

anlassgebenden Tatsachen in Zusammenhang stehen können. Die anamnestischen Angaben werden der Hypothese 0 entsprechend hinsichtlich ihrer Verwertbarkeit daraufhin geprüft, ob sie dem gesicherten Erfahrungswissen, der Aktenlage und den erhobenen sowie ggf. beigeestellten Befunden widersprechen. Die körperliche Untersuchung erfolgt unter Anwendung etablierter ärztlicher Verfahren und sichert die anamnestische Erhebung ab. Ergänzend werden der Fragestellung entsprechend ggf. laborchemische und toxikologische Befunde erhoben und bewertet sowie in die interdisziplinäre Befundwürdigung integriert.

Aktenkundige, beigeestellte und ggf. im Bedarfsfall zusätzlich angeforderte Befunde werden hinsichtlich ihrer formalen und inhaltlichen Verwertbarkeit geprüft und fließen als ergänzende Befunde in die verkehrsmedizinische Befunderhebung ein. Sie ersetzen jedoch nicht eine aktuelle Befunderhebung und interdisziplinäre integrative medizinisch-psychologische Befunderhebung, Diagnosestellung und Gesamtwürdigung.

Extern festgestellte Diagnosen werden als Befund übernommen, wenn sie in Bezugnahme auf die dargestellten Befunde nachvollzogen werden können. Eine erneute Diagnose auf Basis eigener Befunde ist nicht erforderlich. Die erhobenen sowie ggf. zusätzlich vorliegenden Befunde werden dann hinsichtlich ihrer Relevanz für die Fragestellung bewertet und fließen im Gesamtzusammenhang der Befundlage in die interdisziplinäre abschließende Befundbewertung ein.

### **In der Akte befindliche verkehrsmedizinisch relevante Befunde**

keine aktenkundigen verkehrsmedizinisch relevanten Befunde

### **Beigeestellte verkehrsmedizinisch relevante Befunde**

Verkehrsmedizinisch relevante Unterlagen wurden nicht vorgelegt.

### **Anamnese**

Alter:

Größe:

Gewicht:

### **Anamnese relevanter Erkrankungen**

Hinweise auf folgende verkehrsmedizinisch relevante Erkrankung(en):

Arterielle Hypertonie, misst auch selbst, regelmäßige Kontrollen beim Hausarzt

### **Anamnese Einnahme Medikamente**

Einnahme verkehrsmedizinisch relevanter Medikamente:

Antihypertensiva (z.B. Reserpin, Clonidin, Enalapril, Betablocker):

### **Untersuchung Ganzkörperstatus**

Blutdruck: 180/90 mmHg

Pulsfrequenz: 90 Schläge/Minute

### **Äußere Befunde**

keine Befundauffälligkeiten festgestellt

### **Kopf**

keine Befundauffälligkeiten festgestellt

### **Innere Organe**

keine Befundauffälligkeiten festgestellt

### **Extremitäten**

keine Befundauffälligkeiten festgestellt

### **Orientierender neurologischer Status**

Es wurden folgende Befundauffälligkeiten festgestellt:

Einbeinstand (rechts/links) unsicher

### **Orientierender psychopathologischer Befund**

keine Auffälligkeiten zur Intelligenz, Stimmungslage, Konzentration, Denkvermögen, Gedächtnis und Erinnerung; zu Zeit, Ort, Person und Situation orientiert

kein Hinweis auf verkehrsrelevante psychische Erkrankungen

## **Zusammenfassende Befundwürdigung**

Die medizinische Untersuchung hat im Hinblick auf die Fragestellung keine körperlichen eignungsausschließenden Befundauffälligkeiten ergeben. Die bei der körperlichen Untersuchung festgestellten Auffälligkeiten (Einbeinstand) sind unspezifisch und nicht im Sinne der Fragestellung interpretierbar. Der trotz medikamentöser Behandlung gemessene erhöhte Blutdruck ist am ehesten auf die Aufregung in der Untersuchungssituation zurückzuführen. Die strafrechtlichen oder verkehrsrechtlichen Auffälligkeiten stehen nicht erkennbar in Zusammenhang mit einer psychiatrischen, neurologischen oder körperlichen Störung.

Da im vorliegenden Fall erhöhte Leistungsanforderungen für das Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 gelten, wurden drei testpsychologische Verfahren durchgeführt. Zur Prüfung der Leistungsbereiche der Konzentration und Aufmerksamkeit wurde das Testverfahren COG des Wiener Testsystems angewendet, das Testergebnis wird dabei durch einen Prozentrangwert abgebildet. Zur Prüfung der Leistungsbereiche der selektiven Aufmerksamkeit und Orientierungsleistung im visuellen Bereich wurde das Testverfahren ATAVT des Wiener Testsystems angewendet, das Testergebnis wird ebenfalls abgebildet durch einen Prozentrangwert. Außerdem wurde das Testverfahren DT/S1 des Wiener Testsystems angewendet zur Prüfung der Leistungsbereiche der reaktiven Belastbarkeit, Aufmerksamkeit und Reaktionsgeschwindigkeit. Insgesamt werden damit fünf leistungsrelevante Prozentrangwerte abgebildet, von denen entsprechend der Anforderung die Mehrzahl (drei oder mehr) im Prozentrangbereich von 33 oder darüber erreicht werden müssen und gleichzeitig der Prozentrangbereich von 16 nicht unterschritten werden darf.

Das testpsychologisch ermittelte Leistungsprofil ergibt Hinweise auf das Vorliegen von Leistungsminderungen in verkehrsrelevanten Bereichen. Psychische Leistungsmängel in den komplex miteinander verknüpften Leistungsbereichen der optischen Orientierung, der Konzentrationsfähigkeit, der Aufmerksamkeit, der Belastbarkeit oder der Reaktionsfähigkeit können verschiedene Auswirkungen auf die konkrete Verkehrsteilnahme haben. Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit in den genannten Bereichen können zum Beispiel dazu führen, dass optische Informationen nicht ausreichend schnell und sicher wahrgenommen werden. In einer konkreten Verkehrssituation kann eine Gefährdung entstehen, wenn die Zielorientierung im Verkehrsraum nicht oder nicht sicher oder nur mit einem erhöhten Zeitaufwand gelingt. Ist die Konzentration zeitweilig oder dauernd gestört, kann das dazu führen, dass die jeweils anstehende Fahraufgabe erkannt wird oder nur fehlerhaft gelöst wird. Wenn die Aufmerksamkeitsverteilung beeinträchtigt ist, wird nur ein Teilbereich der wesentlichen Informationen erfasst, oder es entgehen der Aufmerksamkeit wichtige Informationen zum Beispiel nach einer langen Phase einer Monotonie. Ist die Aufmerksamkeitsbelastbarkeit zu gering, kann es unter Stress oder nach länger dauernder Belastung zu fehlerhaften Wahrnehmungen

und damit auch zu fehlerhaften Reaktionen kommen. Ist die Reaktionsfähigkeit beeinträchtigt, kann das zu verzögerten motorischen Reaktionen führen oder dazu, dass Reaktionen zu spät einsetzen oder unsicher, vorschnell oder situationsunangemessen ausgeführt werden. Eine Instabilität der psychischen Leistungsfähigkeit in diesen Bereichen kann dazu führen, dass Schnelligkeits- und Sorgfaltsleistung nicht mehr in einem ausgewogenen Verhältnis zueinanderstehen. (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung<sup>(2)</sup>, Kapitel 2.5)

Im vorliegenden Fall fanden sich Hinweise auf Beeinträchtigungen in folgenden Verfahren und Leistungsbereichen: Im Verfahren DT/S1 des Wiener Testsystems ergaben sich Hinweise auf Beeinträchtigungen in den Leistungsbereichen der reaktiven Belastbarkeit, Aufmerksamkeit und Reaktionsgeschwindigkeit. Der Prozentrang 16 wurde nicht wie für die Fahrerlaubnis der Gruppe 2 erforderlich durchgängig erreicht, sondern vielmehr ein- oder mehrmals unterschritten. Im Verfahren COG des Wiener Testsystems ergaben sich Hinweise auf Leistungsmängel im Bereich Konzentration und Aufmerksamkeit [REDACTED]

Die Auswertung der Testergebnisse anhand der leistungsrelevanten Prozentrangwerte zeigt, dass einmal oder mehrmals Prozentrangwerte von 16 nicht erreicht wurden. Die erhöhten Anforderungen an das Leistungsvermögen für das Führen von Fahrzeugen der Gruppe 2 sind somit nicht erfüllt.

Das testpsychologisch ermittelte Leistungsprofil ergibt Hinweise auf das Vorliegen von Leistungsminderungen in verkehrsrelevanten Bereichen, insbesondere bezüglich der Leistungsanforderungen in den Bereichen Konzentration und Reaktionsfähigkeit, aber auch leichte Leistungsminderungen in der reaktiven Belastbarkeit. Im Rahmen einer verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung konnte jedoch unter Beweis gestellt werden, dass eine ausreichende Kompensationsfähigkeit vorliegt. Hinweise auf Leistungs- und Befähigungsdefizite ergaben sich nicht bzw. nicht in einem die Verkehrssicherheit in Frage stellendem Maß. Die Fahrweise bei der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung war ruhig und besonnen. Es wurde ein partnerschaftliches und umsichtiges Fahrverhalten deutlich, das Verhalten im Verkehr war vorausschauend und rücksichtsvoll gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Insgesamt zeigten sich gute Regelkenntnisse sowie eine angemessene Erfassung der Verkehrssituation und eine gute Überblicksgewinnung. Insgesamt war eine ausreichend schnelle und den Umständen angemessene Reaktion beobachtbar. Vor allen Dingen konnten keine sicherheitsrelevanten Auffälligkeiten beobachtet werden. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die in der testpsychologischen Leistungsdiagnostik festgestellten Leistungsbeeinträchtigungen ausreichend kompensiert werden können und im vorliegenden Fall die Anforderungen für ein sicheres Führen von Kraftfahrzeugen hinreichend gegeben sind.

Die Kooperation war ausreichend und situationsangemessen. Es bestand grundsätzliche Bereitschaft dazu, der Gesprächsführung zu folgen und verwertbare, angemessene Angaben zu machen. Auch das Kommunikationsverhalten war der Situation angemessen. Das Gesprächsverhalten war so weit offen, dass die für die Problem- und Verhaltensanalyse notwendigen Hintergrundinformationen zu erhalten waren. Die Kommunikation war im Wesentlichen frei von inneren Widersprüchen. Die Angaben widersprechen nicht dem gesicherten Erfahrungswissen, den wissenschaftlichen Erkenntnissen und/oder der Aktenlage. Die Angaben widersprechen auch nicht den vorliegenden Befunden. Hinsichtlich der Prüfung der Konsistenz der Angaben in der medizinischen Anamnese und im Psychologischen Untersuchungsgespräch ist festzustellen, dass sich keine wesentlichen Widersprüche ergaben.

Die Angaben von [REDACTED] im Rahmen des psychologischen Untersuchungsgesprächs sprechen dafür, dass er aufgrund von Fehleinstellungen gegenüber Regelbeachtung bei verminderter Anpassungsbereitschaft und aufgrund problematischer Fahrverhaltensgewohnheiten vermehrt oder erheblich gegen verkehrsrechtliche und ggf. auch strafrechtliche Bestimmungen verstoßen hat (Entwicklung für die Verkehrssicherheit problematischer Verhaltensgewohnheiten, die durch eine erhöhte Risikobereitschaft und/oder verminderte Risikowahrnehmung aufrecht erhalten werden; [REDACTED] weißt in der Vergangenheit eine geringe Beeindruckbarkeit durch Sanktionen oder sonstige Konsequenzen seines Fehlverhaltens auf; bestehende Regelungen werden im Grunde akzeptiert, bei

der Verkehrsteilnahme jedoch nicht im erforderlichen Maße umgesetzt.). Ausreichende Hinweise auf eine schwerwiegendere Problematik (Störung der Persönlichkeit, verminderte Anpassungsfähigkeit) ergaben sich im Rahmen der Untersuchung nicht.

Im psychologischen Untersuchungsgespräch wurde deutlich, dass [REDACTED] die Problematik des eigenen Verhaltens bzgl. Ausprägung und Häufung erkannt und richtig bewertet hat. So kann er offenbar die frühere Gewohnheitsbildung reflektieren und Zusammenhänge zwischen seinen Grundhaltungen bzw. seinem Lebensstil und den Delikten erkennen. Prognostisch günstig ist auch zu werten, dass [REDACTED] sich offenbar seiner eigenen Haltung zu Regeln generell bewusst geworden ist ((...) Aus heutiger Sicht habe er damals seine eigenen Regeln gemacht. (...) Er habe sich gesagt, die Straße sei frei, dann könne er schneller fahren. Er habe die Regeln aktiv ausgeblendet.). Er ist zu einer realistischen Einschätzung seines früheren Verhaltens in der Lage und ist sich auch der Gefährlichkeit des eigenen Fahrverhaltens bewusst geworden (Es sei sehr gefährlich gewesen. Er habe sich die entsprechenden Stellen nochmal angeschaut. Es seien Stellen, wo durchaus etwas passieren könne.).

Im psychologischen Untersuchungsgespräch wurde weiter deutlich, dass [REDACTED] die persönlichkeitspezifischen Hintergründe seiner Regelmisssachtungen in der Vergangenheit erkannt hat. Er hat sich Einsichten in Zusammenhänge zwischen Lebenssituation und Verkehrsverhalten erarbeitet. Die von ihm an einzelnen Vorfällen vorgenommenen Ursachenattributionen und das von ihm wahrgenommene Bedingungsgefüge sind vor dem Hintergrund der eigenen Persönlichkeitsentwicklung nachvollziehbar (Er habe sich damals unter Druck gesetzt und habe alles schaffen wollen. / Er habe nicht negativ auffallen wollen, habe nicht enttäuschen wollen. Er könne nur schwer Nein sagen. Es gehe nicht alles unter einen Hut.). Prognostisch ist dies ebenfalls günstig zu werten.

Darüber hinaus hat er bezüglich der früheren Auffälligkeiten ein angemessenes Problembewusstsein entwickelt, das zur Vermeidung von erneuten Auffälligkeiten beitragen kann. Insbesondere erkennt er die Notwendigkeit, zu hinterfragen, warum diese Entwicklung ausgerechnet bei ihm eingetreten ist.

[REDACTED] hat auch verstanden, warum es trotz der behördlichen Verwarnung, eines angeordneten Aufbauseminars oder der beruflichen Notwendigkeit der Fahrerlaubnis zu einer Fortsetzung des Fehlverhaltens gekommen ist (Er habe das ausgeblendet und beiseite gelegt, die Frau habe die Strafen überwiesen. Er habe kurz darauf geschaut und habe es dann schnell weitergegeben.). Weiter beschränkt er sich bei der Begründung für die Auffälligkeiten in der Vorgeschichte nicht auf situative Umstände. Er ist vielmehr in der Lage, zu hinterfragen, warum er sich wiederholt mit solchen Umständen konfrontiert gesehen hat und warum er in unangemessener Weise reagierte. Er hat die tatsächlich erlittenen Nachteile eindeutig als Konsequenzen aus seinem eigenen Fehlverhalten erlebt und kann auch die emotionalen Konsequenzen eines Fahrerlaubnisentzugs reflektieren und angemessen verarbeiten.

[REDACTED] hat angemessene Änderungen in seiner Einstellung und an seinem Verhalten vorgenommen, so dass er nun Regeln akzeptieren, sicherheitsorientierter mit ihnen umgehen und Verhaltensvorsätze voraussichtlich auch umsetzen kann. So hat er sich die Einsicht in die Notwendigkeit und die Vorteile von (Verkehrs-)Regeln für das soziale Zusammenleben erarbeitet und erkennt die negativen Auswirkungen von Regelverletzungen über das eigene Interessenskalkül hinaus. Ihm ist klar geworden, dass ein sicherer Straßenverkehr rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten voraussetzt (Es gehe darum, Unfälle zu vermeiden. Jeder Verkehrsteilnehmer müsse sicher sein, ansonsten gebe es Chaos. Es gehe um Menschenleben.).

[REDACTED] hat eine Regelakzeptanz im Sinne einer inneren Konformität entwickelt. Dies betrifft insbesondere Regelungen, die der Sicherheit im Straßenverkehr dienen. Er zeigt eine nachvollziehbare Motivation zur Verhaltensänderung und hat ein Verständnis dafür entwickelt, dass er sein eigenes Verhalten bewusst steuern und die daraus folgenden Konsequenzen damit beeinflussen kann.

Es wurde deutlich, dass die Veränderungen in Einstellung und Verhalten bei [REDACTED] konkret und auf Dauer angelegt sind, sich weitgehend stabilisiert haben und von ihm als zufriedenstellend erlebt werden. Darüber hinaus ist nicht davon auszugehen, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen einen destabilisierenden Einfluss haben.





Prognostisch günstig ist zudem zu werten, dass er Verhaltensalternativen situationsspezifisch und konkret schildert (Er müsse auf die Ampel achten. Außerdem müsse er zuhause sagen, dass er bestimmte Dinge nicht mehr machen könne. Dann müsse er anrufen und Bescheid sagen. Er habe sich damals unter Druck gesetzt und habe alles schaffen wollen.). Zudem wurde deutlich, dass es mehrere sinnvoll aufeinander abgestimmte Vorsätze gefasst hat, die mit seiner aktuellen Lebenssituation und beabsichtigten Verkehrsteilnahme abgestimmt sind.

■ ist sich darüber hinaus bewusst, dass es auch zukünftig Situationen geben wird, in denen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, dass er wieder das auffällige Verhalten zeigen wird. Günstig ist zu werten, dass er in diesem Zusammenhang darüber berichten kann, wie er damit in einer Weise umgehen möchte, die erneute aktenkundige Verkehrsauffälligkeiten vermeiden hilft (Auffällig sei bei ihm das Frühjahr, wenn die Tage länger werden würden. Dann müsse er mit seinem Zeitmanagement weiterarbeiten und entspannt bleiben. Er setzt sich in Anspannungssituationen hin und gehe in sich. Er suche nach Lösungen. Vieles in seinem Leben habe sich günstig verändert.). Er hat sich durch Relativierung der Leistungsorientierung nicht mehr so stark unter Druck gesetzt. In diesem Zusammenhang konnte er schildern, dass er mittlerweile zu einer besseren Zeitplanung neigt.

Abschließend berichtet er im psychologischen Untersuchungsgespräch weiter davon, dass andere Personen seine Veränderungen bzgl. Sicherheitsrelevanter Einstellungen bemerkt hätten und ihn bekräftigen (Der Frau imponiere es auch, wenn er ruhiger fahre, er sei auch entspannter.). Prognostisch ist die günstig zu werten, da dies die Wahrscheinlichkeit für die Beibehaltung der Verhaltensänderung erhöht.

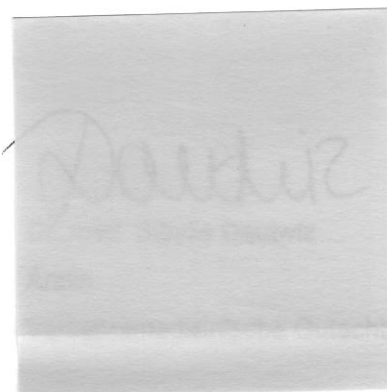
Aufgrund dieser Befundlage kann ausgeschlossen werden, dass künftig eine besonders ausgeprägte oder gehäufte Auffälligkeit auftritt. Der Gefährdungsgrad bei der Verkehrsteilnahme wurde auf ein tolerables Niveau gesenkt.

## Gutachtenergebnis

Es ist nicht zu erwarten, dass ■ auch zukünftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird.



hter



erin



## Literaturverzeichnis

- <sup>(1)</sup> Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung (Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)), 3. Auflage, 2013, Bonn: Kirschbaum Verlag
- <sup>(2)</sup> Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Stand 24. Mai 2018)
- <sup>(3)</sup> Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar (Hrsg.: Schubert, W., Huetten, M., Reimann, C., Graw, M., Schneider, W. & Stephan, E.) Überarbeitete und erweiterte 3. Auflage, 2018, Bonn: Kirschbaum Verlag)