

Aufsätze

Verkehrsgerichtstag 2010, AK VI „MPU auf dem Prüfstand“

Der 48. Verkehrsgerichtstag in Goslar hat sich im Arbeitskreis VI unter dem Arbeitstitel „Idiotentest auf dem Prüfstand“ mit den Fragen zu beschäftigen ob die med.-psy. Begutachtung als Instrument der Verkehrssicherheit zu sehen ist bzw. ob es zu diesem Instrument eine Alternative gibt und inwieweit die Gutachter überprüft werden.
Von Volker Kalus

Bereits vor dem Verkehrsgerichtstag gab es zahlreiche Statements zum o. g. Thema. Die med.-psy. Begutachtung wird grundsätzlich als sinnvolles Instrument bestätigt. So führte bspw. **Kay Nehm, Präsident des Verkehrsgerichtstages aus**¹, dass es keine Alternative zur MPU gebe (es solle jedoch vor der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) immer eine Nachschulung geben).

„Grundsätzlich hat die MPU ihren Sinn und zu Recht eine abschreckende Wirkung“, sagte **Bundesverkehrsminister Ramsauer** der „Bild“-Zeitung (Onlineausgabe). Allerdings müssten die Gutachten für den sogenannten Idiotentest klar nachvollziehbar sein. Ergänzend führte er aus: *„Wichtig bei einer Neuregelung ist die Verhältnismäßigkeit der Mittel, die in jedem Einzelfall geprüft werden muss.“*²

Der Oldenburger **Verkehrsanwalt Frank Roland Hillmann** sagte der Nachrichtenagentur DAPD, die med.-psy. Begutachtung sei ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit, Änderungen seien aber nötig. So müsse der Vorgang transparenter sein, die MPU-Prüfer müssten überprüft werden können, ein MPU-Gespräch müsse rekonstruierbar sein, zum Beispiel durch Video- und Audio-Mitschnitte. Weiter forderte er verpflichtende MPU-Vorbereitungskurse und verkehrspsychologische Schulungen.

Das Prozedere in den Arbeitskreisen des Verkehrsgerichtstages (VGT):

Der Deutsche VGT existiert seit 1963 und hat sich zwischenzeitlich als Treffen von Verkehrswissenschaftlern, Juristen, Sachverständigen und Verbandsvertretern etabliert. Seine Ergebnisse und Empfehlungen fließen immer wieder in deutsche Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Gerichtsurteile ein.

Ein Vorbereitungsausschuss der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. erarbeitet die Themenvorschläge die dann in einzelnen Arbeitskreisen (AKen) diskutiert werden. Die AKe erstrecken sich über 2 Tage. Jeder Teilnehmer des Verkehrsgerichtstags kann sich für einen AK seines Interesses anmelden. Hier gibt es keine Beschränkungen auf bestimmte Teilnehmergruppen oder -zahlen. Der erste Tag beginnt mit mehreren themenbezogenen interdisziplinären Fachbeiträgen verschiedener Referenten. Diese Vorträge bilden die Basis für eine anschließende Diskussion, aus der sich die Empfehlungen ergeben sollen, die am Ende des ersten Tages vom Vorsitzenden des AK und den Referenten formuliert werden. Diese Empfehlungsformulierungen werden den Teilnehmern am zweiten Tag vorgestellt und erneut diskutiert, um dann durch Mehrheitsbeschluss modifiziert, bestätigt oder abgelehnt zu werden. In der abschließenden Pressekonferenz des VGT werden sie dann der Presse vorgestellt.

Alle Referenten bestätigten die med.-psy. Begutachtung als sinnvolles Instrument inner-

1) www.auto-motor-und-sport.de

2) rp-online vom 27.01.2010

halb des Systems. Die Vorträge aus den einzelnen Fachdisziplinen beschränkten sich dann auf notwendige Verbesserungen sowohl innerhalb des Systems der MPU als auch bzgl. der Einbindung der MPU in die verwaltungsrechtliche Eignungsüberprüfung.

Der Vortrag von **Harald Geiger als Präsident des VG München** beinhaltete zwei wesentliche Kritikpunkte. Primär beklagte er die unzureichenden Regelungen in den Rechtsnormen, die zum einen eine sehr unterschiedliche Anwendung der Rechtsnormen ermöglichen und zum anderen die darauf resultierenden Probleme bei der Anordnung einer MPU. Bzgl. der Problematik der Anordnungen schlug er einen normierten Fragenkatalog für die Anordnung einer med.-psy. Begutachtung vor.

Ergänzend forderte er eine Überprüfungsmöglichkeit des Explorationsgesprächs durch Tonband- oder Videomitschnitt, da er in Verwaltungsrechtsstreitverfahren mehrfach mit der Einlassung konfrontiert würde, dass sich Antragsteller dahingehend einlassen würden, dass eine Aussage, die sich im Gutachten findet, in der dort dargelegten Form nicht gemacht wurde. Um diese Einlassungen überprüfen zu können, wären eindeutige Nachweise im Rechtsstreitverfahren sehr hilfreich.

Rechtsanwalt Roland Hillmann wünschte sich in seinem Vortrag vor allem eine bessere Transparenz des Explorationsgesprächs und unterstützte damit die Forderung von Harald Geiger nach einem Tonband- oder Videomitschnitt. Ein weiterer wesentlicher Beitrag war der Vorschlag, eine verkehrspsychologische Intervention vor der MPU und Erteilung einer Fahrerlaubnis verpflichtend einzuführen. Ergänzend schlug er eine Rückkehr zum Obergutachtersystem vor.

Die Reformvorschläge von **Prof. Dr. Wolfgang Schubert als Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie** befassten sich insbesondere mit der Fortentwicklung der fachlich-inhaltlichen Anforderungen der Begutachtung. Dabei wurden die Evaluierung der MPU, Maßnahmen zur Verbesserung der Objektivität und Validität, die Weiterentwicklung der Metho-

den der Begutachtung und eine verstärkte Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen gefordert. Er erweiterte seinen Vortrag um die Notwendigkeit von Qualitätsstandards und einer geregelten fachlichen Überprüfung von ärztlichen/fachärztlichen Gutachten in Anlehnung an das System der med.-psy. Begutachtung – eine Empfehlung, die bereits 2003 auf dem 41.VGT ausgesprochen wurde - und forderte ergänzend eine verstärkte verwaltungsrechtliche Sanktionierung der BFFs im Falle von schwerwiegenden Abweichungen.

Ein weiteres Verbesserungspotenzial wurde von ihm vor allem in einer verbesserten Prävention gesehen, das mit einem Stufenmodell umgesetzt werden könnte. Die erste Stufe (Primäre Intervention) sieht Möglichkeiten in der Schul- und Fahrschulbildung, die zweite Stufe (Sekundäre Intervention) nach einer Auffälligkeit und vor einem Entzug der Fahrerlaubnis. Nach dem Entzug der Fahrerlaubnis soll dann die „Terziäre Intervention“, eine obligatorische Beratung mit anschließender Therapie, beinhalten.

Der letzte Beitrag vor der Diskussion beschäftigte sich mit den eingesetzten Methoden zur Fahreignungsbegutachtung vor allem bei den eingesetzten Testverfahren. **Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert** setzte sich vor allem kritisch mit den eingesetzten Testverfahren zur Überprüfung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit auseinander und sprach sich wie Schubert für eine Weiterentwicklung und Überprüfung der eingesetzten wissenschaftlichen Methoden aus.

Die anschließende Diskussion am ersten Tag beschränkte sich auf folgende Themen:

Tonband/Videomitschnitt

Erwartungsgemäß wurde diese Forderung sehr kontrovers diskutiert. Konsens wurde schnell dahingehend gefunden, dass ein Videomitschnitt nicht das geeignete Mittel sei. Die von Geiger angeführte Problematik der reinen Nachvollziehbarkeit der getroffenen Aussagen wurde vor allem von der Verwaltungsseite dahingehend relativiert, dass es wohl unverhältnismäßig sei, aufgrund einiger weniger Fälle einen Tonbandmitschnitt verpflichtend einzuführen, denn es sei in der Regel die Interpretation der Aussagen im

Explorationsgespräch, die von den Betroffenen bzw. deren Verfahrensbevollmächtigten in Frage gestellt würde. Von Gutachterseite wurde ausführlich dargelegt, dass die Nachvollziehbarkeit des Gesagten durch die Mitschrift gewährleistet sei. Diese wird dem Betroffenen nach der Untersuchung vorgelegt, sie kann in Ruhe nachgelesen werden und wird dann ggf. nach Korrekturen durch eine Unterschrift bestätigt. Insbesondere stellten die Gutachter die Frage, warum man trotz der erhöhten Transparenz in der Begutachtung gegenüber anderen Berufsgruppen eine erhöhte Kontrolle fordere.

Die Befürworter der Forderung nach einem Mitschnitt führten vor allem die damit gewährleistete Nachvollziehbarkeit des Explorationsgesprächs als Argument an. Insbesondere Rechtsanwalt Hillmann stellte in der Diskussion sinngemäß die Frage, was passieren solle, wenn ein weiterer Gutachter nach Anhören des Tonbandmitschnitts zu einem anderen Ergebnis kommen würde als der Erstgutachter. Die Diskussion führte zu keinem abschließenden Ergebnis.

Die Einführung von Tonbandmitschnitten wurde im Übrigen bereits 2003 auf dem 41. Verkehrsgerichtstag als Empfehlung Nr. 2 des AK III ausgesprochen:

„Akzeptanz und Transparenz der Fahreignungsbegutachtung können durch das Angebot von Tonbandmitschnitten weiter verbessert werden.“

Integration der med.-psy. Begutachtung in das Regelwerk von StVG und FeV

Zu diesem Thema bestand disziplinübergreifend Einigkeit. Ergänzend zu den Ausführungen von Geiger, der eine Überarbeitung der Rechtsnormen forderte, wurde auch eine Integration der Erkenntnisse aus Wissenschaft und Begutachtung in die Fahrerlaubnisverordnung und die Anlage zur Fahrerlaubnisverordnung als Empfehlung gefordert. Begrifflichkeiten aus der Begutachtung müssten dringend in diese Regelwerke integriert werden, damit Mitarbeiter der Verwaltung und Gutachter eine gemeinsame Sprache sprechen könnten. Dies wäre auch ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der med.-psy. Begutachtung und Nachvollziehbarkeit von Gutachten.

Verpflichtung zu einer verkehrspsychologischen Intervention vor der med.-psy. Begutachtung.

In der Diskussion zu dieser Forderung wurde festgestellt, dass eine Verpflichtung zu einer entsprechenden Intervention nur dann umsetzbar wäre, wenn die med.-psy. Begutachtung innerhalb eines Verfahrens zur Erteilung der Fahrerlaubnis erforderlich sei. In einem Prüfungsverfahren wäre eine solche verpflichtende Intervention problematisch, da die Entscheidung über Eignung oder Nichteignung nicht hinausgeschoben werden könne, bis Intervention und Begutachtung abgeschlossen sei. Unstrittig wurden derartige Interventionsmaßnahmen, auch in Anlehnung an den Vortrag von Schubert, als sinnvoll und wünschenswert angesehen, aber es solle darauf hingearbeitet werden, dass diese Maßnahmen rechtzeitig von Rechtsanwälten oder anderen Institutionen in entsprechenden Fällen empfohlen werden. Eine Verpflichtung sei in der momentanen Systematik generell nicht umsetzbar.

Auch hier bleibt festzustellen, dass der 41. VGT hierzu bereits eine Empfehlung ausgesprochen hatte, die wie folgt lautete:

„ Zur Wiederherstellung der Fahreignung sollte die Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis genutzt werden, um geeignete verhaltens- und einstellungsändernde Maßnahmen durchzuführen. Dazu ist es erforderlich, den Betroffenen frühzeitig zu informieren. Hierzu sollte u.a ein Merkblatt für die Betroffenen entwickelt und ausgehändigt werden.“

Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Methoden

Die Diskussion zu diesem Thema war nicht kontrovers sondern beschränkte sich im Wesentlichen auf den Umfang und die Umsetzung. Das Ergebnis spiegelt sich im Wesentlichen in den nachfolgenden Empfehlungen des Arbeitskreises wider.

Die Empfehlungen die am 2. Diskussionstag durch den Vorsitzenden des AKes Herrn Schulze bekannt gegeben wurden, waren bzgl. zweier Sachverhalte verwunderlich.

Auf den Vortrag von Geiger und die anschließende Diskussion, die zu einem konkreten einheitlichen Meinungsbild des Arbeitskreises führten, folgte keine Empfehlungen. Erst auf Antrag der Verwaltungsseite wurde die nachfolgend aufgeführte Empfehlung Nr. 7 aufgenommen.

Obwohl es zu diesem Thema am ersten Tag keine Diskussion gab und dieser Vorschlag nur am Rande in einem Vortrag erwähnt wurde, wurde eine Empfehlung ausgesprochen, die Obergutachter wieder in das Begutachtungssystem zu integrieren. Dies führte zu einer sehr kontroversen Diskussion. Als Argument für die Oberbegutachtung wurde angeführt, dass die Obergutachter auf diese Weise ihre Erkenntnisse in das Gesamtsystem der Begutachtung besser einbringen könnten und dass damit wieder eine Überprüfung der Erstbegutachtung etabliert werden könnte. Dagegen wurde das Argument eingebracht, dass aus den Erfahrungen vor der Änderung der Zuweisungsgrundlagen die Obergutachten immer eine Zweitbegutachtung darstellten. Außerdem bestehe nach Nr. 2.2 d) der Begutachtungs-Leitlinien über die Bestellung der Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation durch die Landesbehörden ein System, das den entsprechenden Stellen jederzeit die Möglichkeit biete, ihre Erfahrungen in das System der Begutachtung einzubringen. Es könne nicht ausschlaggebend sein, ob es sich nun um „Obergutachter“ oder „Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation“ handele, sondern die Integration einer zusätzlichen Begutachtungsmöglichkeit mit entsprechenden Zuweisungskriterien. Und diese Möglichkeit sei durch die Bestellung dieser Persönlichkeiten gewährleistet. Auf Antrag wurde diese Empfehlung mit deutlicher Mehrheit gestrichen.

Die Empfehlungen des Arbeitskreises:

1. Das System der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Kraftfahrereignung ist ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen.
 2. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.
 3. Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden.
Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testbeurteilungssystems erfolgen.
 4. Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.
 5. Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden.
 6. Die Anbieter der unter Punkt 5 genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.
 7. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.
- Wie bereits ausgeführt beschäftigte sich bereits der 41. VGT im AK III mit dem Thema der MPU. Darin wurden u. a. folgende Empfehlungen ausgesprochen:
- „3. *Abwertende Darstellungen der MPU sollte von allen beteiligten Institutionen entgegengewirkt werden.*“

Nach dem Verkehrsgerichtstag

Bedauerlicherweise beschäftigten sich die Interviews nach dem VGT nicht mit dem positiven Statement bzgl. des so genannten „Idiotentests“. Anstatt dessen wurde v. A. bemängelt, dass die Ergebnisse des AKes lediglich auf den Lobbyismus der Gutachter zurückzuführen sei und dass man der MPU „keinen Gefallen getan hätte“ in dem man sich intensiv gegen die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Gutachten durch die Tonbandmitschnitte und der Einführung der Oberbegutachtung als Kontrollinstrument gewehrt habe. Der Präsident des VGT stellte sogar zur Diskussion, hier nachträglich einen kleineren Arbeitskreis mit Fachleuten zum „Nacharbeiten“ einzuberufen.

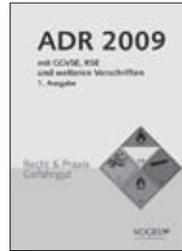
Auch wurde den Gutachtern im Nachhinein Lobbyismus vorgeworfen, da sie sich in einer erheblichen Anzahl zu diesem AK angemeldet hatten. Genau genommen stellt dieser Vorwurf das Grundprinzip des Verkehrsgerichtstages – die freie Wahl eines AKes – das schon seit Jahren auch von anderen Berufsgruppen genutzt wurde, in Frage. Erinnern wir uns nur an den 44. Verkehrsgerichtstag, als im Arbeitskreis III „Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Verwaltung“ am 2. Tag das Ergebnis der Probeabstimmung vom Vortag kippte und eine entsprechende Empfehlung vom Arbeitskreis abgelehnt wurde. In diesem AK hatten sich überwiegend Juristen angemeldet (Lobbyismus?), die am Diskussions-tag die Abstimmung zugunsten der Empfehlung „beeinflussten“. Sie blieben dann allerdings am Entscheidungstag in großer Anzahl aus, so dass die Abstimmung in eine andere Richtung ging.

In sämtlichen Beiträgen im Anschluss an den VGT fehlte – bedauerlicherweise – ein deutlicher Hinweis auf die grundsätzliche Akzeptanz der med.-psy. Begutachtung (siehe Empfehlung Nr. 1 des AK). Damit ist man weder der Empfehlung des 41. VGTes noch der des letzten VGTes, die med.-psy. Begutachtung zu stärken, gefolgt. ■

Der Autor: Volker Kalus, Leiter der Führerscheinstelle der Stadt Ludwigshafen und Dozent für Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht.

Gefahrgut

richtig transportieren!



ADR 2009

mit GGVE, RSE und weiteren Vorschriften

Softcover,
1.700 Seiten,
Bestell-Nr. 23026
€ 43,00
(€ 46,01 inkl. MwSt.)



Gefahrgut-Tabellenführer

Stoffinfos kompakt

Mit praktischem Lesezeichen, Schnellübersicht, Kennzeichnung und Bezeichnung!
Softcover, 152 Seiten,
DIN A5, **Bestell-Nr. 23025**
€ 14,90
(€ 15,94 inkl. MwSt.)



Gefahrgut-Checklisten

für Praxis und Unterweisung

Mit Erläuterungen und Security-Teil
Softcover, 175 Seiten,
Bestell-Nr. 23208
€ 19,90
(€ 21,29 inkl. MwSt.)

JETZT BESTELLEN!

www.heinrich-vogel-shop.de

Tel: 089/ 20 30 43 -1600

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL