

Die gesundheitliche Eignung des Beschwerdeführers zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Gruppe 1, Klassen AM und B ist derzeit nicht gegeben.

Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen basieren auf dem vorgelegten Verwaltungsakt sowie dem abgeführten Beweisverfahren, hierbei insbesondere auf der am 02.09.2020 durchgeführten öffentlichen mündlichen Beschwerdeverhandlung, in welcher der Beschwerdeführer sowie die Zeugen xxx und xxx sowie der Amtssachverständige xxx gehört wurden.

Aus der amtsärztlichen Stellungnahme vom 01.04.2020 geht hervor, dass der Beschwerdeführer am 20.11.2019 unter Alkoholeinfluss – Alkoholisierungsgrad 1,92 ‰ Blutalkoholkonzentration, einen Verkehrsunfall mit Sachschaden verursacht hat. In der amtsärztlichen Untersuchung vom 10.12.2019 wird hierfür ein Mischkonsum von Bier, Wein und Schnaps in unbekannter Menge angegeben, sowie im Zielversuch FFV in den ersten drei Versuchen ein Deviatio von >3 cm bei korrekter Ausführung im vierten Versuch. Zu den Alkoholgewohnheiten hielt der Beschwerdeführer im Zuge der Untersuchung fest, dass die letzte derartige, vergleichbare Berausung vor einem Monat gewesen sei. Die verkehrspsychologische Untersuchung vom 10.03.2020 ergibt „derzeit nicht geeignet“ wegen unzureichender Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, da weitere Delikte im Straßenverkehr konkret abzuleiten sind. Es zeigen sich keine entsprechenden differenzierten Strategien für zukünftig normangepasstes Verkehrsverhalten. Des Weiteren würden unzureichende kraftfahrtspezifische Leistungsfunktionen vorliegen. Der Prozentrang 9 bei selektiver Aufmerksamkeit, der Prozentrang 3 und 9 im Reaktionsverhalten sowie der Prozentrang 2 im Bereich Konzentrationsvermögen sei gegeben. Somit liege eine Mängelkumulation vor mit insgesamt ableitbaren unzureichenden Kompensationsmöglichkeiten. Altersuntypische Leistungsdefizite seien gegeben.

Eine Wiederholung der verkehrspsychologischen Untersuchung ist laut amtsärztlichen Gutachten bereits in 10 Monaten ausnahmsweise möglich, also frühestens ab 10.01.2021.

Dieses amtsärztliche Gutachten basiert unter anderem auf der verkehrspsychologischen Stellungnahme vom 17.03.2020, welche auf der Untersuchung am 10.03.2020 basiert. Diese Stellungnahme hat folgenden Inhalt:

„Untersuchungsverfahren und Beurteilungsgrundlagen:

Die verkehrspsychologischen Untersuchungen am Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) werden nach den entsprechenden Bestimmungen der FSG-GV sowie der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vorgegebenen Richtlinie zur Erstellung verkehrspsychologischer Stellungnahmen gem § 17 FSG-GV durchgeführt. Alle am KFV verwendeten Testverfahren stehen in einem wissenschaftlich gesicherten Zusammenhang zum Verkehrsverhalten. Die Standards der Untersuchung sind in einem vom BMVIT approbierten Handbuch (gem § 19 Abs.4 FSG-GV) dokumentiert:

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2011): Handbuch zur Durchführung verkehrspsychologischer Stellungnahmen gem. FSG und FSG-GV. 3. überarbeitete und ergänzte Auflage. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

In diesem Handbuch sind die für die Relevanz der am KFV verwendeten Methoden und Testverfahren maßgebende Literatur im Hinblick auf die individuelle Fragestellung sowie die Validierungsstudien und die für die Ermittlung der Grenzwerte herangezogenen Bezugsgruppe(n) beschrieben. Ebenso enthält dieses Handbuch eine detaillierte Dokumentation des Ablaufs der Untersuchungen, der Kriterien der Entscheidung, der Standards der Verwaltung der Stellungnahmen, der Organisation der Aus- und Weiterbildung sowie des Erfahrungsaustausches und der Abstimmung der VerkehrspsychologInnen.

Interpretationsschema:

Die Bewertung der Testergebnisse orientiert sich am psychologischen Normbegriff. Bei sämtlichen Testwerten handelt es sich um Prozentrangwerte (PR) im Vergleich zur Normstichprobe. Dabei wird hier auf eine repräsentative Stichprobe der Normalbevölkerung zugegriffen. Werte, die um nicht mehr als eine Standardabweichung vom Mittelwert abweichen (Prozentränge ab 16 bis 84), werden grundsätzlich als normgerecht interpretiert. Der Prozentrang (PR) gibt an, wie viele Prozent der Vergleichsgruppe einen geringeren oder maximal gleich hohen Testwert wie der/die Untersuchte erzielen. Für die Beurteilung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit werden zusätzlich zum Prozentrangvergleich der Leistungstestergebnisse Resultate aus der Verhaltensbeobachtung sowie der Exploration berücksichtigt. Ebenso werden für die Beurteilung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung zusätzlich zu den Ergebnissen der standardisierten

Persönlichkeitstestverfahren auch die Befunde aus Exploration und Verhaltensbeobachtung herangezogen.

Untersuchungsfähigkeit:

Der/die Untersuchte gab vor Beginn der Untersuchung in einen Fragebogen zur Befindlichkeit an, sich körperlich und geistig in der Lage zu fühlen, die Untersuchung zu absolvieren, und bestätigte dies per Unterschrift. Ebenso wurde zum Ausschluss einer Alkoholisierung (mehr als 0,05 mg/l AAK) eine Überprüfung der Atemluft mittels eines geeigneten Gerätes (Alkomaten) durchgeführt. Gegebenenfalls wurde auch das Sprachverständnis abgeklärt.

Identität:

Die Identität des/der Untersuchten wurde durch Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft.

Vorgeschichte laut Angabe des Untersuchten:

Der Untersuchte wurde über die Bedeutung des gegenständlichen Explorationsgespräches und die Verwendung seiner Angaben informiert. Basierend auf den Angaben des Untersuchten wird Folgendes festgehalten:

SCHULISCHE UND BERUFLICHE ENTWICKLUNG:

Geboren in xxx, er lebe seit drei Jahren in Österreich. Er habe die Grundschule besucht, er sei in der dritten Hauptschule ausgeschult, die vierte und fünfte Klasse habe er nicht gemacht. Er habe die Schule verlassen und sei dann in xxx beruflich tätig gewesen. Nach der Rückkehr habe er Biermeisterkurse absolviert. Er sei aktuell als Pizzakoch tätig, in xxx sei er zuletzt auch in der Gastronomie tätig gewesen, selbstständig und davor sei er in der Werbung tätig gewesen. Er nennt fünf berufliche Stellenwechsel. Er sei jetzt seit drei Jahren als Koch tätig.

SOZIALER UND FAMILIÄRER BEZUG:

Er sei xxx Jahre alt.

Er sei gemeinsam mit zwei Geschwistern im Elternhaus aufgewachsen. Es gebe Kontakt zu seiner Familie. KV verstorben. Er wohne in einer Wohnung der Firma. Single, keine Kinder.

Sein soziales Umfeld sei klein, wenig Freunde und Kollegen. Drei Mal im Jahr fahre er nach Hause. Er werde von Freunden besucht.

In seiner Freizeit widme er sich der Musik und ab und zu gehe er ins Kino.

BISHERIGE VERKEHRSTEILNAHME:

Er habe die Lenkberechtigung der Klasse B 2003 erworben.

Er habe mit PKW's jährlich Strecken von 10000 bis 12000 Kilometer zurückgelegt.

Bezüglich der Fahrvorgeschichte berichtet er, dass er in Österreich einmal im Monat eine Strafe bezahle Parken oder Radarstrafen, meist Radarkontrollen, zuletzt fünf Mal in der gleichen Zone. Er habe insgesamt in seinem Leben 15 Strafen gezahlt, in Österreich im letzten Jahr 12 Strafen. Er begründe dies damit, dass es zu viele Radar

gebe die er nicht kenne, in xxx habe er genau gewusst, wo Radar gewesen seien und er habe immer aufgepasst, aber er sei wenn sehr wenig zu schnell gefahren.
VU: werden verneint.

Es sei ein aktenkundiger Entzug der Lenkberechtigung vorliegend:

Fahrten ohne gültige LB werden verneint.

UNTERSUCHUNGSANLASS:

1. Entzug der LB, 20.11.2019, acht Monate:

In diesem Zusammenhang unterzieht er sich im Rahmen einer angestrebten Wiedererteilung der Lenkberechtigung der Klassen AM und B einer verkehrspsychologischen Untersuchung.

Er legt ausgeprägte Erinnerungslücken dar. Gegen 13:30 Uhr sei er zu einem Freund in dessen Lokal nach xxx gefahren, dort habe er zu Mittag gegessen, und dann habe man angefangen Rotwein zu trinken, in Summe ca. eine Flasche, sowie habe er vor dem Essen zwei Gläser Prosecco getrunken. Neben dem Lokal sei ein Cafe, wo er nachfolgend eingekehrt sei, er kenne die Besitzerin. In dem Cafe, Freunde der Besitzerin seien anwesend gewesen, habe er ein paar Schnäpse getrunken, ca. fünf Cognac 4cl. Gegen 17:00 Uhr oder 18:00 Uhr habe er entschieden nach Hause zu fahren. Er sei in die falsche Richtung gefahren, nach xxx. Er kenne die Straße sehr gut, er sei nicht mehr er selbst gewesen. Weiters habe er keine genaue Erinnerung mehr, auch legt er dar, dass er vielleicht bei einem Überholvorgang ein anderes Auto gestreift habe. An die Spürwirkung könne er sich nicht mehr erinnern. Die Durchführung des Alkomattest habe um 21:05 Uhr einen Alkoholisierungsgrad von umgerechnet 1,92‰ ergeben. Er habe Erinnerungslücken, die Polizei habe für ihn ein Taxi gerufen. Abschleppdienst.

Das Delikt betreffend legt er dar, dass er den Konsum nicht geplant habe. Eine vergleichbare Menge trinke er nicht regelmäßig, nach einem Konzert oder im Urlaub, vielleicht zweimal im Jahr. Zuletzt habe er eine vergleichbare Menge vor einem Monat in xxx getrunken, da sei eine Biermesse gewesen, zusammen mit Freunden und Ex-Kollegen sei er seiner Bierleidenschaft nachgegangen. Er sei drei Tage auf der Messe gewesen und habe immer Bier bekommen. Er sei ungefähr so betrunken gewesen wie am Deliktstag.

Der behördlich angeordnete Nachschulungskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer sei noch nicht absolviert worden.

Das Delikt betreffend legt er dar, dass er sich für die Fahrt schäme, es sei ein Fehler gewesen, er sei nicht mehr er selbst gewesen, er wollte nur heimfahren.

Zuvor sei er im Falle von Alkoholkonsum auch schon gefahren, nicht in Österreich, oder maximal einen Kilometer, es gefalle ihm nicht besoffen zu fahren.

Für die Zukunft wolle er, da er Angst habe durch das Delikt, mit dem Taxi fahren oder mit jemanden mitfahren. Maximal wolle er vor Fahrtantritt 2/8 Wein trinken, Seine Leidenschaft seien Bier- oder Weinverkostungen.

Als Motivation nennt er, dass es zu teuer sei und er wolle nichts riskieren, er wolle kein schlechtes Gewissen haben, und auch der Gesundheit wegen.

GEBRAUCH VON ALKOHOL, DROGEN ggf. MEDIKAMENTEN:

Alkohol:

Alkoholkonsum seit dem Deliktstag:

Er habe versucht es zu mäßigen.

Der letzte Konsum sei vor zwei Tagen gewesen, ein Bier. Regelmäßig trinke er jeden zweiten Tag nach der Arbeit ein Bier.

Er trinke jetzt ein bisschen weniger, weil er bis auf die Messe (siehe oben) vor einem Monat, wo er drei Tage viel getrunken habe, darüber hinaus in der Woche drei oder vier Bier getrunken habe.

Trinkanlässe: er trinke in Gesellschaft und nach der Arbeit mit Kollegen ein Bier.

Die erste Spürwirkung wird ab unterschiedlich, ab dem ersten Bier angegeben.

Verlauf vor dem Deliktstag:

Es sei schon passiert, dass er auch das Gefühl gehabt habe zu viel zu trinken. Eine Abstinenz sei noch nie umgesetzt worden.

Als er sein eigenes Lokal gehabt habe, bis vor drei Jahren, habe er täglich maximal fünf bis sechs Gläser Bier getrunken. Danach in der Anstellung ein bis zwei Bier am Tag.

Maximaler Konsum: fünf Bier am Tag, genau könne er es nicht sagen. Damals habe er nicht gewusst, was zu viel sei.

Die erste Spürwirkung sei für ihn durch die Tätigkeit im Lokal schwer zu benennen. Er habe es nicht so gespürt wie jetzt.

Zukunft: er wolle in Zukunft so wie jetzt trinken, aber genau wisse er es nicht, er wolle wieder ein eigenes Lokal haben, aber in xxx.

Körpergewicht: 88kg

Körpergröße: 1,77cm

Drogen:

Er habe unregelmäßig Kontakt zu Drogen (Cannabis und Amphetamine) gehabt. Letzter Konsum vor zwei Jahren.

Medikamente:

Es liege keine Einnahme von Medikamenten vor.

GESUNDHEIT:

Es seien keine Krankheiten, Verletzungen oder Behinderungen vorliegend.

STRAFEN AUSSERHALB DES STRASSENVERKEHRS:

Gäste haben einmal im Lokal gestritten, und da habe er eine Aussage machen müssen. Es seien keine Strafen außerhalb des Verkehrsbereiches vorliegend.

Im gesamten Untersuchungsverlauf war ein Dolmetsch anwesend.

**Krafffahrtspezifische Leistungsfähigkeit und
Bewertung der Testbefunde zu den krafffahrtspezifischen Leistungsfunktionen**

**Rohwert/
Parameter** **Prozent-
rang**

Beobachtungsfähigkeit/Überblicksgewinnung

ATAVT (Testform S1) Überblicksgewinnung	1,613		96	Die visuelle Überblicksgewinnung liegt im durchschnittlichen Bereich
LVT (Testform S3) Score	1		9	Die selektive Aufmerksamkeit ist unter der Norm ausgeprägt.

Reaktionsverhalten

Reaktive Belastbarkeit und Reaktionssicherheit				Die reaktive Belastbarkeit zeigt eine durchschnittliche Anzahl an richtigen Reaktionen und durchschnittlich viele Fehlreaktionen. Die Anzahl der Reaktionsauslassungen ist hoch (unter der Norm ausgeprägt).
DT (Testform S1)				
Richtige	204		29	
Falsche	7		65	
Ausgelassene	24		9	

Reaktionszeit

RT (Testform S3)				Hier zeigt sich eine
Mittlere Reaktionszeit (msec)	659		3	unterdurchschnittliche
Mittlere Motorische Zeit (msec)	182		47	Reaktionsfähigkeit bei einer in
				der Norm liegenden motorischen Zeit.

Konzentrationsvermögen

COG (Testform S11)				In Hinblick auf die Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit zeigt sich ein unterdurchschnittlich
Mittlere Zeit korrekte Zurückweisung (sec)	5,727		2	schnelles Arbeitstempo. Dabei war die Sorgfaltsleistung in der Norm.
Summe Treffer	24		80	
Summe korrekte Zurückweisung	36		83	
Mittlere Zeit Treffer (sec)	4,431		2	

Sensomotorik

2HAND (Testform S3)				Im Bereich der Sensomotorik zeigt sich bei durchschnittlich schnellem
Mittlere Dauer Gesamt (sec)	45,36		33	Arbeitstempo eine in der Norm liegende Verhaltensgenauigkeit.
Prozent Fehlerdauer Gesamt	11%		23	

Intelligenz

AMT (Testform S11)			Es zeigt sich eine durchschnittliche
Schlussfolgerndes Denken	-1,359	37	Fähigkeit zu schlussfolgerndem
			Denken.

Erinnerungsvermögen

VISGED (Testform S11)			Die visuelle Gedächtnisleistung
Visuelle Gedächtnisleistung	-0,803	38	liegt im Normbereich.

Bewertung der Testbefunde zu den fahrverhaltensrelevanten Einstellungen und Persönlichkeitstests sowie der Exploration

Da Deutsch nicht die Muttersprache des Untersuchten ist, wurden die sonst üblichen standardisierten Verfahren nicht durchgeführt.

Exploration:

Im ausführlichen Explorationsgespräch zeigt die Fahrvorgeschichte den ersten alkoholbedingten Entzug der Lenkberechtigung, und in diesem Zusammenhang aktuell die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges mit einer festgestellten Alkoholisierungshöhe von umgerechnet 1,92‰. Dem vorausgehend schildert er einen Konsum von Alkohol im Rahmen einer sozialen Trinksituation und es zeigt sich ein ausgeprägter Kontrollverlust. Der Promillewert lässt darüber hinaus eine ausgeprägt missbräuchliche Verwendung von Alkohol erkennen, sowie lassen Angaben zum Verlauf eine verstärkte Integration von Alkohol erkennen, und zeitweise wie auch zuletzt vor ca. einem Monat einen ausgeprägt unkontrollierten Konsum von Alkohol (Rauschtrinken) mit keinerlei Hinweisen auf gefahren- oder problembewusste Einstellungen, wonach auch keine entscheidenden Verhaltens- und Einstellungsänderungen ableitbar sind. Auch ist darüber hinaus hinzuweisen, dass die fährerscheinbezogene Verlaufsgeschichte mit mehrfach delinquentem Verhalten, Hinweise einer überdauernden Gleichgültigkeit gegenüber Normen und Regeln zeigt, mit eingeschränkter Lernfähigkeit und verringerter Selbstkontrolle. Insgesamt fehlen entscheidend positiv zu wertende Veränderungen und es zeigen sich keine entsprechend differenzierten Strategien für zukünftig normenangepasstes Verkehrsverhalten.

Zusammenfassung der Befunde /Gutachten

Im Bereich der kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen (Vorgabe in Italienisch) ergeben sich Leistungsschwächen/Leistungsdefizite im Bereich der selektiven Aufmerksamkeit, des gesamten Reaktionsverhaltens (reaktive Belastbarkeit und Reaktionssicherheit. Reaktionszeit) und des Konzentrationsvermögens.

Somit konnte nicht in allen eingesetzten Leistungstestverfahren ein Prozentrang von 16 in Bezug auf die Gesamtnorm erreicht werden, als auch ist auf eine Mängelkumulation hinzuweisen, mit insgesamt ableitbarer unzureichender Kompensationsmöglichkeiten, sowie ist auf altersuntypischen Leistungsdefizite hinzuweisen, wonach nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese alkoholtoxisch

bedingt sind und wonach die vorgesehene Fahrtätigkeit nicht ausreichend sicher ausgeübt werden kann.

Somit ist derzeit auf unzureichende kraftfahrtspezifische Leistungsfunktionen hinzuweisen.

Im Bereich der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung zeigt sich im ausführlichen Explorationsgespräch ein mangelndes Problembewusstsein und Gefahrenbewusstsein und unzureichende Selbstkritik im Zusammenhang mit der delinquenten Vorgeschichte, wonach auch entscheidende Verhaltens- und Einstellungsänderungen nicht ableitbar sind. Des Weiteren zeigt sich ein geringes soziales Verantwortungsbewusstsein und erhöhte Risikobereitschaft mit Hinweisen auf einen kritisch von der Norm abweichenden Bezug zum Autofahren. Darüber hinaus legt der Untersuchte keine entsprechende Stabilität in Bezug auf die Notwendigkeit entsprechender Verhaltens- und Einstellungsänderungen dar, und es war nicht ableitbar, dass er in ausreichendem Maße bereit ist, sich mit seiner auffälligen Vorgeschichte entsprechend selbstkritisch und problembewusst auseinander zu setzen, um dadurch seine Einstellungen und sein Verhalten entscheidend zu ändern, und er war somit nicht in der Lage, die Zweifel an seiner Bereitschaft zur Verkehrsanpassung vollständig auszuräumen, wodurch weitere Delikte im Straßenverkehr konkret abzuleiten sind.

Somit ist derzeit auf unzureichende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung hinzuweisen.

In Anbetracht der Gesamtbefundlage ist Herr

xxx

vom Standpunkt verkehrspsychologischer Begutachtung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B

derzeit nicht geeignet.

Empfehlung: Es wird die Umsetzung einer entscheidenden Veränderung der Alkoholkonsumgewohnheiten und eine entsprechende Stabilisierung und Integration ins Gesamtverhalten mit einer dementsprechenden Aufarbeitung der hinter dem Missbrauch liegenden Problematik empfohlen.“

Der Beschwerdeführer verweist nunmehr darauf, dass er aufgrund des Umstandes, dass Italienisch seine Muttersprache sei und er nicht ausreichend Deutsch spreche, an der ordnungsgemäßen Durchführung der verkehrspsychologischen Untersuchung gehindert gewesen sei.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass aus den Ausführungen der Zeugin xxx hervorgeht, dass der gesamte Test in italienischer Sprache abgefasst war und darüber hinaus auch durch nonverbale Kommunikation, also durch bildliche Beispiele, den