










Gutachten

TÜV®

**der amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung
Berlin-Wilmersdorf**

Name:	
Straße:	
Ort:	
Geburtsdatum:	
Gutachten Nr.:	
Untersuchungstag:	19.06.2013
Unser Zeichen:	
Datum:	05.07.2013
Versanddatum:	08. Juni 2013
Anzahl aller Seiten:	15

Die Untersuchung erfolgte auf Veranlassung der Fahrerlaubnisbehörde Berlin und im Auftrag des Herrn 

Das Gutachten dient ausschließlich zur Vorlage bei der Fahrerlaubnisbehörde und dieser als Entscheidungshilfe entsprechend der Fahrerlaubnis-Verordnung.

GLIEDERUNG DES GUTACHTENS

I. ANLASS UND FRAGESTELLUNG DER UNTERSUCHUNG

II. ÜBERBLICK ÜBER DIE VORGESCHICHTE (AKTENLAGE)

III. UNTERSUCHUNGSBEFUNDE

MEDIZINISCHE BEFUNDLAGE:

ANAMNESE UND BEFUNDE

PSYCHOLOGISCHE BEFUNDLAGE:

PSYCHOPHYSISCHE TESTVERFAHREN

DIAGNOSTISCHES GESPRÄCH (EXPLORATION)

IV. BEWERTUNG DER BEFUNDE

DIAGNOSE UND VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE POSITIVE PROGNOSE

PROGNOSE UND BEGRÜNDUNG

V. BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG

Rechtliche und fachliche Grundlagen der Begutachtung:

Folgende rechtliche und fachliche Grundlagen werden in der jeweils zum Begutachtungszeitpunkt gültigen Fassung berücksichtigt:

- Straßenverkehrsgesetz und Fahrerlaubnis-Verordnung mit Anlagen;
- „Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik“, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM);
- "Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung" (herausgegeben von der Bundesanstalt für Straßenwesen);
- Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung (Bundesanstalt für Straßenwesen).

I. ANLASS UND FRAGESTELLUNG DER UNTERSUCHUNG

"Ist zu erwarten, dass der Untersuchte auch zukünftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen und allgemeine Strafbestimmungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verstoßen wird?"

II. ÜBERBLICK ÜBER DIE VORGESCHICHTE (AKTENLAGE)

Die uns übersandten amtlichen Akten, auf die hinsichtlich der Vorgeschichte im Einzelnen verwiesen wird, wurden eingesehen und bei der Begutachtung berücksichtigt.

Herr [REDACTED] möchte die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A, B, L erreichen.

Der Akte der Fahrerlaubnisbehörde sind insbesondere folgende für den Untersuchungsanlass relevante Informationen zu entnehmen:

- 16.10.2008: Verbotswidrige Nutzung eines Mobil- oder Autotelefon.
- 11.02.2009: Verwarnung.
- 01.09.2009: Geschwindigkeitsüberschreitung um 23 km/h
- 12.06.2010: Geschwindigkeitsüberschreitung um 40 km/h
- 15.06.2010: Geschwindigkeitsüberschreitung um 38 km/h
- 27.01.2011: Verwarnung und Aufforderung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar.
- 10.12.2010: Vorsätzlicher Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz.
- 22.06.2011: Entzug der Fahrerlaubnis. Die Teilnahme an einem Aufbauseminar wurde nicht belegt.
- 07.10.2011: Vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Vor diesem Hintergrund soll im vorliegenden Gutachten dazu Stellung genommen werden, ob die entsprechend der Fragestellung bestehenden Eignungszweifel ausgeräumt werden können. Allgemeine Voraussetzungen für eine positive Prognose sind insbesondere, dass

- Einsicht in die Problematik, die für die aktenkundige Vorgeschichte maßgeblich war, besteht;
- eine ausreichende Veränderung erkennbar ist, die eine zukünftig unauffällige Verkehrsteilnahme erwarten lässt;
- diese Veränderung auf der Grundlage einer tragfähigen Motivation als fundiert bzw. stabil bewertet werden kann;

- keine medizinischen Befunde oder psychophysischen Leistungsbeeinträchtigungen einer sicheren Verkehrsteilnahme entgegenstehen.

Anmerkungen zum Untersuchungsanlass:

Unter Berücksichtigung der Ausführungen der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung ist davon auszugehen, dass Personen, die durch wiederholte oder erhebliche Verkehrsverstöße auffällig geworden sind, eine besondere Gefahrenquelle darstellen und diese Gefährdung sich damit erklären lässt, dass diese Auffälligkeiten auf Gewohnheiten, verfestigte Fehleinstellungen oder Leistungsmängel zurückzuführen sind.

Nach Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes waren 2010 insgesamt etwa 13 % aller geschätzten 53,5 Millionen Führerscheinbesitzer mit Punkten in Flensburg belastet, mehr als die Hälfte davon allerdings mit maximal 3 Punkten. Lediglich ca. 4 % aller Fahrerlaubnisbesitzer wiesen einen höheren Punktestand (4 Punkte oder mehr) auf. Mehr als 7 Punkte waren nur für etwa 1 % aller Fahrerlaubnisinhaber zu verzeichnen.

Diese Zahlen belegen anschaulich, dass sog. "Mehrfachtäter" in der Gruppe der Kraftfahrer eine extreme Minderheit darstellen.

In den Begutachtungs-Leitlinien wird weiter darauf hingewiesen, dass aufgrund des geringen Entdeckungsrisikos bei Verkehrsverstößen und des damit verbundenen kurzfristigen Erfolgs von riskanten Verhaltensweisen in der Regel von einer oft langjährigen Lerngeschichte im Vorfeld der Auffälligkeiten mit entsprechend änderungsresistenten habituellen Verhaltensweisen ausgegangen werden muss.

Insbesondere dann, wenn es trotz erfolgter Sanktionen zu weiteren Verkehrsauffälligkeiten gekommen ist, liegt die Annahme nahe, dass eine unzureichende Beeinflussbarkeit und/oder eine ausgeprägte Uneinsichtigkeit gegenüber den Sicherheitsbelangen einer zukünftig angepassten Verkehrsteilnahme entgegenstehen.

III. UNTERSUCHUNGSBEFUNDE

Art und Umfang der medizinisch-psychologischen Untersuchung werden von der durch die Fahrerlaubnisbehörde vorgegebenen Fragestellung bestimmt. Herr [REDACTED] hat sich im Sinne dieser Fragestellung untersuchen lassen.

Zu Beginn der Untersuchung wurde Herr [REDACTED] eingehend über Gegenstand und Zweck der Untersuchung sowie über den Untersuchungsablauf und die Verfahrensweisen informiert. Hingewiesen wurde dabei auch auf die Notwendigkeit einer offenen und problemorientierten Mitarbeit.

Die Untersuchung erstreckte sich auf die Erhebung der verkehrsrelevanten Vorgeschichte und auf die im Sinne der Fragestellung relevanten verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Befunde.

MEDIZINISCHE BEFUNDLAGE:

ANAMNESE UND BEFUNDE

Bei der verkehrsmedizinischen Untersuchung wurden wesentliche Hinweise aus der vorliegenden Akte der Fahrerlaubnisbehörde sowie die eigenen Angaben zur Gesundheit überprüft. Die medizinische Befunderhebung erfolgte entsprechend der Fragestellung.

Krankheitsvorgeschichte:

Frühere oder bestehende Erkrankungen, Operations- oder Unfallfolgen sowie die Einnahme von Medikamenten, die sich auf die Fahreignung auswirken könnten, wurden auf Befragen von Herrn [REDACTED] verneint.

Untersuchungsbefund:

ALLGEMEINZUSTAND:

Alter: 30 Jahre

Gewicht: 112 kg

Größe: 195 cm

INNERE ORGANE:

Blutdruck: 110/80 mm Hg

Puls: 84 Schläge pro Minute

Die weitere orientierende internistische Untersuchung blieb ohne auffälligen Befund.

VEGETATIVUM:

Die vegetativen Zeichen waren nicht wesentlich vermehrt.

NEUROLOGISCHER BEFUND:

Der grob-neurologische Befund war unauffällig.

BEWEGUNGSORGANE:

Anlassbezogen ergab sich ein unauffälliger Befund.

PSYCHOLOGISCHE BEFUNDLAGE:

Bei Herrn [REDACTED] wurden die zur Beantwortung der angegebenen Fragestellung notwendigen psychologischen Befunde erhoben.

PSYCHOPHYSISCHE TESTVERFAHREN

Um bestimmen zu können, inwieweit die zum Führen eines Kraftfahrzeuges erforderlichen Leistungsvoraussetzungen vorliegen, wurden die nachstehenden Testverfahren durchgeführt. Die jeweiligen Ergebnisse werden in Prozentrangwerten mitgeteilt, wobei sich diese durch Vergleich mit der altersunabhängigen Normstichprobe (Gesamtnorm) ergeben.

Alle Testverfahren wurden an einem computerunterstützten Testgerät, dem WTS, durchgeführt.

Es wurden angewandt:

Das Cognitrone-Programm **COG (S9)** zur Bestimmung der Aufmerksamkeitsleistung durch Mustererkennung unter Monotonie (Konzentrationsfähigkeit):

Leistungsmenge (Summe Reaktionen): PR = 89,
Leistungsgüte (% falsche Reaktionen): PR = 36.

Zum COG ist festzustellen, dass hier durch Mustererkennung und -analyse die Aufmerksamkeits-Belastbarkeit und damit allgemein die Konzentrationsleistung unter Monotonie erfasst wird. Damit bietet er ein Maß für die bei der Konzentration wesentlichen, aufeinander bezogenen Aspekte von Aufmerksamkeitsabnahme und Gewöhnungseffekt.

Ein Verfahren aus dem visuellen Funktionsbereich (Wahrnehmungsfähigkeit) zur Überprüfung der Schnelligkeit und Genauigkeit der optischen Auffassungsleistung, wobei die Störbarkeit gegenüber ablenkenden Reizen eine wesentliche Rolle spielt:

LVT (S2) (Linien-Verfolgungstest)

Leistungsgüte (Score): PR = 90.

Zum LVT ist festzustellen, dass hier die Schnelligkeit der optischen Orientierungsleistung bei gleichzeitigem Vorliegen ablenkender Reize erfasst wird. Er erlaubt damit u. a. eine Überprüfung der visuellen Strukturierungsfähigkeit. Dieses Verfahren weist hohe Beziehungen zu verschiedenen wichtigen Aspekten des Fahrverhaltens im Straßenverkehr auf und ermöglicht so eine gute Erfassung der Orientierungsfähigkeit.

(Erläuterungen: Ein Prozentrang (PR) gibt die Stellung des Einzelnen in der Gruppe an. Ein PR = 70 bedeutet z.B., dass nur 30 % einer vergleichbaren Stichprobe bessere bzw. ausgeprägtere Leistungen erzielen. Ein Prozentrang von 50 bezeichnet genau den Durchschnitt.

Eine ausreichende Leistungsfähigkeit liegt in der Regel vor, wenn in Bezug auf eine Fahrerlaubnis der Gruppe 1 (Klassen A, A1, A2 AM, B, BE, L, T) Prozenträge von 16 und mehr erreicht werden.

DIAGNOSTISCHES GESPRÄCH (EXPLORATION)

Das verkehrspsychologische Gespräch orientierte sich nach Inhalt, Ablauf und Zielsetzung an dem vorgegebenen Untersuchungsanlass.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wurden jeweilige Teilergebnisse der psychologischen Exploration zusammengefasst und mit Herrn [REDACTED] besprochen. Sofern sich Widersprüche zwischen den objektiven Vorgeschichtsdaten und den subjektiven Angaben des Herrn [REDACTED] hierzu ergaben, wurden diese verdeutlicht und aufzulösen versucht.

Vor Abschluss des Untersuchungsgesprächs wurde Herr [REDACTED] nochmals Gelegenheit gegeben, aus eigener Sicht für die Beurteilung relevante Sachverhalte und Aspekte darzustellen bzw. zu präzisieren, insbesondere solche Gesichtspunkte, die nach seiner Auffassung noch nicht ausreichend in das Gespräch eingeflossen waren. Abschließend erfolgte eine angemessene Ergebnis- bzw. Sachstandsmitteilung. Danach wurde das Gespräch mit Einverständnis des Herrn [REDACTED] beendet.

Das diagnostische Gespräch dauerte 55 Minuten.

Die eigenen Angaben des Herrn [REDACTED]

Nach eigenen schriftlichen Angaben sind zum Zeitpunkt der Untersuchung in verkehrs- bzw. strafrechtlicher Hinsicht keine Verfahren anhängig. Auch wurde von Herrn [REDACTED] nicht auf in jüngerer Vergangenheit abgeschlossene (und daher ggf. nicht aktenkundige) weitere Verfahren hingewiesen.

Herr [REDACTED] ist am Untersuchungstag 30 Jahre alt. Er lebe in einer Partnerschaft und habe einen 1-jährigen Sohn. Seine Freizeit verbringe er mit Tennis und Radsport. Er verbringe mit Freunden gemeinsame Abende und besuche das Kino.

Herr [REDACTED] gab an, eine Ausbildung zum Maurer absolviert zu haben und anschließend im Bereich Werbung in die Selbstständigkeit gegangen zu sein. Nebenbei habe er BWL studiert, dieses Studium in 2006 abgeschlossen. Anschließend sei er als Sales-Manager tätig gewesen bzw. als Geschäftsführer einer GmbH, die im Bereich Kapitalanlage tätig gewesen sei. Es folgte eine weitere Tätigkeit als Sales-Manager und Geschäftsführer eines Kosmetikerherstellers. Seit 2011 bis heute sei er freiberuflicher Projektentwickler, wo er in einer Art Unternehmensberatung bzw. Werbung jungen Unternehmen beim Aufbau helfe.

Weiterhin gab der Untersuchte an, 1997 erstmals eine Fahrerlaubnis erworben zu haben. Er beschrieb eine 13-jährige Fahrpraxis, in der er geschätzt 500.000 km zurückgelegt habe.

Zunächst auf die behördlichen Bedenken an seiner Kraftfahreignung angesprochen, führte Herr [REDACTED] aus, diese nachvollziehen zu können. Es liege daran, wie er gefahren sei. Er sei rasant gefahren, rücksichtslos, verantwortungslos, habe nur seine eigenen Interessen verfolgt.

Gefragt, warum er trotz behördlicher Maßnahmen weiterhin gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen habe, verwies Herr [REDACTED] darauf, dass es auch eine Selbstwertproblematik gegeben habe, wo er sich in seinem Freundeskreis habe beweisen wollen, dass er dazugehören wolle. Es sei im Grunde genommen „Scheiße“, dass er hier auf die Freunde gehört habe, dass er nur leichtsinnig gewesen sei. Dann sei später beruflicher

Stress dazu gekommen, wo er seitens der Firma unter Druck gesetzt wurde, schnell von A nach B zu kommen, Termine einzuhalten. Auf Nachfrage berichtete der Untersuchte, früher stark übergewichtig gewesen zu sein, wenige Freunde gehabt habe. Er habe ein Fahrzeug von den Eltern bekommen, gesehen, wie andere fahren (nicht angepasst), die dafür dennoch Anerkennung erfahren haben. Dem habe er sich angepasst. Er habe sich in dem Kreis wiedergefunden, habe ansonsten wenig Freunde gehabt.

Darauf hingewiesen, dass er selber auch für das Einhalten der Regeln verantwortlich sei, außerhalb von Termindruck oder vermeintlichem Termindruck, gab Herr [REDACTED] an, dass ihm nicht bewusst gewesen sei, dass er nur die eigenen Interessen verfolgt habe. Er habe in diesem Zusammenhang auch Angst gehabt, den Job zu verlieren. Da sei es erst mal egal gewesen, ob er einen Punkt bekomme oder nicht. Seine Verkehrsvorgeschichte sei aus heutiger Sicht „schlecht“. Er sei rücksichtslos, verantwortungslos gewesen, habe letztendlich vorsätzlich gehandelt, was dumm gewesen sei. Der Fahrstil sei rasant gewesen und wenn er im Stau gewesen sei oder der Verkehr stockend, dann sei er vom Kopf her auch aggressiv gewesen, dass er weiter müsse, weiter müsse. Da sei er mitunter „echt wütend“ gewesen, was sich auch auf das Fahrverhalten ausgewirkt habe.

Auf die Frage, ob er sich an die einzelnen aktenkundigen Delikte erinnern könne, führte der Untersuchte aus, dass es 6, 7 aktenkundige gebe, aber auch bestimmt 50 nichtaktenkundige. Registriert seien 3 Geschwindigkeitsüberschreitungen, eine Handynutzung, dann einmal das mit der Pflichtversicherung und das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Im Grunde genommen haben sich die einzelnen Delikte wiederholt, wo er häufig zu schnell gewesen sei, wo er häufig telefoniert habe.

Auf eine verbotswidrige Handynutzung vom 16.10.2008 angesprochen, berichtete Herr [REDACTED] dass damals die Polizei hinter ihm gewesen sei. Das Telefon habe geklingelt, er sei ran gegangen, sei dann angehalten worden. Es sei öfters passiert, dass er das Handy benutzt habe. Irgendwann habe er sich dann eine Freisprechanlage gekauft. Die Nutzung hier sei sicherlich auch Gedankenlosigkeit gewesen, aber dann auch, dass das Telefonieren wichtiger gewesen sei, um irgendwas abzuwickeln.

Nachgefragt, wo die Problematik einer verbotswidrigen Handynutzung liege, verwies der Untersuchte darauf, dass man unachtsam sei, dass man nicht auf den Verkehr achten könne, so, wie man sollte, und wenn das Handy dann möglicherweise auch noch runter falle, es zu Unfällen kommen könne.

Zu einer Geschwindigkeitsüberschreitung vom 01.09.2009 führte Herr [REDACTED] aus, dass diese an einem „Standblitzer“ gewesen sei. Er sei auf dem Weg nach Neubrandenburg gewesen, zu einem Termin, habe auch gewusst, dass dieser Blitzer dort stehe, sei in Gedanken beim nächsten Termin gewesen. Nachgefragt, ob eine Gefährdung vorgelegen habe, führte gab der Untersuchte an, dass immer jemand gefährdet werden könne, wenn man so fahre. Er könne ja auch nicht ausschließen, dass da jemand komme. Er könne nicht wissen, ob was kommt.

Zu einer weiteren Geschwindigkeitsüberschreitung vom 12.06.2010 berichtete der Untersuchte, dass da ein Freund Geburtstag gehabt habe und man zur Feier gefahren sei. Man sei gut gelaunt gewesen, gut gelaunt hinsichtlich der „kommenden Nacht“. Nach dem Grund gefragt, warum er zu schnell gefahren sei, führte Herr [REDACTED] aus, dass er im Grunde genommen auch seine Mitfahrer hier gefährdet habe. Es habe keinen Grund gegeben, es sei Feierlaune gewesen, vielleicht auch der Gedanke, nachts komme keiner, vielleicht habe er auch das Verkehrsschild nicht sehen wollen. Das sei völlig bescheuert gewesen. Es sei in einer 70er Zone gewesen. Alle seien euphorisch gewesen. Es sei ein VW Phaeton gewe-

sen, wo man die Geschwindigkeit nicht so gemerkt habe. Er habe angeben wollen, habe entsprechend beschleunigt.

Bei einer weiteren Geschwindigkeitsüberschreitung vom 15.06.2010 verwies der Untersuchte erneut auf Termindruck. Er habe bei der Firma damals häufiger das Problem gehabt, habe Angst gehabt, den Job zu verlieren, sei dadurch das Risiko eingegangen, Punkte und Strafe zu erhalten, nur um diesen Job zu behalten.

Auf die allgemeine Problematik einer Geschwindigkeitsüberschreitung angesprochen, verwies er darauf, dass er sich und andere gefährde. Es könne zu Unfällen kommen, wenn man die Geschwindigkeit überschreite. Die Schilder seien nicht umsonst da, sie stehen bei Gefahren oder vor Schulen. Da könne man dann nicht mehr rechtzeitig bremsen, wenn jemand kommt, oder auch bei Waldstücken, wenn 70 sei, wo Wild passiere. Wenn man dann mit überhöhter Geschwindigkeit fahre, dann könne man das Fahrzeug nicht mehr kontrollieren.

Einer dann folgenden Aufforderung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar sei er nicht nachgekommen. Diese sollte bis April 2011 abgeschlossen sein. Er habe damals in dieser Firma gekündigt gehabt, sei in die Selbstständigkeit gegangen, in der Schweiz tätig gewesen. Er habe das einfach immer nach hinten geschoben, gedacht, wenn er wieder zurück sei, dann könne er das erledigen. Er habe dabei einfach diese Post missachtet, weil er berufliche Interessen verfolgt habe, habe diesem keine Beachtung geschenkt. Ihm sei schon klar gewesen, dass damit der Führerschein in Gefahr sei, aber er sei in der Schweiz gewesen, habe da gearbeitet, habe nicht weiter darüber nachgedacht. Dann habe der Vater angerufen, dass er den Führerschein zurückschicken solle, was er aus Dummheit letztendlich ignoriert habe. Als er dann aus der Schweiz zurückgekommen sei, sei er in seiner Heimatstadt gleich aufgefallen. Man habe ihn gekannt. Dass der Führerschein weg sei, sei ihm klar gewesen. Er habe sich jedoch sicher gefühlt, weil er den ja Führerschein selber als Karte noch gehabt habe. Er habe gedacht, solange er die habe, könne nichts passieren, sei er ihn im eigentlichen Sinne nicht los.

Auf einen Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz vom 10.12.2010 angesprochen, berichtete Herr [REDACTED] dass er aufgrund von ausstehenden Zahlungen die Versicherung nicht mehr habe bezahlen können. Dann sei das Schreiben von der Behörde gekommen, dass er innerhalb von 2 Tagen einen neuen Versicherungsschein beibringen solle. Das habe er auch gemacht, übers Internet (check 24) und habe sich darauf verlassen, dass die innerhalb von einem Tag die Behörde informieren. Das Fax der Versicherung sei jedoch noch nicht da gewesen. Er hätte aber auch selber vorher nachfragen können, dann wäre das nicht entstanden. Wenn man ohne Versicherungsschutz fahre, ist man im Falle eines Schadens selber haftbar für den Schaden und im schlimmsten Fall könne man nicht zahlen. Es sei keiner da, der dem Opfer helfe.

Herr [REDACTED] führte aus, dass es die Anfangszeit seiner Selbstständigkeit gewesen sei. Das Geld sei vom Konto abgebucht worden, dann jedoch zurückgebucht, da es nicht entsprechend gedeckt gewesen sei. Es sei eins zum anderen gekommen. Die Behörde habe sich sofort gemeldet. Er habe sich dann darauf verlassen, dass die Versicherung das entsprechend versende, wo er sich zuvor noch Geld von anderen geborgt und das eingezahlt hatte.

Zur Problematik des Fahren ohne Fahrerlaubnis gab Herr [REDACTED] an, dass es eine ähnliche Situation wie bei dem Versicherungsschutz sei, dass man keinen habe, der dann für den Schaden aufkomme. Und in dem Moment habe er auch keine Erlaubnis gehabt, ein Fahrzeug zu führen, sei ihm die Eignung abgesprochen worden. Es habe ja auch einen Grund dafür gegeben, dass er ein Aufbauseminar machen sollte. Das sage dann auch aus, dass er

nicht fähig sei. Man könne ja dann auch jemanden verletzen. „Ja“, es sei richtig gewesen, auch gerechtfertigt, ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen. Er habe sich zuvor nicht an die Regeln gehalten.

Des Weiteren berichtete der Untersuchte, dass er heute auch als Beifahrer unterwegs sei und dabei heute mitunter andere Leute ermahne, wenn die z. B. noch mit überhöhter Geschwindigkeiten in Baustellenbereiche einfahren oder wenn die Ampel umspringe, dann bremse er sozusagen prophylaktisch mit. Die Sperrzeit habe auch dazu beigetragen zu erkennen, was passiert sei. Er habe sich nicht den Regeln angepasst verhalten und das Fahrzeug selber stelle ja auch eine Waffe dar, das sei ihm nunmehr klar geworden. Und er nehme das heute auch wahr, wenn andere rasant schneller fahren. Er sei mal als Mitfahrer bei jemand unterwegs gewesen, der sogar auf dem Standstreifen überholt habe. Da habe er sich dann bei dem nächsten Parkplatz absetzen lassen. Er selber habe früher nicht mitbekommen, wie er gefahren sei, habe das erst hier wahrgenommen. Es gäbe viele Leute, die halten sich an die Regeln, manche auch nicht. Das seien für ihn dann „Arschlöcher“, wo immer etwas passieren könne, und so genommen sei er „auch ein Arschloch gewesen“.

Herr [REDACTED] führte aus, dass er sich in Zukunft an die Regeln halten wolle, dass er den Entzug auch als eine Chance für einen Neuanfang sehe.

Die Straßenverkehrsordnung sei gerechtfertigt, auch die Schilder, die stehen für Gefahrenzonen, dass z. B. Fußgänger kommen können, dann gäbe es die Schutzzonen, z. B. bei Kindern, die über die Straße laufen können. Da sei es auch gerechtfertigt zu kontrollieren, damit den anderen bewusst werde, dass sie hier in einer Gefahrenzone unterwegs seien. In Zukunft wolle er sich an die Regeln halten. Er wolle, dass niemand durch ihn zu Schaden komme.

Nach konkreten Vermeidungsstrategien gefragt, führte der Untersuchte aus, dass er damals in der Firma einen Nervenzusammenbruch erlitten habe, sich danach selbstständig gemacht habe, dass der Termindruck dadurch nicht mehr gegeben sei und wo er jetzt gesehen habe, dass dieser Druck auch gar nicht notwendig sei. Heute lege er sich selber die Termine so zurecht, dass er die im ruhigen Rahmen erreichen könne. Er mache auch geregelten Feierabend, halte sich die Wochenenden frei, sei dadurch auch ein ruhiger, ausgeglichener Mensch geworden. Er sei beruflich gut etabliert, habe viele Aufträge, könne sich auch aussuchen, wo er was machen könne. Da spreche er ab, dass er dann da und da sei, lege er Termine da hin, wo er es auch schaffe, und wenn es nicht geht, dann könne er diese auch verschieben und das funktioniere auch. Wenn dann doch unvorhergesehen etwas passiere, dann könne er auch anrufen, dann rufe er auch an, habe er dies im Gegensatz zu früher schon getan, jetzt, wo er mit der Bahn unterwegs sei. Es habe diese Situationen gegeben, wo er Kunden angerufen habe, und es sei kein Problem gewesen. Er plane die Fahrten heute, plane besser, wisse auch, dass er das tun müsse. Man könne den Verkehrsfunk abhören bzw. sich informieren, ob etwas sei und fahre entsprechend früher los, könne das einplanen.

Auf die von ihm zuvor angesprochene Selbstwertproblematik hingewiesen, gab Herr [REDACTED] an, dass der frühere Freundeskreis, in dem er sich damals bewegt habe, „nur materialistisch eingestellt“ gewesen sei. Er wisse heute, dass das keine echten Freunde gewesen sind. Er habe andere Leute kennengelernt, richtige Freunde, die ihn auch darauf hingewiesen haben, wo er dann auch erkannt habe, was richtige Freunde sind, die ihn auch entsprechend positiv haben beeinflussen können, auch einen Blick dafür zu bekommen.

Was die Handynutzung betrifft, so gebe es heute Freisprechanlagen. Er habe auch weiterhin das Auto, das habe eine Freisprechanlage, obwohl er es heute auch als problematisch

empfinde, diese zu nutzen, denn auch schon beim Unterhalten werde man ja abgelenkt. Letztendlich gehe es darum, das Telefon abzuschalten. Und wenn doch mal was sei, dann könne man an den nächsten Parkplatz ran fahren. So viel Zeit muss sein, ist auch da, und dann könne man sich immer erklären.

Was das Fahren ohne Fahrerlaubnis betrifft, so habe es keine weiteren vergleichbaren Verstöße gegeben. Er habe in der Folgezeit sich auf sich selbst konzentriert, habe 30 kg abgenommen, sich das Rauchen abgewöhnt, auch ein freiwilliges soziales Jahr gemacht, wo er in einer evangelischen Gemeinde andere Personen, Betroffene beraten habe.

Nachgefragt, warum man ihm nunmehr die Fahrerlaubnis wiedergeben solle, dies stelle ja auch einen Vertrauensvorschuss dar, verwies der Untersuchte auf die gemachten Erfahrungen in der letzten Zeit. Er habe erkannt, was falsch sei, dass es hier im Verkehr auch um Sicherheit geht, die eigene und die der anderen und dass man dafür als Kraftfahrer auch verantwortlich sei. Insgesamt sei er ruhiger geworden, sachlicher geworden. Er habe keine Schulden mehr, habe dies alles abgebaut. Dann sei er auch weg aus diesem Geschäft, habe alles hinter sich gelassen, was letztendlich hier Einfluss gehabt habe.

Er sei heute sehr beliebt, werde überall eingeladen, könne heute Leuten auch anders entgegentreten. Auch die Gewichtsabnahme habe sich positiv ausgewirkt. Insgesamt sei er heute glücklicher, zufriedener, ausgeglichener, was ihm auch der Freundeskreis so widerspiegle. Und wenn heute jemand sage, er solle sich beeilen, dann verweise er auf die Regeln. Wenn jemand anders anrufe und sage, er komme später, aber er beeile sich, dann greife er dahingehend ein, dass er dem auch sage, er solle ruhig bleiben, es ist kein Problem, dass er später komme. Ansonsten würde er sich nachher noch schuldig fühlen, wenn der deshalb einen Unfall verursache.

IV. BEWERTUNG DER BEFUNDE

Herr [REDACTED] hat sich im Sinne der angegebenen Fragestellung untersuchen lassen, um die von der Fahrerlaubnisbehörde geäußerten Bedenken an seiner Fahreignung auszuräumen.

DIAGNOSE UND VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE POSITIVE PROGNOSE

Es ergeben sich keine Bedenken hinsichtlich der grundsätzlichen Verwertbarkeit der erhobenen Befunde.

Herr [REDACTED] zeigte sich genügend kooperativ, so dass die zur Beantwortung der Fragestellung notwendigen Hintergrundinformationen zu erhalten waren. Die Angaben waren in diesem Bezug auch in sich widerspruchsfrei und es ergaben sich keine unauflösbaren Widersprüche zur Aktenlage.

Bei Herrn [REDACTED] ist davon auszugehen, dass in der Vergangenheit keine ausreichende Selbstkontrolle bei der Einhaltung von Verkehrsregeln vorhanden war.

Aufgrund der Vorgeschichte mit fortgesetzten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen kann eine künftig regelkonforme Verkehrsteilnahme nur dann erwartet werden, wenn Herr [REDACTED] die folgenden Bedingungen erfüllt:

- Die inneren und äußeren Bedingungen, die das bisherige problematische Verhalten aufrechterhalten haben, lassen sich grundsätzlich verändern. Insbesondere wird kein durchgängiger "Opferstandpunkt" eingenommen. Die Notwendigkeit zur Veränderung wird nicht nur außerhalb der eigenen Person gesehen.
- Die Problematik des eigenen Verhaltens wird erkannt und kritisch bewertet. Das Fehlerhafte des eigenen Verhaltens kann benannt und einem angemessenen Alternativverhalten gegenüber gestellt werden.
- Die Notwendigkeit regelkonformen und partnerschaftlichen Verhaltens im Straßenverkehr wird eingesehen. Eine angemessene Aufarbeitung der inneren Bedingungen, die für das frühere Verhalten im Straßenverkehr verantwortlich waren (z.B. Affektivität, Motivation, Wertmaßstäbe, Selbstkontrolle), kann dargestellt werden.
- Berufliche, finanzielle oder soziale Bedingungen, die früheres Verhalten ggf. mit verursacht haben, wurden in ihrer Bedeutung erkannt und haben sich in einem positiven Sinne verändert bzw. an Einfluss verloren.
- Es bestehen konkrete und als tragfähig einzuschätzende Vorsätze zur Fahrtvorbereitung, zum Fahrtverlauf oder zum Umgang mit kritischen Situationen, so dass für die Zukunft ein situations- und sicherheitsgerechtes Verhalten im Straßenverkehr zu erwarten ist.

Die hier erhobene medizinische Befundlage muss im Sinne der Fragestellung den Voraussetzungen entsprechen, die unter verkehrsmedizinischem Aspekt an Führer von Kraftfahrzeugen anzulegen sind.

PROGNOSE UND BEGRÜNDUNG

Hinsichtlich der verkehrsmedizinischen Befundlage ist Folgendes festzustellen:

Die medizinische Untersuchung ergab aus verkehrsmedizinischer Sicht keine Hinweise auf Beeinträchtigungen oder auf organische Erkrankungen, die bei der vorliegenden Fragestellung von Bedeutung sein könnten oder unter Berücksichtigung der Grundsätze der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung sowie der Beurteilungskriterien das ausreichend sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen.

Zu den hier erhobenen Leistungsbefunden ist Folgendes festzustellen:

Bei der leistungspsychologischen Überprüfung ergaben sich keine Befunde, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 in Frage stellen. Der erforderliche Prozentrang von 16 wurde in beiden Testverfahren erreicht.

Das Leistungsvermögen von Herrn [REDACTED] entspricht damit den Anforderungen an eine Fahrerlaubnis der Gruppe 1.

Zu den prognostisch relevanten Aspekten ist aus verkehrspsychologischer Sicht zudem Folgendes festzuhalten:

Die aktuelle Befundlage zeigt, dass bei Herrn [REDACTED] eine positive Änderung der relevanten Problembedingungen möglich ist.

Herr [REDACTED] lässt keine grundsätzlichen Schwierigkeiten erkennen, sich zukünftig angepasst zu verhalten. Weder liegt eine durchgängige Opferhaltung vor, noch ist eine überdauernde Störung der Persönlichkeit erkennbar, die einer zukünftigen Verkehrsbewährung entgegenstehen würde. Herr [REDACTED] gelingt die Übernahme von Verantwortung für die aktenkundige Verkehrsvorgeschichte ebenso wie eine Veränderungsbereitschaft, die sich nicht auf Änderungen außerhalb der eigenen Person beschränkt.

Dabei zeigt Herr [REDACTED] eine ausreichende selbstkritische Einsicht in die Problematik seines bisherigen Verhaltens. Er hat sich mit dem Verhalten in den aktenkundigen Problemsituationen auseinandergesetzt und kann Verhaltensalternativen benennen.

Herr [REDACTED] sieht inzwischen insbesondere die Notwendigkeit zu einer angemessenen Fahrtvorbereitung.

Der Unterschied zwischen dem eigenen Verhalten und dem anderer Verkehrsteilnehmer, die sich regelgerechter verhalten, wird im Rückblick erkannt. Die vor dem Hintergrund der aktenkundigen Vorgeschichte ergriffenen behördlichen Maßnahmen werden als grundsätzlich sinnvoll akzeptiert bzw. nicht in Frage gestellt.

Das eigene Fehlverhalten wird offen eingeräumt, ohne in der Besprechung der konkreten Situation die Verantwortung nach außen zu verlagern. Herr [REDACTED] hat die Folgen des früheren Fehlverhaltens als gravierend bzw. unangenehm erlebt und sieht die erlittenen Nachteile als Konsequenz des eigenen Fehlverhaltens.

Herr [REDACTED] hat sich mit der Frage auseinandergesetzt und kann erläutern, warum es trotz behördlicher Maßnahmen bzw. der Bedeutung der Fahrerlaubnis zunächst noch zu einer Fortsetzung des Fehlverhaltens (Selbstwertproblematik, Übernahme des Termindruckes und dabei Durchsetzen eigener Interessen) gekommen ist.

Herr [REDACTED] kann eine angemessene Aufarbeitung der inneren Bedingungen darstellen, die für das frühere Verhalten im Straßenverkehr verantwortlich waren, und hat zur Einsicht gefunden, dass regelkonformes und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr notwendig sind:

Herr [REDACTED] hat nicht nur erkannt, dass das eigene problematische Verhalten im Verkehr vermeidbar war, sondern sieht auch ein, dass von ihm erwartet werden kann, das eigene Verhalten zu ändern und die bestehenden Regelungen zu beachten und einzuhalten.

Das eigene Fehlverhalten im Straßenverkehr wird im Rückblick als erheblich bzw. ausdrücklich auch als gefährlich (rücksichtslos, verantwortungslos) für andere Verkehrsteilnehmer bewertet.

Im Untersuchungsgespräch wurde eine inzwischen bestehende Einsicht in die angesichts der hohen Bedeutung menschlicher Faktoren (z.B. Unaufmerksamkeit, Unerfahrenheit etc.) nur begrenzte Vorhersehbarkeit des Verkehrsgeschehens erkennbar, weshalb es auch sog. Gefahrenzonen gebe, wo die vorgegebene Geschwindigkeit deutlich reduziert sei.

Die früher mitunter überhöhte emotionale Bedeutung des Fahrens wurde als solche selbstkritisch erkannt und in ihrer Bedeutung für das aktenkundige Fehlverhalten angemessen reflektiert.

Für eine günstige Prognose reichen eine angemessene Problemeinsicht, das Erkennen wesentlicher innerer Bedingungen und ggf. die Veränderung maßgeblicher äußerer Bedingungen allerdings nicht aus. Um die Annahme rechtfertigen zu können, dass Herr [REDACTED] in der Lage sein wird, erneute Auffälligkeiten im Straßenverkehr hinreichend sicher zu vermeiden, bedarf es insbesondere auch konkreter Vorsätze bzgl. eines zukünftig situations- und sicherheitsgerechten Verhaltens. Auch diese Voraussetzung einer günstigen Beurteilung kann vor dem Hintergrund folgender Aspekte als erfüllt bewertet werden:

- Der negative Einfluss einer fehlenden Fahrtvorbereitung wurde erkannt.
- Die Fahrtvorbereitung wird mittlerweile als eine wichtige und ernstzunehmende Voraussetzung zur Vermeidung erneuter Auffälligkeiten angesehen.
- Bei Herrn [REDACTED] wurden vorausschauendes Denken und Handeln als prägend für die zukünftige Verkehrsteilnahme erkennbar.

Insbesondere wurde ein Bemühen um vorausschauendes Fahren erkennbar, d. h. die möglicherweise ungünstige Entwicklung von Verkehrssituationen wird beim konkreten Fahrverhalten berücksichtigt.

- Eine prognostisch günstige Veränderung ist insbesondere auch darin zu sehen, dass von einer verbesserten sozialen Kompetenz ausgegangen werden kann bzw. einer gesteigerten Fähigkeit, sich zukünftig nicht durch äußeren Druck oder die Wünsche anderer zu einem Fehlverhalten verleiten zu lassen.

Im Verlauf des Untersuchungsgesprächs wurde erkennbar, dass das bisherige Fehlverhalten wesentlich durch äußere Bedingungen mit verursacht wurde. Dies hat Herr [REDACTED] erkannt. Diese äußeren Bedingungen haben sich jedoch in prognostisch günstigem Sinne verändert bzw. ihren Einfluss verloren:

- Herr [REDACTED] beschrieb gegenüber früher günstigere, weniger belastende berufliche Bedingungen.
- Finanzielle Probleme, die in Zusammenhang mit dem auffälligen Verhalten standen, bestehen inzwischen nicht mehr in relevantem Ausmaß.
- Herr [REDACTED] berichtete von positiven Veränderungen im persönlichen Umfeld, welche sich wahrscheinlich auch positiv auf früher problematische Einstellungen und damit auch sein Verkehrsverhalten auswirken werden.
- Das auffällige Verhalten ist einer Lebensphase bzw. Krisenzeit zuzuordnen, die jetzt als abgeschlossen bzw. bewältigt bewertet werden kann.

In der Gesamtschau aller erhobenen Befunde ist festzustellen, dass Herr [REDACTED] eine angemessene und selbstkritische Aufarbeitung sowie Überwindung der individuellen Hintergründe der früheren Verkehrsauffälligkeiten hat leisten können.

Eine tragfähige Vermeidungsplanung konnte dargestellt werden.

Zukünftig ist daher nicht mehr von fortgesetzten oder massiven Verstößen gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen auszugehen.

V. BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG

Es ist nicht zu erwarten, dass der Untersuchte auch zukünftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen und allgemeine Strafbestimmungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verstoßen wird.

Dr. med.
Ärztin
[REDACTED]

[REDACTED]
Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP