

Medizinisch-Psychologisches Gutachten

Auftraggeber/in : Herr Reinhard
geboren am: 15.06.
Anschrift: G. Str. 43
kendorf
Veranlassende Stelle: l. Verwaltung Untersta
Kundennummer: 0007
Akteneingang am: 01.04.09
Untersuchungsdatum: 15.04.09
Gutachtenversand am: 22.04.09

I. Fragestellung:

Ist zu erwarten, dass der Betreffende auch zukünftig erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird?

beantworte die Frage zu dem Fahrerlaubnis der Klasse B, BE, C1, C1E.

Das vorliegende Gutachten dient der Verwaltungsbehörde als Entscheidungshilfe für die eigene Urteilsbildung. Anforderungen, die sich aus der Verordnung über die Zulassung von Personen im Straßenverkehr¹ (FeV) und den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffahreignung² (Bericht des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin) ergeben, wurden bei der Begutachtung berücksichtigt.

II. Überblick über die Vorgeschichte

1.1 Aktenübersicht

Als Grundlage der Untersuchung wurde uns die Fahrerlaubnisakte zur Verfügung gestellt. Diese haben wir eingesehen. Folgende Daten sind für den Untersuchungsgegenstand von Bedeutung:

Erwerb / Neuerteilung einer Fahrerlaubnis

2000 Führerschein C

Aus dem Führungszeugnis des Bundesamtes für Strafrecht vom 09.02.09 geht

26.02.08 Fahrlässiges Fahren ohne Fahrerlaubnis

Dem Auszug aus dem Verkehrszeitschriftenregister des Kraftverkehrs Bundesamtes vom 24.02.09 waren folgende Ordnungswidrigkeit (ergänzt durch Strafbefehle etc.) zu entnehmen:

23.01.01 Vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis in Verbindung mit unbefugtem Gebrauch eines Kraftfahrzeugs

26.03.04 Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften in mehr als 2 Fahrspuren

25.04.04 Überschreiten des zulässigen Gesamtgewichts um 22 Prozent

07.06.04 Unbefugtes Rückwärtsfahren

13.08.04 Überschreiten des zulässigen Gesamtgewichts um 18,02 Prozent

04.10.04 Unerlaubte Straßenerweiterung

17.12.06 Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um 17 km/h

06.01.06 Überschreiten der zulässigen Achslast um 33,04 Prozent

07.01.07 Fahren in der falschen Fahrspur/Ausfahrt der AB

17.12.06 Fahrlässiges Fahren ohne Fahrerlaubnis

17.12.06 Fahren ohne Fahrerlaubnis (Landeskriminalamt etc.)

15.01.09 Teilnahme an einem Aufbauseminar

2. Weitere relevante Unterlagen

02.05.09 Bescheinigung der Beratungsstelle ‚MPU‘, Bodo Rat, Unterstadt, über die Durchführung von 8 psychotherapeutischen Beratungsgesprächen Januar bis März 2009.

03.06.09 Bescheinigung über ein Praxisseminar für auffällige Verkehrsteilnehmer

¹ Verordnung über die Zulassung von Personen im Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung-FeV) vom 18. August 1998

² Begutachtungs-Leitlinien zur Kraffahreignung, 2000. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 115, Seite 16

2. Begründung der Eignungsbedenken

„Personen, die durch wiederholte oder erhebliche Verkehrsverstöße aufgefallen sind, sind nach vorliegenden Forschungsergebnissen eine besondere Gefahrenquelle dar. Diese Gefährdung lässt sich damit erklären, dass den Verkehrsauffälligkeiten Gewohnheits- oder fehlerhafte Einstellungen oder Leistungsmängel zugrunde liegen. Aufgrund des geringen Entschärfungsrisikos bei Verkehrsverstößen und des damit vordergründig erlebten kurzfristigen „Erfolgs“ von riskanten Verhaltensweisen (z. B. Zeitgewinn bei Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Bremsverzögerungen bei Unachtsamkeiten) gehen sie von einer oft jahrelangen Lerngeschichte im Vorfeld aktenkundiger eigener Verkehrsverstöße aus. Derart habituelle Verhaltensweisen sind entsprechend Widerstandsfähigkeit gegenüber den verhängten Strafen oft in einem erheblichen zeitlichen Abstand von den Verkehrsverstößen und eine Vielzahl entlastender Abwehrgargumente zur Verfügung stehen (z. B. „Rechtsberatung“, Bausicherung usw.).“ (BLzK S. 48)

3. Voraussetzungen für eine positive Prognose

„Ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nach wiederholter oder erheblicher Verstoße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften infrage gestellt, so kann die Eignung nur dann als gegeben oder als wiederhergestellt betrachtet werden, wenn der Betroffene die nachstehend aufgeführten Voraussetzungen erfüllt:

- Es besteht Einsicht in die Unzulässigkeit des Fehlverhaltens, die Ungewöhnlichkeit der Häufung, die Ursachen der Verkehrsverstöße werden erkannt und wirksame Vermeidungsstrategien sind entwickelt.
- Die wesentlichen Bedingungen, unter denen das Verhalten maßgeblich waren, werden von dem Betroffenen erkannt.
- Innere Bedingungen (z. B. Antrieb, Affekt, Stimmungsstabilität bzw. -labilität, Motive, persönliche Wertungen, Selbstkontrolle, Selbstregulation, Selbstkontrolle), die früher das problematische Verhalten determinierten, haben sich im vorliegenden Sinne entscheidend verändert.

Ungewöhnliche äußere Bedingungen, die das frühere Fehlverhalten mitbestimmten, haben sich unter den vorliegenden Umständen günstig entwickelt oder ihre Bedeutung so weit verlor, dass keine Auswirkungen auf das Verhalten als Kraftfahrer nicht mehr zu erwarten sind.

Die psychischen Voraussetzungen ermöglichen eine ausreichend sichere Verkehrsteilnahme auf der Straße (z. B. gute Aufmerksamkeitsverteilung, rascher und zuverlässiger visueller Informationsaufnahme und -verarbeitung, aufgrund Belastbarkeit sowie Reaktionsschnelligkeit und -stabilität (...)).

Die Voraussetzungen, die eine vorausschauende Fahrweise bei realistischer Gefahren- und Risikoeinschätzung infrage stellen, liegen nicht vor (...).

- Organische und psychische Beeinträchtigungen, die als Ursache für die Verkehrsverstöße infrage kommen, liegen nicht mehr vor beziehungsweise können als kompensiert gelten.

Die besonderen Anforderungen und Risiken für Fahrer der Gruppe 2 sind insbesondere gemäß Anlage 2 zur FeV zu berücksichtigen.“ (BLzK S. 40f)

III. Untersuchungsbefunde

Herr Raser wurde vor Beginn der Untersuchung über die Inhalte und den Ablauf der Begutachtung, den zeitlichen Rahmen bis zur Gutachtenerstellung sowie über das weitere Vorgehen nach Erhalt des Gutachtens informiert.

Die Untersuchung erfolgte in Anwesenheit und mit Hilfe der Übersetzungen des durch die Begutachtungsstelle einbestellten Herrn Ali Yilmaz, Saarbrücken, beeidigter Dolmetscher. Das Vorliegen der Voraussetzungen für die Einbestellung gem. den Anforderungen der Bundesanstalt für Straßenwesen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahrerlaubnis wurde durch uns geprüft.

Die im folgenden dargelegten Befunde stützen sich auf die in der Fahrerlaubnisakte enthaltenen Angaben, schriftlich erhobene Fragebogendaten, computergestützte Aufmerksamkeits- und psychologische Untersuchungsgespräche bzw. computergestützte psychologische Tests sowie auf die medizinische Untersuchung in unserer Begutachtungsstelle für Fahrerlaubnis.

1. Medizinische Untersuchung

Die ärztliche Beurteilung stützte sich auf eine Anamnese sowie in unserer Untersuchung erzielten medizinischen Befunde. Wir führten eine medizinische Untersuchung, die auf körperliche und psychische Besonderheiten gerichtet war. Insbesondere wurde geprüft, ob die Befugnis zur Erteilung der Grundsätze der Begutachtungs-Leitlinien (BLZ) für die Fahrerlaubnisausgabe (psychologische, internistische, psychiatrisch-neurologische bzw. orthopädische Beeinträchtigungen), die das ausreichend sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen.

Nachfolgend werden insbesondere die Befunde dargestellt, die in der Anlage 4 FeV Rechnung tragen.

Anamnese

Beigestellte Befunde

Es wurden keine Unterlagen vorgelegt.

Angaben aus der schriftlichen Befragung

Es liegen keine medizinisch relevanten Angaben vor.

Nicht erreichte oder veränderte Befunde

Keine Blutuntersuchung wurde angefordert.

Angaben zur medizinischen Untersuchung

Allgemein:

Der Patient hat keine verkehrsrelevanten Krankheiten gehabt, keine Anfallsleiden, keine Bewusstseinsstörungen.
Keine

Neurologische Befunde

Der Patient erklärte am Untersuchungstag schriftlich, er fühle sich gesund und leistungsfähig.

Der 58 Jahre alte Kunde (180 cm groß, bei einem Körpergewicht von 90 kg) befand sich in einem unauffälligen Allgemein- und Ernährungszustand. Wir maßen einen Blutdruck von 125/80 mmHg und eine Pulsfrequenz von 84 Schlägen/Minute.

Sinnesphysiologisch:

- Fernvisus bzw. augenärztlicher Befund: Nicht überprüft, da in der Fahrerlaubnisakte ein augenärztliches Gutachten vorliegt.

- Hörvermögen: rechts / links (5 m): unauffällig.
- Es zeigte sich kein Anhalt für das Vorliegen einer Farbsinnstörung.

Internistisch:

- Haut: kein auffälliger Befund.
- Kopf: kein auffälliger Befund.
- Abdomen: kein auffälliger Befund.
- Leber: kein auffälliger Befund.
- Thorax: kein auffälliger Befund.
- Herz: kein auffälliger Befund.
- Lunge: kein auffälliger Befund.
- Sonstiges: kein auffälliger Befund.

Orthopädisch:

- Extremitäten: kein auffälliger Befund.
- Wirbelsäule: kein auffälliger Befund.

Neurologisch: kein auffälliger Befund.

Psychischer Befund: kein auffälliger Befund.

Untersuchungszeit: 11:55 Uhr bis

2. Psychologische Untersuchung

Ggf. in der psychologischen Befundung wichtige beigestellte externe Unterlagen sind in unserem Gutachten unter II.1.2.2 dokumentiert.

2.1 Ergebnisse der psychologischen Tests

Um abschätzen zu können, inwieweit die nach den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung (BfV 0) für das Erhalten von Kraftfahrzeugen erforderlichen Leistungsvoraussetzungen vorliegen, wurden im Rahmen der medizinisch-psychologischen Eignungsuntersuchung die nachstehend aufgeführten Testverfahren der psychologischen **Testbatterie** von Schuhfried durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Prozentrang (PR) angegeben. Ein Prozentrang sagt aus, wie viel Prozent der in der Untersuchung erfassten Probanden bessere Leistungen erzielen als Herr Raser. Der PR für die bestmögliche Leistung ist die geringste Leistung 0.

Herr Raser hat bei der Durchführung der psychologischen Leistungsprüfverfahren die Instruktionen befolgt und konnte die Tests unter standardisierten Bedingungen störungsfrei durchführen.

Gegenüber den Bewertungskriterien zur Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik gelten für die psychische Leistungsfähigkeit die folgenden Anforderungen:

Für Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 1 (Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, B, BE, M, L und C) ist ein Prozentrang 16 wurde, bezogen auf altersunabhängige Normwerte, in allen eingesetzten Leistungs-Tests erreicht oder überschritten.

Für Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 (Führer von Fahrzeugen der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung): Es gilt die erhöhte Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Verfahren der Prozentrang 33 – gemessen an altersunabhängigen Normwerten – erreicht oder überschritten werden muss, dass aber der Prozentrang 16 in den relevanten Verfahren ausnahmslos erreicht sein muss.

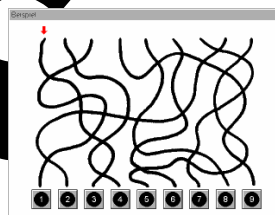
Im Falle des Unterschreitens der genannten Grenzwerte prüft die psychologische Gutachtenin, ob Kompensationsmöglichkeiten gegeben sind. In Zweifelsfällen erfolgt eine Psychologische Verhaltensprobe.

Herr Raser bearbeitete die folgenden Testverfahren:

Cognitrone (Test zur Erfassung der Konzentrationsleistung) (S 1)

Dieser Test prüft speziell die Geschwindigkeit, Genauigkeit und Konsistenz der Leistung und damit Rückschlüsse auf das Ausmaß an Aufmerksamkeit, welche die Testperson bei Lösung der gebotenen Aufgaben „investiert“ hat. Der Test gibt visuelle Anhaltspunkte vor, die in nebeneinander liegenden Feldern („Anzeigefeldern“) und in darüber liegenden Feldern („Aufgabenfeld“) ausgegeben werden. Die Aufgabe besteht darin, das Maß für die Anzahl der Anzeigefeldes mit denen der Anzeigefelder zu vergleichen und festzustellen, ob sich die gleichen Figuren befinden oder nicht. Das Ergebnis dieser Berechnung anschließend über die entsprechenden Taste über das Universalpanel einzugeben. Das persönliche Tempo, erfasst über die „Mittlere Zeit“ und die „Korrekte Zurückweisung“ ist ein Maß für die Konzentrationsfähigkeit.

Test zur Erfassung der Orientierungsleistung (LVT) (S 3)



Als Testmaterial dienen 8 verschiedene Aufgaben (Beispielaufgabe s. oben). Jede Aufgabe hat ein eigenes Bild mit 9 ineinander verschlungene dunkle Linien auf hellem Grund. Der Anfangspunkt jeder Linie ist durch einen Pfeil markiert, die Endpunkte sind durch Zahlen gekennzeichnet. Die Aufgaben sind in aufsteigender Komplexität (steigende Anzahl von Kreuzungen) geordnet. Die Testperson hat die Aufgabe, den Verlauf jeder Linie von ihrem oberen Anfang bis zu ihrem unteren Ende zu verfolgen und die Anzahl des ermittelten Endpunkts über das Universalpanel einzugeben. Gegeben werden sowohl die Reaktionszeit als auch die Leistungsgüte der Testbearbeitung. Hohe Ausprägung wird als schnelle und genaue Wahrnehmungsleistung im Sinne einer Überblicksgewinnung und als Hinweis auf die Orientierungsleistung zu interpretieren.

Leistungsdiagnostischer Test (DT) zur Messung der Belastbarkeit (S 5)

Die Reaktionszeit erfolgt auf dem Bildschirm. Zehn optische Farbsignale, zwei akustische Reize und zwei akustische Signale werden vorgegeben. Auf alle Signale ist durch möglichst schnelle Betätigung der jeweils zugehörigen Taste zu reagieren.

Der Test misst über die „Anzahl der zeitgerechten Reaktionen“ die Leistungsfähigkeit, bei länger dauernden Folgen von einfachen Reaktionsaufgaben unter erheblicher Belastung rasch und angemessen zu reagieren.

Herr Raser erzielte bei der heutigen Testdurchführung die folgenden Ergebnisse:

Cognitrone	Testform S11	15.04.09	Rohwert	PR
	Mittlere Zeit „Korrekte Zurückweisung“		2.520	78
Linienverfolgungstest	Testform S3	“	Rohwert	PR

Wer Schuld am Überladen sei? Es ist meine Schuld. Wir haben gewisse Formulare. Wie viel Gewicht wir laden, dafür sind wir selbst verantwortlich, aber ich kenne diese Papiere nicht genau. Ich habe diese Unterlagen genau lesen, wie viel man laden darf.

Wie das denn die anderen machen würden? Sie machen keine Fehler, weil sie genau drauf achten, wie viel sie laden. Aber ich habe nicht darauf geachtet.

Wie er den Fehler vermeiden könnte? Es gibt Transportbriefe, wenn man zum Beispiel über den Berg transportiert, gibt es Listen. Es ist meine Schuld. Ich habe falsch gerechnet.

Ergänzung: Als guter Fahrer muss ich gucken, wie ich den LKW einladen und in welcher Menge einladen ist meine Aufgabe.

Er habe 3 solche Delikte insgesamt? Diese Fehler sollten nicht mehr vorkommen.

Was er daraus genau gelernt habe? Ich habe es so gemacht, damit ich die Ware schnell zum Ziel bringe.

Wie er es in Zukunft machen wolle? In Zukunft werde ich eine LOG-Karte mitnehmen und die Ware prüfen und mit dem Transportzeitplan vergleichen, damit sich das nicht mehr wiederholt. Außerdem habe ich zusätzlich gelernt, wenn man einen LKW überladen kann es einen schweren Unfall geben. Ich schade mir selber, sondern auch anderen Verkehrsteilnehmern. In Zukunft werde ich die Verkehrsregeln genau beachten und entsprechend meinen LKW fahren, Termine, genau einhalten und nicht überladen, so laden, wie es den Verkehrsregeln entspricht. Dadurch entstehen auch technische Fehler, die ich vermeiden will.

Wie es im Juni 2004 zu dem Unfall gekommen sei? Ich musste die Ware abladen, habe geparkt, aber rechts daneben eine Fußschild gesehen, guckte in den Spiegel und sah nichts und fuhr zurück. Ich bin in den toten Winkel reinfahren kann, habe sofort gebremst, im toten Winkel war ein Radfahrer, es gab keine Bremsen. Es wäre besser gewesen, vorher auszusteigen und zu gucken, aber einen Umweg zu machen.

Ob er sich das so riskant vorkommt? Ich habe mit Personen noch keinen Unfall gehabt. Dieser Unfall ist eine Ausnahme.

Wie er zu dem Unfallort gekommen sei? Rechts waren viele Autos, die Straße war eng, ich habe in einem stehenden Auto den Spiegel verkratzt und habe eine Person gesucht, die dort war. Dann ging ich gucken, der Spiegel war noch ganz, aber was der Vorgang im Unfall war, fragte nach, ob der Fahrzeughalter da wäre und auch in der Bauschneiderei, in dem Hochhaus, in dem Türken wohnten. Da ich den Halter nicht fand, habe ich einen Zettel geschrieben.

Auf Nachfrage am Aufbauseminar hat man mir gesagt, ich hätte die Polizei rufen müssen.

Was er heute machen würde? In Zukunft werde ich die Unfallstelle sichern, dem Fahrzeughalter die Karte abgeben und sofort die Polizei anrufen, wenn der Fahrzeughalter einverstanden ist und den Unfall protokollieren lassen.

Ob er bei der Höchstgeschwindigkeitsüberschreitung 12/2006 gewesen sei? In M. stand am Ende der Straße eine Verkehrskontrolle. Ich wollte schnell nach Hause.

Und was Wenden 03/07? Es war bei K., hat strömend geregnet, ich konnte nicht mehr weiterfahren, aber ich habe gemerkt, dass ich falsch reingefahren bin... Ich hätte anstatt zu wenden 10 Kilometer weiterfahren sollen.

Ergänzung: Ich habe den Job verloren, einen finanziellen Schaden gehabt, innerhalb der Familie Unstimmigkeiten bekommen. Das alles war mir eine Lehre, dass man in Zukunft besser fahren muss.

Wenn ich den Führerschein wieder erhalte, will ich am liebsten nicht mehr als LKW-Fahrer arbeiten, vielleicht werde ich mir einen anderen Job suchen, aber den Führerschein brauche ich.

Warum er sich nicht schon früher verändert habe? Ich habe die Fehler nicht bewusst bemerkt, es ist passiert.

Ob es Konsequenzen gegeben habe? Ich habe genau nachgedacht über die Fehler und über die Verhaltensweisen. Ich werde geduldig sein und achtsam. Gott sei Dank, kein Problem entstanden, aber das hätte auch passieren können.

Was sich verändert habe, seitdem er keinen Führerschein mehr hat? Einstellung und Verhalten? Ökonomische Verluste, die Arbeit verloren, Stress innerhalb der Familie.

Was er verändert habe im Hinblick auf die Fahreignung? Dass ich die Verkehrsregeln genauer Achtung schenken muss, weil der Verkehr nicht nur für mich bestimmt ist, sondern auch für andere ist, ich nicht nur an mich denken darf, sondern auch an andere Personen denken muss.

Im Konkreten? Nicht zu schnell fahren, deswegen sind so viele Unfälle, die passieren, ich genau beachten und nicht mehr überladen. Die Straßen sind für mich allein.

Was spräche dafür? Ich hab an einem Kurs teilgenommen, habe gesehen, was die Folgen meine Fehler haben könnten.

Auf Nachfrage zu persönlichen Veränderungen: Ich bin ruhiger, nicht mehr so extrem gestresst.

Ob er noch Ergänzungen haben möchte? Ich habe die äußere Haltung hinterfragt sondern auch die persönliche Haltung. Ich bin froh, dass ich keinen Schaden zugefügt habe.

Sachstand: positiv.

Explorationszeit: 13.10 Uhr bis 14.10 Uhr.

Aus der schriftlichen Befragung:

Die Angaben von Herrn Raser zu den verkehrsrechtlichen Fragen ließen ein ausreichendes Fachverständnis, eine ausreichende Regelakzeptanz erkennen. Alkohol trinke er seit 2000 nicht mehr.

Die Befragung läuft, welche im Untersuchungszusammenhang von Bedeutung sein könnten, sind von Herrn Raser beantwortet.

IV. Wertung der Befunde

Die Befragungskriterien für Träger von amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahrerlaubnisbesitzer⁵ ist aus gutachterlicher Sicht zu prüfen, ob die in der Untersuchung gewonnenen Befunde, insbesondere das gewonnene Gesamtbild, zur Beantwortung der behördlichen Fragestellung im Sinne einer günstigen Verkehrsverhaltensprognose verwertbar sind.

Herr Raser zeigte sich in der in unserer Begutachtungsstelle durchgeführten medizinischen und psychologischen Untersuchung kooperativ und offen. Seine Angaben waren frei von inneren Widersprüchen und sind mit gesichertem Erfahrungswissen, den für die medizinisch-psychologische Fahreignungs-begutachtung maßgeblichen wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie mit den

⁵ SCHUBERT, W. & MATTERN, R. (2005): Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Beurteilungskriterien. Bonn: Kirschbaum.

anlässlich der Untersuchung vorliegenden aktenkundigen Tatsachen vereinbar. Die Angaben von Herrn Raser standen zudem nicht im Widerspruch zu den durch uns erhobenen Befunden.

Medizinische Befundbewertung / Bewertung externer Befunde:

Bei der internistischen, orientierend neurologischen, orthopädischen und gerontopsychiatrischen Untersuchung bestanden keine Auffälligkeiten.

Die psychologische Untersuchung erbrachte folgende Ergebnisse:

Die Überprüfung der psychofunktionalen Leistungsvoraussetzungen ergab keine relevanten Beeinträchtigungen. Die von Herrn Raser erzielten Testergebnisse waren nicht überdurchschnittlich, also von seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit in der Lage, die Aufgaben der Gruppe sicher zu führen.

Psychologische Bewertung

Im vorliegenden Fall war zu prüfen, ob Herr Raser trotz des aktenkundigen Fehlverhaltens im Straßenverkehr in der Vorgeschichte künftig im Straßenverkehr verkehrsgerecht sein wird.

Einsicht in die Problematik des Fehlverhaltens setzt eine Kenntnis der Ungewöhnlichkeit der Häufung der Verkehrsverstöße und deren Ursachen voraus sowie die Erarbeitung von risikoarmen Vermeidungsstrategien.

Herr Raser schildert die aktenkundigen Vorfälle überwiegend als Unachtsamkeit. Ungünstig zu werten ist vor allem die Tatsache, dass Herr Raser nicht schon früher aus den Verkehrsdelikten gelernt und sein Verhalten verändert hat. Offensichtlich waren diese relativ änderungsresistent und nur schwer rückbar durch entsprechende Maßnahmen und Sanktionen.

Vor allem für einen Berufsfahrer, der häufiger am Straßenverkehr teilnimmt und/oder längere Strecken fährt, sollte eine sichere und risikoarme Fahrverhaltensweise eine Grundvoraussetzung sein, um die aufgrund des Fahrens erhöhte Verkehrsrisiko möglichst zu minimieren. Bei Herrn Raser ist in der Vergangenheit offenbar nicht der Fall.

Wenn die vorliegenden speziellen Bedingungskonstellationen die Hintergründe der einzelnen Verkehrsverstöße erklären können, muss angesichts der Häufung der Delikte (und angesichts der Tatsache, dass von Herrn Raser keine disziplinierten Maßnahmen) die Ursache für das Fehlverhalten ein allgemeines Problematisieren der verhaltensspezifischen Ursachen und in entsprechenden Einzelfällen zum Ausdruck kommen gesehen werden. Nur weniger als 1 Prozent der Führerscheininhaber erreichen nämlich 18 und mehr Punkte im Verkehrszentralregister.

Herr Raser räumt immer wieder ein, dass der Fehler letztendlich bei ihm selbst gelegen habe („Die Fehler sind durch meine Fehler entstanden“).

Herr Raser hat auch ein Bewusstsein für die mit seinem Fehlverhalten verbundenen Risiken geltend gemacht („Dank sei Dank ist kein Personenschaden entstanden, aber das hätte auch passieren können“).

Eine günstige Verkehrsprognose setzt weiterhin voraus, dass sich das Bedingungsgefüge, also die inneren und äußeren Bedingungen, die das Fehlverhalten verursacht haben, in günstiger Weise entscheidend verändert haben.

Herr Raser beabsichtigt, zukünftig einen anderen Beruf als den des Kraftfahrers auszuüben („Wenn ich den Führerschein wieder erhalte, will ich am liebsten nicht mehr als LKW-Fahrer arbeiten, vielleicht mir einen anderen Job suchen“). Zudem hat er konkrete Vorsätze für ein verändertes, angemessenes Verhalten im Straßenverkehr entwickelt. Inzwischen hat er auch an einer entsprechenden Beratungsmaßnahme und an einem Praxisseminar teilgenommen. Sein

Fehlverhalten im Straßenverkehr hat er inzwischen gründlich reflektiert und analysiert („Ich habe genau nachgedacht über die Fehler und über die Verhaltensweisen. Ich werde geduldsamer und achtsamer“).

So konnte er an wesentlichen Punkten zwischenzeitlich auch konkrete Verhaltensalternativen benennen („Nicht zu schnell fahren, deswegen passieren viele Unfälle, die Verkehrsregeln genau beachten und nicht mehr überladen. Die Straße gehört nicht mir“)

Seine Motivation für eine künftige Verkehrsbewährung ist hoch, was sich in zu erwartenden Überlegungen zur Vermeidung weiterer Nachteile basierend („Ich möchte meinen Job verlieren, um finanziellen Schaden bekommen, innerhalb der Familie Unstimmigkeiten bekommen. Das ist für mich eine Lehre, dass man in Zukunft besser fahren muss“).

Nach den Befunden der psychologischen Untersuchung hat Herr Raser keine krankheitsspezifische Hintergrundproblematik seines verkehrsrechtlichen Fehlverhaltens als Mitarbeiter („Ich fühle mich ruhiger, nicht mehr so extrem gestresst“).

Es fanden sich keine Hinweise auf weitere soziale oder psychische Einstellungen, die negativ auf die Einhaltung allgemeingültiger Normen oder auf eine größere Verantwortung im Straßenverkehr auswirken können.

Die erhobenen Befunde sprechen dafür, dass ein hinreichend geringeres Wiederholungsrisiko und rechtfertigen eine günstige Prognose.

V. Beantwortung der Fragestellung

Es ist nicht zu erwarten, dass Herr Raser zukünftig erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird.