der Ebene der Persönlichkeitseigenschaften als auch der Einstellungsmuster würden sich erhebliche Risikofaktoren für auffälliges bzw. impulsives und kränkbares Verhalten ergeben. Die charakterliche Fahreignung sei daher aus verkehrspsychologischer Sicht zum aktuellen Zeitpunkt klar negativ zu beurteilen. Möglichkeiten zur Wiederherstellung ergäben sich keine, da der Rekurrent offensichtlich nicht in der Lage sei, eine stabile intrinsische (aus eigenem Antrieb erfolgte) Änderungsmotivation zu entwickeln. Zudem erhärte sich der Verdacht, dass sich seine unfallbedingte Hirnschädigung auf die frontalen Funktionen auswirke bzw. dass bei ihm von einer persistierenden Impulskontrollproblematik ausgegangen werden müsse.

Zu den einzelnen vom Rekurrenten beantragten Führerausweiskategorien äusserte sich die Verkehrspsychologin in ihrer Stellungnahme vom 28. November 2014 (act. 23). Sie erklärte, dass – basierend auf den Erkenntnissen aus der verkehrspsychologischen Untersuchung vom 12. Februar 2014 – die Erteilung eines Ausweises für die Spezialkategorien F und G (landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Arbeitskarren, Motorkarren und Traktoren mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h) abzulehnen sei. Nach wie vor bestehe beim Rekurrenten ein massiv erhöhter emotionaler Bezug zu Motorfahrzeugen. Die Selbstdefinition erfolge primär über das Motorfahrzeug. Zudem bestehe ein Verdacht auf Vorliegen einer Impulskontrollproblematik. Schliesslich sei das Persönlichkeitsprofil des Rekurrenten unverändert stark akzentuiert, was eine geringe Frustrationstoleranz und Kränkbarkeit zur Folge habe. Diese Faktoren würden unabhängig von der Drosselung der Geschwindigkeit auf 45 km/h oder 30 km/h einen erheblichen Risikofaktor für unangemessenes und nicht regelkonformes Verhalten im Verkehr darstellen. Demgegenüber könne bei der Erteilung eines Führerausweises für einen Roller mit 50 cm³ (Kategorie A1, beschränkt auf 45 km/h) von einer eher geringen Fremdgefährdung ausgegangen werden, zumal ein Roller einen anderen Aufforderungscharakter habe als ein vierräderiges Fahrzeug.

e) Die zur Abklärung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitsmerkmale eingesetzten Fragebogentests entsprechen unbestrittenermassen dem aktuellen Stand der



verkehrspsychologischen Diagnostik (J. Bächli-Biétry, Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignungsdiagnostik leisten?, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 74 ff.). Der verkehrsspezifische Itempool-Test VIP ist ein objektiv mehrdimensionales Fragebogenverfahren, das der Erfassung des Verkehrsverhaltens dient. Er besteht aus emotionalen bzw. normativen Wertungen oder aus Beschreibungen eigener Verhaltensweisen als Autofahrer im Strassenverkehr. Sowohl bei der Orientierung an der sozialen Erwünschtheit als auch bei der aggressiven Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern fallen die Resultate beim Rekurrenten unauffällig aus. Bei der unkritischen Selbstwahrnehmung erreicht er jedoch einen Prozentrang von 99. Er hält sich als Autofahrer für besonders geschickt, reaktionsschnell und unfallsicher. Daraus ergibt sich eine erhöhte Neigung zur Überschätzung der eigenen Verhaltensmöglichkeiten im Strassenverkehr. Der Wert beim emotionalen Autofahren ist mit 98 ebenfalls ausserordentlich hoch. Der Rekurrent schildert sich als Person, die gerne Auto fährt und dabei auch gerne sportlich und schnell unterwegs ist. Daraus ergibt sich eine hohe Neigung zu impulsiven und unüberlegten Verhaltensweisen im Strassenverkehr sowie zu überhöhten Geschwindigkeiten. Der verkehrsbezogene Persönlichkeitstest VPT.2 ist ein objektiv mehrdimensionales Fragebogenverfahren, das fahrverhaltensrelevante Persönlichkeitsmerkmale erfasst. Er klärt mittels Fragen die Expressivität(Emotionsausdruck)-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 durchschnittlichen Prozentrang von 67 (Normbereich 25-75), was heisst, dass die Aussagen von ihm verwertbar sind. In den Bereichen Soziale Anpassung (55) und Selbstreflexion (50) bewegen sich die Ergebnisse innerhalb des Normbereichs. Mit einem Prozentrang von 97 liegt das Ergebnis für die soziale Expressivität-Selbstkontrolle aber ausserhalb des Normbereichs, woraus sich eine erhöhte soziale Risikobereitschaft und eine Neigung zur Unbekümmertheit ergeben. Spontane und impulsive Verhaltensweisen sind beim Rekurrenten daher wahrscheinlich. Ebenso ist der Prozentrang für die emotionale Ansprechbarkeit mit 95 sehr hoch. Der Rekurrent neigt zu Ungeduld und Gespanntheit. Bei der Selbstkontrolle ergab sich mit 11 ein sehr niedriger Wert, was auf ein verringertes Normbewusstsein



und eine Neigung zu Regelverstössen hindeutet. Im Gespräch mit der Verkehrspsychologin erklärte der Rekurrent, er habe in der Therapie gelernt, dass das Autofahren nicht das Wichtigste im Leben sei. Trotzdem beharrt er darauf, er benötige aber ein Auto bzw. sei abhängig davon, da er auf dem Land wohne. Die Therapeutin habe ihn nicht verstanden, da sie in der Stadt wohne. Er habe eine Frau kennen gelernt, aber er habe sie ohne Auto nicht abholen können. Er sei nicht gerne in die Therapie gegangen. Er sei nur gegangen, um seinen Ausweis wieder zu erhalten. Im Dorf werde über ihn gelacht, er sei der "Töfflibueb". Wenn er nicht fahren dürfe, gehe er in den Himmel. Er verstehe nicht, dass er nicht fahren dürfe. Man wolle ihn bestrafen. Es sei verdammt hart, sechs Jahre ohne Ausweis zu sein.

Die im Gutachten für die Beurteilung der Fahreignung des Rekurrenten festgestellten negativen Punkte wie inadäquates Problembewusstsein, primär extrinsische (aufgrund äusserer Antriebe erfolgte) Änderungsmotivation, stark akzentuiertes Persönlichkeitsprofil, unkritische Selbstwahrnehmung und massiv erhöhter emotionaler Bezug zu Motorfahrzeugen bzw. Fixierung auf den Wiedererhalt des Ausweises gehen aus den Testergebnissen und dem Interview schlüssig und widerspruchsfrei hervor. Obschon der Rekurrent eine Verkehrstherapie besuchte, fallen die Testresultate und Aussagen sehr ähnlich wie im letzten verkehrspsychologischen Gutachten vom 10. April 2013 aus. Eine Einsicht in die unfallbedingten Einschränkungen im Strassenverkehr ist kaum vorhanden; dieser Schluss ist nachvollziehbar. Die Beurteilung im Gutachten deckt sich weitgehend mit der Einschätzung der Therapeutin lic.phil. Y, die angibt, dass der Prozess zur Änderung des problematischen Persönlichkeitsprofils in zwölf Sitzungen erst habe angestossen werden können. Von der Impulskontrolle her sei schwer vorhersehbar, ob der Rekurrent die Vorsätze, die er gefasst habe, im Strassenverkehr umsetzen könne. Dafür müsse an den Kompensationsstrategien weitergearbeitet werden. Der emotionale Bezug zum Autofahren sei nach wie vor gegeben und müsse weiter entflochten werden (vgl. act. 9/28 f.). Die im Vordergrund stehende unfallbedingte Problematik der Regulation von Affekten und Impulsen gab auch bei der Beurteilung durch die Ärzte der Kliniken Schmieder den Ausschlag dafür, dass dem Rekurrenten die charakterliche Fahreignung damals abgesprochen wurde (act. 9/101 f.).



St.Galler Gerichte

Die Vorbringen im Rekurs, dass der Rekurrent im Alltag gut integriert sei, sich gegenüber den Mitmenschen korrekt verhalte etc., vermögen daran nichts zu ändern. Diese positiven Gesichtspunkte waren auch der Verkehrspsychologin bekannt. Trotzdem kam sie zum negativen Ergebnis. Die Einholung eines Leumundsberichts erübrigt sich daher. Angesichts des klar negativen Ergebnisses der Fahreignungsbeurteilung ist auch keine ärztlich begleitete Probefahrt anzuordnen. Es ist unbestritten, dass der Rekurrent vom Leistungsverhalten das rein technische Führen eines Motorfahrzeugs der Kategorie F beherrscht. Die anhand der Testresultate in Bezug auf die Fahreignung festgestellten negativen Punkte, wie beispielsweise die mangelhafte Impulskontrolle, sind unabhängig von einer erfolgreichen Probefahrt vorhanden. Genau jene Situationen, bei denen der Rekurrent sich von anderen Verkehrsteilnehmern provoziert fühlt und aufgrund der mangelhaften Impulskontrolle nicht adäquat reagiert, können bei einer Probefahrt oder im Verkehrsunterricht nicht simuliert werden. Aus dem Umstand, dass er in den Jahren 2004 und 2005 Kontrollfahrten bestand, kann er demnach nichts zu seinen Gunsten ableiten. Dasselbe gilt für die geltend gemachten Fahrleistungen von 70'000 km (plombierter Lastwagen) und 30'000 km (plombierter Personenwagen) bis zum 11. Juli 2008, als sich die charakterliche Nichteignung zum Fahrzeugführen im Abdrängen einer anderen Fahrzeuglenkerin manifestierte.

f) Das Gutachten wie auch die ergänzenden Ausführungen der Verkehrspsychologin zu den Eventual- bzw. Subeventualanträgen erscheinen unter diesen Umständen nachvollziehbar, widerspruchsfrei und schlüssig. Beim Rekurrenten liegt eine mangelnde Fahreignung aus charakterlichen Gründen vor, weshalb ihm der Führerausweis für die Spezialkategorien F und G nicht erteilt werden kann. Der mit dem Sicherungszug verbundene Eingriff in die Persönlichkeitssphäre des Rekurrenten ist angesichts der auf dem Spiel stehenden öffentlichen Interessen der Sicherheit von Passagieren und anderen Verkehrsteilnehmern erforderlich und angemessen und liegt nicht zuletzt auch in seinem eigenen, wohlverstandenen Interesse (vgl. dazu BGer 6A. 15/2000 vom 28. Juni 2000 E. 4). Gutzuheissen ist indessen gestützt auf die Ausführungen der Verkehrspsychologin der Subeventualantrag auf Erteilung des Führerausweises der Kategorie A1, beschränkt auf 45 km/h. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Rekurrent die medizinischen Mindestanforderungen der dritten Gruppe, zu welcher die Unterkategorie A1 zählt, erfüllt (vgl. Anhang 1 zur VZV). Dazu ist



St.Galler Gerichte

eine vertrauensärztliche Untersuchung nötig. Ziff. 1 der angefochtenen Verfügung vom 21. März 2014 ist somit aufzuheben und die Streitsache zur Vornahme der entsprechenden Abklärung in Anwendung von Art. 56 Abs. 2 VRP an die Vorinstanz zurückzuweisen. Dies entspricht einer teilweisen Gutheissung des Rekurses.

4.- a) Nach Art. 95 Abs. 1 VRP hat in Streitigkeiten jener Beteiligte die Kosten zu tragen, dessen Begehren ganz oder teilweise abgewiesen werden. Es gilt der Grundsatz der Kostentragung nach Massgabe des Obsiegens und Unterliegens (W. Hagmann, Die st. gallische Verwaltungsrechtspflege und das Rechtsmittelverfahren vor dem Regierungsrat, Zürich 1979, S. 267 f.). Kosten, die ein Beteiligter durch Trölerie oder anderes ungehöriges Verhalten oder durch Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften veranlasst, gehen jedoch zu seinen Lasten (Art. 95 Abs. 2 VRP). In formeller Hinsicht liegt eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör durch die Vorinstanz vor, in materieller Hinsicht ist der Rekurrent mehrheitlich unterlegen. Es rechtfertigt sich daher, die amtlichen Kosten dem Rekurrenten zu einem Drittel und dem Staat zu zwei Dritteln aufzuerlegen. Eine Entscheidgebühr von Fr. 1'200.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Dem Rekurrenten ist der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– nach Verrechnung mit seinem Kostenanteil im Restbetrag von Fr. 800.– zurückzuerstatten.

b) Gemäss Art. 98 Abs. 2 VRP werden im Rekursverfahren ausseramtliche Kosten entschädigt, soweit sie aufgrund der Rechts- und Sachlage als notwendig und angemessen erscheinen. Der Beizug eines Rechtsbeistandes war geboten. In der Kostennote vom 16. Oktober 2014 macht der Rechtsvertreter ein pauschales Honorar von Fr. 4'000.– zuzüglich Barauslagen und Mehrwertsteuer geltend (act. 21). Angesichts der nicht allzu komplexen Rechtsfragen sowie des angefallenen Aufwands erscheint eine Entschädigung von Fr. 3'000.– als angemessen (Art. 19 und 22 Abs. 1 lit. b der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten, sGS 963.75, abgekürzt: HonO). Hinzu kommen die Barauslagen von pauschal Fr. 120.– (Art. 28^{bis} HonO) und die Mehrwertsteuer von Fr. 249.60 (Art. 29 HonO). Entsprechend dem Verfahrensausgang sind dem Rekurrenten die ausseramtlichen Kosten zu einem Drittel entschädigen (Art. 98^{ter} VRP; R. Hirt, Die Regelung der Kosten nach st. gallischem Verwaltungsrechtspflegegesetz, Lachen/St. Gallen 2004, S. 183). Kostenpflichtig ist der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt).



Entscheid:

1. Der Rekurs wird teilweise gutgeheissen und Ziff. 1 der Verfügung
des Strassenverkehrsamtes vom 21. März 2014 aufgehoben.
2. Die Streitsache wird im Sinn der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.
3. Die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.– haben der Rekurrent zu einem Drittel und der
Staat zu zwei Dritteln zu bezahlen. Der Kostenvorschuss von Fr. 1'200.– wird bis
zum Betrag von Fr. 400.– verrechnet und im Restbetrag von Fr. 800.– dem
Rekurrenten
zurückerstattet.
4. Der Staat (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt) hat den Rekurrenten
ausseramtlich
mit Fr. 1'123.20 zu entschädigen.