

Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

AVUS GmbH

Telefon:

Telefax:

avus-service.de  
www.avus-service.de

## Medizinisch-Psychologisches Gutachten

für

Herr

geboren:

Straße:

Ort:

Kundennummer:

Aktenführende Stelle:

Akteneingang:

16.08.2022

Untersuchungsdatum:

25.11.2022

Gutachtenversand:

01.12.2022

Seite 1

Geschäftsführung: Daniela Hirsch, Jürgen Streit  
Handelsregister Hamburg HRB 54 065 • St.-Nr. 4676103282  
Gerichtsstand: Hamburg

Commerzbank Hamburg  
BLZ: 200 400 00 • Konto-Nr.: 382 400 000  
IBAN: DE09 2004 0000 0382 4000 00 • BIC: COBADEFFXXX



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

2 von 21

## Gutachterliche Fragestellung für Herrn [REDACTED]

Liegen körperliche und/oder geistige Beeinträchtigungen vor, die mit einem unkontrollierten Konsum von Alkohol in Zusammenhang gebracht werden können?

Ist insbesondere nicht zu erwarten, dass das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann?

Ist auch nicht zu erwarten, dass das Führen von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann?

Es ist die Fahreignung für die Fahrerlaubnis der Klassen A, A18, A1, B, BE, CE79, C1, C1E, L und M, Gruppe 2 zu überprüfen.

## Grundlagen der Begutachtung

Bei der Begutachtung werden die Anforderungen, die sich aus der aktuellen Fassung der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV) ergeben, besonders berücksichtigt.

Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>. „Die Aufgabe der Begutachtungsleitlinien besteht darin, Beurteilungsgrundsätze aufzuzeigen, die den Gutachtern als Entscheidungshilfe für den Einzelfall dienen sollen.“ (S.7)

Mit der 10ten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung wurde der rechtliche Status der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Satz 1 der Anlage 4a zu §§ 11 Absatz 5 Fahrerlaubnis-Verordnung) geregelt. Danach sind die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup> verbindlich anzuwenden und bilden die Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Entsprechend der Fahrerlaubnis-Verordnung darf die Untersuchung nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundlagen erfolgen. Den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup> folgend sind fachwissenschaftliche Grundlagen für Fahreignungsbegutachtungen, z. B. von Fachgesellschaften, die den Stand der Wissenschaft und Technik darstellen, als Empfehlungen einzubeziehen.

In einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 05.08.2014 wird festgestellt, dass die 3. Auflage von „Beurteilungskriterien - Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung“<sup>(1)</sup> den aktuellen Stand der Wissenschaft im Bereich der Fahreignungsbegutachtung zusammenfasst (Verkehrsblatt 2014, Seite 132). Die vollständige Einhaltung der Beurteilungskriterien stellt sicher, dass die Begutachtung entsprechend den Anforderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung nach wissenschaftlichen Grundsätzen durchgeführt wird.

## Aktenanalyse

Als Grundlage der Untersuchung wurde uns die Führerscheinakte zur Verfügung gestellt. Zur Hypothesenformulierung sowie zur Feststellung des Umfangs und des Ablaufs der Untersuchung wurde vor Beginn der Untersuchung von den beteiligten Gutachtern eine Aktenanalyse durchgeführt. Folgende Daten sind für den Untersuchungszusammenhang bedeutsam:

- 26.05.2022 22:10 Uhr Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad (Pedelec) mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,11 Promille um 22:57 Uhr (Zeitpunkt der Blutentnahme)



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

3 von 21

Beigestellte medizinische Unterlagen (Laborbefunde, Abstinenzbelege, sonstige medizinische Befunde) werden im Abschnitt „Medizinische Untersuchung“ aufgeführt.

### **Bedeutung der Vorgeschichtsdaten**

Gemäß den Begutachtungsleitlinien führen das Erreichen bestimmter Blutalkoholkonzentrationen und die damit einhergehenden körperlichen und psychischen Wirkungen zu Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit, welche das Verkehrsrisiko erhöhen können. „Bereits Blutalkoholkonzentrationen mit Werten ab 0,3 Promille können zu einer Herabsetzung der Reaktionsfähigkeit und zur Veränderung der Stimmungslage mit Kritikminderung führen, so dass ein erhöhtes Verkehrsrisiko von derart beeinflussten Kraftfahrern ausgeht. Bei 0,8 Promille liegt das Risiko in der Regel um das Vierfache höher als bei nüchternen Verkehrsteilnehmern. Fahrtüchtigkeit liegt bei jedem Kraftfahrzeugfahrer mit Werten höher als 1 Promille vor. Werden Werte um oder über 1,5 Promille bei Kraftfahrern im Straßenverkehr angetroffen, so ist die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung und Verlust der kritischen Einschätzung des Verkehrsrisikos anzunehmen.“ (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>, S. 76). Blutalkoholkonzentrationen von 2,5 Promille und darüber werden in aller Regel nur bei Personen festgestellt, deren Trinkverhalten sich zumindest im Vorfeld des Alkoholismus bewegt. „Von Missbrauch ist insbesondere in folgenden Fällen auszugehen:

- in jedem Fall (ohne Berücksichtigung der Höhe der Blutalkoholkonzentration), wenn wiederholt ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholkonzentration geführt wurde,
- nach einmaliger Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (ohne weitere Anzeichen einer Alkoholkonzentration),
- wenn aktenkundig belegt ist, dass es bei dem Betroffenen in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme zu einem Verlust der Kontrolle des Alkoholkonsums gekommen ist.“ (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>, S.73)

„Besteht eine Alkoholabhängigkeit, so ist die Fähigkeit zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen generell aufgehoben.“ (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>, S.76)

Ist ein Betroffener mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug (z. B. Fahrrad) unter erheblichen Mengen Alkohol aufgefallen, so ist abhängig von der behördlichen Fragestellung zu beurteilen, ob sich aus dieser Fahrt auch auf ein erhöhtes Risiko für das Führen eines Kraftfahrzeuges unter unzulässiger hoher Alkoholisierung schließen lässt. Als Ausgangspunkt ist zu berücksichtigen, dass nach der Aktenlage von einer Regelbefolgung bezüglich des Trennens von Trinken und Fahren ausgegangen werden muss. Es ist demnach aufzuklären, inwieweit sich aus den Tatumständen der aktenkundigen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad Befunde ergeben, die auch Zweifel an der Fähigkeit zum Trennen von einem beeinträchtigenden Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges etwa aufgrund von Kontrollverlust ergeben.

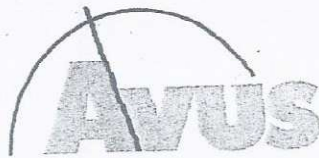
Bewegt sich das Trinkmuster auf dem Niveau der in Hypothese A1 und A2 beschriebenen Ausprägungsgrade, ist eine fehlende bzw. unzuverlässige Verhaltenskontrolle schon aus diesem Grunde anzunehmen.

Liegt eine Alkoholgefährdung entsprechend Hypothese A3 vor, ist nicht per se von einer unkontrollierten Kopplung von Trinken und Fahren und damit von einer Kopplung von Trinken und Führen eines Kraftfahrzeuges auszugehen. Vielmehr kann eine solche unkontrollierte Kopplung erst anhand der Umstände des Vorfalls und der individuellen Bedingungen des Alkoholkonsums abgeleitet werden. Es muss hier auch geprüft werden, ob es sich bei der Trunkenheitsfahrt mit dem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug (z.B. Fahrrad) ggf. auch um eine gezielte Strategie handelte, eine Trunkenheitsfahrt mit dem Kraftfahrzeug zu vermeiden, oder um einen situativen Kontrollverlust.

### **Darlegung der zu prüfenden Hypothesen**

Beruhend auf der Akten- und Vorgeschichtsanalyse werden die zu prüfenden Hypothesen nach den Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup> festgelegt. Dabei wird die in der Fahrerlaubnis-Verordnung verankerte Forderung nach Anlassbezogenheit berücksichtigt. Aus dem Katalog der Hypothesen finden nur die Hypothesen Berücksichtigung, die anlass- und einzelfallbezogen relevant sind.

Hypothese 0 zur Überprüfung der Verwertbarkeit der Befunde ist bei allen Fragestellungen zu prüfen, kann aber nur dann ein Untersuchungsergebnis alleine tragen, wenn es den Gutachtern trotz aller professionellen



Bemühungen nicht gelungen ist, den Betroffenen soweit zur Mitarbeit zu motivieren, dass verwertbare Befunde zu erheben sind.

Auch die Hypothesen zu den körperlichen (A5, D5, V4) und geistigen Eignungsvoraussetzungen (A6, D7, V5) sind anlassbezogen zu prüfen, bevor ein Ergebnis abgeleitet werden kann.

Die Hypothesen zu den Hauptanlassgruppen sind hierarchisch aufgebaut von einer weitergehenden Problemausprägung hin zur schwächeren Problematik. Das Heranziehen einer Hypothese als Entscheidungsgrundlage setzt voraus, dass die diagnostischen Kriterien der schwerwiegenderen Problematik bereits verworfen wurden. Gleichzeitig folgen die Hypothesen und Kriterien einem einheitlichen Aufbau und führen zunächst Kriterien zur Diagnose einer Problemausprägung auf, um dann die Kriterien für eine angemessene Problembewältigung aufzulisten.

Vor diesem Hintergrund sind entsprechend den Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup> folgende Hypothesen zu prüfen:

- Die in der Untersuchung erhobenen Befunde, insbesondere das gewonnene Gesamtbild, sind zur Beantwortung der behördlichen Fragestellung für eine Verkehrsverhaltensprognose verwertbar. (H0)
- Der Klient weist im Zusammenhang mit dem früheren Alkoholmissbrauch keine die Fahreignung ausschließenden medizinischen Beeinträchtigungen auf. (A5)
- Beim Klienten bestehen keine verkehrsrelevanten Beeinträchtigungen der geistigen und/oder psychisch-funktionalen Voraussetzungen. (A6)
- Es liegt Alkoholabhängigkeit vor. Eine Entwöhnungstherapie oder eine vergleichbare, in der Regel suchththerapeutisch unterstützte Problembewältigung, hat zu einer stabilen Alkoholabstinenz geführt. (A1)

Von Alkoholabhängigkeit kann immer dann ausgegangen werden, wenn sie durch einen qualifizierten Facharzt fremddiagnostisch festgestellt wurde, wovon regelmäßig dann ausgegangen werden kann, wenn eine stationäre oder ambulante Suchttherapie durch den Kostenträger übernommen wurde und dies durch entsprechende Entlassungsberichte oder qualifizierte Bescheinigungen bestätigt wird.

Auch wenn entsprechend qualifizierte Bescheinigungen die Diagnose „Alkoholabhängigkeit“ bestätigen und belegen, dass eine oder mehrere Entzugs- oder Entwöhnungsbehandlungen oder eine oder mehrere Entgiftungen durchgeführt wurden, kann vom Vorliegen einer Abhängigkeit ausgegangen werden. Auch wenn eine nachvollziehbare Indikation „Alkoholabhängigkeit“ zur Verschreibung von Medikamenten zur Reduktion von Entzugsserscheinungen oder des Verlangens nach Alkohol geführt hat, kann von Alkoholabhängigkeit ausgegangen werden.

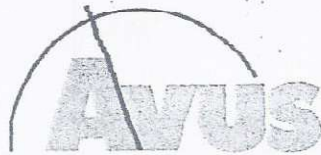
Die besonderen Rahmenbedingungen bei der Begutachtung der Fahreignung lassen es in der Regel nicht zu, eine aktuelle Abhängigkeitsdiagnose mit der erforderlichen Sicherheit zu stellen, was einerseits mit dem Zeitpunkt der Untersuchung zusammenhängt und den in der Regel bereits vorausgegangenen längeren Verhaltensänderungen, und andererseits mit den im Rahmen einer solchen Untersuchung häufig auftretenden Dissimulationstendenzen.

Eine Alkoholabhängigkeitserkrankung besteht nach überwiegender fachlicher Meinung auch dann weiter, wenn eine Alkoholabstinenz umgesetzt wird. Die verkehrsrechtliche Anforderung nach Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung, dass „Abhängigkeit nicht mehr besteht“, kann in dem Sinne interpretiert werden, dass eine dauerhafte Alkoholabstinenz vorliegt.

- Der Betroffene ist nicht dauerhaft in der Lage, mit Alkohol kontrolliert umzugehen. Er verzichtet deshalb konsequent und stabil auf den Konsum von Alkohol. (A2)

Alkoholverzicht ist immer dann erforderlich, wenn sich unabhängig von der aktenkundigen Verkehrsvorgeschichte ein klinisch relevanter Alkoholmissbrauch nach DSM IV diagnostizieren lässt oder wenn aufgrund der – auch verkehrsspezifischen – Vorgeschichte anzunehmen ist, dass sich ein konsequent kontrollierter Umgang mit Alkohol nicht erreichen lässt.

Es kann also durchaus sein, dass bei einer klinischen Diagnose noch nicht die Kriterien für die Alkoholabhängigkeit erfüllt wären, dass aber hinsichtlich der Verhaltenskontrolle bei der Verkehrsteilnahme nach Alkoholkonsum keine hinreichend zuverlässige Steuerungsfähigkeit mehr angenommen werden kann, um ein hinreichend sicheres Trennvermögen zu attestieren. Auch aktuelle



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

5 von 21

Befunde, die auf eine Alkoholabhängigkeit hinweisen könnten, werden dabei berücksichtigt, auch wenn diese nur vereinzelt existieren oder eher schwach ausgeprägt sind, so dass eine Abhängigkeit allein auf dieser Grundlage nicht diagnostiziert werden könnte, sich aber dennoch eine Forderung nach einer dauerhaften Alkoholabstinenz daraus ableiten lässt.

- Es lag eine Alkoholgefährdung vor, die sich in gesteigerter Alkoholgewöhnung, unkontrollierten Trinkepisoden oder ausgeprägtem Entlastungstrinken äußerte. Der Betroffene hat auf Grund eines angemessenen Problembewusstseins sein Alkoholtrinkverhalten ausreichend verändert, so dass von einem dauerhaft kontrollierten Alkoholkonsum ausgegangen werden kann. (A3)

Ein als Alkoholgefährdung einzustufender Konsum bewegt sich zwar im Bereich des schädlichen Konsums, die verkehrspsychologischen Anforderungen an eine ausreichende Veränderung des Trinkverhaltens entsprechen jedoch nicht der Definition eines „risikoarmen“ Alkoholkonsums, bei dem obere Grenzen für einen gesundheitlich noch tolerierbaren Alkoholkonsum definiert wurden, die in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesunken sind. Verkehrspsychologisch sind vielmehr eine hinreichend zuverlässige Kontrollierbarkeit des geänderten Alkoholkonsummusters und die Fähigkeit zu einer verantwortlichen Verhaltenssteuerung auch unter dem Konsum subjektiver Höchstmengen zu fordern.

- Es besteht keine unkontrollierte Koppelung bestimmter Trinkanlässe mit dem Führen eines Fahrzeugs (mehr). (A4)
- Die festgestellten Defizite des Klienten sind durch einen Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nach §70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer genügend beeinflussbar. (A7)

Ist der Betroffene mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug (z. B. Fahrrad) unter erheblichem Alkoholeinfluss aufgefallen, führen die Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup> aus:

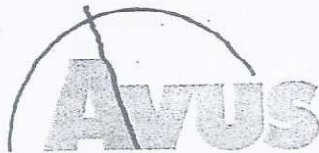
- Bei Einordnung der Alkoholproblematik in Hypothese A1 und A2 ist die Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme nur bei stabil alkoholabstinenter Lebensführung gegeben.
- Ist das Trinkverhalten in die Hypothese A3 im Sinne einer Alkoholgefährdung einzuordnen, müssen die Bedingungen, die ggf. zu einem situativen Kontrollverlust geführt haben, reflektiert worden sein und es müssen verhaltenswirksame Strategien zur Vermeidung erneuter derartiger Situationen entwickelt worden sein.
- Hierzu sind entsprechend den Kriterien der Problembewältigung der Hypothese A3 zumeist Veränderungen des Trinkverhaltens erforderlich.
- In jedem Fall ist jedoch – außer bei Zutreffen von Hypothese A1 und A2 – das Trennvermögen als eine eigenständige Anforderung zu prüfen.

## Untersuchungsbefunde

Zu Beginn der Untersuchung wurde durch den bzw. die Gutachter über Gegenstand und Zweck der Untersuchung, den gesamten Untersuchungsablauf und die Verfahrensweise bis zur Versendung des Gutachtens informiert (mündlich oder schriftlich).

Die im Folgenden dargelegten Befunde stützen sich auf die in der Führerscheinakte enthaltenen Angaben, schriftlich erhobene Fragebogendaten, dokumentierte Aufzeichnungen während des psychologischen Untersuchungsgesprächs sowie auf die medizinische Untersuchung und die psychologischen Testverfahren in unserer Begutachtungsstelle für Fahreignung.

Gesundheit und Leistungsfähigkeit wurde am Untersuchungstag auf Befragen bestätigt. Es wurde das Vorgehen sowie das Ziel erläutert, Anhaltspunkte und Befunde zu erheben, welche eine Beantwortung der Fragestellung gestatten.



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

6 von 21

## Psychologische Testverfahren

Der Umfang des Einsatzes psychologischer Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung ist abhängig von der Fragestellung, der beantragten Fahrerlaubnisklasse und personenspezifischen Besonderheiten. Die Erfassung der Leistungsvoraussetzungen zum Führen eines Fahrzeugs ist dabei nur ein Bestandteil einer auf mehrere Methoden gestützten Diagnostik der Fahreignung.

Psychologische Testverfahren in der Fahreignungsbegutachtung erfassen die psycho-funktionalen Grundkomponenten Belastbarkeit, optische Orientierung, Konzentration, Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit, die zum Führen eines Kraftfahrzeuges notwendig sind. Gemessen werden Prozesse der Informationsaufnahme, -verarbeitung und der motorischen Reaktion, die für die Erbringung der Fahrtätigkeit erforderlich sind (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>).

Die Testdurchführung erfolgt unter standardisierten Bedingungen, die Instruktion(en) werden in standardisierter Form vorgegeben.

Die Ergebnisse werden in Prozentrangwerten (PR) einer altersunabhängigen Normstichprobe angegeben. Ein Prozentrang sagt aus, wie viel Prozent der in der Gesamtnorm erfassten Personen schlechtere Leistungen erzielen. Der PR für die bestmögliche Leistung ist 100, für die geringste Leistung 0.

Die Entscheidung darüber, ob eine Anforderung erfüllt wird oder nicht, orientiert sich an den Vorgaben in den Begutachtungsleitlinien<sup>(2)</sup> und den Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup>. Kraftfahrer der Gruppe 1 müssen in den anlassspezifisch durchgeführten Tests mindestens den Prozentrang 16 erreichen. Für die Fahrerlaubnisgruppe 2 (Fahrerlaubnisklassen C, D) gilt die erhöhte Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Testverfahren mindestens der Prozentrang 33 erreicht werden muss und dass der Prozentrang 16 in den relevanten Verfahren ausnahmslos erreicht sein muss.

Der Fahrer eines Fahrzeuges muss Informationen über die Straße und Umgebungsbedingungen, über andere Verkehrsteilnehmer, das eigene Fahrzeug und die eigene Befindlichkeit in schneller und handlungsadäquater Weise verarbeiten. Hierfür sind eine Vielzahl von unterschiedlichen Aufmerksamkeits-, Wahrnehmungs-, Steuerungs- und Speicherprozessen notwendig. Die Effizienz des gesamten Handlungsprozesses hängt dabei von dem Zusammenspiel aller Teilprozesse ab. Es ist von einem Kompensationsmodell auszugehen, in dem Schwächen in einzelnen Leistungsbereichen durch Stärken in anderen ausgeglichen werden können. Deshalb ist zur Beschreibung der Anforderungen an diese Faktoren ein additives Modell nicht sinnvoll, wonach für jedes Element Mindestanforderungen definiert werden, die zu erfüllen sind. Vielmehr ist von einem Kompensationsmodell auszugehen, in dem Schwächen in einzelnen Leistungsbereichen durch andere Leistungsbereiche ausgeglichen werden können. (vgl. Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup>) Das Fahrverhalten ist als ein komplexer Steuerungsprozess zu verstehen, der insgesamt in seinem „Handlungserfolg“ bewertet wird.

Die angewendeten psychologischen Leistungstests sprechen diese Grundkomponenten aufgrund des vielschichtigen Zusammenwirkens der kraftfahrerspezifischen Leistungsfunktionen jedoch nicht völlig isoliert voneinander an, denn jeder Test benötigt zu seiner Absolvierung Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, zentralnervöse Verarbeitung und zumindest ein Minimum an motorischer Reaktion. (Beurteilungskriterien<sup>(1)</sup>) Reaktionsfähigkeit wird beispielsweise bei jedem Test gemessen, bei dem man auf einen Reiz reagiert; „Belastbarkeit“ lässt sich als eine längerfristig konstante Aufmerksamkeitsleistung bei länger andauernder und wechselnder Beanspruchung auffassen.

Zur Durchführung der Leistungstests bzgl. der zugehörigen Leistungsdimensionen ist von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie festgestellt:

„[...] Für die Leistungsüberprüfung im Rahmen der MPU, die anlassbezogen stattfindet [...] ist keine vollständige Überprüfung aller in Anlage 5 genannten Leistungskomponenten erforderlich. [...] Wie in der Einleitung zum Kapitel PTV ausgeführt wird (vgl. Abschnitte 8.2.1 und 8.2.2), gibt es bei der Leistungstestung erhebliche Interkorrelationen hinsichtlich der für die Aufgabenbearbeitung erforderlichen Kompetenzen im Bereich der Aufmerksamkeit oder der exekutiven Funktionen und somit keine klar definierbaren, voneinander streng abgegrenzten Leistungsbausteine. Es erscheint deshalb ausreichend, wenn zum Ausschluss verkehrsrelevanter Beeinträchtigungen regelmäßig drei verschiedene Leistungsbereiche [...] überprüft werden.“ (Vgl. [www.dgvp-verkehrspsychologie.de](http://www.dgvp-verkehrspsychologie.de)) Ausgenommen hiervon sind lediglich Untersuchungen nach Anlage 5.2 der FeV, bei denen regelhaft alle fünf Leistungsdimensionen überprüft werden müssen.



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

7 von 21

Unterschreitungen der beschriebenen Mindestleistungsanforderungen in einem Test lassen deshalb nicht unmittelbare Rückschlüsse auf eine isoliert beeinträchtigte Leistungsfunktion zu, sondern geben lediglich erste Hinweise auf eine Beeinträchtigung komplex miteinander verknüpfter Leistungsbereiche. Ob eine Kompensationsmöglichkeit vorliegt, ist dann ggf. im Rahmen einer verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung zu prüfen.

Den nachfolgend dargestellten Testverfahren und -geräten wurde durch eine unabhängige Stelle zur Anerkennung von Testverfahren nach Anlage 14a FeV die wissenschaftliche Eignung zum Einsatz im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung oder einer Eignungsuntersuchung nach § 11 Absatz 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bestätigt. Zudem wurden durch die unabhängige Stelle die Leistungsdimension zugeordnet, die die Einzelverfahren prüfen.

### Wiener Determinationstest (DT/S1)

*Leistungsdimension laut unabhängiger Stelle zur Anerkennung von Testverfahren nach Anlage 14a FeV:*  
*Belastbarkeit*

#### Aufgabenbeschreibung:

In diesem Testverfahren werden fortlaufend schnelle und unterschiedliche Reaktionen auf rasch wechselnde optische und akustische Reize gefordert.

Es handelt sich um einen komplexen Mehrfach-Wahl-Reaktionstest am Wiener Testsystem, bei dem sowohl Farbreize als auch akustische Signale ausgegeben werden, die mittels der Probandentastatur als auch mittels Fußpedalen zu beantworten sind. Aufgabe der Testperson ist es, durch Drücken der entsprechenden Tasten auf diese Reize möglichst schnell zu reagieren. Während einer Instruktionsphase wird die Testperson schrittweise mit dem Test vertraut gemacht. An die Instruktionsphase schließt eine Übungsphase an, anschließend beginnt die Testphase.

Bei der Testform S1 handelt es sich um eine adaptive Testvorgabe, d.h. das Tempo der Reizausgabe wird von der Arbeitsgeschwindigkeit der Testperson gesteuert, so dass sich die Testperson immer an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit befindet. Damit ist eine faire Erfassung der Belastbarkeit möglich und die subjektive Belastung ist für alle Testpersonen möglichst gleichgehalten.

Ausgewertet wird die Hauptvariable „Richtige“, die die Leistungsfähigkeit misst, bei Reaktionsketten (länger andauernden Folgen von einfachen Reaktionsaufgaben) rasch und adäquat zu reagieren. Die Nebenvariablen „Falsche“ und „Ausgelassene“ haben aufgrund der adaptiven Testform nur informatorischen Charakter und finden bei der Auswertung in der Regel keine Berücksichtigung.

Testergebnis                      Prozentrang

Hauptvariable Richtige:              65

### Adaptiver Tachistoskopischer Verkehrsauffassungs-Test (ATAVT)/S1

*Leistungsdimension laut unabhängiger Stelle zur Anerkennung von Testverfahren nach Anlage 14a FeV:*  
*Aufmerksamkeit*

#### Aufgabenbeschreibung:

Nach einem kurzen Ton als Ankündigungsreiz werden in diesem Verfahren Bilder von Verkehrssituationen dargeboten. Nach jedem Bild soll aus fünf vorgegebenen Antwortmöglichkeiten gewählt werden, was darauf zu sehen war. Jede der Antwortmöglichkeiten repräsentiert dabei eine verkehrsrelevante Objektklasse (Fußgänger/Kinder, Kraftwagen, Radfahrer/Motorrad/Moped, Verkehrszeichen, Verkehrsampel). Die Itemdarbietung erfolgt adaptiv, d.h. nach einer Initialphase werden im fortschreitenden Testprozess zunehmend nur solche Items zur Bearbeitung vorgelegt, die hinsichtlich ihrer Schwierigkeit im Bereich der Leistungsfähigkeit der Testperson liegen. Weder Verkehrserfahrung noch Regelwissen stellen einen Vorteil dar. Auch Sehschärfe spielt eine geringe Rolle. Die adaptive Testform S1 ist ausgelegt für die Vorgabe in Ländern mit Rechtsverkehr und misst für alle Testpersonen gleich genau.



Das Führen eines Fahrzeugs wird ganz wesentlich von Motiven, Einstellungen und persönlichkeitspezifischen Faktoren moderiert. Fahr motive und Einstellungen sowie Vorsätze hinsichtlich einer sicheren Verkehrsteilnahme beeinflussen in hohem Maße das Verhalten im Straßenverkehr. Das psychologische Untersuchungsgespräch stellt deshalb in der Begutachtung der Fahreignung die zentrale Methode der Datengewinnung dar. Es werden interviewbasierte Erhebungstechniken eingesetzt, um



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

9 von 21

ausgehend von den aktenkundigen Anknüpfungstatsachen entscheidungsrelevante Informationen über Hintergründe und Ursachen der Verhaltensauffälligkeit(en) sowie der subjektiven Hintergründe und Ursachen dafür sowie die subjektive Erlebniswelt des untersuchten Kraftfahrers und die Entwicklung relevanter verkehrsbezogener Verhaltenselemente seit dem anlassgebenden Fehlverhalten zu gewinnen, um so ggf. Änderungsprozesse nachzuvollziehen.

Das verkehrspsychologische Untersuchungsgespräch orientiert sich nach Inhalt, Ablauf und Zielsetzung an dem vorgegebenen Untersuchungsanlass. Der Umfang wird so gewählt, dass eine Datenerhebung bis zur Entscheidungsreife möglich ist. Bei klarer Befundlage kann das Untersuchungsgespräch knapper gefasst sein, bei unklarer Befundlage wird es ausführlicher gestaltet. Ziel ist, ausreichende Befunde zu erheben, mit denen die Fragestellung beantwortet werden kann. Dabei geht es nicht nur um eine Sammlung faktischer Vorgeschichtsdaten, sondern zentral auch um die Selbstreflexion des Betroffenen, so dass ein ständiger Wechsel stattfindet zwischen der Besprechung der Tatsachenebene und der subjektiven Verarbeitungsebene. Im Unterschied zum klinischen Anamnesegepräch ist hier eine hohe Rollenflexibilität des Gutachters erforderlich sowie ein laufender Perspektiven- und Methodenwechsel.

Das entscheidungsorientierte Untersuchungsgespräch wird vom psychologischen Gutachter strukturiert und gelenkt. Dabei werden die Angaben vor dem Hintergrund des theoriegeleiteten Erfahrungswissens laufend im Hinblick auf die diagnostische Einordnung der Problemausprägung beurteilt. Parallel wird die Realitätsangemessenheit der Angaben geprüft, um deren Verwertbarkeit zu beurteilen. Schließlich wird die Ursachenzuschreibung des Betroffenen erhoben und hinterfragt, um eine Beurteilung der Selbstreflexion vornehmen zu können. Durch Nachfragen und Rückmeldungen während des Gesprächs erhält der Betroffene die Möglichkeit, seine Angaben zu präzisieren, zu korrigieren oder zu ergänzen oder auch Widersprüche zu klären.

Die entscheidungsrelevanten Inhalte des Gesprächs werden aufgezeichnet. Bei der abschließenden Würdigung des Gesamtbildes der Befunde, welches durch verschiedene Datenarten, aber auch dadurch gekennzeichnet ist, dass bestimmte Befunde nicht vorhanden sind, kommt dabei der wortwörtlichen Wiedergabe der einzelnen Aussagen in der Regel nicht die entscheidende Bedeutung zu, denn eine einzelne Antwort kann ohnehin nicht isoliert betrachtet oder gewürdigt werden.

In der Vorbereitungsphase des Gesprächs wurden Sinn und Zweck sowie Umfang und Rahmen des psychologischen Untersuchungsgesprächs erläutert.

#### Angaben zur Person:

Herr [REDACTED] berichtet nach seiner Ausbildung als Industriemechaniker, sein Fachabitur und ein Studium absolviert zu haben. Aktuell arbeite er als Diplom Ingenieur. Er sei verheiratet und habe 3 Kinder. Seine Hobbys seien Tischlern, der Garten, Fahrradfahren und Lesen.

Was er heute deutlich machen wolle?

Er wolle deutlich machen, wie es zu dem Vorfall gekommen sei, was er danach verändert habe. Und dass es auch unter den ganzen Umständen einen positiven Effekt für ihn gehabt habe.

Wie es zu einer Fahrt unter Alkoholeinfluss gekommen sei?

Er sei um circa 11 Uhr aufgebrochen zu einer Fahrradtour anlässlich des Vatertags. Er habe den Zug nehmen müssen und sei dann 10 Kilometer gefahren, um sich mit einem Freund zu treffen. Um 13 Uhr hätten sie sich auf den Weg gemacht. Sie hätten zu einem Biergarten fahren wollen, um dann danach wieder zurück zum Grillen zu fahren. Sie seien um 15 Uhr angekommen im Biergarten. Er habe dort zwei Bier getrunken. Dann hätten sie den Heimweg angetreten. Unterwegs hätten sie eine Gruppe Männer getroffen. Die hätten sie aufgehalten und sie hätten ein Bier zusammen getrunken. Dann um 18 Uhr hätten sie den Grill angeschmissen und sie hätten gegrillt, gegessen und getrunken. Bis 21:30 Uhr sei das gegangen und er habe weitere 4 Bier und 4 Schnäpse getrunken. Er habe gemerkt, dass er alkoholisiert sei und habe deshalb die Freunde gebeten, dass ihn jemand zum Bahnhof bringe. Dann sei er in den Zug gestiegen. Der Zug habe aber unerwartet eine



Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs-  
und Umweltsicherheit mbH

10 von 21

Station früher geendet. Es sei für ihn überraschend gewesen. Er sei ausgestiegen und habe überlegt, wie es weitergehen solle und habe dann entschieden, weil er den Weg gekannt habe, dass er mit dem Fahrrad nach Hause fahre. Aufgrund der unsicheren Fahrweise sei er der Polizeistreife aufgefallen. Dann sei es zur Blutentnahme gekommen.

Von wann bis wann er getrunken habe?

Von 15 Uhr bis 21:30 Uhr. Es sollten insgesamt 10 Bier (0,5l) und 4 doppelte Schnäpse (4cl) gewesen sein.

Ob er mal errechnet habe, ob das plausibel sei?

Ja, das habe er mit der Widmark Formel nachgerechnet.

Wie er sich bei Fahrtantritt gefühlt habe?

Er habe sich stark alkoholisiert gefühlt. Aber weil er schon hundertmal alkoholisiert Fahrrad gefahren sei, habe er kein Unrechtsgefühl gehabt. Die Konsequenzen seien ihm nicht bewusst gewesen. Er habe gewusst, dass Trinken und Autofahren nicht gehen würde aber beim Fahrradfahren habe er das Bewusstsein nicht entwickelt. Das sei eine totale Fehleinschätzung gewesen.

Ob er sich noch an die Fahrt erinnern könne?

Er sei aus dem Bahnhofsgelände raus und habe überlegt. Die Zugverbindungen seien schwierig gewesen und dann habe er entschieden zu fahren. Er sei dann aufgestiegen und nach kurzer Zeit habe er bemerkt, dass er Probleme mit der Balance habe. Als er sich überlegt habe abzustiegen, sei die Polizei schon neben ihm gestanden.

Ob er davor schon einmal alkoholisiert gefahren sei?

Er schätze so an die 400-mal mit über 0,0 Promille mit dem Fahrrad.

Wie er auf die Zahl komme?

Er habe so durchschnittlich die letzten Jahre mal hochgerechnet. Während dem Studium sei das Fahrrad grundsätzlich sein Fortbewegungsmittel gewesen.

Und wie das mit dem Auto gewesen sei?

Da trinke er konsequent nichts, wenn er fahren müsse. Auch wenn er spontan was getrunken habe, dann fahre er nicht. Er habe sich die letzten Monate aber mit Alkohol beschäftigt. Dabei habe er festgestellt, dass er mit Restalkohol am nächsten Morgen wahrscheinlich schon mal gefahren sei. Das habe er jetzt im Nachhinein realisiert.

Ob er nach einem Bier mal gefahren sei?

Nein. Für ihn habe immer die 0,0 Grenze gegolten. Es sei bei ihm hoch verpönt gewesen etwas zu trinken und zu fahren. Es habe in der Vergangenheit ein paar Unfälle gegeben, in der Gegend, wo er hergekommen sei, und somit habe sich das über die Jahre bei ihm gefestigt.

Wie der Abend in Bezug auf Fahren und Trinken ursprünglich geplant gewesen sei?

Es sei geplant gewesen, dass er auch wieder heimfahre mit dem Fahrrad. Es sei nicht geplant gewesen über die 1,6 Promille zu trinken. Er sei sich der Alkoholtoleranz nicht bewusst gewesen. Aber er habe es in Kauf genommen, dass er alkoholisiert Fahrrad fahren werde. Er habe dabei kein Problem erkannt.

Was er sich am nächsten Tag nach der Fahrt so gedacht habe?

Er habe ja nur die Information des Atemalkohols gehabt. Er sei sehr geschockt gewesen. Er habe auch einen schweren Kopf gehabt. Er habe im Internet recherchiert, was passieren könnte. Und dann habe er schon gewusst, dass der Blutalkohol noch höher gewesen sei. Er habe sich vor seiner Familie geschämt, dass er sich so alkoholisiert im Straßenverkehr bewegt habe und dadurch sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet habe. Das sei ihm ziemlich schnell klar geworden.

Wie sein Trinkverhalten vor dem Delikt gewesen sei?