



**Fall-Nr.:** IV-2012/79  
**Stelle:** Verwaltungsrekurskommission  
**Rubrik:** Verkehr  
**Publikationsdatum:** 25.10.2012  
**Entscheiddatum:** 25.10.2012

### **Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 25.10.2012**

**Art. 15a SVG (SR 741.01). Das Strassenverkehrsamt stützte sich auf ein verkehrspsychologisches Gutachten, in welchem die Fahreignung aus charakterlichen Gründen verneint wurde. Da das verkehrspsychologische Gutachten für einen Laien nicht nachvollziehbar ist, wird die Angelegenheit zur Einholung eines neuen verkehrspsychologischen Gutachtens an die Vorinstanz zurückgewiesen (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 25. Oktober 2012, IV-2012/79).**

Präsident Urs Gmünder, hauptamtlicher Richter Thomas Vögeli und Mitglied Urs Früh;  
Gerichtsschreiberin Louise Blanc Gähwiler

X, Rekurrent,

gegen

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

betreffend

Verweigerung des Lernfahrausweises

#### **Sachverhalt:**

A.- Am 29. Dezember 2010 verursachte X einen Unfall mit Sachschaden. Er hatte den Personenwagen mit dem amtlichen Kennzeichen SG 000'000 auf der Umfahrungsstrasse bei A in Richtung B zu stark links gelenkt und das Fahrzeug einer korrekt entgegenkommenden Lenkerin gestreift. Mit Strafbefehl des



## St.Galler Gerichte

Untersuchungsamt C vom 25. Januar 2011 wurde er im Zusammenhang mit dieser Streifkollision wegen der Verletzung von Verkehrsregeln zu einer Busse von Fr. 450.-- verurteilt. In der Folge entzog das Strassenverkehrsamt mit Verfügung vom 15. März 2011 den Führerausweis auf Probe für die Dauer eines Monats (22. März bis und mit 21. April 2011) und verlängerte die Probezeit um ein Jahr.

B.- Am Sonntag, 24. April 2011, lenkte X um ca. 21.50 Uhr in Begleitung eines Kollegen (auf dem Beifahrersitz) und drei Kolleginnen (auf dem Rücksitz) den Personenwagen "Audi D, S3 Quattro" mit dem amtlichen Kennzeichen SG 000'000 auf der M-Strasse von A in Richtung B. Kurz vor dem N-Tunnel betrug die Geschwindigkeit bei erlaubten 80 km/h ca. 160 km/h. Ins Dorf D fuhr er gemäss eigenen Angaben mit rund 70 km/h. Zur gleichen Zeit fuhr Y mit seinem Personenwagen auf der O-Strasse in D. Nachdem er sich mittels Seitenblicke vergewissert hatte, dass die Fahrbahn frei war, bog er links in die M-Strasse in Richtung E ein. Er bemerkte sogleich, dass sich ein Fahrzeug von links näherte, weshalb Y versuchte, sein Fahrzeug zurückzusetzen. Da X mit massiv erhöhter Geschwindigkeit unterwegs war, konnte er nicht mehr bremsen und fuhr links an einer Verkehrsinsel vorbei. In der Folge geriet sein Fahrzeug ins Schleudern, worauf er die Kontrolle über den Personenwagen verlor, rechts von der Fahrbahn abkam und schliesslich in eine Hausmauer prallte. Die fünf Insassen wurden teilweise schwer verletzt.

Das Strassenverkehrsamt verfügte am 25. Juli 2011 die Annullierung des Führerausweises auf Probe und eine Sperrfrist bis 24. April 2012 zur Erteilung eines neuen unter der Auflage eines die Fahreignung bejahenden verkehrspsychologischen Gutachtens. Das Untersuchungsamt C verurteilte X mit Strafbefehl vom 19. September 2011 wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung und grober Verkehrsregelverletzung zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je Fr. 70.--, bedingt erlassen bei einer Probezeit von zwei Jahren, sowie zu einer Busse von Fr. 2'500.--.

C.- Am 18. Mai 2012 ersuchte X beim Strassenverkehrsamt um Erteilung eines Lernfahrausweises. Nachdem am 24. April 2012 eine verkehrspsychologische Untersuchung stattgefunden hatte, erstattete der Gutachter am 25. Mai 2012 seinen Bericht, in welchem er die Fahreignung von X aus charakterlichen Gründen verneinte.



## St.Galler Gerichte

Gestützt auf dieses Gutachten wies das Strassenverkehrsamt das Gesuch um Erteilung des Lernfahrausweises mit Verfügung vom 4. Juli 2012 ab.

D.- Gegen diese Verfügung erhob X am 20. Juli 2012 (Datum der Postaufgabe) Rekurs bei der Verwaltungsrekurskommission mit dem sinngemässen Antrag, die Verfügung vom 4. Juli 2012 aufzuheben und ein zweites verkehrspsychologisches Gutachten einzuholen. Die Vorinstanz trug am 15. August 2012 auf Abweisung des Rekurses an.

Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden 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 20. Juli 2012 ist – unter Berücksichtigung des Stillstands der Fristen vom 15. Juli bis und mit 15. August (Art. 30 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, abgekürzt: VRP, i.V.m. Art. 145 Abs. 1 lit. b der Schweizerischen Zivilprozessordnung, SR 272) – rechtzeitig eingereicht worden und erfüllt in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen (Art. 41 lit. g<sup>bis</sup>, 45, 47 und 48 VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Im Rekursverfahren ist umstritten, ob die Vorinstanz das Gesuch des Rekurrenten um Erteilung eines Lernfahrausweises zu Recht wegen charakterlicher Nichteignung abgewiesen 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).

Der erstmals erworbene Führerausweis für Motorräder und Motorwagen wird zunächst auf Probe erteilt. Die Probezeit beträgt drei Jahre (Art. 15a Abs. 1 SVG). Er wird unbefristet erteilt, wenn die Probezeit abgelaufen ist und der Inhaber an den vom



Bundesrat vorgeschriebenen, in erster Linie praktischen Weiterbildungskursen zur Erkennung und Vermeidung von Gefahren sowie zu umweltschonendem Fahren teilgenommen hat (Art. 15a Abs. 2 SVG). Wird dem Inhaber der Ausweis auf Probe wegen einer Widerhandlung entzogen, so wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. Dauert der Entzug über die Probezeit hinaus, so beginnt die Verlängerung mit der Rückgabe des Führerausweises (Art. 15a Abs. 3 SVG). Der Führerausweis auf Probe verfällt mit der zweiten Widerhandlung, die zum Entzug des Ausweises führt (Art. 15a Abs. 4 SVG). Ein neuer Lernfahrausweis kann frühestens ein Jahr nach Begehung der Widerhandlung und nur aufgrund eines verkehrspsychologischen Gutachtens erteilt werden, das die Eignung bejaht (Art. 15a Abs. 5 SVG).

Aus charakterlichen Gründen sind jene Personen zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet, die nicht über ein Minimum an Verantwortungsbewusstsein, Beständigkeit und Selbstbeherrschung verfügen, die gleichzeitig ungeschickt, unbeholfen und ohne Entscheidungssinn sind, die übertrieben optimistisch und ganz ohne Bewusstsein für Gefahren sind oder die dazu neigen, sich immer im Recht zu glauben und völlig hemmungslos sind (vgl. M. Perrin, *Délivrance et retrait du permis de conduire*, Fribourg 1982, S. 49). Bezugspunkt der Beurteilung ist einzig die Verkehrssicherheit. Diejenigen Personen sollen nicht zugelassen werden, von denen anzunehmen ist, dass sie aufgrund ihrer Persönlichkeitsstruktur eine besondere Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellen. Eine solche Gefahr liegt etwa nahe bei sehr starker emotionaler Unausgeglichenheit, unbeherrschter Impulsivität oder dauernder affektiver Gespanntheit. Positiv wird eine einigermaßen angepasste charakterliche Reife vorausgesetzt. Nicht jede Person mit ungünstigen Charakteranlagen ist zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet (vgl. R. Schaffhauser, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, 2. Aufl. 2002, Rz. 332 ff.). Fahrzeuglenker müssen über eine Reihe von charakterlichen Eigenschaften verfügen, die mindestens minimal vorliegen: Risikobewusstsein, Tendenz zu Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktbearbeitung, Stressresistenz, soziales Verantwortungsbewusstsein, soziale Anpassungsbereitschaft, Flexibilität im Denken und psychische Ausgeglichenheit (vgl. Leitfaden der Expertengruppe Verkehrssicherheit, Verdachtsgründe fehlender Fahreignung,



Massnahmen, Wiederherstellung der Fahreignung, 26. April 2000, nachfolgend:  
Leitfaden, S. 6).

b) Die Vorinstanz stützt die angefochtene Verfügung auf das verkehrspsychologische Gutachten vom 25. Mai 2012, welches dem Rekurrenten die Eignung zum Führen von Motorfahrzeugen zurzeit abspricht.

aa) Dem Gutachten vom 25. Mai 2012 liegen die Ereignisse vom 29. Dezember 2010 und 24. April 2011 und die Untersuchungsergebnisse vom 24. April 2012 zugrunde. Letztere umfassen ein verkehrspsychologisches Interview, verschiedene Fragen aus dem ART 2020 sowie – in der Form von Fragebogen – einen verkehrsbezogenen Persönlichkeitstest (nachfolgend: VPT.2) und einen verkehrsspezifischen Itempool (nachfolgend: VIP). Die zur Abklärung der verkehrsrelevanten Persönlichkeitsmerkmale eingesetzten Fragebogentests entsprechen dem aktuellen Stand der verkehrspsychologischen Diagnostik (vgl. J. Bächli-Biétry, Was kann die Verkehrspsychologie im Bereich Fahreignungsdiagnostik leisten?, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2003, St. Gallen 2003, S. 74 ff.). Nicht gewertet werden kann der VIP, da die Orientierung an der sozialen Erwünschbarkeit und die unkritische Selbstwahrnehmung massiv erhöht sind (act. 10/15). 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 Ereignisse im Strassenverkehr vom 29. Dezember 2010 und 24. April 2011 werden knapp, aber zutreffend wiedergegeben. In der Befragung zum ersten Unfall gab der Rekurrent an, aufgrund einer kurzen Ablenkung durch das Radio sei er auf die Mittellinie geraten und es sei zur Streifkollision gekommen. Er habe Glück im Unglück gehabt, dass nichts passiert sei. Zum zweiten Unfall äusserte er sich dahingehend, er sei überredet worden, einen Kollegen und dessen Freundinnen abzuholen. Er sei pünktlich vor Ort gewesen, die "Mädels" hätten vor dem Spiegel aber länger gebraucht. Obwohl die Zeit, um den Bus zu erwischen, nicht mehr gereicht habe, hätten sie sich durchgesetzt. Deshalb sei er schneller als erlaubt gefahren, was sich am Schluss als das letzte Mal in seinem Leben herausgestellt habe. Darüber, dass die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalls massiv erhöht gewesen sei, könne man diskutieren. Eine Mitfahrerin sei beim Unfall nach vorne "gespickt" und habe sich dabei



schwer verletzt. Ihr sei die Milz entfernt worden und sie habe den Oberschenkel gebrochen. Sie habe eine Zivilklage eingereicht und sei einen Monat im Spital gewesen. Die Frage, weshalb der zweite Unfall nur ein paar Tage nach Wiedererteilung des Führerausweis geschehen sei, beantwortete der Rekurrent damit, dass er nicht habe wählen können (act. 10/13 f.).

cc) Der VPT.2 klärt anhand von siebenzig Fragen die Expressivität-Selbstsicherheit, die soziale Anpassung, die emotionale Ansprechbarkeit, die Selbstkontrolle und die Selbstreflexion ab. Als Kontrollskala für die Beurteilung der Verwertbarkeit der Angaben in den übrigen Bereichen dient die Offenheit der Selbstbeschreibung. In dieser Skala erzielte der Rekurrent einen Prozentrang von 4 (Normbereich 25-75). Mit einem Prozentrang von ebenfalls 4 liegt auch das Ergebnis für die emotionale Ansprechbarkeit ausserhalb des Normbereichs. Dasselbe gilt für die Selbstkontrolle mit einem Prozentrang von 82 und die Selbstreflexion mit einem Prozentrang von 84. In den anderen Bereichen (Expressivität-Selbstsicherheit 41, Soziale Anpassung 73) bewegen sich die Ergebnisse innerhalb des Normbereichs (act. 10 S. 20).

Der 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 Erwünschbarkeit. Da der Prozentrang in dieser Kontrollskala mit 94 und derjenige der unkritischen Selbstwahrnehmung mit 98 massiv erhöht sind, kann der Test nicht gewertet werden (act. 10 S. 15, 19).

dd) Die ungünstige Beurteilung der charakterlichen Eignung begründet der Gutachter zusammenfassend damit, dass das Leistungsverhalten und die Impulskontrolle am Testgerät sowie die Offenheit im Interview positiv seien. Deutlich negativ fielen jedoch die Kritikfähigkeit, das Erkennen der ungenügend vorhandenen emotionalen Stabilität und die Unkenntnis über die Ursachen und Hintergründe seines Fehlverhaltens auf. Im Einzelnen erweckte der Rekurrent beim Gutachter den Eindruck, im Interview seinen Fähigkeiten entsprechend zu antworten. Die Offenheit im Fragebogen VPT.2 und VIP sei jedoch deutlich ungenügend. Das bedeute, die Offenheit in der Untersuchung sei schwankend. Zur Beurteilung der Kritikfähigkeit müssten verschiedene Faktoren berücksichtigt werden. Grundsätzlich positiv seien die Offenheit im Gespräch, das



Verhalten in der Untersuchung sowie die erzielten Testwerte in der Leistungsprüfung. Die Kritikfähigkeit sei zurzeit aber aus drei Gründen ungenügend: Der Wert der emotionalen Ansprechbarkeit sei – obwohl er in der Untersuchung nicht offen sei – massiv auffällig. Das bedeute einerseits, dass der Rekurrent emotional robust, ausgeglichen und voller Selbstvertrauen sei; andererseits zeige er eine Tendenz zur Gleichgültigkeit gegenüber dem Verhalten im Strassenverkehr und den Gefährdungsmomenten. Er sei gegenüber negativen Verhaltenskonsequenzen auffällig und es sei eine Gefühlsverdrängung sowie eine Neigung zu Selbstüberschätzung und überhöhter Selbstsicherheit beobachtbar. Weiter halte sich der Rekurrent für selbstreflektierter als die Norm. Im Aufsatz und im Gespräch falle auf, dass er teilweise auf die gestellten Fragen keine Antwort geben könne. Er sei eher oberflächlich, könne zu den Ursachen und Hintergründen wenig Angaben machen und lasse sich von gefühlmässigen Handlungen leiten. Schliesslich könne er sein eigenes Fehlverhalten schlecht beschreiben und er scheine leicht beeinflussbar zu sein. Hinsichtlich der emotionalen Stabilität sei positiv, dass die Impulskontrolle am Testgerät gegeben sei. Der Wert für die emotionale Ansprechbarkeit sei jedoch deutlich ausserhalb der Norm. In einer Drucksituation habe er – sobald andere Personen in seinem Fahrzeug seien – offenbar zu wenig Standfestigkeit, seine Verantwortung als Autofahrer richtig einschätzen und umsetzen zu können. Im Aufsatz und beim Beschreiben des Unfallhergangs habe er nur wenig zu den Ursachen und Hintergründen sagen können. Kurz nach Wiedererteilung des Führerausweises habe er kurz darauf einen schweren Unfall verursacht. Die diesbezüglichen Ausführungen seien unkritisch. Letztlich sei er zurzeit nicht in der Lage, die Ursachen und Hintergründe seines Fehlverhaltens zu erkennen (act. 10/15 f.).

c) Der Rekurrent macht zur Hauptsache geltend, im verkehrspsychologischen Gutachten seien viele Unstimmigkeiten seinerseits aufgetaucht, worauf er mehrfach hingewiesen habe. Er habe bei der Begutachtung vom 24. April 2012 die Dinge so beschrieben, wie er sie vor und gerade unmittelbar nach dem Unfall gesehen habe. Er habe dem Gutachter klar machen wollen, dass er im Zeitpunkt des Unfalls nicht fähig gewesen sei, die Situation einzuschätzen. Seine Schilderungen seien auf den Untersuchungstag bezogen worden. Er habe jedoch die Sicht von damals und von heute erklären wollen, wie es dazu gekommen sei und was er daraus gelernt habe. Was er daraus gelernt habe, sei für ihn während der Untersuchung bereits



selbstverständlich gewesen. Dies habe wohl dazu geführt, dass der Gutachter ihn so eingeschätzt habe, als ob er die Umstände gar nicht realisiert habe oder er sich nicht selbstkritisch sehe. Das Gespräch vom 24. April 2012 sei schliesslich sehr oberflächlich verlaufen und distanziert gewesen. Im vergangenen Jahr habe er immer wieder das Gespräch mit seiner Familie und Freunden gesucht. Dabei sei ihm klar geworden, wie unverantwortlich er damals gehandelt habe und er alleine die Verantwortung trage. Er sei für alles eingestanden und habe seine Strafe stets entgegengenommen. Er habe das Fahrzeug gelenkt und die Geschwindigkeit nicht eingehalten. Allein durch sein Handeln seien andere verletzt worden. Wenn er auf die Geschwindigkeit geachtet hätte, wäre dies nie passiert. Er habe damals den Kopf nicht benutzt und sei einfach losgefahren. Er habe grossen Schmerz und für alle Beteiligten viele Probleme geschaffen. Das tue ihm unbeschreiblich leid. Er habe alles mit den Beteiligten besprochen und so verarbeiten können. Er sei nun bereit für eine zweite Chance (act. 1, act. 10/3, 6).

d) aa) Das verkehrspsychologische Gutachten unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 21 Abs. 3 i.V.m. Art. 58 Abs. 1 VRP). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann ärztlichen Gutachten Beweiswert beigemessen werden, sofern sie schlüssig erscheinen, nachvollziehbar begründet sowie in sich widerspruchsfrei sind und keine Indizien gegen ihre Zuverlässigkeit bestehen (BGE 123 V 331 E. 1c). In Sachfragen weicht der Richter aber nur aus triftigen Gründen von einer gerichtlichen Expertise ab. Er prüft, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit 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 (BGE 133 II 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 (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 Auffälligkeiten bezüglich Offenheit, Kritikfähigkeit, emotionaler Stabilität sowie Einsicht in die Problematik und des Erkennens von Ursachen und Hintergründen des eigenen Fehlverhaltens ab.

cc) Aus den Kontrollskalen beider Tests ergibt sich eine ungenügende Offenheit des Rekurrenten (VPT.2: 4, Untergrenze 25; VIP: 94, Obergrenze 75). Personen mit ungenügenden Offenheitswerten neigen stark dazu, sich als angepasst, emotional stabil und kontrolliert darzustellen. Wenn eine unterdurchschnittliche Offenheit vorliegt, ist das Persönlichkeitsprofil nur mit Vorbehalt auswertbar (Bächli-Biétry, a.a.O., in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, S. 65). Mit Ausnahme der Expressivität-Selbstsicherheit liegen die Ergebnisse des Rekurrenten beim VPT.2 jeweils ausserhalb bzw. gerade noch innerhalb (Emotionalen Anpassung: 73) des Normalbereichs von 75.

Die Offenheit des Rekurrenten erweist sich im Fragebogen VPT.2 als deutlich ungenügend. Dagegen schätzt der Gutachter die Offenheit im Interview als positiv ein. Auf diesen Widerspruch angesprochen gab der Rekurrent an, es seien auch nicht immer alle mit ihm ehrlich und er sei teilweise von anderen enttäuscht worden (act. 10/14). In der Regel führt eine unterdurchschnittliche Offenheit dazu, dass sich die Testperson in den anderen Bereichen als angepasst, emotional stabil und kontrolliert darstellt. Der Rekurrent war in den Fragebogentests jedoch nicht bestrebt, sich in einem besonders guten Licht darzustellen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das Ergebnis in der Kontrollskala auf das Schuldbewusstsein des Rekurrenten zurückzuführen ist und er deshalb um eine überdurchschnittlich fehlerlose und sozial angepasste Lebensführung bemüht ist. Auf ein überdurchschnittliches Bemühen, Fehler zu vermeiden, deutet auch das hohe Ergebnis bei der Selbstkontrolle (VPT.2: 82). Das Persönlichkeitsprofil ist damit nur mit Vorbehalt auswertbar und es erscheint fraglich, inwiefern die Werte des VPT.2 überhaupt aussagekräftig sind, nachdem die Ergebnisse des VIP aufgrund der massiv erhöhten Orientierung an der sozialen Erwünschtheit und der unkritischen Selbstwahrnehmung nicht gewertet werden können. Weshalb der Gutachter trotz der Nichtverwertung des VIP keinen weiteren Test – beispielsweise das Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (IVPE) – durchführte, geht aus dem Gutachten nicht hervor.



dd) Die ungenügende Kritikfähigkeit und das ungenügende Erkennen von Ursachen und Hintergründen sowie die fehlende Einsicht in die Problematik werden im Gutachten mit dem tiefen Testergebnis bei der emotionalen Ansprechbarkeit sowie mit den Aussagen des Rekurrenten begründet. Einerseits habe er auf die gestellten Fragen teilweise keine Antwort geben können. Andererseits lasse er sich bei der Beschreibung des Unfalls vom 24. April 2011 von gefühlsmässigen Handlungen leiten, wobei er sein eigenes Fehlverhalten schlecht beschreiben könne. Schliesslich habe er nicht aufzeigen können, wie es zum ersten Unfall gekommen sei; er habe aber gemeint, Glück im Unglück gehabt zu haben, da nichts passiert sei.

Beim Interview entsteht der Eindruck, als ob der Rekurrent die Fragen nicht verstanden hat. So konnte er nicht beantworten, weshalb er drei Tage nach Wiedererteilung des Lernfahrausweises erneut einen Unfall verursachte. Er meinte lediglich, er habe nicht wählen können. Ob der Rekurrent die wiederholte Frage falsch verstanden und auf den Zeitpunkt der Wiedererteilung des Führerausweises bezogen hat, oder ob er davon überzeugt ist, dass ein bestimmter Lebensweg oder bestimmte Ereignisse im Leben eines Menschen mehr oder weniger vorherbestimmt sind (sog. Schicksalsglaube), bleibt offen. In dieser Situation hätten dem Rekurrenten allenfalls Fragen aus einem anderen Lebensbereich (Familie, Arbeit) gestellt werden können, um zu klären, ob er allgemein oder einzig bei der Beschreibung der Unfälle Mühe mit der Fragestellung hat. Der Gutachter sprach den Rekurrenten nicht konkret darauf an, ob er aus den Ereignissen etwas gelernt habe. Letzteres erscheint nicht ausgeschlossen. Immerhin erwähnte er bei der Beschreibung des zweiten Unfalls, dass er schneller als erlaubt gefahren sei, was sich am Schluss als das letzte Mal in seinem Leben herausgestellt habe. Zwar könnte darin insoweit eine Abschiebung der Verantwortung erblickt werden, dass sich der Rekurrent nicht genügend bewusst ist, in welchem Ausmass er bereits beim Unfall vom 29. Dezember 2010 Glück hatte, und es dank der Reaktion der entgegenkommenden Fahrzeuglenkerin nicht zu einer Frontalkollision kam. Fraglich erscheint hingegen, ob deshalb auf eine mangelnde charakterliche Fahreignung geschlossen werden darf, zumal die Feststellung "Glück im Unglück" für das Ereignis vom 29. Dezember 2010 durchaus zutrifft. Zumindest in seiner Rekurseingabe bzw. in der Stellungnahme zum Gutachten vom 30. Mai 2012 anerkennt er sein Fehlverhalten und scheint daraus seine Lehren gezogen zu haben, was zumindest auf eine gewisse Kritikfähigkeit des Rekurrenten hindeutet.



e) Das Gutachten lässt die Fragen nach der Bedeutung der teilweise widersprüchlichen Ergebnisse unbeantwortet. Der Rekurrent beschreibt sich in den Fragebogentests nicht durchwegs günstig und zeigte sich im Interview offen. Wie die in diesen Tests in den Kontrollskalen ermittelte mangelnde Offenheit vor diesem Hintergrund interpretiert werden kann, lässt sich dem Gutachten nicht entnehmen. Hinzu kommt die Einschätzung des Lehrbetriebs des Rekurrenten vom 19. Juli 2012. Darin wird er als zuverlässiger und pünktlicher Lehrling mit einem hervorragenden und sehr zufriedenstellenden Leistungswillen und Arbeitseinsatz beschrieben. Diese Einschätzung des Lehrbetriebs fusst zwar nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen. Sie ist aber trotzdem zu berücksichtigen, denn immerhin konnte der Lehrbetrieb das Arbeitsverhalten während eines Jahres genau beobachten. Gestützt darauf ist der Lehrbetrieb der Auffassung, dass der Rekurrent reif genug geworden sei, um im Strassenverkehr Verantwortung übernehmen zu können. Der Lehrbetrieb übernimmt damit zumindest auch eine grosse moralische Verantwortung.

f) Zusammenfassend erweist sich das verkehrspsychologische Gutachten vom 25. Mai 2012 und insbesondere der Schluss auf die mangelnde Fahreignung des Rekurrenten für einen psychologischen Laien als nicht nachvollziehbar.

3.- Dementsprechend ist der Rekurs gutzuheissen, und die angefochtene Verfügung der Vorinstanz vom 4. Juli 2012 ist aufzuheben. Die Angelegenheit ist gestützt auf Art. 56 Abs. 2 VRP zur Einholung eines neuen verkehrspsychologischen Gutachtens und zum neuen Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. 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. 1'200.-- erscheint angemessen (Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Die Finanzverwaltung ist anzuweisen, dem Rekurrenten den Kostenvorschuss von Fr. 800.-- zurückzuerstatten.

### **Entscheid:**



1. Der Rekurs wird gutgeheissen und die Verfügung der Vorinstanz vom  
4. Juli 2012 aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird zur Anordnung eines neuen verkehrspsychologischen  
Gutachtens im Sinne der Erwägungen und zum neuen Entscheid an die  
Vorinstanz zurückgewiesen.
3. Der Staat trägt die amtlichen Kosten von Fr. 1'200.--.
4. Die Finanzverwaltung wird angewiesen, dem Rekurrenten den Kostenvorschuss  
von Fr. 800.-- zurückzuerstatten.