

Bedeutung der Vorgeschichtsdaten

„Personen, die durch wiederholte oder erhebliche Verkehrsverstöße aufgefallen sind, stellen nach den vorliegenden Forschungsergebnissen eine besondere Gefahrenquelle dar.

Diese Gefährdung lässt sich damit erklären, dass den Verkehrsauffälligkeiten Gewohnheiten, verfestigte Fehleinstellungen oder Leistungsmängel zugrunde liegen. Aufgrund des geringen Entdeckungsrisikos bei Verkehrsverstößen und des damit vordergründig erlebten kurzfristigen „Erfolgs“ von riskanten Verhaltensweisen (z. B. Zeitgewinn bei Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Rotlichtmissachtungen) ist in der Regel von einer oft jahrelangen Lerngeschichte im Vorfeld aktenkundig gewordener Verkehrsauffälligkeiten auszugehen. Derart habituelle Verhaltensweisen sind entsprechend änderungsresistent, zumal die verhängten Strafen oft in einem erheblichen zeitlichen Abstand von den Verkehrsauffälligkeiten erfolgen und eine Vielzahl entlastender Abwehrargumente zur Verfügung stehen („Pechvogelhaltung“, Bagatellisierung usw.).“ (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung⁽²⁾, S. 85)

Verkehrszu widerhandlungen können einerseits ein „Symptom“ einer weiterreichenden Störung der Person und ihrer gesellschaftlichen und sozialen Anpassungsleistung darstellen, andererseits jedoch auch isoliert als Folge einer fehlerhaften Wahrnehmung und Interpretation der Bedeutung von Verkehrsregeln und der Folgen ihrer Missachtung zustande gekommen sein.

Darlegung der zu prüfenden Hypothesen

Beruhend auf der Akten- und Vorgeschichtsanalyse werden die zu prüfenden Hypothesen nach den Beurteilungskriterien⁽¹⁾ 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⁽¹⁾ 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)
- Die strafrechtlichen oder verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten des Klienten stehen nicht erkennbar im Zusammenhang mit einer psychiatrischen, neurologischen oder körperlichen Störung. Andernfalls lässt die aktuelle Befundlage trotzdem eine sichere Verkehrsteilnahme erwarten. (V4)
- Die strafrechtlichen oder verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten des Klienten stehen nicht erkennbar im Zusammenhang mit Einschränkungen der psychophysischen Leistungsmöglichkeiten oder einer Intelligenzminderung. Andernfalls lassen die aktuellen Leistungsmöglichkeiten eine sichere Verkehrsteilnahme erwarten. (V5)
- Der Klient hat aufgrund einer generalisierten Störung der emotionalen und sozialen Entwicklung (z. B. Störung der Persönlichkeit) vermehrt oder erheblich gegen strafrechtliche und ggf. auch verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen. Er zeigt nach einem nachvollziehbaren, in der Regel