

Das vorliegende Gutachten stützt sich auf die Ergebnisse einer verkehrsmedizinischen und einer verkehrspsychologischen Untersuchung, die nach den Grundsätzen der Anlassbezogenheit und Verhältnismäßigkeit durchgeführt wurden. Hierbei werden die Vorgaben der Anlage 4a zu § 11 der Fahrerlaubnisverordnung (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchung und die Erstellung der Gutachten) berücksichtigt.

Die Begutachtung dient ausschließlich dem Zweck, die bestehenden Fragen zur Fahreignung des Auftraggebers zu klären und ggf. zur Frage besonderer Eignungsvoraussetzungen Stellung zu nehmen. Der Untersuchung liegt dabei ein interdisziplinärer, d.h. medizinisch-psychologischer Ansatz zugrunde, wobei die Befunde zusammengeführt und im Gesamten hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Beantwortung der behördlichen Fragestellung betrachtet werden.

Für die Beurteilung ist damit stets die vorliegende Befundkombination maßgeblich. liegen sowohl günstige als auch ungünstige Befunde vor, erfolgt eine Gewichtung und Abwägung der Einzelbefunde, um zu einem Gesamtbild zu gelangen. Bei eindeutiger Befundlage kann das Gutachten kürzer gefasst werden.

Folgende Regelungen und Richtlinien werden in der jeweils aktuellen Fassung bei einer Begutachtung berücksichtigt:

- *Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV) einschließlich Anlagen.*
- *Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung* (herausgegeben von der Bundesanstalt für Straßenwesen)
- *Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung - Beurteilungskriterien der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)*

Nach der Wiedergabe der behördlichen Fragestellung in Abschnitt I werden im Gutachten zunächst in Abschnitt II die Anlass gebende Aktenlage dargestellt und die Vorgeschichte einer fachwissenschaftlichen Auswertung unterzogen. Hieraus leiten sich die Anforderungen ab, die an eine günstige Prognose zu stellen sind. Diese so genannte Hypothesenbildung stellt die Grundlage der Befunderhebung dar, deren Ergebnisse unter III. dargestellt sind. Die Bewertung der Befundlage erfolgt in Abschnitt IV, die Beantwortung der behördlichen Fragestellung in Abschnitt V. Hier finden sich auch Empfehlungen für weitere Maßnahmen, sofern diese möglich sind bzw. erforderlich erscheinen.

## 1. ANLASS UND FRAGESTELLUNG DER UNTERSUCHUNG

Herr XY erteilte uns den Auftrag, ihn zu begutachten. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde hat ihn aufgefordert, das Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Die Fragestellung lautet:

„Ist trotz der aktenkundigen Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu erwarten, dass Herr XY künftig nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird?“

## II. ÜBERBLICK ÜBER DIE VORGESCHICHTE

### Aktenübersicht

Die Akten der Verkehrsbehörde lagen bei der Begutachtung vor. Die im Folgenden dargestellten Sachverhalte wurden bei der Begutachtung berücksichtigt.

	(gehäufte Geschwindigkeitsüberschreitungen seit 2014) Erreichen von 8 Punkten
05.09.2016	Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um 48 km/h
07/2018	Entzug der FE
10.08.2019	Vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis mit Pkw
10.11.2019	Vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis

### Fachliche Bewertung der Vorgeschichte und Voraussetzungen für eine günstige Prognose

Forschungsergebnisse weisen für wiederholt verkehrsauffällige Fahrer eine hohe Rückfallwahrscheinlichkeit aus. Nach diesen empirischen Untersuchungen nimmt nicht nur die Wahrscheinlichkeit erneuter Auffälligkeiten mit der Anzahl der bereits begangenen Verkehrsverstöße zu, sondern auch die Wahrscheinlichkeit künftig einen Unfall zu verursachen.<sup>1, 2</sup>

---

<sup>1</sup> Utzelmann, H. D. (1990). Prädiktoren für Rückfälle bei Rehabilitationskursen für Fahrer mit hohem Punktestand. In: Nickel, W.-R.: Fahrverhalten und Verkehrsumwelt. Psychologische Analysen im interdisziplinären Feld. Köln: TÜV Rheinland

<sup>2</sup> Schade, F.-O. (2005). Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregistersteht? - Das VZR als Prädiktor des habituellen

Die individuellen Vorgeschichtsdaten lassen bei Herr XYn die Schlussfolgerung zu, dass im Zeitraum der Auffälligkeiten eine nur geringe Fähigkeit oder Bereitschaft zu verantwortlichem und Risiko vermeidendem Verhalten bei der Verkehrsteilnahme vorlag. Die Häufung der aktenkundigen Vorfälle lässt sich nicht allein durch Zufall oder die situativen Umstände erklären, sondern macht das Vorliegen systematischer Fehlhaltungen oder Verhaltensgewohnheiten als Ursache wahrscheinlich. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die sehr hohe Dunkelziffer bei Verkehrsverstößen.

Das auffällige Verhalten kann hierbei seine Ursachen einerseits in einer fehlerhaften Wahrnehmung von spezifischen Anforderungen bei der Verkehrsteilnahme und einer unangemessenen Reaktionen auf Rückmeldungen haben. Es kann andererseits aber auch durch generelle, in der Person liegende problematische Steuerungs- und Verarbeitungsmechanismen begründet sein, die eine angemessene Verkehrsanpassung verhindern (vgl. Hypothese V1 -V3 der Beurteilungskriterien).

Verhaltensfehler und Regelverstöße im Straßenverkehr werden in der Mehrzahl der Fälle nicht entdeckt und bleiben deshalb folgenlos. Diese Erfahrung wirkt als unbewusste Verstärkung des Verhaltens und führt zu einer Verfestigung des Fehlverhaltens, wodurch weitere Verstöße wahrscheinlicher werden.<sup>47</sup>

Herr XY war wiederholt durch Fahren ohne Fahrerlaubnis aufgefallen. Während Verkehrszu widerhandlungen im Fahrtverlauf stärker durch die jeweilige Verkehrssituation beeinflusst sind, liegt der Zeitpunkt des Verstoßes bzw. die Entscheidung zur Regelmissachtung hier bereits vor Antritt der Fahrt. Damit kommt in dieser Straftat eine grundsätzliche Fehleinstellung gegenüber normativen Vorgaben zum Ausdruck.

Folglich kann die Frage der Verkehrsbehörde (s. Teil 1) nach den Grundsätzen der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung und der Beurteilungskriterien nur dann in einem für Herr XYn günstigen Sinn beantwortet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Herr XY muss die Gründe für seine Auffälligkeiten, die in seiner Person liegen, erkannt und erforderliche Änderungen in seinen Einstellungen und Verhaltensweisen vorgenommen haben. Die entscheidenden inneren und äußeren Bedingungen müssen sich in einem günstigen Sinn geändert haben. Die Änderungen müssen so gefestigt sein, dass ein Rückfall in die früheren Gewohnheiten nicht zu erwarten ist.

Weitere Bedingung für eine günstige Prognose ist das Fehlen von Hinweisen auf relevante gesundheitliche Störungen (Hypothese V4) sowie auf Einschränkungen der psychofunktionalen Leistungsfunktionen, welche die Fahreignung beeinträchtigen (Hypothese VS).

---

Verkehrsriskos. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 51, 7-13

<sup>47</sup> Utzelmann H.-O. et al. (2005). Kommentar zu Kap. 3.15 Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften. In Schubert W. et al. (Hrsg.), Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung - Kommentar. überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. Bonn: Kirschbaum-Verlag.

Gegebenenfalls ist die Kompensierbarkeit körperlicher oder psychischer Beeinträchtigungen zu überprüfen.

### III. UNTERSUCHUNGSBEFUNDE

Im Folgenden werden die Untersuchungsverfahren und Befunde dargestellt, die zur Klärung der Fragestellung (vgl. Abschnitt I) eingesetzt wurden.

#### A. Verkehrsmedizinische Untersuchungsbefunde

Die verkehrsmedizinische Untersuchung umfasst die Auswertung der Aktenlage und die anamnestische Befragung zum allgemeinen Gesundheitszustand. Sie dient der Abklärung des möglichen Einflusses fahreignungsrelevanter Erkrankungen auf die Vorgeschichte. Hier hat Herr XY insbesondere die Möglichkeit, zu seiner Entlastung Erkrankungen anzuführen, die sich auf seine Verhaltenssteuerung ausgewirkt haben könnten. Es findet keine weiterreichende körperliche Untersuchung statt; diese beschränkt sich vielmehr in der Regel auf die Überprüfung der kardialen Funktion.

#### Ärztliches Untersuchungsgespräch

Das ärztliche Untersuchungsgespräch orientierte sich an den Angaben, die Herr XY - in einem Fragebogen zur Gesundheit gemacht hat. Die für die Fragestellung wesentlichen Inhalte geben wir im Folgenden wieder:

Herr XY gibt an, er fühle sich am Untersuchungstag insgesamt gesund und leistungsfähig, habe keine verkehrsrelevanten Beschwerden, stehe nicht in ärztlicher Behandlung und nehme nicht regelmäßig Medikamente ein.

Insbesondere liege keine neurologische oder psychiatrische Erkrankung, keine Störungen des Herz- Kreislaufsystems, keine Blutzuckererkrankung und keine Erkrankung der inneren Organe (Magen, Leber, Bauchspeicheldrüse etc.) vor.

Es bestehe keine für das Bedienen eines Fahrzeugs wesentliche Körperbehinderung. Eine Erwerbsminderung bestehe nicht.

#### Körperlicher Untersuchungsbefund

Größe: 180 cm, Gewicht: 90 kg  
Herzaktion: regelmäßig, Pulsfrequenz: 68/min,  
Blutdruck (RR): 125/85 mmHg

## **B. Verkehrspsychologische Untersuchungsbefunde**

Einen wesentlichen Teil der verkehrspsychologischen Untersuchung stellt das Gespräch mit dem Betroffenen dar. Hier kann er seine Sicht der Vorgeschichte darstellen, sich zu den persönlichen Ursachen seines Problemverhaltens äußern und seine zwischenzeitlichen Erfahrungen vermitteln. Mögliche Verhaltens- und Einstellungsänderungen sowie deren Stabilität werden erörtert. Beim Gespräch liegt in der Regel ein Fragebogen mit offenen Angaben zur Biografie und derzeitigen Lebenssituation vor. Die Angaben werden im Untersuchungsgespräch berücksichtigt und daher in der Regel nicht getrennt dargestellt.

Um festzustellen, ob die aktenkundigen Verhaltensauffälligkeiten mit Leistungsmängeln in Zusammenhang stehen und ob die aktuellen Leistungsmöglichkeiten den Anforderungen des Straßenverkehrs genügen, wird eine psychologische Leistungstestung durchgeführt. Sofern bei den Testergebnissen bedeutsame Abweichungen vom mittleren Leistungsniveau der Bezugsgruppe zu beobachten sind, werden auch diese mit dem Betroffenen besprochen und mögliche Ursachen erörtert.

### **Leistungsdiagnostik**

Die Untersuchung der für eine motorisierte Verkehrsteilnahme bedeutsamen Funktionen des psychophysischen Leistungsvermögens erfolgte in Form von Einzeltests an einem computergesteuerten Testgerät (Wiener Testsystem, Fa. Schuhfried) mit programmierter Instruktions- und Testvorgabe am Bildschirm. Die ausgewählten Verfahren sind hinsichtlich der Durchführungsbedingungen standardisiert und die Ergebnisse sind an realem Verkehrsverhalten auf ihre Aussagekraft hin überprüft (validiert) worden.<sup>3</sup>

Die Eignung der Testverfahren ist gemäß den Anforderungen der Anlage 14 Abs. 2 Nr. 7 FeV von einer geeigneten unabhängigen Stelle bestätigt worden.<sup>4</sup>

Die Auswahl der Verfahren orientiert sich an den Vorgaben der Beurteilungskriterien (Kriterium PTV 1) und ist danach hinsichtlich der Anzahl und Art der durchzuführenden Tests vom Untersuchungsanlass, der Vorgeschichte und der Fahrerlaubnisklasse abhängig.

Testergebnisse werden, soweit möglich, in Prozentrangwerten mitgeteilt.

Der Prozentrang (PR) gibt an, wie viel Prozent einer vergleichbaren Gruppe von Personen schlechtere bzw. gleiche Leistungen erzielt haben. Als Vergleich wird die sog. „Gesamtpopulation“ herangezogen. Wenn im Einzelfall ein Vergleich mit einer bestimmten Altersgruppe gemacht wird, ist dieser PR speziell als „Altersnorm“ gekennzeichnet.

Maximal erreichbar ist ein PR von 100 und die geringste Leistung erhält den PR 0. Der

---

<sup>3</sup> Sommer, M. & Häusler, J. (2006). Kriteriumsvalidität des Expertensystems Verkehr. Ztschr. f. Verkehrssicherheit, S83-89 sowie zahlreiche Literaturhinweise in den Testmanualen

<sup>4</sup> [https://www.bast.de/BASt\\_2017IDE/Verkehrssicherheit/Qualitaetsbewertung/Anerkennung/u3-erkennung/unq/geeignete-Verfahren.html](https://www.bast.de/BASt_2017IDE/Verkehrssicherheit/Qualitaetsbewertung/Anerkennung/u3-erkennung/unq/geeignete-Verfahren.html)

Prozentrang 50 spiegelt demnach die durchschnittlich zu erwartende Leistung wider. Der Normbereich erstreckt sich für Inhaber oder Bewerber der Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 1 (z. B. Klasse A oder B) von PR 16 bis PR 84. Leistungen unter PR 16 müssen als normabweichend niedrig bezeichnet werden. Für die Gruppe 2 (z. B. Klasse C oder D) gilt die erhöhte Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Verfahren der Prozentrang von 33, ausnahmslos aber der Prozentrang von 16 erreicht sein muss.

Die mit Herr XYn durchgeführten Verfahren und deren Ergebnisse sind im Folgenden beschrieben:

## *Test zur Messung der Aufmerksamkeit und Konzentration (COG/S11)*

Diagnostizierte Bereiche:  
Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung unter Monotonie

### Aufgabenbeschreibung:

Vier einfach strukturierte Zeichen unterschiedlicher Komplexität werden für eine gewisse Zeit unverändert nebeneinander dargeboten. Darunter erscheinen wechselnde Vergleichszeichen, die gegenüber den Vorlagen nur in wenigen Details verändert oder mit einem Vergleichszeichen identisch sind (60 Aufgaben). Durch Tastendruck ist anzugeben, ob das jeweilige Vergleichszeichen mit dem Modell identisch ist (grüne Taste) oder nicht (rote Taste). Unmittelbar im Anschluss an die Reaktion erscheint das nächste Vergleichszeichen. Die Bearbeitungszeit für jede Vergleichsaufgabe ist frei wählbar. Die Testperson bestimmt damit selbst das Leistungstempo und die erforderliche Durchführungszeit. Gemessen und ausgewertet wird die mittlere Zeit, die für die korrekte Zurückweisung nicht identischer Zeichen benötigt wird. Der Test ist nur auswertbar, wenn mindestens 85% der Zeichen richtig beantwortet wurden, da andernfalls davon auszugehen ist, dass die Testperson nicht dazu in der Lage war, ihr Arbeitstempo angemessen zu regulieren. Die Ergebnisse der Nebenvariablen werden nur in Fall einer solchen Auffälligkeit mit dargestellt.

Testresultate	Prozentrang
Mittlere Zeit „Korrekte Zurückweisung“	65

## *Test zur Messung der Belastbarkeit und des Reaktionsvermögens (DT/S1)*

Diagnostizierte Bereiche:  
Reaktive Belastbarkeit, Aufmerksamkeit und Reaktionsgeschwindigkeit

### Aufgabenbeschreibung:

Es werden auf dem Bildschirm im Wechsel verschieden farbige Lichtsignale dargestellt sowie zwei unterschiedliche Tonsignale (100Hz und 2000 Hz) über einen Kopfhörer dargeboten. Die Testperson muss entsprechend der Farbe des Lichtsignals auf eine gleichfarbige Antworttaste drücken, das linke oder rechte Fußpedal betätigen oder die den unterschiedlichen Tonsignalen zugeordneten Reaktionstasten drücken. Die Vorgabezeit wird individuell angepasst und entspricht der aus den letzten 8 Reaktionen ermittelten durchschnittlichen Reaktionszeit des Klienten (adaptive Testvorgabe). Die Durchführungszeit beträgt sechs Minuten. Gemessen und ausgewertet wird die Variable Richtige (Anzahl der korrekten Reaktionen). Die

Nebenvariablen Falsche (Anzahl der Verwechslungen) und Ausgelassene (Anzahl der „übersprungenen“ Reaktionen) haben aufgrund der adaptiven Testform nur informatorischen Charakter und werden in der Regel nicht mitgeteilt.

Testresultate	Prozentrang
Anzahl Richtige	33

### *Test zur Messung visuellen Wahrnehmungsleistung (ATAVT)*

Diagnostizierte Bereiche:  
Visuelle Orientierung, Überblicksgewinnung

#### Aufgabenbeschreibung:

Der Testperson werden nach einem kurzen Signalton kurzzeitig Bilder von Verkehrssituationen dargeboten, die sie sich genau ansehen und sich merken soll. Nach der Darbietung jedes Bildes muss angegeben werden, welche von fünf Verkehrsobjekten (Fußgänger, Kraftwagen, Zweirad, Verkehrszeichen oder Verkehrsampel) auf dem Bild zu sehen waren. Der Schwierigkeitsgrad jeder dargebotenen Verkehrssituation (Komplexität und Darbietungszeit) richtet sich nach der individuellen Leistung der Testperson bei der vorherigen Aufgabe (adaptive Testvorgabe). Die Durchführungszeit beträgt sechs Minuten. Gemessen und ausgewertet werden die Wahrnehmungskapazität und das Wahrnehmungstempo, die in der Variablen „Überblicksgewinnung“ zusammengefasst sind.

Testresultate	Prozentrang
Überblicksgewinnung	69

### Psychologisches Untersuchungsgespräch

Herr XY wurde zu Gesprächsbeginn über den Sinn, die Zielsetzung und die wesentlichen Inhalte des psychologischen Untersuchungsgesprächs informiert. Die Fragestellung/en der Behörde sowie die dahinter stehenden Annahmen wurden erläutert. Dabei wurde Herr XY auch auf die Bedeutung unrealistischer, widersprüchlicher Angaben für das Ergebnis der Begutachtung hingewiesen.

Im weiteren Gesprächsverlauf hatte er sodann Gelegenheit, sich zu seiner Vorgeschichte zu äußern, aber auch seine gegenwärtige Situation zu schildern und Vorsätze sowie Zukunftspläne darzustellen. Die Angaben werden während des Gesprächs schriftlich aufgezeichnet, soweit sie für die Beantwortung der Fragestellung/en bedeutsam sind. Um Missverständnisse zu vermeiden und Ergebnisse abzusichern, werden Rückfragen gestellt und Rückmeldungen über gutachterliche Schlussfolgerungen gegeben.

Am Ende des Gesprächs erfolgt eine individuelle Ergebnis- oder Sachstandsmitteilung und es werden Hinweise zur weiteren Vorgehensweise gegeben, soweit dies zu diesem Zeitpunkt der Befunderhebung möglich ist.

Das Untersuchungsgespräch mit Herr XYn dauerte von 10.30 Uhr bis 11.50 Uhr. Zur

Sozialanamnese berichtete Herr XY, dass er nach einer Ausbildung in der Lagerlogistik als Kranführer arbeite und sich für Solartechnik interessiere. Er lebe seit zwei Jahren mit seiner Partnerin zusammen und sei auch Dauercamper. Er habe ab 2014 in der Bauwirtschaft gearbeitet und einen Mobilkran gefahren, nach dem Handyverstoß habe er den Job verloren. Dann habe er einen Drehkran geführt und sei im Dezember arbeitslos geworden. Er helfe auf einem Bauernhof aus.

Auf Nachfrage zu dem Verstoß führte Herr XY an, er habe im Januar 2019 einen Handyverstoß gehabt, eine Streife sei neben ihm gefahren. Er habe einen Anwalt eingeschaltet, er habe den Führerscheinentzug nicht gewusst, die Behörde habe ihn nicht informiert. Er sei mit seinem Führerschein weitergefahren und die Polizei habe ihn im Januar 2019 angehalten. Er habe dann erfahren, dass der Führerschein entzogen sei und den Kran stehenlassen müssen. Er habe sich das nicht bieten lassen und einen Anwalt eingeschaltet. Er habe sich zur MPU in 2020 etwa vier Stunden online beraten lassen.

Zur früheren Fahrerbiographie, welche Gründe er für die gehäuften Geschwindigkeitsverstöße sehe? Er habe so jedes Jahr einen Verstoß gehabt mit Privatautos. Er sei z.B. in Berlin zur Arbeit gefahren. 2014 sei er mal morgens gegen fünf Uhr auf dem Weg zur Arbeit geblitzt worden, er habe um sechs Uhr da sein sollen. Auf der Stadtautobahn gelte dort Tempo 80 und er sei Richtung Tempelhof gefahren. Er sei fast mit 160 km/h gefahren. Er sei dann nach Oranienburg gezogen, er kenne sich gut aus in Berlin, er habe da auch als Baumaschinist gearbeitet und die Strecken gut gekannt. An dem Tag sei er spät dran gewesen, aber man könne die Zeit nicht einholen. Dann sei man früh morgens erwischt worden-.

Weswegen er so deutlich zu schnell gefahren sei (etwa doppelte erlaubte Geschwindigkeit)? Er habe Zeit einholen wollen, er sei viel zu spät losgefahren. Er sei aber nüchtern gewesen, er habe keinen Alkohol oder Drogen eingenommen - um Gottes Willen. Er habe bestimmt auch keinen Restalkohol gehabt.

Wieso er das auf einer ihm bekannten Strecke gemacht habe? Wie solle er das sagen -.

Auf Nachfrage zur Häufung der Verstöße: Er habe auch Fahrverbote gehabt, auch schon etwa 2011 nach Schnellfahren. Er sei von der Bundeswehr von Rostock nach Oranienburg gefahren. Er habe den Führerschein schon gebraucht und dann Zug fahren müssen.



Auf Nachfrage zur Wirkung von Fahrverboten: Er habe sich dann besser an die Regeln anpassen wollen. Er sei die erlaubten Geschwindigkeiten gefahren und früher losgefahren, damit er pünktlich ankomme.

Welche Gründe er dafür sehe, dass er dann wieder aufgefallen sei? Z.B. 2015 habe er eine Trennung erlebt im Sommer. Er sei nach Berlin gefahren auf einer Strecke, die er zwei Jahre lang gefahren sei, er habe dort auch die Blitzer gekannt. Er sei da krass drauf gewesen und habe bloß noch nach Hause gewollt.

Zu dem Verstoß in 09/2016 innerorts: Das sei auch in Berlin gewesen, dort sei auf der A 100 Tempo 60 erlaubt. Wegen Lärmschutz sei da nachts ab 22 Uhr Tempo 60 vorgeschrieben Nähe Funkturm. Er habe es eilig gehabt nach Hause zu kommen und es sei spät gewesen.

Weswegen es auch hier zu einer erheblichen Überschreitung gekommen sei? Er ordne das als ignorant, stur und aggressiv ein. Was solle er da sagen-.

Auf Nachfrage zur Beratungserfahrung, Verhaltensursachen: Das mit der Beratung sei schon eine Weile her - er wisse das nicht mehr. Er habe dort Tipps zu den MPU-Fragen bekommen. Aber das wisse er auch nicht mehr-.

Wie er weitere Geschwindigkeitsverstöße verhindern wolle? Tja - er wolle sich an die Regeln halten. Er wolle anders planen, dass er pünktlich auf der Arbeit erscheine, wo er halt hin müsse.

Zum Fahren ohne FE: Er sei da unerlaubt gefahren, er habe ein Mal zu einem Bewerbungsgespräch gemusst und ein Mal sei er zum Campingplatz gefahren.

Im August 2019 sei er z.B. zu einem Bewerbungsgespräch gefahren. Auf der Rückfahrt sei er an einer Tankstelle kontrolliert worden.

Weswegen er selbst gefahren sei? Das frage er sich auch - ihm sei das zu umständlich gewesen, mit dem Auto sei er zügiger unterwegs gewesen. Er habe Geld verdienen wollen und mit der Kontrolle nicht gerechnet. Er sei zu faul gewesen, ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen.

Auf Nachfrage dazu: Er habe das Geld nicht für ein Taxi ausgeben wollen, er sei ja arbeitslos gewesen.

Weswegen er auch das Fahren ohne FE fortgesetzt habe? Sturheit-. Er habe zuhause in Roth zum Campingplatz rüberfahren wollen. Er sei mit dem Auto gefahren - er sei auch öfter mit seinem Auto gefahren. Er habe dann nach dem Verstoß im November 2019 das Auto abgemeldet.

Wieso Fahren ohne FE ein erheblicher Verstoß sei? Bei Unfällen und Personenschäden - die er nachher tragen müsste. Er habe ohne Fahrerlaubnis auf der Straße nichts zu suchen.

Auf Nachfrage zur Fortsetzung der Verstöße, wenn er die Regeln und Örtlichkeiten gut kenne: Er habe darauf keinen Bock gehabt, er habe die Vorgaben nicht einhalten wollen. Ihm sei vieles egal gewesen.

Wie er solche Verstöße vermeiden wolle, z.B. bei einem Fahrverbot? Er könnte seine Freundin fragen, ob die ihn fahre. Er wolle auch Fahrverbote vermeiden und Regeln einhalten.

Wie er seine Vorsätze dieses Mal umsetzen könne, Veränderungen: Er wisse nicht, was er da sagen solle.

Auf Nachfrage wollte der Klient nichts weiter ergänzen.

## IV. BEWERTUNG DER BEFUNDE

Die im Teil II des Gutachtens dargestellten Voraussetzungen für eine günstige Prognose wurden anhand der oben erläuterten Methoden überprüft. Im Folgenden werden die in Teil III wiedergegebenen Befunde im Hinblick auf die behördliche Fragestellung bewertet und ggf. in ihrer Aussagekraft gewichtet.

Es war im Rahmen der Begutachtung zunächst auszuschließen, dass die aktenkundigen Auffälligkeiten im Zusammenhang mit einer psychiatrischen, neurologischen oder körperlichen Störung stehen. Andernfalls ist, soweit im Rahmen der Fragestellung möglich, zu klären, ob die aktuelle Befundlage trotzdem eine sichere Verkehrsteilnahme erwarten lässt. Eine psychiatrische, neurologische, internistische oder körperliche Störung, die sich (mit-) ursächlich auf die aktenkundigen Verhaltensauffälligkeiten ausgewirkt haben könnte, ist im Rahmen der Untersuchung nicht erkennbar. Das orientierende medizinische Befundbild ist weitgehend unauffällig. Es finden sich weder aktuell noch aus der Vorgeschichte Hinweise auf den Einfluss relevanter somatischer oder psychiatrischer Störungen auf das Verkehrsverhalten. Eine weitergehende diagnostische Abklärung war deshalb verzichtbar.

Da nicht auszuschließen ist, dass die aktenkundigen Auffälligkeiten des Klienten im Zusammenhang mit Einschränkungen der psycho-physischen Leistungsmöglichkeiten stehen, war sein Leistungsvermögen mithilfe standardisierter und validierter Testverfahren zu überprüfen. In den anlassspezifisch durchgeführten Leistungstests erbrachte Herr XY Leistungen, die ein sicheres Führen von Fahrzeugen der beantragten Fahrerlaubnisklasse(n) erwarten lassen.

Bei der Bewertung der Befunde ist zu berücksichtigen, dass die Angaben von Herr XYn nur dann zur Beurteilung seiner individuellen Problematik herangezogen werden können, wenn sie glaubhaft und nachvollziehbar sind.

Zwar konnten in der Untersuchung ausreichende Befunde erhoben werden. Sie sind zur Beantwortung der behördlichen Fragestellung im Sinne einer günstigen Verhaltensprognose jedoch nicht ausreichend verwertbar. Herr XY konnte einen Einsichtsprozess beginnen, individuelle Auslösefaktoren in seiner Person aber bisher noch nicht angemessen kritisch bearbeiten. Der Klient konnte v.a. auch nicht über längerfristig wirksame Verhaltensalternativen berichten, die eine bessere Verkehrsbewährung herstellen könnten.

Die Frage, ob bei Herr XYn weiterhin erhebliche Verkehrsverstöße zu erwarten sind, wurde anhand der in Teil III des Gutachtens beschriebenen Befunde geprüft.

Die Verkehrsauffälligkeit von Herr XYn ist auf problematische, verfestigte Verhaltensmuster zurückzuführen, wobei eine verminderte Anpassungsfähigkeit vorgelegen hat. Dies zeigt sich auch in der aktenkundigen Vorgeschichte, die bei ihm eine verminderte Fähigkeit oder Bereitschaft erkennen lässt, aus den erlebten Folgen seines Handelns angemessene und tragfähige Anpassungsschritte abzuleiten. (... auf dem Weg zur Arbeit geblitzt worden, er habe um sechs Uhr da sein sollen. Auf der Stadtautobahn gelte dort Tempo 80 und er sei Richtung Tempelhof gefahren. Er sei fast mit 160 km/h gefahren.// ... auch Fahrverbote gehabt, auch schon etwa 2011 nach Schnellfahren.)  
Er ist sich zwar mittlerweile dieser Zusammenhänge ansatzweise bewusst geworden, konnte jedoch keine angemessenen alternativen Bewältigungsstrategien entwickeln oder stabilisieren. Es ist deshalb nicht anzunehmen, dass er nun über eine ausreichende Selbstkontrolle bei der Einhaltung von Verkehrsregeln verfügt. (... kenne sich gut aus in Berlin, er habe da auch als Baumaschinist gearbeitet und die Strecken gut gekannt. An dem Tag sei er spät dran gewesen, aber man könne die Zeit nicht einholen. Dann sei man früh morgens erwischt worden-.)

Es ist bei Herr XYn zu erkennen, dass er im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme zu einer dysfunktionalen emotionalen Regulation neigt. Das bedeutet, dass bei ihm situativ unangemessene Verhaltensweisen aufgetreten sind, die sich nur dadurch erklären lassen, dass neben den äußeren Anforderungen bei der Bewältigung der Situation zusätzlich emotionale Spannungen, Selbstwert bezogene oder soziale Motive wirksam geworden sind. (... auf einer Strecke, die er zwei Jahre lang gefahren sei, er habe dort auch die Blitzer gekannt. Er sei da krass drauf gewesen und habe bloß noch nach Hause gewollt. )

Herr XY hat Einschränkungen seiner Handlungsfreiheit durch gesetzliche Regeln und gesellschaftliche Normen generell als unzumutbar erlebt wobei er sich auch nicht an den möglichen Folgen für andere orientierte. (... Wegen Lärmschutz sei da nachts ab 22 Uhr Tempo 60 vorgeschrieben Nähe Funkturm. Er habe es eilig gehabt nach Hause zu kommen und es sei spät gewesen.// ... ihm sei das zu umständlich gewesen, mit dem

Auto sei er zügiger unterwegs gewesen. Er habe Geld verdienen wollen und mit der Kontrolle nicht gerechnet. Er sei zu faul gewesen, ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen.//... Fahren ohne FE fortgesetzt habe? Sturheit-. Er habe zuhause in Roth zum Campingplatz rüberfahren wollen. Er sei mit dem Auto gefahren - er sei auch öfter mit seinem Auto gefahren.)

Der Klient konnte frühere erheblich negative Auswirkungen nicht dazu nutzen, sein Verhalten wirksam zu ändern, um eine längerfristig bessere Anpassung einzuleiten. (... einen Mobilkran gefahren, nach dem Handyverstoß habe er den Job verloren.//... Wirkung von Fahrverboten: Er habe sich dann besser an die Regeln anpassen wollen. Er sei die erlaubten Geschwindigkeiten gefahren und früher losgefahren, damit er pünktlich ankomme.)

Das Fehlverhalten ist beim Klienten langjährig verfestigt.

Herr XY konnte den Zusammenhang zwischen seiner Auffälligkeit im Verkehr und den persönlichen Hintergründen nur ansatzweise erkennen. (...etwa doppelte erlaubte Geschwindigkeit)? Er habe Zeit einholen wollen, er sei viel zu spät losgefahren. Er sei aber nüchtern gewesen,//... Wieso er das auf einer ihm bekannten Strecke gemacht habe? Wie solle er das sagen -//... zu einer erheblichen Überschreitung gekommen sei? Er ordne das als ignorant, stur und aggressiv ein. Was solle er da sagen-.)

Der Klient beschränkte sich darauf, seine Fehlhaltung einzuräumen, er konnte aber persönlichkeitspezifische Verhaltensursachen nicht vertieft kritisch hinterfragen. (... Verhaltensursachen: Das mit der Beratung sei schon eine Weile her - er wisse das nicht mehr.//... darauf keinen Bock gehabt, er habe die Vorgaben nicht einhalten wollen. Ihm sei vieles egal gewesen.)

Bei Herr XYn ist es auch zwischenzeitlich nicht zu einer ausreichend verbesserten Anpassungsfähigkeit gekommen, so dass keine stabil veränderte Verhaltenskontrolle zu erwarten ist. Es ist aus den Befunden zwar ein gewisser Einsichtsprozess abzuleiten, der allerdings noch nicht zu einem nachvollziehbaren Kompetenzaufbau geführt hat. Herr XY konnte nicht über gegenüber früher deutlich veränderte und für ihn zufriedenstellende Verhaltensweisen in der sozialen Interaktion berichten, die zur Stabilisierung beitragen könnten. (...er wolle sich an die Regeln halten. Er wolle anders planen, dass er pünktlich auf der Arbeit erscheine,//... Freundin fragen, ob die ihn fahre. Er wolle auch Fahrverbote vermeiden und Regeln einhalten.//... Veränderungen: Er wisse nicht, was er da sagen solle.)

Der Klient blieb im Wesentlichen bei allgemeinen Willensbekundungen stehen, ohne deren Wirkungslosigkeit in der Vergangenheit zu würdigen. Es ist nicht davon auszugehen, dass das verfestigte Fehlverhalten ohne intensivere fachliche Begleitung tragfähig verändert werden kann.

Mit den erhobenen Befunden lassen sich die Eignungsbedenken der Behörde noch nicht entkräften.

## V. BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG

Bei zusammenfassender Wertung der Untersuchungsergebnisse kann die behördliche Fragestellung wie folgt beantwortet werden:

Wegen der aktenkundigen Straftaten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ist zu erwarten, dass Herr XY künftig erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird.

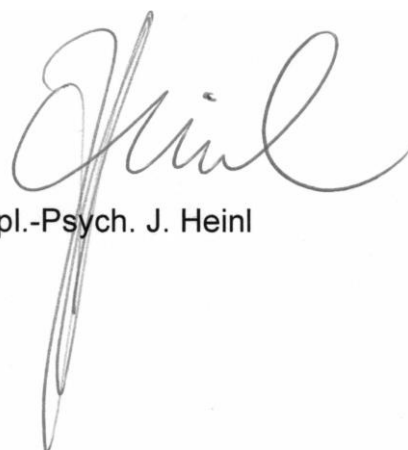


Nur gültig mit unbeschädigtem  
holographischen Aufkleber

Um eine günstige Entwicklung der Eignungsvoraussetzungen vor einer eventuellen späteren Begutachtung zu unterstützen, empfehlen wir Herr XYn, fachliche Hilfe bei der Aufarbeitung der beschriebenen individuellen Problematik in Anspruch zu nehmen. Erfolg versprechend dürfte insbesondere die Inanspruchnahme einer intensiven Einzelberatung bei einem Fachpsychologen für Verkehrspsychologie (mit therapeutischer Zusatzqualifikation) sein. Hierbei ist in der Regel für eine effektive psychologische Intervention ein längerfristiger Zeitraum mit kontinuierlich stattfindenden Gesprächen erforderlich.

/Lk

Dr.med. Otmar Huth  
Arzt



Dipl.-Psych. J. Heint