

Gutachterliche Fragestellung für [REDACTED]

Ist zu erwarten, dass [REDACTED] auch zukünftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird?

Es wird eine Fahrerlaubnis für die Klasse/n A und C1E beantragt.

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⁽²⁾. „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⁽²⁾ 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⁽²⁾ folgend sind fachwissenschaftliche Grundlagen für Fahreignungsbegutachtungen, z. B. von Fachgesellschaften, die den Stand der Wissenschaft und Technik darstellen, als Empfehlungen einzubeziehen (S.7).

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“⁽¹⁾ 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 Führerscheineakte 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:

- [REDACTED] Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 35 km/h
- [REDACTED] Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 29 km/h
- [REDACTED] Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 25 km/h
- [REDACTED] Ermahnung durch die Behörde
- [REDACTED] Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h um 44 km/h
- [REDACTED] Verwarnung durch die Behörde

- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 26 km/h
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 16 km/h
- Entziehung der Fahrerlaubnis

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 Verhaltensauffälligkeiten auszugehen. Derart habituelle Verhaltensweisen sind entsprechend änderungsresistent, zumal die verhängten Strafen oft in einem erheblichen zeitlichen Abstand von den Verhaltensauffälligkeiten erfolgen und eine Vielzahl entlastender Abwehrargumente zur Verfügung stehen („Pechvogelhaltung“, Bagatellisierung usw.).“ (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung⁽²⁾, S. 86)

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 therapeutisch unterstützten Veränderungsprozess nun keine grundsätzlich antisoziale Einstellung (mehr), ist zur Einhaltung relevanter sozialer Normen und gesetzlicher Bestimmungen motiviert und konnte dies auch bereits erfolgreich über einen längeren Zeitraum umsetzen. (V1)

Die besonderen Rahmenbedingungen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung lassen aufgrund von situativen zweckorientierten Anpassungsleistungen oder Dissimulationstendenzen in der Regel nicht zu, dass eine differenzierte Diagnose der zugrundeliegenden Störung sicher erfolgen kann. Auch ist es nicht Aufgabe der Fahreignungsdiagnostik, Differentialdiagnosen zu stellen, für die eine spezielle psychiatrische oder psychotherapeutische Kompetenz erforderlich ist. Es ist jedoch im Rahmen einer Fahreignungsdiagnostik durchaus möglich zu erkennen, ob eine langfristig verfestigte, in unterschiedlichen Kontexten wirksame Störung vorliegt und ob ein ausreichendes Bewusstsein über den Ausprägungsgrad der Problematik entwickelt wurde.

Von einer Persönlichkeitsstörung kann dann ausgegangen werden, wenn eine externe Diagnose vorliegt, oder wenn sich sichere Hinweise auf das Vorliegen einer Persönlichkeitsstörung interdisziplinär aus den erhobenen Befunden ableiten lassen, wobei die oben genannten Einschränkungen der diagnostischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Wenn keine Persönlichkeitsstörung sicher anzunehmen ist, ist von einer generalisierten Störung der sozialen Anpassungsbereitschaft, der Impulssteuerung und/oder der emotionalen Ansprechbarkeit auszugehen, wobei Regelverstöße wiederholt bewusst, gezielt und/oder mit einer erhöhten Aggressionsbereitschaft begangen wurden.

- Der Klient hat aufgrund problematischer und verfestigter Verhaltensmuster bei verminderter Anpassungsfähigkeit vermehrt oder erheblich gegen verkehrs- und/oder strafrechtliche Bestimmungen verstoßen. Er ist sich mittlerweile, zumeist mit fachlicher verkehrspsychologischer Unterstützung, dieser Zusammenhänge bewusst geworden und konnte angemessen alternative Bewältigungsstrategien entwickeln und stabilisieren, sodass er nun über eine ausreichende Selbstkontrolle bei der Einhaltung von Verkehrsregeln verfügt. (V2)

Eine verminderte Anpassungsfähigkeit ist anzunehmen, wenn einerseits weder ein unflexibles und sozial unangepasstes Interaktionsmuster im Sinne einer Persönlichkeitsstörung oder einer generalisierten und überdauernden Störung der emotionalen und sozialen Entwicklung anzunehmen ist, sich aber andererseits die aktenkundigen Auffälligkeiten auch nicht allein aus der Einstellung gegenüber Verkehrsregeln oder sicherheitswidrigen Fahrgewohnheiten hinreichend erklären lassen.

Von problematischen und verfestigten Verhaltensmustern aufgrund einer verminderten Anpassungsfähigkeit ist dann auszugehen, wenn wiederholt eine gesteigerte Impulsivität bzw. ausgeprägte Reagibilität bei der Verkehrsteilnahme bzw. in der sozialen Interaktion deutlich wurde, die sich als fehlende Fähigkeit zeigt, das eigene Verhalten gültigen Regeln unterzuordnen. Auch eine dysfunktionale emotionale Regulation aus sozialen, hedonistischen oder selbstwertbezogenen Motiven oder der Versuch, belastend empfundene Anspannungen kompensatorisch im Straßenverkehr oder durch sonstige Delinquenz auszugleichen, weist auf das Vorliegen einer verminderten Anpassungsfähigkeit hin. Ein weiteres Kriterium ist eine

reduzierte Durchsetzungsfähigkeit, die beim Versuch, Fremderwartungen zu erfüllen, wesentliche Ursache für Verkehrsauffälligkeiten sein kann.

- Der Klient hat aufgrund von Fehleinstellungen gegenüber Regelbeachtung bei verminderter Anpassungsbereitschaft und aufgrund problematischer Fahrverhaltensgewohnheiten vermehrt oder erheblich gegen verkehrsrechtliche und ggf. auch strafrechtliche Bestimmungen verstoßen. Es ist mittlerweile jedoch eine weitreichende Einstellungs- und Verhaltensänderung eingetreten, sodass er über eine ausreichende Selbstkontrolle bei der Einhaltung von Verkehrsregeln verfügt. (V3)

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 Führerscheineakte 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.

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⁽²⁾).

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⁽²⁾ und den Beurteilungskriterien⁽¹⁾. Ein Kraftfahrer der Gruppe 1 muss 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