

Zu viele persönliche Information

Seite 6 von 21

gab an, keine körperlichen Entzugssymptome bei sich bemerkt zu haben.

Von 11/2022 bis 04/2023 habe er nachweislich an 10 Einzelgesprächen teilgenommen.

Im Übrigen ist auf die psychologische Untersuchung zu verweisen, die sich ausführlich mit dem Trinkverhalten beschäftigt.

III.1.2 Körperliche Untersuchung

Alter zum Zeitpunkt der Untersuchung	25 Jahre
Allgemeinzustand	gut
Größe (laut Kundenangabe)	184 cm
Gewicht (laut Kundenangabe)	93 kg
Blutdruck	120/80 mmHg
Herzfrequenz	60 Schläge/min., Puls regelmäßig
Oberbauch	unauffällig
Haut	unauffällig
Augen-Bindehaut, Pupillenreaktion	o.B.
Beweglichkeit der Extremitäten	unauffällig - keine Lähmungen, keine Schwächen
Sensibilität	unauffällig
Vegetative Zeichen	unauffällig
Koordinationsversuche	unauffällig
Gleichgewicht	unauffällig
Hörvermögen für Umgangssprache	gut

Sehvermögen (nach DIN 58.220 Teil 6)	Sehtest nicht erforderlich, da bereits erfolgt.
--------------------------------------	---

Blut

(Labor: Medizinisches Versorgungszentrum synlab MVZ Weiden GmbH, akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 für forensische Zwecke)

GOT: 33,9 U/l	Referenzbereich (Männer): 10,0 - 50,0 U/l
GPT: 31,9 U/l	Referenzbereich (Männer): 10,0 - 50,0 U/l
GGT: 20,4 U/l	Referenzbereich (Männer): bis 60,0 U/l

Am Untersuchungstag lagen die für die Alkoholfragestellung relevanten Leberwerte im Normbereich.

Weitere Befunde

Am Untersuchungstag wurde ein forensisch toxikologischer Befund vom 30.01.2023 über eine Haarprobenanalyse, welche bei synlab MVZ Weiden durchgeführt wurde, vorgelegt.

Nachgereicht wurde ein weiterer forensisch toxikologischer Befund sowie eine abschließende Bewertung vom 12.05.2023 (bei uns am 15.05.2023 eingegangen) über eine Haarprobenanalyse, welche bei synlab MVZ Weiden durchgeführt wurde.

Die Befunde bzw. abschließende Bewertung sind unterzeichnet von Dr. med. Dr. rer. nat. Schultis, Laborarzt, Dipl. Biochemiker und Dr. rer. nat. Sauer, Klinischer Toxikologe.

Nach den Angaben in den Befunden bzw. Bewertung wurden die CTU-Kriterien („Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung“, 3. Auflage) bei den Probennahmen und der Durchführung der Haaranalysen eingehalten. Die Identität und Ausweisnummer wurden überprüft. Die Proben wurden in einem nach DIN EN ISO17025:2005 für forensische Zwecke akkreditierten Labor analysiert. Es wurden [REDACTED] am 18.01.2023 und 18.04.2023 jeweils 2 Haarsträhnen (davon eine Rückstellprobe) von 6/5,5 cm und 5/5 cm Haarlänge von der Kopfhaut gemessen entnommen (Synlab Frankfurt am Main und Synlab Bad Nauheim). Synlab Weiden bestätigt, dass die Probenahme entsprechend den aktuellen CTU-Kriterien in einer neutralen, qualitätsgesicherten Abnahmestelle, die über ein dokumentiertes, regelmäßig überprüftes Qualitätssicherungssystem verfügt, erfolgte. Außerdem wird die Probenahmestelle regelmäßig durch Synlab und durch die DAKKS gemäß DIN EN ISO/IEC 17025:2018 für forensische Zwecke überwacht. Die Haare waren nicht gebleicht oder gefärbt (coloriert). Untersucht wurden jeweils 3 cm Haarlänge mittels LCTMS auf Ethylglucuronid (EtG).

Die Befunde bzw. abschließende Bewertung entsprechen den Vorgaben der CTU-Kriterien gemäß der Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung (2013).

Seite 8 von 21

Es wurde kein EtG nachgewiesen.

Ende der ärztlichen Untersuchung: 11:41 Uhr

III.2 Psychologische Untersuchungsbefunde

(Methoden, Befunde; Leistungstests, Psychologisches Untersuchungsgespräch)

Bei der psychologischen Untersuchung geht es um die Erhebung von ausführlichen Informationen zum aktenkundigen Geschehen, den Entstehungsbedingungen und Hintergründen, dem persönlichen Verhältnis zur Auffälligkeit / den Auffälligkeiten jetzt und früher und zu Überlegungen bzw. Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Auffälligkeiten erhoben wurden. Hieraus lassen sich Hinweise auf Einstellungen und Motive ableiten, die das Verhalten im kritischen Bereich zukünftig mitbestimmen. Dadurch wird eine begründete Prognose über zukünftiges Verhalten im Sinne der Fragestellung der Straßenverkehrsbehörde ermöglicht.

Die Notwendigkeit zur Durchführung der Leistungstests leitet sich aus der Fragestellung der Behörde und den „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“ sowie den Beurteilungskriterien ab. Um sicherzustellen, dass im vorliegenden Zusammenhang nicht von einem möglichen Verkehrsrisiko auszugehen ist, werden Leistungstests durchgeführt.

Der bei der Untersuchung eingesetzte Fragebogen „Allgemeine Selbstauskunft“ dient der Vorbereitung des psychologischen Untersuchungsgesprächs und enthält Angaben zur Biografie und derzeitigen Lebenssituation. Der Inhalt des Bogens ist auch Gegenstand des Untersuchungsgesprächs. Die Angaben werden in Abschnitt III.2.2 dieses Gutachtens aufgeführt.

III.2.1 Leistungstestung

Die Beurteilungskriterien führen aus, dass sich Bedenken an der Fahreignung auch auf aktuell vorliegende Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit oder Fahrsicherheit beziehen, z.B. in Folge eines Leistungsabbaus bei langjähriger (Alkohol-, Drogen- o.a.) Problematik. Die Durchführung funktionspsychologischer Untersuchungen dient hier der Entlastung.

So muss der Fahrer eines Fahrzeugs, den Beurteilungskriterien weiter folgend, 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 unterschiedlicher Aufmerksamkeits-, Wahrnehmungs-, Steuerungs- und Speicherprozesse notwendig. Die Effizienz des gesamten Handlungsprozesses hängt dabei von dem Zusammenspiel aller Teilprozesse ab, so dass von einem

Kompensationsmodell auszugehen ist, bei dem Schwächen in einzelnen Leistungsbereichen durch Stärken in anderen ausgeglichen werden können. Das Fahrverhalten ist als komplexer Steuerungsprozess zu verstehen, der insgesamt in seinem „Handlungserfolg“ bewertet wird.

Seite 9 von 21

Psychologische Testverfahren in der Fahreignungsbegutachtung erfassen die psychofunktionalen Grundkomponenten, die zur Führung eines Fahrzeugs notwendig sind. Den Bereichen der visuellen Auffassung und Orientierung, der Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung, dem Reaktionsverhalten und der Belastbarkeit sowie der sensomotorischen Koordination wird eine grundlegende Bedeutung für die Fahrtätigkeit zugewiesen. Die hier angewendeten psychologischen Leistungstests sprechen diese Faktoren aufgrund des vielschichtigen Zusammenwirkens der kraftfahrspezifischen 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.

Die im Rahmen der Begutachtung eingesetzten psychologischen Testverfahren sind nach wissenschaftlich anerkannten Grundsätzen entwickelt, anlassbezogen ausgewählt worden und zur Beantwortung der zugrunde liegenden Fragestellung geeignet. Die Ergebnisse der ausgewählten Tests werden fachkundig erhoben, ausgewertet und interpretiert (vgl. Hypothese PTV).

Entsprechend der Beurteilungskriterien sind vor dem Hintergrund von Untersuchungsanlass und behördlicher Fragestellung hier die Hypothesen zu prüfen, dass beim Klienten keine verkehrsrelevanten Beeinträchtigungen der geistigen und / oder psychisch-funktionalen Voraussetzungen bestehen (vgl. Hypothesen A6 und D6) bzw. dass die Auffälligkeit in keinem Zusammenhang mit Einschränkungen der psycho-physischen Leistungsmöglichkeiten steht (vgl. Hypothese V5). Dem Klienten ist demnach bei der gegebenen intellektuellen und / oder psychisch-funktionalen Ausstattung ein verkehrsgerechtes Verhalten mit Fahrzeugen der beantragten Fahrerlaubnisklasse möglich bzw. für den Fall, dass der Klient Leistungsmängel aufweist, lässt eine Überprüfung der Kompensationsmöglichkeiten eine ausreichend sichere Verkehrsteilnahme trotzdem erwarten.

In der Fahrerlaubnisverordnung bzw. den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung sind in diesem Zusammenhang folgende Leistungsbereiche beschrieben: Belastbarkeit, Orientierungs-, Konzentrations-, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit. Die Leistungsuntersuchung in diesen verkehrspsychologisch relevanten Dimensionen wird mit einem computerunterstützten Testgerät für die Fahreignungsdiagnostik (Wiener Testsystem für Windows® der Dr. G. Schuhfried GmbH) durchgeführt.

Den hier verwendeten Testverfahren und -geräten wurde durch eine unabhängige Stelle die wissenschaftliche Eignung zum Einsatz im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung (oder einer Eignungsuntersuchung nach § 11 Absatz 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung) bestätigt, wie auf der Internetseite der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt veröffentlicht (www.bast.de mit Stand 19.10.2020).

Die Darstellung der einzelnen Testergebnisse erfolgt in Prozenträngen. Ein Prozentrang sagt aus, wie viel Prozent aller Personen einer vergleichbaren Gruppe niedrigere Messwerte bei einem Testverfahren erzielen. Die beste Leistung hat den Prozentrang 100, die schwächste den Prozentrang 0. Gemäß den Vorgaben der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung zu den Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit, muss ein Kraftfahrer der Gruppe 1 in den durchgeführten Tests mindestens den Prozentrang 16 und ein Kraftfahrer der Gruppe 2 in der Mehrzahl der Testverfahren mindestens den Prozentrang 33 sowie ausnahmslos einen Prozentrang 16 erreichen.

Eine Unterschreitung dieser Anforderungen bezieht sich zunächst auf einen isolierten Leistungsbereich, so dass gute Leistungen (Prozentrang, PR von zumindest 33) in weiteren oder ergänzend durchgeführten Verfahren in mindestens zwei anderen Leistungsbereichen erkennen lassen, dass die isolierte Abweichung einer sicheren Verkehrsteilnahme nicht entgegensteht. Bei Unterschreitung von Entscheidungsgrenzen in der Mehrzahl der Testverfahren wird auf die Notwendigkeit der Durchführung einer psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung zur Kompen-sationsprüfung verwiesen (warum eine Fahrverhaltensbeobachtung ggf. nicht sinnvoll ist, wäre ggf. zu begründen).

Vor der Testung wurde der Klient ausdrücklich nach eventuell erschwerenden Bedingungen, wie einer Hör-, Seh- oder Farbsehschwäche befragt. Im Rahmen der Testung erfolgt vor den eigentlichen Testphasen für jedes Verfahren eine Instruktions- und Übungsphase, in der sich der Klient mit dem jeweiligen Test vertraut machen kann. Die angegebenen Prozenträge ergeben sich jeweils durch den Vergleich mit der altersunabhängigen Normstichprobe.

Adaptiver Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest (ATAVT/S1)

Der Adaptive Tachistoskopische Verkehrsauffassungstest in der Testvariante S1 (für Länder mit Rechtsverkehr) prüft die Beobachtungsfähigkeit durch eine kurzzeitige Darbietung von Bildern mit Verkehrssituationen. Nach jedem Bild ist anzugeben, was zu sehen war. Dabei kann aus fünf vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden. 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 liegen. Personen ohne Verkehrsregelkenntnisse oder Fahrerfahrung werden dabei nicht benachteiligt.

Hauptvariable Überblicksgewinnung

Die Variable Überblicksgewinnung stellt ein Maß für die Genauigkeit und Geschwindigkeit der visuellen Beobachtungsfähigkeit und Überblicksgewinnung sowie der visuellen Orientierungsleistung dar. In diesem Testkennwert kommen somit die Wahrnehmungskapazität und das Wahrnehmungstempo am deutlichsten zum Ausdruck. Ein hoher Prozentrang weist auf eine gut ausgeprägte Fähigkeit zur raschen und genauen Situationserfassung hin, während ein niedriger