

Projektgruppe MPU-Reform

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 257

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a 3D appearance as if they are floating above a surface. The logo is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping a vertical white line that runs down the right edge of the cover.

Projektgruppe MPU-Reform

Schlussbericht

von

Martina Albrecht
Claudia Evers
Simone Klipp
Horst Schulze

Bundesanstalt für Straßenwesen

Unter Mitarbeit von:

Rüdiger Born
Jürgen Brenner-Hartmann
Paul Brieler
Ingo Buchardt
Ulrike Buhrke
Don De Vol
Michael Falkenstein
Wolfgang Fastenmeier
Harald Geiger
Wolfgang Juris
Volker Kalus
Sabine Löhr-Schwaab

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 257

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M - Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4312011: Projektgruppe MPU-Reform

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-160-8

Bergisch Gladbach, April 2015

Kurzfassung – Abstract

Projektgruppe MPU-Reform

Im März 2012 wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit der Konzeption einer sogenannten MPU-Reform beauftragt. Ein wichtiger Bestandteil war die Einrichtung einer Projektgruppe, die Ansatzpunkte für eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) identifizieren sollte.

Die Projektgruppe MPU-Reform bestand aus insgesamt 16 Mitgliedern, die sich aus Fachexperten, Vertretern der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraffahreignung nach § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (Kursträgern), niedergelassenen Verkehrspsychologen, Fachgesellschaften und Behördenvertretern zusammensetzten. Die PG MPU nahm ihre Arbeit im November 2012 auf und schließt sie mit dem vorliegenden Bericht ab.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Arbeitsergebnisse der Projektgruppe MPU-Reform. Es werden die als prioritär identifizierten Themenfelder für eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der MPU ausführlich beschrieben, die jeweiligen Arbeitsergebnisse der Projektgruppe hinsichtlich dieser Aspekte dargestellt sowie entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Project group reform of the medical-psychological assessment

In March 2012, the Federal Highway Research Institute (BASt) was assigned by the former Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development to formulate a so-called “reform of the medical-psychological assessment”. A major element was the implementation of a project group which should identify issues for scientific and technical achievements of the medical-psychological assessment (MPA).

The project group was lead by BASt and consisted of 16 members, composed of scientific experts, representatives of the assessment centres for driving fitness, representatives of driver rehabilitation courses, practising traffic psychologists, the association for traffic psychology, the association for traffic medicine and representatives of relevant authorities. The project group started in November 2012 and finalises its work with this report.

The present report documents the results and proceeds of the project group. The main areas for scientific and technical achievements of the MPA are described extensively, and the corresponding results and recommendations of the project group are displayed. An emphasis was laid on concrete recommendations to be realized in the future. The recommendations concern for instance improvements of the process to coordinate the relevant scientific and technical regulations for the MPA, the implementation of an independent institution to check the scientific soundness and suitability of tests used in the MPA and inventions and the transparency of the MPA process.

Inhalt

1	Hintergrund und Auftrag	7
2	Zusammensetzung, Struktur und Vorgehen der Projektgruppe	7
3	Ergebnisse	11
3.1	Verknüpfung Anlage 4 FeV, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien	11
3.2	Unabhängige Stelle zur Prüfung von Verfahren und Maßnahmen	15
3.3	Fragestellungen	16
3.4	Unabhängige Anlaufstelle für Betroffene	19
3.5	Transparenz	21
3.6	AG Information	22
3.7	AG Qualität in der Fahreignungsberatung und bei fahreignungsfördernden Maßnahmen	24
3.8	Weitere Aspekte	25
4	Fazit	26
5	Literatur	28

Abkürzungen

aaSoP	amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer
AG	Arbeitsgruppe
ÄndVO	Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BfF	Begutachtungsstellen für Fahreignung
BGLL	Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung
BK	Beurteilungskriterien
BLFA	Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht, Fahrlehrerrecht“
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DGVM	Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
DGVP	Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
GTFCh	Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie
MPU	Medizinisch-Psychologische Untersuchung
PG MPU	Projektgruppe MPU-Reform
StAB	Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien
StVG	Straßenverkehrsgesetz
UAG	Unterarbeitsgruppe
VdTÜV	Verband der TÜV

1 Hintergrund und Auftrag

Der Arbeitskreis VI des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstags hat im Jahr 2010 Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) ausgesprochen. Von besonderer Relevanz sind dabei im Wesentlichen folgende vier Empfehlungen:

- „Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.“
- „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.“
- „Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.“
- „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.“

Basierend auf diesen Empfehlungen hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, jetzt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im März 2012 mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für eine MPU-Reform beauftragt. Daraufhin wurden von der BASt folgende Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der MPU identifiziert:

- (1) Die Einrichtung einer unabhängigen Stelle zur Bestätigung der Eignung der in der MPU eingesetzten Testverfahren (z. B. zur Prüfung der psychischen Leistungsfähigkeit) nach wissenschaftlichen Kriterien sowie zur Erstellung wissenschaftlicher Gutachten über die Geeignetheit von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV).
- (2) Die Erstellung von prozessstufen-unabhängigen Informationsblättern für Betroffene, um

den Ablauf der MPU und die Voraussetzungen für den Erhalt eines positiven Gutachtens transparent und nachvollziehbar zu machen.

- (3) Die Einrichtung einer Projektgruppe, die sich mit Fragen der wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU beschäftigt und entsprechende Empfehlungen formuliert.

Dem Vorschlag der BASt folgend, wurde die Projektgruppe MPU-Reform (PG MPU) zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU eingerichtet.

Die Arbeit der PG MPU sollte dazu dienen, Aspekte der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) zu identifizieren, in denen eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung sinnvoll erscheint. Dabei sollten zum einen fachliche Aspekte benannt werden deren wissenschaftliche Klärung oder optimierte Umsetzung in der Begutachtungspraxis eine Weiterentwicklung der MPU erbringen könnte. Darüber hinaus sollten, soweit möglich, strukturelle und organisatorische Voraussetzungen einer Weiterentwicklung der betreffenden Aspekte benannt werden. Im Ergebnis sollten in Form eines Projektgruppenberichts ein „Katalog“ von Handlungsempfehlungen zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung entstehen, der „Mehrwert“ und die „Kosten“ der jeweiligen Weiterentwicklung möglichst benannt und die Handlungsfelder priorisiert werden.

Eine konkrete praktische Umsetzung oder wissenschaftliche Untersuchung der identifizierten Aspekte war explizit nicht Bestandteil der Projektgruppenarbeit, sondern ist – je nach Priorität und Zuständigkeit – in der Zukunft gesondert zu bearbeiten.

Der Bedarf, die Optimierung und Weiterentwicklung auch auf Maßnahmen außerhalb der MPU (ärztliche Begutachtung, amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP), Rehabilitation) anzuwenden, wird gesehen, war aber ebenso nicht Bestandteil der Arbeit der PG MPU.

2 Zusammensetzung, Struktur und Vorgehen der Projektgruppe

Bei der personellen Zusammensetzung der PG MPU wurde besonderes Augenmerk auf ausgewiesene fachliche Expertise einerseits und eine Aus-

gewogenheit der Interessenlagen aller Beteiligten andererseits gelegt. Dabei galt es, alle relevanten Interessen- und Behördenvertreter sowie unabhängige Fachexperten aktiv in die PG MPU einzubinden. Gleichzeitig sollte der Kreis der Projektgruppenmitglieder so überschaubar gehalten werden, dass die Gruppe arbeitsfähig bleibt.

Die PG MPU setzte sich aus Fachexperten (Verwaltungsrichter, Psychodiagnostiker, Obergutachter), Vertretern der Anbieter (Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV (Kursträger), niedergelassene Verkehrspsychologen), Fachgesellschaften (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM))

und Behördenvertretern (Anerkennungsbehörden, Straßenverkehrsbehörden, Ländervertreter (Mitglied des Bund-Länder-Fachausschusses „Fahrerlaubnisrecht, Fahrlehrerrecht“), BMVI und BAST) zusammen. Die Projektgruppenmitglieder sind in alphabetischer Reihenfolge in Tabelle 1 aufgeführt.

Die PG MPU wurde im Herbst 2012 zusammengestellt und hat ihre Arbeit mit der ersten Sitzung im November 2012 aufgenommen.

Ziel der ersten Sitzung war es, basierend auf der Expertise der Teilnehmenden diejenigen Aspekte zu identifizieren, bei denen ein Handlungsbedarf zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung gesehen wurde. Zu diesem Zweck waren alle Teilnehmer im Vorfeld der Sitzung gebeten worden in Form

Name	Institution	Interessenvertretung bzw. Funktion
Dr. med. Martina Albrecht	Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach	Stellvertretende Leiterin des Referats U3 „Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin“
Dipl.-Psych. Rüdiger Born	Verkehrstherapie.com, Hamburg	Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV)
Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann	TÜV SÜD Life Service GmbH, Begutachtungsstelle für Fahreignung, Ulm	Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF)
Dr. Paul Brieler	Institut für Schulungsmaßnahmen (IFS) GmbH, Hamburg	Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV (Kursträger)
Ingo Buchardt (bis Mai 2014)	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam	Ländervertreter (BLFA)
Ulrike Buhrke (bis Mai 2014), Ingo Buchardt (ab Juni 2014)	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn	Referat LA 21 „Straßenverkehrsrecht, Fahrlehrerrecht“
Dr. Don DeVol	TÜV-Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG, Institut für Verkehrssicherheit, Erfurt	Vize-Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP)
Dr. Claudia Evers	Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach	Leiterin des Referats U3 „Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin“
Prof. Dr. Michael Falkenstein	Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund (ifado), Dortmund	Fachexperte (Psychologie, Diagnostik)
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier	Medizinisch-Psychologisch-Technische Obergutachterstelle (MPTO) (bis 31.12.2013); Mensch-Verkehr-Umwelt, München; Psychologische Hochschule Berlin (PHB)	Fachexperte (Obergutachter)
Prof. Harald Geiger	Verwaltungsgericht München	Fachexperte (Verwaltungsrecht)
Wolfgang Juris	Bezirksregierung Köln	Anerkennungsbehörden
Volker Kalus	Stadtverwaltung, Bereich Straßenverkehr, Ludwigshafen	Straßenverkehrsbehörden
Dr. Simone Klipp	Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach	Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Referat U4 „Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“
Dr. med. Sabine Löhr-Schwaab	TÜV Süd Life Service GmbH, Service Center Stuttgart	Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)
Dr. Horst Schulze	Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach	Leiter der Abteilung U „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“

Tab. 1: Mitglieder der Projektgruppe MPU-Reform (PG MPU)

eines Kurzstatements die wesentlichen Punkte zu benennen bei denen sie einen wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklungsbedarf der MPU sehen. Die Kurzstatements dienten der ersten Strukturierung des Themenfeldes und gingen als Diskussionsgrundlage in die weitere Arbeit der Projektgruppe ein. Diese und weitere Punkte, die sich im Rahmen der ersten Sitzung ergaben, wurden zu übergeordneten Themen gruppiert, sodass bereits in der ersten Projektgruppensitzung relevante Handlungsfelder identifiziert werden konnten, an denen sich die weitere Projektgruppenarbeit orientierte.

Beim zweiten Treffen wurden die auf der ersten Sitzung identifizierten Aspekte vertieft diskutiert und priorisiert. Dabei ergaben sich mehrere als wichtig erachtete Themenfelder sowie eine Liste von Bereichen, in denen weiterer Forschungsbedarf gesehen wird. Um die Arbeit der PG MPU möglichst effizient zu gestalten, wurde beschlossen, für die vorrangigen Themen Unterarbeitsgruppen zu bilden, die zwischen den PG-Sitzungen tagen, vorbereitende Vorschläge ausarbeiten, ihre Überlegungen in der Projektgruppe vorstellen und Empfehlungen erarbeiten sollten, die abschließend in der Projektgruppe zu verabschieden waren.

Im Folgenden werden die Arbeitsinhalte der fünf Unterarbeitsgruppen der Projektgruppe MPU-Reform (vgl. Bild 1) skizziert.

1) UAG – Verknüpfung Anlage 4 FeV, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien

Die Gründung dieser UAG basierte auf den in der Vergangenheit bestehenden Abstimmungsschwierigkeiten bei der Weiterentwicklung und Einordnung der für die Fahreignungsbegutachtung relevanten Regelwerke Begutachtungsleitlinien (BGLL) und Beurteilungskriterien (BK) in die geltenden rechtlichen Bestimmungen. Aufgabe der UAG war es,

ein Verfahren zur besseren Abstimmung und zügigen Umsetzung von fachlichen Weiterentwicklungen und rechtlichen Änderungen vorzuschlagen und mit Bund und Ländern abzustimmen.

2) UAG – Unabhängige Stelle zur Prüfung von Verfahren und Maßnahmen

Aufgabe dieser UAG war es, einen Vorschlag für die Aufgaben, Qualifikation und rechtliche Verankerung einer unabhängigen Stelle zur fachlichen Prüfung von bei der MPU eingesetzten psychologischen Verfahren sowie der wissenschaftlichen Grundlage und der Geeignetheit von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung zu entwerfen. Hintergrund war die u. a. in den Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2010 aufgeworfene Forderung, dass Eignung der die im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung eingesetzten Testverfahren wissenschaftlich und unabhängig geprüft werden sollte (vgl. Kapitel 1).

3) UAG – Erarbeitung eines einheitlichen Fragenkatalogs

Ziel dieser UAG war die Erarbeitung eines Vorschlags für die Vereinheitlichung der Fragestellungen für die MPU und ärztliche Gutachten in den Bundesländern und bei den Fahrerlaubnisbehörden.

4) UAG – Unabhängige Anlaufstelle für Betroffene

Vor dem Hintergrund der Forderung nach einer unabhängigen Institution für Beschwerden zur MPU diskutierte diese UAG welcher Bedarf sinnvollerweise abzudecken wäre. Die UAG stellte die Gründe für Beschwerden zusammen und identifizierte, welche Instrumente und Institutionen bereits für Beschwerden zur Verfügung stehen und wo ggf. noch Handlungsbedarf besteht.

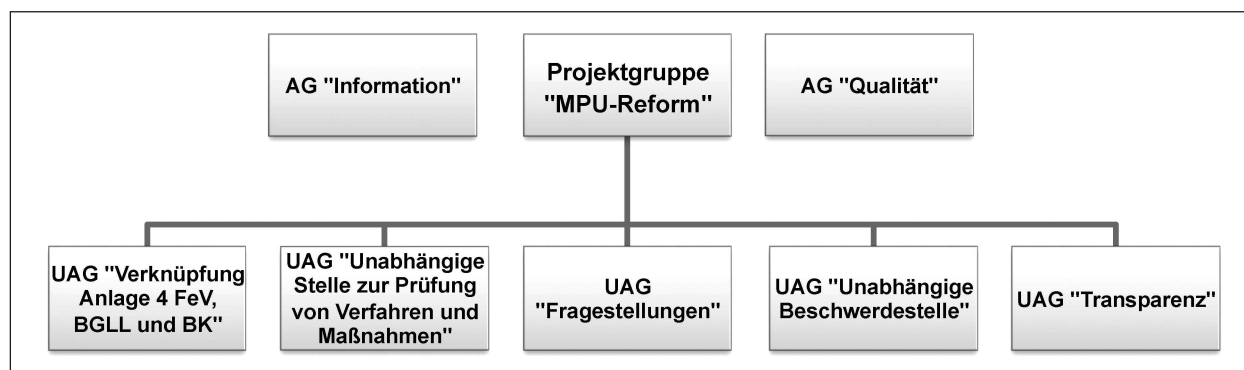


Bild 1: Bausteine der MPU-Reform

5) UAG – Transparenz

Diese UAG befasste sich mit der Forderung nach höherer Transparenz bei der MPU. Diese Thematik umfasst sowohl die bessere Information über das gesamte Verfahren der MPU als auch die Nachvollziehbarkeit insbesondere der psychologischen Exploration (z. B. durch eine Aufzeichnung des Gesprächs).

Zeitgleich zur Projektgruppe wurde eine eigenständige Arbeitsgruppe gegründet, die sich mit der Zusammenstellung von Informationen für Betroffene befasste (AG Entwicklung von MPU-Informationsblättern, kurz AG Information). Daraus folgend ergab sich die Tätigkeit einer Arbeitsgruppe zur Qualitätssicherung in der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld der MPU (AG Qualität). Da die Arbeiten dieser Gruppen eng mit der PG MPU abgestimmt werden mussten und sich teilweise auch Überschneidungen ergaben, wurde der jeweilige Stand der beiden Arbeitsgruppen bei allen PG-Sitzungen vorgestellt und diskutiert. Die Anregungen der PG MPU flossen jeweils in die Arbeiten der AG ein. Über die Aktivitäten dieser Arbeitsgruppen wird in Kapitel 3.6 und 3.7 berichtet.

Insgesamt fanden acht Projektgruppensitzungen statt, auf denen jeweils die Ergebnisse der Unterarbeitsgruppensitzungen vorgestellt, diskutiert und abgestimmt wurden. Darüber hinaus wurden zwischenzeitliche neue Aspekte und Entwicklungen der Fahreignungsbegutachtung (z. B. Gesetzesänderungen, aktuelle Fachdiskussionen) auf den Projektgruppensitzungen thematisiert. Die letzte Projektgruppensitzung im Oktober 2014 diente der gemeinsamen Feinabstimmung des vorliegenden Schlussberichts.

Bereits im Januar 2014 wurden die bis dahin erarbeiteten Ergebnisse der Projektgruppe auf dem 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Arbeitskreis V „Fahreignung und MPU“ vorgestellt und mit einer breiten Fachöffentlichkeit diskutiert. Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages sind in die weitere Arbeit der Projektgruppe eingeflossen:

1. Die MPU ist ein bewährtes Instrument, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die von der Projektgruppe MPU-Reform bereits erarbeiteten Maßnahmen – z. B. die Bereitstellung des Infoportals auf der Homepage der BASt und die Informationsblätter – werden begrüßt.

2. Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.
3. Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.
4. Tonaufzeichnungen der ärztlichen und psychologischen Untersuchungsgespräche können die Transparenz der Fahreignungsbegutachtung erhöhen. Ob sie gesetzlich vorgeschrieben werden sollen, hängt von der Klärung wissenschaftlicher und rechtlicher Fragen ab. Damit soll die Projektgruppe MPU-Reform befasst werden.
5. Zur Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis ist ein bundesweit geltender Fragenkatalog für die wesentlichen Untersuchungsanlässe zu erarbeiten.
6. Obergutachtenstellen sind bundesweit erforderlich, weil dort strittige Fälle geklärt werden können. Für die Stellen sind Qualitätsstandards festzulegen.
7. Die fachlichen Standards der MPU sind auf den Bereich der ärztlichen und fachärztlichen Begutachtungen zu übertragen. Zu fordern sind eine vertiefte verkehrsmedizinische Aus- und Fortbildung und die Sicherung der Gutachtenqualität. Die Fragestellungen und Ergebnisse sind statistisch zu erfassen.
8. Bereits die Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, ist einer unmittelbaren verwaltungsgerichtlichen Kontrolle zu unterwerfen.
9. Qualität hat ihren Preis. Die Durchführung einer MPU muss angemessen vergütet werden. Die rechtlichen Grundlagen hierfür sind zu überprüfen.

Das gewählte Vorgehen erwies sich als äußerst effektiv für die Arbeit in der PG MPU. Da die relevanten Themen bereits frühzeitig identifiziert und priorisiert worden waren, konnte äußerst strukturiert vorgegangen werden. Die Unterarbeitsgruppen mit der in ihnen jeweils gegebenen fachlichen Expertise ermöglichten durch Arbeitstreffen zwischen den PG-MPU-Sitzungen sowie der zusammenfassenden Aufarbeitung ihrer Ergebnisse eine komprimierte und ergebnisorientierte Diskussion in der PG MPU.

Die gründliche Vorbereitung der Unterarbeitsgruppen vor jeder PG-MPU-Sitzung nahm viele Argumente und Gegenargumente bereits vorweg, so dass eine Konsensbildung in der Projektgruppensitzung fast immer in allen Punkten möglich war.

3 Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Projektgruppe MPU-Reform vorgestellt. Die Ergebnisse der beiden anderen Arbeitsgruppen „Qualität“ und „Information“ sind dem BMVI in jeweils einem gesonderten Bericht vorgelegt worden. Daher wird an dieser Stelle nur zusammenfassend auf die Ergebnisse der Arbeit dieser beiden Gruppen eingegangen.

3.1 Verknüpfung Anlage 4 FeV, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien

Aufgabenstellung

Bei der Beurteilung der Fahreignung sind Regelwerke verschiedener Ebenen zu beachten. Die EU-Führerscheinrichtlinie bildet den Rahmen, an den die Mitgliedsländer gebunden sind. Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) setzen die EU-Richtlinie in nationales Recht um. Die FeV füllt die im StVG geschaffenen Ermächtigungen aus. Sie regelt die Voraussetzungen für die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und somit auch die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen.

Die von der BAST herausgegebenen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung führen die Vorgaben der FeV, insbesondere der Anlage 4, fachlich aus und dienen als Hilfestellung für die Gutachter. Sie stellen auch für die Fahrerlaubnisbehörden eine Entscheidungsgrundlage bei der Formulierung von Eignungszweifeln dar, und definieren die Eignungsvoraussetzungen für die körperlich-geistige und charakterliche Eignung im Rahmen der FeV. Aufgrund ihres Stellenwerts für das Behördenhandeln sind sie, einem Vorschlag der UAG folgend, bereits mit der 10. Änderungsverordnung zur FeV (ÄndVO) normativ verankert worden (Anlage 4a zu § 11 Absatz 5 der FeV, 1. Absatz). Jede Änderung geht demnach mit entsprechenden umfangreichen fachlichen und administrativen Abstimmungsprozessen einher. Kurzfristige Änderungen sind daher nicht

möglich, auch wenn sie fachlich manchmal wünschenswert erscheinen.

Die von der Deutschen Fachgesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Fachgesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) herausgegebenen Beurteilungskriterien dienen in erster Linie der Überprüfung der Eignungsvoraussetzungen. Derzeit sind Kriterien für Alkohol-, Drogen- und verkehrsrechtliche Fragestellungen definiert sowie Anforderungen an Untersuchungsmittel (Testverfahren, medizinische Untersuchung, psychologisches Untersuchungsgespräch) und die Interpretation von Befunden (z. B. Laborwerte) festgelegt. Sie hinterlegen fachwissenschaftlich die Ausführungen der Begutachtungsleitlinien. Sie definieren für unterschiedliche Anlassgruppen Anforderungsprofile, die von allen Gutachtern im Rahmen der Untersuchung des Einzelfalls beachtet werden müssen und sichern somit eine einheitliche Urteilsbildung. Andere fachliche Leitlinien, z. B. von medizinischen Fachgesellschaften, bilden die fachliche Grundlage für die Begutachtung in der jeweiligen Disziplin. Ein aktuelles Beispiel ist das Positionspapier der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie, Herz- und Kreislaufforschung (DGK), in dem die neuen evidenzbasierten wissenschaftlichen Grundlagen der Begutachtung bei kardiologischen Erkrankungen zusammengestellt wurden (KLEIN et al., 2010). Die fachlichen Grundlagenwerke können relativ schnell wissenschaftlichen oder technischen Neuerungen angepasst werden. Die Rechtsstellung der Regelwerke ist in Bild 2 veranschaulicht.

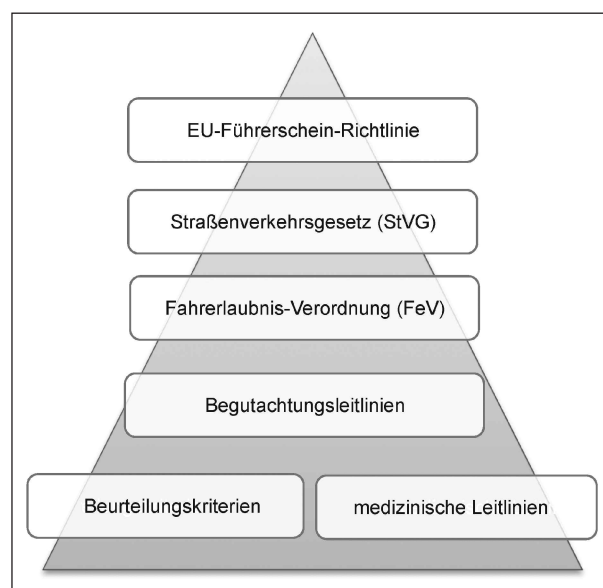


Bild 2: Rechtsstellung der Regelwerke

In der Vergangenheit gab es Schwierigkeiten in der Abstimmung bei der Weiterentwicklung der Regelwerke. Die Begutachtungsleitlinien konnten nicht in der fachlich gewünschten Aktualität veröffentlicht werden, weil die Abstimmungsprozesse mit Bund und Ländern nicht geregelt waren. Bei Widersprüchen zwischen den fachlichen Regelwerken (Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien) gab es Unklarheiten über deren jeweilige rechtliche Stellung. Änderungen der FeV benötigen einen Bezug auf entsprechende fachwissenschaftliche Grundlagen, die den Stand der Wissenschaft und Technik wiedergeben. Die Begutachtungsleitlinien dürfen jedoch inhaltlich nicht von der FeV abweichen (weder liberaler noch strenger sein), sondern diese nur fachlich hinterlegen. Somit ist es erforderlich, dass FeV und Leitlinien abgestimmt überarbeitet werden. Die Beurteilungskriterien können als fachwissenschaftliches Werk zwar unabhängig davon überarbeitet werden, jedoch ist eine Abstimmung mit den Begutachtungsleitlinien sinnvoll, um Widersprüche zu vermeiden. Mit einer verbesserten Abstimmung bei der Weiterentwicklung würde ebenfalls sichergestellt, dass die Regelwerke jeweils den möglichst aktuellen wissenschaftlichen Stand wiedergeben.

Ergebnisse

Die Unterarbeitsgruppe hat einen Vorschlag für die rechtliche Verankerung der Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien, deren wechselseitige Abstimmung und der Abstimmung beider Regelwerke mit der Fahrerlaubnis-Verordnung, sowie zur Verbesserung und Beschleunigung der Abläufe dieser Prozesse entwickelt.

Die rechtliche Verankerung der Begutachtungsleitlinien in der FeV (Anlage 4a) ist ein wesentliches Arbeitsergebnis der UAG. Somit sind die Begutachtungsleitlinien als normatives Regelwerk definiert. Im Gegensatz dazu stellen die Beurteilungskriterien eine fachliche Grundlage dar, die den Stand von Wissenschaft und Technik für viele Fragestellungen zusammenfasst (darüber hinaus sind auch andere Dokumente wissenschaftlicher Fachgesellschaften zu beachten). Die BAST wird bei fachlich notwendigen Änderungen der Begutachtungsleitlinien immer einen Hinweis bezüglich eventueller Diskrepanzen zur FeV geben und ggf. einen Vorschlag für notwendige Änderungen unterbreiten, sodass eine zügige Umsetzung der ggf. erforderlichen Änderungen beider Werke ermöglicht wird.

Auch dem in dieser UAG erarbeiteten Vorschlag zur Abstimmung der Regelwerke wurde bereits im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht, Fahrlehrerrecht“ seitens der Bundesländer zugestimmt. Der künftige Abstimmungsprozess der drei Regelwerke FeV, Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien ist in Bild 3 dargestellt.

Bei der Weiterentwicklung der Begutachtungsleitlinien erfolgt die Einbindung der relevanten Fachkreise durch die Mitwirkung der einschlägigen Fachgesellschaften sowie ausgewiesenen Experten bei der Überarbeitung der jeweiligen Kapitel. Darüber hinaus wird das Bundesministerium für Gesundheit (BMG) stets eingeladen. Je nach Fachgebiet wird ein Vertreter der StAB (Ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien der DGVP und der DGVM) oder eine der beiden Fachgesellschaften eingeladen. Die Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden sowie das Inkrafttreten der überarbeiteten Fassung sollten einem festen Zyklus folgen, um Unklarheiten über jeweils gültige Versionen zu vermeiden. Dabei sollten auf dem ersten BLFA des Kalenderjahres (BLFA I) überarbeitete oder neue Kapitel mit Hervorhebung der Änderungen und eines eventuellen Änderungsbedarfs der FeV vorgestellt werden. Innerhalb von zwei Monaten sollen die Länder zu diesen Überarbeitungen bzw. Neuerungen Stellung nehmen, woraufhin die BAST die Rückmeldungen in Abstimmung mit Expertengruppen und BMVI einarbeitet. Im zweiten BLFA des Kalenderjahres (BLFA II) erfolgt dann eine Vorstellung der Überarbeitung mit Begründung, sofern erforderlich eine Vorstellung der Vorschläge zur Änderung der FeV sowie eine Abstimmung der endgültigen Fassungen der überarbeiteten Kapitel der Begutachtungsleitlinien. Der statische Verweis auf die Begutachtungsleitlinien in der Anlage 4a der FeV ist jeweils zu aktualisieren. Sechs Monate nachdem das BMVI seine Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt hat und eine Bekanntmachung im Verkehrsblatt erfolgt ist, treten die Neuerungen schließlich in Kraft.

Dieses Vorgehen soll eine möglichst aktuelle Überarbeitung sicherstellen, dabei aber die Interessen und Belange der Verwaltung ausreichend berücksichtigen. Geringfügige Änderungen ohne Auswirkungen auf die FeV sollen ggf. (ohne Vorstellung auf BLFA I und Frist für Rückmeldungen der Länder) auf dem BLFA II vorgestellt und abgestimmt werden, um noch in die nächste überarbeitete Version der Begutachtungsleitlinien Eingang zu finden.

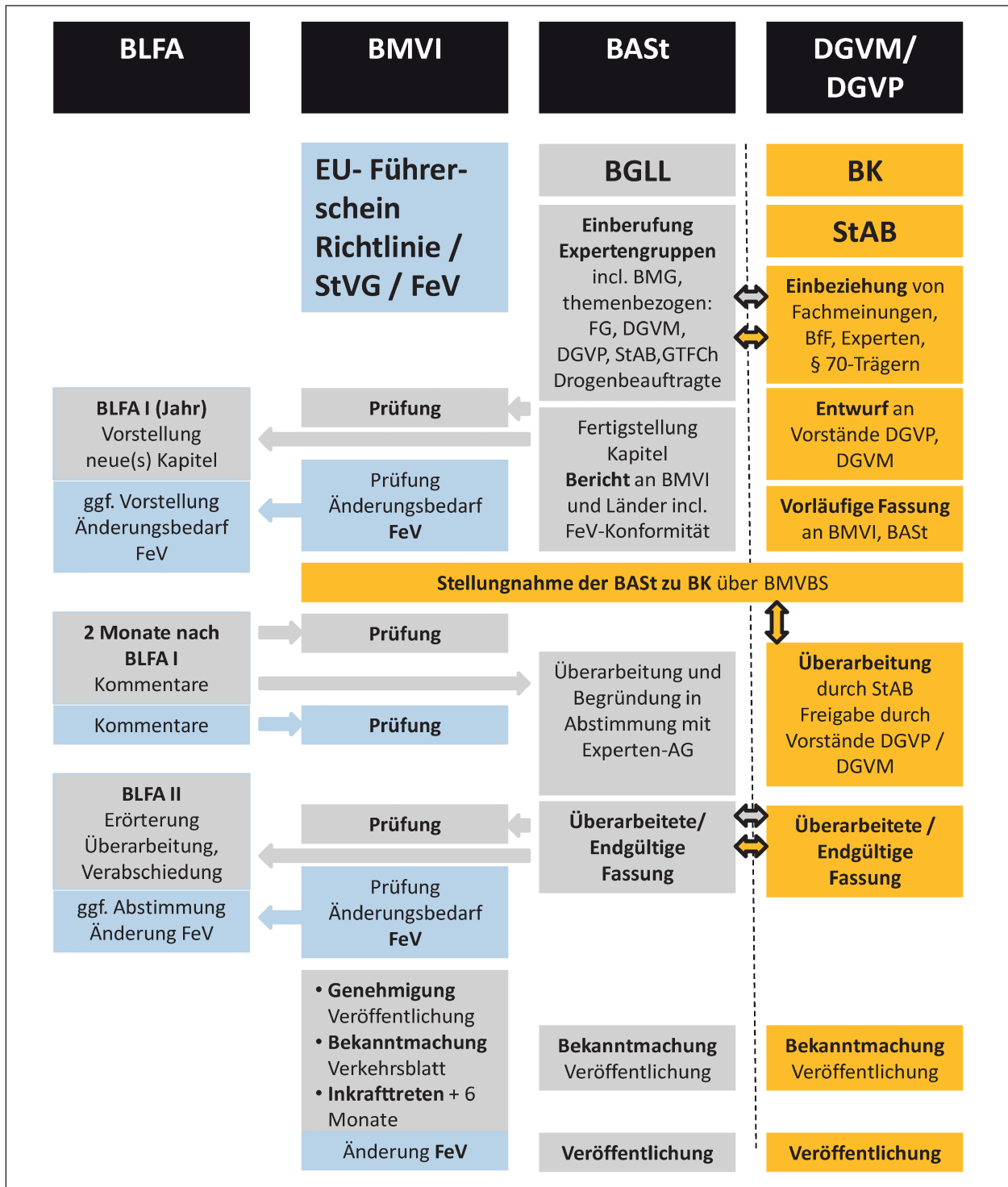


Bild 3: Vorgehen bei Änderungsbedarf der Regelungen im Bereich der Begutachtung der Fahrereignung

Die Beurteilungskriterien werden von der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien (StAB) im Auftrag der beiden herausgebenden Fachgesellschaften überarbeitet. In der StAB sind in der Regel nach Benennung der DGVP und DGVM auch Mitglieder aus dem Kreis der Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie (GTFCh) sowie Träger von BfF und Kursträger vertreten. Ein umfangreiches Ein-

bindungsangebot (z. B. wissenschaftliche Fachgesellschaften, BMVI, Länder, BASt, Kursträger) erhöht die Akzeptanz und beschleunigt die Umsetzung. Die von der StAB erarbeiteten Änderungen der BK werden von den Vorständen der herausgebenden Fachgesellschaften freigegeben. Das BMVI erhält rechtzeitig vor der geplanten Veröffentlichung Gelegenheit zur Prüfung auf Kongruenz zu

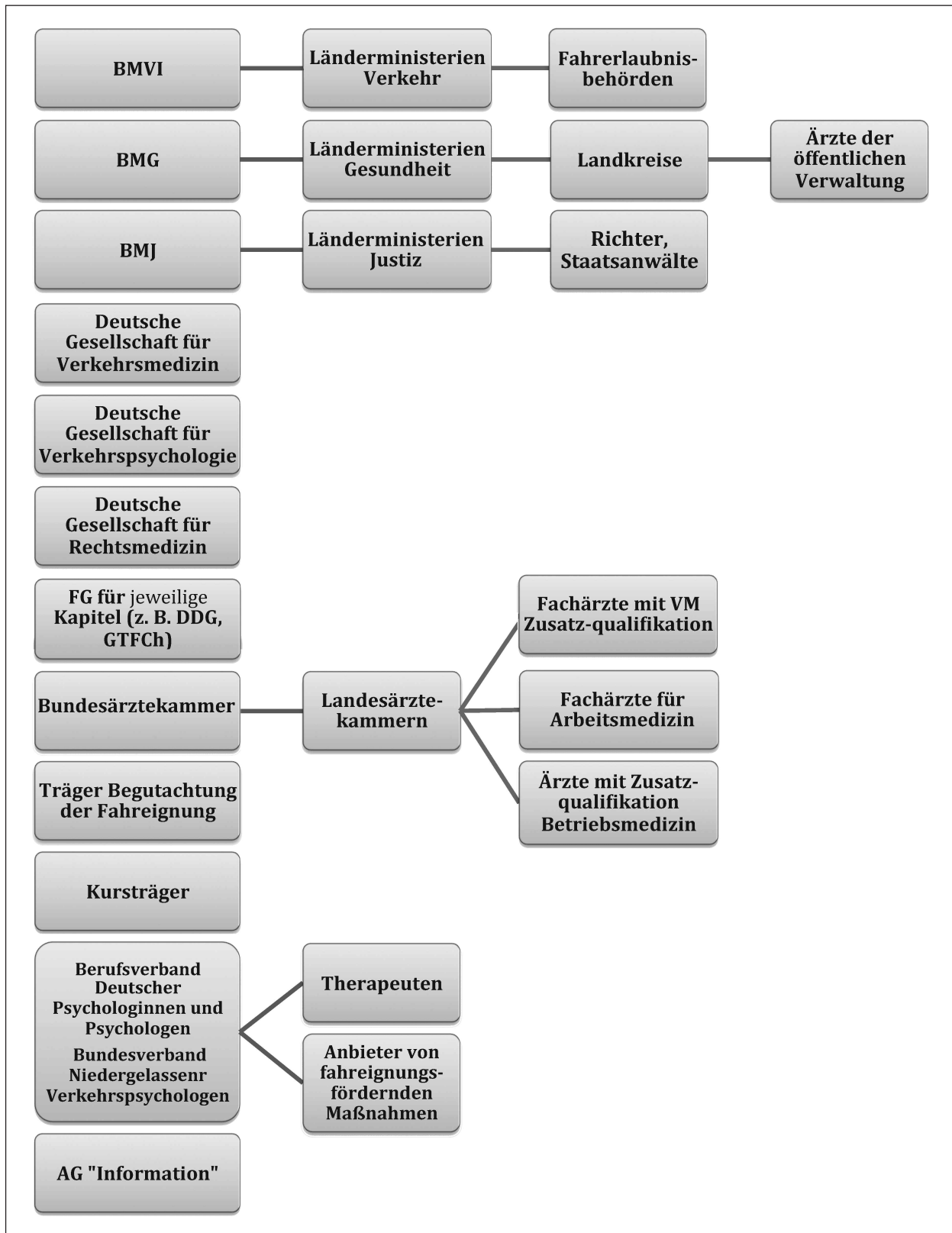


Bild 4: Zu informierende Institutionen (die in der linken Spalte genannten Institutionen informieren die in den folgenden Spalten genannten Stellen)

rechtlichen Vorgaben und beauftragt jeweils die BAST, zu neuen Auflagen vorab auch fachlich Stellung zu nehmen. Hieraus resultierende rechtliche Vorgaben sind vor Veröffentlichung entsprechend zu berücksichtigen, die fachlichen Empfehlungen werden von den Herausgebern geprüft. Ein fachlicher Austausch zwischen den Herausgebern der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien ist vorgesehen.

Hinsichtlich der Informationsverbreitung sind sowohl die Begutachtungsleitlinien als auch die Beurteilungskriterien vom Grundsatz her an dieselben interessierten Kreise zu vermitteln, sodass die Verteiler weitgehend übereinstimmen sollten. Bei Neuaufgaben sind (mit rechtzeitigem zeitlichem Vorlauf) insbesondere die in Bild 4 genannten Institutionen und Gesellschaften zu informieren. Hierzu zählen neben den zuständigen Verwaltungen und Rechtsorganen der Länder auch die Ärztekammern, Berufsverbände und Fachgesellschaften. So soll sichergestellt werden, dass alle bei der Begutachtung und Wiederherstellung der Fahreignung Beteiligten rechtzeitig über Neuerungen informiert werden, da nur so die Umsetzung in die Praxis gewährleistet werden kann. Hinsichtlich des Informationsflusses werden die in Bild 4 in der linken Spalte genannten Institutionen gebeten, die Informationen an die mit ihnen verbundenen Behörden/Gesellschaften (s. rechte Spalten) weiterzugeben.

Handlungsempfehlungen

Die im Rahmen dieses Handlungsfeldes von der Projektgruppe bzw. der Unterarbeitsgruppe erarbeiteten Vorschläge wurden bereits innerhalb der Laufzeit der Projektgruppe umgesetzt. An dieser Stelle besteht daher derzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Wenn die Abstimmungen zwischen den Regelwerken künftig dem aufgezeigten Prozess folgen, dürften maßgebliche Verbesserungen in der inhaltlichen Angleichung sowie der Schnelligkeit der Veröffentlichung des aktuellen wissenschaftlichen Sachstands zu erwarten sein.

3.2 Unabhängige Stelle zur Prüfung von Verfahren und Maßnahmen

Aufgabenstellung

Die medizinisch-psychologische Begutachtung der Fahreignung und die Interventionsmaßnahmen nach § 70 FeV sind eine Entscheidungshilfe für die

Fahrerlaubnisbehörden bzw. ziehen Rechtsfolgen nach sich. Daher muss der Nachweis der Qualität und Eignung der Verfahren nach wissenschaftlich definierten Kriterien geführt werden. Hierzu ist eine unabhängige Prüfung durch zugelassene neutrale Stellen erforderlich. Weiterhin kann auf dieser Basis eine bundeseinheitliche Festlegung von Kriterien für die Zulassung von psychologischen Verfahren für den Bereich der Fahreignungsbegutachtung erfolgen, die derzeit nicht gegeben ist.

Ergebnisse

Die UAG hat einen Vorschlag für die Aufgaben, Qualifikation und rechtliche Verankerung von unabhängigen Stellen zur fachlichen Prüfung von bei der MPU eingesetzten psychologischen Verfahren sowie der wissenschaftlichen Grundlage und der Geeignetheit von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung entworfen. Eine Stelle, die diese Prüfung durchführt, muss insbesondere fachliche Kompetenz in psychologischer Diagnostik (für die Prüfung von Verfahren) bzw. klinischer oder pädagogischer Psychologie (für die Prüfung von Maßnahmen) anhand der beruflichen Erfahrung sowie einschlägiger Publikationen der prüfenden Personen nachweisen. Die zweite grundlegende Anforderung ist die Unabhängigkeit dieser Stellen von Personen oder Institutionen, die die entsprechenden Verfahren entwickeln, vertreiben oder im Zuge der MPU einsetzen.

Es ist sicherzustellen, dass die Eignung solcher Stellen für die beschriebenen Aufgaben auf der Basis definierter Anforderungen neutral geprüft wird.

Handlungsempfehlungen

Der Vorschlag der UAG ist ebenfalls in die 10. Änderungsverordnung der FeV eingeflossen. Gemäß der Anlagen 14 und 15 der FeV müssen eingesetzte psychologische Testverfahren und -geräte sowie Interventionsmaßnahmen nach § 70 FeV von einer unabhängigen Stelle auf ihre Eignung überprüft werden.

Die BAST wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, die Einzelheiten über Zuständigkeiten und Ausgestaltung eines entsprechenden Verfahrens zur Festlegung der unabhängigen Stellen zu erarbeiten und durchzuführen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Schlussberichts der Projektgruppe

wurde bereits mit der Ausarbeitung eines solchen Verfahrens begonnen.

Mit der Einrichtung der unabhängigen Stelle wird eine der eingangs genannten Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010 umgesetzt und ein wichtiger Schritt der Weiterentwicklung der MPU vollzogen. Nach Abschluss der Projektgruppe werden die Aktivitäten des BMVI und der BASt zur Einrichtung dieser Stellen fortgesetzt, so dass diese baldmöglichst ihre Arbeit der unabhängigen Prüfung aufnehmen können.

3.3 Fragestellungen

Aufgabenstellung

Die derzeit von den Fahrerlaubnisbehörden vorgenommenen Anordnungen zur Veranlassung einer MPU basieren auf Rechtsnormen (FeV), Ländererlassen und verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung. Dies führt u. a. dazu, dass in den Bundesländern, teilweise auch in verschiedenen Behörden eines Landes, für gleiche MPU-Anlässe verschiedene Anordnungen getroffen und unterschiedliche Fragestellungen formuliert werden. In der Unterarbeitsgruppe besteht Konsens, dass bundesweit einheitlich formulierte Anordnungen und Fragestellungen für die MPU wünschenswert wären. Nur so kann sichergestellt werden, dass für die zu klärenden Fragen auch Kriterien für die Befunderhebung und -bewertung auf fachwissenschaftlicher Grundlage erstellt und einheitlich angewandt werden können. Für alle in der FeV genannten Anlassgruppen wäre ein „Katalog von Vorschlägen“ für Anordnungen und Fragestellungen zu gestalten. Es kann sich hierbei nicht um verbindliche Vorgaben handeln, da die Zuständigkeit für die Bewertung des Einzelfalls und das Formulieren und Begründen der Anordnungen bei den einzelnen Fahrerlaubnisbehörden liegt.

Da es weder möglich noch zielführend ist, alle bestehenden Erlasse und Urteile als „Rahmen“ für einen solchen Katalog zu berücksichtigen, sollte ein Katalog auf der Basis der normativen Grundlagen und der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse erarbeitet werden, der dann als Basis für zukünftige Erlasse und die Rechtsprechung dienen kann. Dabei ist zu beachten, dass sich die Fragestellungen (über den Untersuchungsanlass und die Begründung) aus den Anknüpfungstatsachen ergeben. Diese müssen bei der Erstellung eines Katalogs mit berücksichtigt werden.

Hier ergibt sich jedoch die Schwierigkeit, dass unklare Normen und unbestimmte Rechtsbegriffe eine wesentliche Ursache für die Uneinheitlichkeit darstellen. Als Voraussetzung für einheitliche Anordnungen und Fragestellungen sollten daher zunächst die rechtlichen Grundlagen in einigen Punkten präzisiert werden, dies gilt insbesondere für den Bereich der Drogenfragestellungen (z. B. die Verwendung der Begriffe „regelmäßig“ und „gelegentlich“ bei Cannabiskonsumenten).

Das Ziel der UAG war daher die Erarbeitung eines Vorschlags für die Vereinheitlichung der Anordnungen und Fragestellungen für die MPU und ärztlichen Gutachten in den Bundesländern und bei den Behörden. Im Rahmen der Projektgruppe wurden daher exemplarische Fragestellungen mit Beispielen für die Ableitung aus den Anknüpfungstatsachen erarbeitet, die als Basis für die Erstellung eines einheitlichen Katalogs für die wesentlichen Fragestellungen dienen könnten. Weiterhin wurde auf uneinheitlich gehandhabte Begutachtungsanlässe bzw. deren unscharfe rechtliche Grundlagen (inklusive Hinweise auf denkbare Ergänzungen) hingewiesen.

Auch sollten abhängig vom Untersuchungsanlass Vorgaben für die Auswahl der Arztgruppe nach § 11 FeV gemacht werden, da in der Praxis oft erhebliche Unsicherheiten bezüglich der Frage bestehen, welche ärztliche Fachdisziplin für die Begutachtung geeignet ist.

Ergebnisse

Bei der Erstellung eines einheitlichen Katalogs für die Fahrerlaubnisbehörden und die Begutachtungsstellen muss von der geltenden Rechtslage ausgegangen werden. Aufgabe der Projektgruppe war es, auf dieser Basis exemplarische Fragestellungen zu formulieren. Wenn es in Einzelfällen nicht möglich ist, auf Basis der bestehenden Gesetzeslage Fragestellungen zu konkretisieren, sollte die Projektgruppe darauf hinweisen und entsprechende Änderungen vorschlagen. Da es jedoch nicht Aufgabe der PG MPU war, sämtliche Unklarheiten der Rechtsgrundlagen aufzulisten, sollte dies beispielhaft geschehen.

Die UAG hat exemplarisch für die Anlässe des § 13 FeV Fragestellungen entwickelt, die in Tabelle 2 dargestellt werden. Obwohl es sich hier um relativ überschaubare und eindeutig formulierte rechtliche Regelungen handelt, hat sich der Aufwand als er-

heblich erwiesen. Die UAG sieht die Erarbeitung von Fragestellungen zu § 14 FeV „Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel“ erst nach Präzisierung der rechtlichen Grundlagen als sinnvoll an. So sind beispielsweise die Begriffe „regelmäßig“ und „gelegentlich“ bei Cannabiskonsum unscharf. Der Ausdruck „wenn Abhängigkeit nicht mehr besteht“ ist medizinisch falsch und wäre zu ersetzen durch z. B. die Forderung nach stabiler Abstinenz. Weiterhin ist eine Klarstellung notwendig, dass keine generelle Abstinenzpflicht bei Cannabiskonsum besteht (häufig aufgestellte Forderung nach einer Fahrt unter Einfluss). Bislang fehlt eine „Eingriffsschwelle“ bei Cannabis für fehlendes Trennvermögen, schließlich muss „zusätzlicher Gebrauch von Alkohol“ (Anlage 4 der FeV) präzisiert werden.

Insgesamt kommt die UAG zu dem Schluss, dass der Aufwand für die Erstellung eines Kataloges von

Fragestellungen nicht unterschätzt werden sollte. Daher wird es als sinnvoll erachtet, eine gesonderte Arbeitsgruppe zur Erstellung eines solchen Kataloges zu bilden, die ihre Arbeit im Anschluss an die Projektgruppe aufnimmt.

Im Hinblick auf, aus der Sicht der UAG, erforderlichen Überarbeitungen der rechtlichen Grundlagen macht die UAG exemplarisch folgende Ergänzungs- und Änderungsvorschläge:

Bei Hinweisen auf Eignungsmängel mit unklarer Zuordnung zu einer Fachdisziplin der in § 11 FeV genannten Ärzten (neuer Absatz 3): „Sind die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers nach Absatz 2 nicht mit hinreichender Sicherheit einer Ursache nach Anlage 4 zuzuordnen, kann die Fahrerlaubnisbehörde eine orientierende Überprüfung der Eignungsbedenken durch einen Arzt des Gesundheits-

Sachverhalte (Anlässe)	Rechtsgrundlage	Verweis auf die Begutachtungsleitlinien	Formulierung der Fragestellung nach § 11 (6) FeV (Beispiele aus BK, 3. Auflage)	Ergänzende Hinweise
Ärztliche Gutachten				
Mehrere unspezifische Auffälligkeiten unter Alkoholeinfluss/mit hoher BAK/sonstige Hinweise, die eine Alkoholabhängigkeit nahelegen	§ 13 Nr. 1 FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.2 Abhängigkeit	„Lässt sich die aus den aktenkundigen Tatsachen begründete Annahme einer Alkoholabhängigkeit bei Herrn/Frau ... bestätigen?“	Tatsachen müssen in Anordnung dargelegt werden. Ggf. nachfolgende Untersuchung nach § 13 Nr. 2a (MPU) erforderlich, wenn keine Alkoholabhängigkeit vorliegt (fehlendes Trennvermögen belegt)?
Fremddiagnose ohne sonstige belastbare Befunde liegt vor.	§ 13 Nr. 1 FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.2 Abhängigkeit	„Lässt sich die aus den aktenkundigen Tatsachen begründete Annahme einer Alkoholabhängigkeit bei Herrn/Frau ... bestätigen?“	Tatsachen müssen in Anordnung dargelegt werden. Ggf. nachfolgende Untersuchung nach § 13 Nr. 2a (MPU) erforderlich, wenn keine Alkoholabhängigkeit vorliegt (fehlendes Trennvermögen belegt)?
Aktuelle (nicht älter als 12 Monate) Fremddiagnose nach ICD10 liegt vor.	§ 13 Nr. 1 und § 11 Abs. 7 FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.2 Abhängigkeit		Unmittelbare Entziehung ohne Untersuchung nach § 11 Abs. 7 FeV.
Medizinisch-psychologische Gutachten				
Nach einem ärztlichen Gutachten liegen zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch oder sonstige Tatsachen, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen, vor.	§ 13 Nr. 2 a) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.1 Missbrauch	„Ist aufgrund der Hinweise auf Alkoholmissbrauch im Sinne der Anlage 4 FeV zu erwarten, dass Herr/Frau ... ein Fahrzeug unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen wird? Liegen im Zusammenhang mit dem Untersuchungsanlass Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Fahrzeuges in Frage stellen?“	Tatsachen müssen in Anordnung dargelegt werden.
Wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss.	§ 13 Nr. 2 b) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.1 Missbrauch	„Ist zu erwarten, dass Herr/ Frau ... auch zukünftig ein Fahrzeug unter einem die die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen im Zusammenhang mit dem Untersuchungsanlass Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Fahrzeuges in Frage stellen?“	Tatsachen müssen in Anordnung dargelegt werden.

Tab. 2: Exemplarische Fragestellungen zu § 13 FeV

Sachverhalte (Anlässe)	Rechtsgrundlage	Verweis auf die Begutachtungsleitlinien	Formulierung der Fragestellung nach § 11 (6) FeV (Beispiele aus BK, 3. Auflage)	Ergänzende Hinweise
Medizinisch-psychologische Gutachten				
Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr mit BAK > 1,6 ‰ oder AAK > 0,8 mg/l.	§ 13 Nr. 2 c) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.1 Missbrauch	„Ist zu erwarten, dass Herr/Frau ... auch zukünftig ein Fahrzeug unter einem die die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen im Zusammenhang mit dem Untersuchungsanlass Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Fahrzeuges in Frage stellen?“	Tatsachen müssen in Anordnung dargelegt werden. Ergeben sich Hinweise auf das Vorliegen von Alkoholabhängigkeit ist Kap. 3.11.2 Abhängigkeit der Begutachtungsleitlinien zu berücksichtigen und zur Diagnose Stellung zu nehmen.
Die Fahrerlaubnis war aus einem der in § 13 Buchstaben a) bis c) FeV genannten Gründe entzogen.	§ 13 Nr. 2 d) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.1 Missbrauch	Siehe Fragestellungen § 13 Nr. 2 a)-c).	Anknüpfungstatsache ist Entziehung aus Gründen nach § 13 Nr. 2 a)-c) FeV
Es ist zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch nicht mehr betrieben wird.	§ 13 Nr. 2 e) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.1 Missbrauch	„Ist aufgrund des aktenkundigen Alkoholmissbrauchs im Sinne der Anlage 4 FeV zu erwarten, dass Herr/Frau ... ein Fahrzeug unter einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholeinfluss führen wird? Liegen im Zusammenhang mit dem Untersuchungsanlass Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Fahrzeuges in Frage stellen?“	Es ist insbesondere zu klären, ob ein hinreichendes Trennungsvermögen zwischen Alkoholkonsum und Fahren vorliegt.
Bei vorliegender Alkoholabhängigkeit ist zu klären, ob eine stabile Abstinenz gegeben ist.	§ 13 Nr. 2 f) FeV	Kap. 3.11. Alkohol 3.11.2 Abhängigkeit	„Liegt bei der aktenkundigen Alkoholabhängigkeit eine stabile Abstinenz vor? Liegen im Zusammenhang mit dem Untersuchungsanlass Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Fahrzeuges in Frage stellen?“	Siehe Vorschlag zur Neufassung der FeV.

Tab. 2: Fortsetzung

amtes oder einen anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung oder einen Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 erfüllt, anordnen. Die genannten Stellen sind geeignet, als eine Art Clearingstelle die Eignungszweifel den möglichen Ursachen nach Anlage 4 FeV zuzuordnen. Sie sollen daher für das Gutachten verantwortlich sein und, wenn erforderlich, zusätzlich Befunde z. B. von zuständigen Fachärzten einholen, oder alternativ eine Begutachtung durch die zuständige Stelle empfehlen.“

Dieser Vorschlag soll keinesfalls dazu führen, dass häufiger eine Überprüfung erfolgt als bisher. Vielmehr soll Betroffenen erspart werden, dass sie nacheinander mehrere Gutachten unterschiedlicher Fachdisziplinen beibringen müssen. Ein Vorschlag für einen möglichen Ablauf ist in Bild 5 dargestellt.

Bei isolierten Bedenken hinsichtlich der psychophysischen Leistungsfähigkeit, ohne dass diese einer bestimmten Krankheit zugeordnet werden können, soll ebenfalls eine angemessene Aufklärung der Ursachen möglich sein. Es wird vorgeschlagen, nach

dem bisherigen Absatz 4 folgenden neuen Absatz in § 11 FeV aufzunehmen: „Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Fahrerlaubnisbewerber die für eine sichere Verkehrsteilnahme erforderlichen psycho-physischen Leistungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines Gutachtens eines Psychologischen Gutachters in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 erfüllt, anordnen.“ (Anmerkung: hier soll ausschließlich eine Leistungstestung/-bewertung erfolgen, wohingegen die Anordnung eines psychologischen (oder medizinischen) Teilgutachtens von der PG MPU mehrheitlich abgelehnt wird).

Handlungsempfehlungen

Es wird empfohlen, im Anschluss an die PG MPU eine Arbeitsgruppe einzurichten, die die umfangreiche Ausarbeitung eines Fragenkatalogs übernimmt. Eine solche Arbeitsgruppe sollte u. a. aus Vertretern von Fahrerlaubnisbehörden, Anerken-

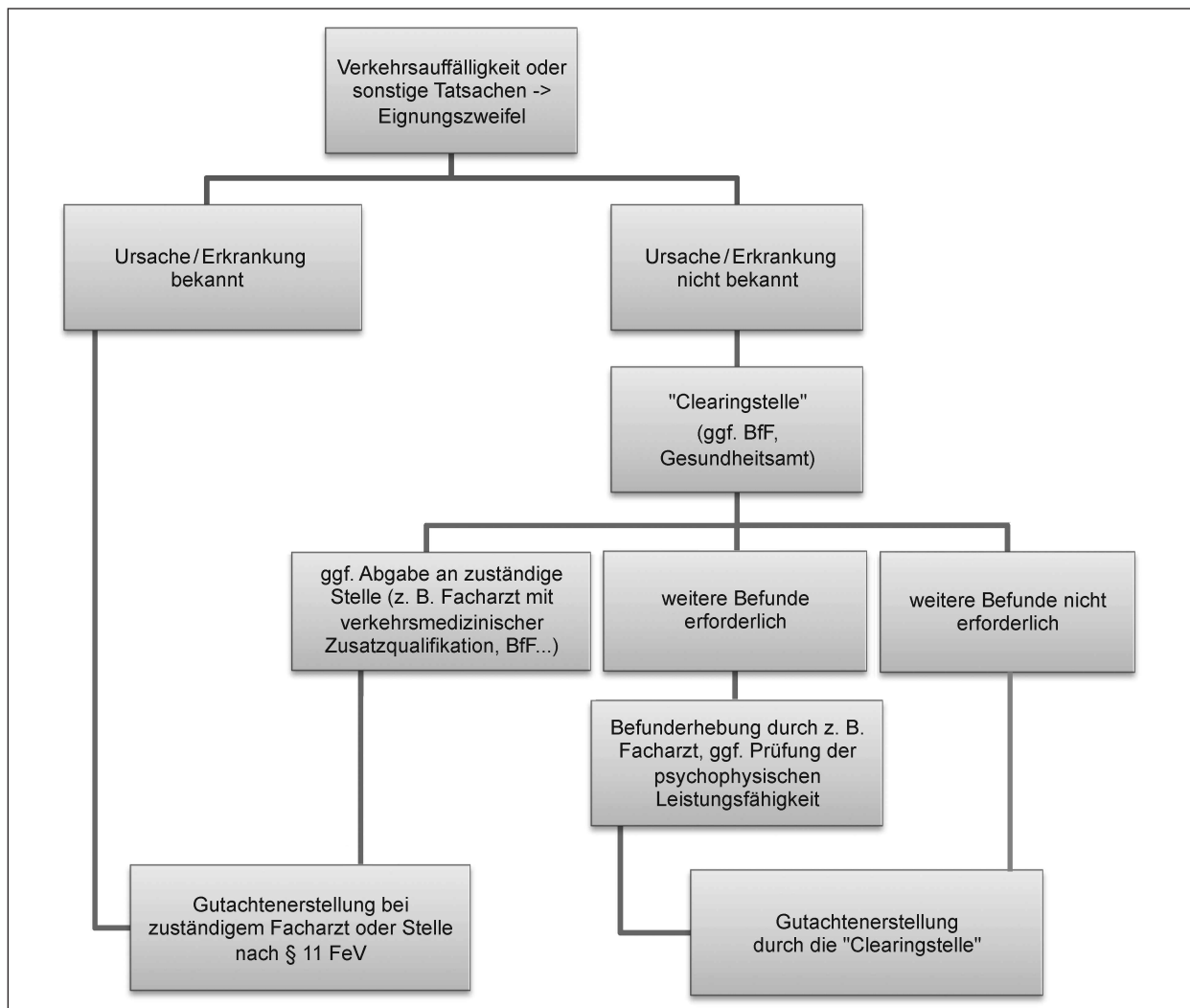


Bild 5: Ablaufschema

nungsbehörden und obersten Landesbehörden sowie BfF bestehen.

Um den Grad an Verbindlichkeit zu erhöhen, sollte angestrebt werden, dass im Zuge der zukünftig zu überarbeitenden Kapitel zu den jeweiligen Kapiteln in den Begutachtungsleitlinien die entsprechenden Fragestellungen eingefügt und um die entsprechende Passage der Anlage 4 FeV ergänzt werden. Diese Aufgabe sollte ebenfalls von einer Arbeitsgruppe übernommen werden. Eine Abstimmung zu den Vorschlägen sollte jeweils im Zuge der zweiten Beratung der Änderungen der Begutachtungsleitlinien im BLFA erfolgen.

Zunächst sollten jedoch Vorschläge für notwendige Änderungen der rechtlichen Grundlagen für eine einheitliche Anordnungspraxis der MPU erarbeitet werden. Nach Klärung der Rechtslage soll dann ein „Katalog“ erarbeitet werden, der Fragestellungen für die häufigsten Untersuchungsanlässe enthält.

3.4 Unabhängige Anlaufstelle für Betroffene

Aufgabenstellung

Hintergrund für die Forderung nach einer unabhängigen Anlaufstelle sind vor allem Beschwerden von Betroffenen, die das aus ihrer Sicht nicht zufriedenstellende Ergebnis der MPU einer unabhängigen Instanz zur Überprüfung vorlegen möchten. Auch besteht manchmal der Wunsch nach einer erneuten oder „höherwertigen“ Begutachtung.

Viele der Beschwerden wären bei besserer Information der Betroffenen vermeidbar. Die Ergebnisse der AG Information (vgl. Kapitel 3.6) und AG Qualität (vgl. Kapitel 3.7) haben hier bereits deutliche Verbesserungen erreicht bzw. Vorschläge zur besseren Qualität der verkehrspsychologischen Beratung und fahreignungsfördernden Maßnahmen gemacht. Weiterhin können sich Betroffene bereits

jetzt an Stellen wenden, die Beschwerden nachgehen und Beratung leisten. Der Klageweg gegen die Entscheidung der Behörde bzgl. einer Entziehung einer Fahrerlaubnis oder einer Ablehnung eines Antrags auf Erteilung einer Fahrerlaubnis aufgrund eines negativen Fahreignungsgutachtens steht ebenfalls offen. In einigen Bundesländern gibt es vor dem Hintergrund der in Nummer 2.2, Buchstabe d) der Begutachtungsleitlinien¹ eingeräumten Möglichkeit Obergutachterstellen, bei denen Zweitgutachten in Auftrag gegeben wurden. Es ist für Betroffene hilfreich und für Behörden entlastend, wenn eine autorisierte unabhängige Stelle in strittigen Fällen anzusprechen ist. Es ist aber zu berücksichtigen, welche Ansprechstellen für Beschwerden es bereits gibt, und welche Hilfen für die Betroffenen vor dem Hintergrund der bestehenden rechtlichen Regelungen tatsächlich von Nutzen sind.

Die Projektgruppe sieht zunächst die Notwendigkeit, Betroffene besser über bereits bestehende Beschwerdemöglichkeiten zu informieren, da diese oftmals nicht bekannt sind. So haben alle Träger der Begutachtung ein Beschwerdemanagement, das bei Einwendungen gegen das Gutachten bei diesem Träger greift. Im Infoportal der BAST wird darauf hingewiesen, und ein Vordruck für Beschwerden sowie die Adressen der Träger bereitgestellt. Die Anerkennungsbehörden gehen Hinweisen nach, die auf Unregelmäßigkeiten bei Trägern oder Stellen hindeuten. Seriöse Anbieter verkehrspsychologischer Beratungsmaßnahmen und entsprechend geschulte Fachanwälte für Verkehrsrecht können unterstützen und aufklären.

Vor diesem Hintergrund diskutierte die UAG, ob und ggf. welcher weitere Bedarf sinnvollerweise abzudecken wäre. Die UAG stellte die Gründe für Beschwerden sowie die vorhandenen Instrumente und Institutionen zur Behandlung derartiger Beschwerden zusammen und identifizierte Bereiche, die ggf. noch nicht abgedeckt sind.

Die zweite Sitzung der UAG beschäftigte sich umfassend mit der Option von Schieds- oder Ombudsstellen. Vor dem Hintergrund der Empfehlung des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2014, dass

Obergutachterstellen bundesweit erforderlich seien, hat sich die UAG in ihrer dritten Sitzung schwerpunktmäßig mit den Voraussetzungen und notwendigen Qualitätsstandards für diese Stellen beschäftigt.

Ergebnisse

Für die Einrichtung von Obergutachterstellen spricht aus Sicht der UAG, dass die Möglichkeit einer erneuten umfassenden Begutachtung die Akzeptanz des Systems MPU erhöht. Weiterhin wird die Verwaltung durch die Möglichkeit des Verweises an Obergutachterstellen entlastet. Wenn die Obergutachterstelle an einen Lehrstuhl angebunden ist, dient die Verknüpfung mit Forschung und Lehre der wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU, Beratung und Weiterbildung. Argumente gegen Obergutachterstellen sieht die UAG in deren schlechter Erreichbarkeit, da es aufgrund der geringen Fallzahl faktisch nur wenige Stellen bundesweit geben kann. Schließlich sind die Kosten für die Betroffenen zu berücksichtigen.

Ein Pro-Argument für die Einrichtung von Ombuds-, Schieds- oder Schlichtungsstellen besteht aus Sicht der UAG darin, dass es sich hier um ein „niedrigschwelliges“ Angebot für Betroffene handelt und dass BfF-unabhängige Experten eingebunden werden können, analog zu Kfz- oder ärztlichen Schieds- bzw. Schlichtungsstellen. Allerdings wären bei der flächendeckenden Einrichtung solcher Stellen hohe Kosten zu erwarten, wobei darüber hinaus unklar ist, wer diese Kosten zu tragen hätte. Ombuds-, Schieds- oder Schlichtungsstellen können lediglich eine formale Prüfung des Gutachtens und dessen Nachvollziehbarkeit vornehmen (da für eine inhaltliche Überprüfung des Ergebnisses eine erneute Begutachtung erforderlich wäre), dies wird aber durch andere Stellen bereits abgedeckt (Berater, BfF-Träger, Rechtsanwälte, Verwaltung). Insgesamt sieht die UAG diese Option nicht als sinnvoll an.

Handlungsempfehlungen

Die UAG spricht sich mehrheitlich für die Einrichtung von Obergutachterstellen aus und macht folgende Vorschläge für die Implementierung der Stellen:

a) Rechtliche Verankerung

Es sollte eine rechtliche Verankerung der Obergutachterstellen in der Fahrerlaubnis-Verordnung er-

¹ „Nach Weisung der jeweiligen obersten Landesbehörden können die Fahrerlaubnisbehörden zusätzliche Gutachten anfordern, die von Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation erstattet werden und die dazu besonders benannt worden sind.“

folgen (z. B. § 66a FeV i. V. m. Anlage 14a FeV, in Anlehnung an Regelungen für BfF-Träger). Dort müssten auch die Anforderungen an die Qualifikation der Obergutachter festgeschrieben sein. Es sollte eine Anerkennung (mit zeitlicher Befristung) erteilt werden, eine verwaltungsrechtliche Aufsicht sollte durch die Länder erfolgen.

b) Qualifikationsvoraussetzungen, Qualitätssicherung

In einer Obergutachterstelle muss verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Expertise vorhanden sein. Voraussetzung ist eine umfassende Erfahrung der eingesetzten Gutachter in der Begutachtung auffälliger Fahrer. Die Qualitätsmindeststandards einer BfF sind einzuhalten, Qualitätssicherung ist notwendig. Weiterhin muss die Transparenz der zu Grunde gelegten Leitlinien und Verfahren gewährleistet werden (Anwendung auch der BGLL, der BK und weiterer fachlicher Leitlinien). Darüber hinaus sollten die im Rahmen der Oberbegutachtung regelhaft eingesetzten psychologischen Testverfahren und -geräte durch eine unabhängige Stelle gemäß Anlage 14 (2) Nr. 7 FeV geprüft worden sein. Der Zusatz „regelhaft“ wird gewählt, weil es bei einem Obergutachten erforderlich sein kann, die Palette der eingesetzten psychodiagnostischen Verfahren und Untersuchungen zu erweitern und Verfahren einzusetzen, die allgemein eher selten angewendet werden. Es erscheint hier nicht zielführend, eine Prüfung gemäß Anlage 14 (2) Nr. 7 FeV zu verlangen. Vielmehr sollte in solchen Fällen im Einzelfall begründet werden, weshalb sie als erforderlich und geeignet angesehen werden. Schließlich sieht die UAG eine statistische Erfassung der Gutachten und ihrer Ergebnisse als notwendig an.

Zusammenfassend sollten nach der Empfehlung der UAG für eine Obergutachterstelle analoge Qualifikations- und Qualitätsanforderungen gelten wie für Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung.

c) Mögliche Trägerschaft

Obergutachterstellen könnten an universitären Instituten im Bereich Rechtsmedizin (institutionelle und/oder fachliche Leitung) oder an Psychologischen Universitätsinstituten mit Expertise in Verkehrspsychologie angebunden sein. Letztendlich wird sich die Trägerschaft durch die zu definierenden Anforderungen an die Stelle ergeben. Wenn

diese z. B. in der FeV festgelegt sind, kann sich jede Stelle bewerben, die die definierten Anforderungen erfüllt (wie bei den unabhängigen Stellen zur Prüfung von Verfahren und Maßnahmen, die in Anlage 14 und 15 der 10. ÄndVO der FeV verankert sind). Eine mögliche Anforderung könnte z. B. die Anbindung an eine Universität oder eine sonstige geeignete Stelle sein.

d) Aufgaben und Kosten

Aufgabe der Obergutachterstelle ist ausschließlich die erneute Begutachtung nach einem Erstgutachten. Wenn die Begutachtung im Auftrag von Betroffenen bei Unzufriedenheit mit dem Erstgutachten erfolgt, sind die Kosten von den Betroffenen zu tragen. Wenn ein Obergutachten im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung des Erstgutachtens erforderlich ist, bestimmt sich die Übernahme der Kosten nach dem Ausgang des Verfahrens.

Bei universitärer Anbindung der Obergutachterstellen wäre eine Verbindung zur Forschung hergestellt und die Kosten für die Grundausstattung einer solchen Stelle bereits teilweise gedeckt.

e) Stellenwert für das Verwaltungshandeln

Die UAG empfiehlt, dass ein Obergutachten ausschließlich als Zweitgutachten auf Antrag des Betroffenen zu erstellen ist, das Erstgutachten muss der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt werden. Das Obergutachten sollte auf Antrag des Betroffenen beauftragt werden. Es sollte innerhalb einer bestimmten Frist (z. B. drei Monate) nach Erstbegutachtung zu erstellen sein, muss das Erstgutachten würdigen und nachvollziehbar sein. Die Fahrerlaubnisbehörde entscheidet abschließend auf der Basis beider Gutachten bzw., bei Nichtvorlage des Obergutachtens, auf Basis des Erstgutachtens.

3.5 Transparenz

Aufgabenstellung

Der Wunsch nach größerer Transparenz bei der Erstellung von Gutachten zur Fahreignung besteht insbesondere bei Unstimmigkeiten bezüglich der im Gutachten wiedergegebenen Gesprächsinhalte. Seit geraumer Zeit besteht daher die Forderung nach Ton- oder Videoaufzeichnungen der psychologischen Exploration und der medizinischen An-

amnese. In Anlage 4a FeV ist die Forderung niedergelegt, dass über die Untersuchung Aufzeichnungen anzufertigen sind. Die BK fordern bei den Kriterien zum psychologischen Untersuchungsgepräch (PUG 1, Punkt 7: „Der Träger hat Regelungen für einen elektronischen Mitschnitt getroffen (...).“ Bereits jetzt gibt es daher bei allen Trägern der Begutachtung auf Wunsch der Klienten eine Tonaufzeichnung dieser Gespräche. Die in der UAG aufgeworfenen Fragen hinsichtlich wissenschaftlich noch ungeklärter Punkte (z. B. zum Einfluss einer Aufzeichnung auf den Gesprächsverlauf) wurden auf dem 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2014 mit der Forderung aufgegriffen, vor einer obligatorischen Einführung einer Aufzeichnung noch ausstehende wissenschaftliche und rechtliche Fragen zu klären.

Ergebnisse

Die Durchführung von wissenschaftlichen Studien zur Klärung einzelner Fragen wurde in der UAG und in der PG umfassend diskutiert. Eine Untersuchung, die alle derzeit offenen Fragen klären könnte (insbesondere auch zu den Auswirkungen einer Aufzeichnung auf die Ergebnisse der Exploration/Anamnese und die Prognosegüte des Gutachtens) würde erhebliche forschungspraktische, rechtliche, ethische, organisatorische und logistische Probleme aufwerfen und ein sehr aufwändiges Studiendesign erfordern. Die Durchführung einer solchen Studie wird daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht als zielführend angesehen. Vielmehr sollten in einem ersten Schritt Praxiserfahrungen gesammelt werden. Dabei sollte beispielsweise ermittelt werden, wie häufig Kunden von der Möglichkeit einer Aufzeichnung Gebrauch machen, wie groß die Zufriedenheit mit dem Verfahren ist, wie die Erfahrungen der Gutachter sind und wie häufig später auf die Aufzeichnung zugegriffen wird. Danach könnten ggf. offene Punkte in praktikablen Studiendesigns wissenschaftlich untersucht werden.

Im Erfahrungsaustausch „Begutachtung der Fahreignung“, an dem Vertreter aller Träger der Begutachtung der Fahreignung unter der Leitung der BAST regelmäßig teilnehmen, wurden die Träger bei der Sitzung im Juni 2014 um Unterstützung bei der weiteren Einführung und Erfahrungssammlung gebeten. Die Träger signalisierten die Bereitschaft, nach der Klärung rechtlicher Fragen an einem Pilotversuch teilzunehmen.

Handlungsempfehlungen

Vor einer Einführung von obligatorischen Tonaufzeichnungen wäre insbesondere zu klären:

- Zugriffsmöglichkeiten und Aufbewahrung,
- Notwendigkeit der Transkription,
- Finanzierung,
- Persönlichkeitsrechte des Gutachters (Schutz des nicht öffentlich gesprochenen Wortes),
- wissenschaftliche Bestätigung, dass die Exploration/Anamnese und das Ergebnis der MPU nicht nachteilig beeinflusst werden,
- Nachweis (z. B. im Rahmen eines Pilotversuchs), dass die Qualität der Gutachten nicht nachteilig beeinflusst wird,
- Möglichkeit des Widerspruchs für die Klienten.

Die Träger der Begutachtungsstellen sollten bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für Tonaufzeichnungen eingebunden werden.

3.6 AG Information

Die von der PG MPU unabhängige AG Information hat einen gesonderten Schlussbericht erstellt, dessen wesentliche Aussagen nachfolgend wiedergegeben werden.

Aufgabenstellung

Aus einer BAST-Studie zum Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer (GLITSCH et al., 2012) geht hervor, dass mehr als drei Viertel der Auffälligen, die sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis einer MPU unterziehen müssen, nicht rechtzeitig über die Bedingungen, die sie zum Erhalt eines positiven Gutachtens erfüllen müssen, informiert werden. Dabei gilt, je besser sich ein Betroffener informiert fühlt, desto kontrollierbarer empfindet er das System, vor allem hinsichtlich der Durchschaubarkeit und Organisation. Die von den Betroffenen wahrgenommene mangelnde Transparenz der MPU wurde vielfach diskutiert. Für die Akzeptanz des Gesamtsystems erschien es deshalb unbedingt erforderlich, die Informationslage der Betroffenen zu verbessern.

Konkret hatte die AG Information die Aufgabe, Inhalte für neutrale Informationsblätter für die Ziel-

gruppen Alkohol-, Drogen- und Punkteauffällige zusammenzutragen. Dies beinhaltete zum einen die Aufklärung über den Ablauf der MPU und die Voraussetzungen für den Erhalt eines positiven Gutachtens. Zum anderen sollten verstärkt Anreize zur frühzeitigen Teilnahme an fahreignungsfördernden Maßnahmen kommuniziert und Qualitätskriterien für Maßnahmen in diesem gesetzlich nicht geregelten Bereich dargestellt werden. Die Informationen mit validen Hinweisen und Tipps für den Rückhalt der Fahrerlaubnis werden als Service für den Bürger über ein Internetportal der BAST bereitgestellt.

Ergebnisse

Das MPU-Internetportal (www.bast.de/mpu) informiert umfassend zu folgenden Themen: Neuerteilung der Fahrerlaubnis, die MPU, Beratung und verkehrspsychologische Vorbereitung, Qualität in Begutachtung und Vorbereitung. Darüber hinaus werden zielgruppenspezifisch über die Anlässe für eine MPU und die Voraussetzungen für ein positives Gutachten Informationen bereitgestellt. Zusätzlich wurde ein Text für eine bundeseinheitliche Information, die den Betroffenen möglichst frühzeitig nach Entzug der Fahrerlaubnis zugeleitet werden sollte, entwickelt.

Die Arbeitsgruppe konnte zu keiner einheitlichen Auffassung in der Beantwortung der Frage gelangen, ob bzw. wie die Erfüllung von Anforderungen an die Qualifikation der Berater/Verkehrstherapeuten und die Qualität der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen (in der Durchführung) überprüft oder kontrolliert werden sollte. Insbesondere sind folgende Fragen offen geblieben:

- Reicht z. B. eine Selbstverpflichtung der Anbieter zur Erfüllung der Gütekriterien aus oder muss deren Einhaltung – mehr oder weniger regelmäßig, möglicherweise mit erheblichem Aufwand – durch eine externe Organisation kontrolliert werden?
- Inwieweit ist es sinnvoll, zur Sicherstellung von Qualifikation und Maßnahme-Qualität ein Qualitätssicherungssystem (QSS) zu entwickeln, dem sich die Anbieter verpflichten?

Um die offen gebliebenen Fragen zur Qualitätssicherung in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld einer MPU abschließend zu klären, wurde die BAST vom

BMVI zur Fortführung der AG mit dem Schwerpunkt „Gewährleistung der Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld einer MPU“ beauftragt. Zielsetzung war die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen zur Qualitätssicherung, sowie Fragen der Operationalisierung und Implementierung (s. Kapitel 3.7).

Handlungsempfehlungen

Ein Teil der kurzfristig realisierbaren Maßnahmen wurde bereits umgesetzt. So ist die Einrichtung eines Informationsportals für Betroffene auf der Internetseite der BAST bereits erfolgt. Sie hat Eingang in eine Empfehlung des Arbeitskreis V des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2014 gefunden, in der es heißt:

- „Die MPU ist ein bewährtes Instrument, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ bereits erarbeiteten Maßnahmen – z. B. die Bereitstellung des Infoportals auf der Homepage der BAST und die Informationsblätter – werden begrüßt.“

Die Arbeiten der AG Qualität sind abgeschlossen und in einem Schlussbericht dargestellt (Zusammenfassung s. Kapitel 3.7). Zusätzlich ist eine grafische Aufbereitung der bundeseinheitlichen Information zu einem Flyer geplant, der über die Internetseiten des BMVI und der BAST zum Herunterladen bereitgestellt werden soll.

Mittelfristig sollte eine Konsensfindung im zuständigen BLFA zur Versendung der bundeseinheitlichen Information über die zuständigen Behörden angestrebt werden. Auf Länderebene kann per Erlass eine Instruktion an die zuständigen Behörden erfolgen. Hier könnte auch die Empfehlung zur Verlinkung der Behörden-Internetseite mit dem Internetportal ausgesprochen werden. Durch die Bereitstellung einer bundesweit einheitlichen Information könnte zumindest gewährleistet werden, dass jeder Betroffene spätestens mit den Hinweisen zur Neuerteilung über das Problem informiert wird. Diese Information zur MPU mit Hinweis auf das eingerichtete Internetportal kann deutlich zur Erhöhung der Transparenz des MPU-Systems beitragen.

Mittel- und langfristig wäre eine ressortübergreifende Kommunikation mit dem Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium der Justiz zu empfehlen. Im Sinne der Betroffenen wäre es wünschenswert, dass sie so frühzeitig wie möglich über eine MPU und das bereitgestellte Internetportal in-

formiert würden, z. B. mittels eines Flyers über die Polizei und die Gerichte.

3.7 AG Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Die von der PG MPU unabhängige AG Qualität hat einen gesonderten Schlussbericht erstellt, dessen wesentliche Aussagen nachfolgend wiedergegeben werden.

Aufgabenstellung

Ein bedeutender Schritt in Richtung Transparenz der MPU wären (rechtliche) Regelungen in den Bereichen der verkehrspsychologischen MPU-Beratung und der fahreignungsfördernden Maßnahmen in Vorbereitung auf die MPU, denn Betroffene können gerade im Bereich der Qualifikation des Beraters oder Verkehrstherapeuten nicht zuverlässig nachprüfen, ob dieser kompetent und seriös arbeitet. Dies wäre aber in diesem Sektor unbedingt erforderlich, da es eine Fülle von unseriösen und inkompetenten Vorbereitungsangeboten gibt, die dem Betroffenen nicht zu einer Verhaltensänderung verhelfen (und somit nicht die Fahreignung fördern), sondern ihn quasi zum Bestehen der MPU coachen, i. S. v. Fragen und Antworten auswendig lernen. Dazu kommen andere MPU-Umgehungsmöglichkeiten, z. B. Führerscheintourismus, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme mit jedem negativen Gutachten steigt.

Es würde daher dem Präventionsgedanken des Straßenverkehrsrechts entsprechen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen, wenn der Verkehrsauffällige an einer seriösen und kompetenten verkehrspsychologischen fahreignungsfördernden Maßnahme teilgenommen hat und die MPU rechtmäßig zu seinen Gunsten ausfällt. War eine Maßnahme jedoch unseriös und/oder inkompetent, geht dies entweder zu Lasten des Betroffenen, der mit gewisser Wahrscheinlichkeit ein negatives Gutachten erhält, oder zu Lasten der Verkehrssicherheit, wenn das Gutachten fälschlicherweise positiv ausfällt. Im Fall eines negativen Gutachtens hat der Begutachtete viel Zeit und Geld verschwendet, hat aber das Ziel, die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, nicht erreicht. Häufig führt dies zu Beschwerden bei den Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung und den zuständigen Behörden (Länderbehörden, Anerkennungsbehörden, Fahrerlaub-

nisbehörden). Diese müssen entsprechende Beschwerden prüfen und beantworten. Das erhöht den administrativen Aufwand – sowohl seitens des Trägers als auch der Behörden – kann aber nicht in Rechnung gestellt oder über eine Gebühr abgerechnet werden.

Ergebnisse

Eine Fahreignungsberatung als Erstberatung nach Verkehrsauffälligkeiten, die Zweifel an der charakterlichen Fahreignung aufkommen lassen, sollte in jedem Fall Anbieter-neutral erfolgen. Das bedeutet, dass der Berater unabhängig vom eigenen Angebot an weitergehenden fahreignungsfördernden Maßnahmen Empfehlungen ausspricht. Für die Qualitätssicherung der Fahreignungsberatung wäre es wünschenswert, die Berater amtlich anzuerkennen. Die amtliche Anerkennung könnte analog den §§ 36, 43 FeV oder § 4a StVG erfolgen. Die Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung der Beratung sollte vergleichbar der Überwachung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare (FES) durchgeführt werden. Da es im Bereich der gesetzlich geregelten verkehrspsychologischen Tätigkeiten (nach §§ 36, 43, 66, 70, 71 FeV und § 4a StVG) sehr ähnliche Qualifikationsanforderungen gibt, jedoch auf jedwede Tätigkeit beschränkte Anerkennungsverfahren zu durchlaufen sind, wird ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungsverfahren empfohlen. Dies würde den Aufwand bei den zuständigen Anerkennungsbehörden deutlich reduzieren. Operationalisiert werden könnte dies im Rahmen eines „Verkehrspsychologen-Paragrafen (Verkehrspsych§)“, der im StVG verankert wird. Hier könnte die Grundqualifikation einheitlich geregelt sein und über die Zusatzqualifikation die Tätigkeitsbereiche definiert werden. Als Grundqualifikationen sollten folgende Ausbildungen vorliegen:

- I. Diplompsychologe oder gleichwertiger Master in Psychologie
- II. Verkehrspsychologische Ausbildung entweder
 - als Gutachter bei einer amtl. anerkannten Begutachtungsstelle oder
 - als Kursleiter gem. § 70 FeV oder
 - als verkehrspsychologischer Berater gem. § 71 FeV oder
 - als Fachpsychologe nach dem Stand der Wissenschaft oder

- im Rahmen eines Hochschulstudiums mit Schwerpunkt Verkehrspsychologie.

Als Zusatzqualifikation wären folgende fachspezifische Ausbildungen zu fordern:

I. Einweisung in die Beurteilungskriterien

II. Bei Verkehrstherapeuten:

- Therapieausbildung und/oder
- Rehabilitationsmaßnahmen-spezifische Fortbildung.

Um langfristige Durchführungsqualität zu sichern, sollten die Verkehrspsychologen regelmäßige Fortbildungen besuchen.

Dieselben Qualifikationsvoraussetzungen ergeben sich für Personen, die über die Beratung hinaus gehende verkehrspsychologische Maßnahmen zur Förderung der charakterlichen Fahreignung anbieten.

Handlungsempfehlungen

Folgende Empfehlungen des Arbeitskreis V des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2014 sind für die AG Qualität von hoher Relevanz:

- „Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.“
- „Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.“

Die AG Qualität stützt diese Empfehlungen und ergänzt sie zur Erhöhung der Transparenz und weiteren Qualitätssicherung im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen folgendermaßen:

- Eine frühzeitige Beratung ist bei jedem Entzug der/Verzicht auf die Fahrerlaubnis (auch Fahrradfahrer etc.) eine sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Mindestens in den Fällen, in denen eine MPU zwingend erforderlich ist, sollte eine obligatorische Beratung eingeführt werden. Insbesondere gewährleistet sie eine fachlich fundierte Information von MPU-Betroffenen.

- Die Beratung sollte die von der AG Qualität definierten Anforderungen an Ziele, Inhalte und Dokumentation erfüllen.

- Die gesetzliche Regelung hinsichtlich der Qualifikation sollte im Sinne einer amtlichen Anerkennung erfolgen. Als Grundqualifikation ist mindestens ein Hochschulstudium der Psychologie (Diplom oder gleichwertiger Masterabschluss) mit einer Zusatzqualifikation „Verkehrspsychologische Ausbildung“ zu fordern.

- Alle beteiligten Institutionen und Personengruppen müssen sich anhand einer Positivliste über den aktuellen Stand der in Deutschland amtlich anerkannten Fahreignungsberater informieren können.

- Um die verschiedenen Verfahren der amtlichen Anerkennung und Qualitätsüberwachung für die zuständigen Behörden zu erleichtern, sollten die Qualifikationen und Tätigkeiten von Verkehrspsychologen durch einen „Verkehrspsychologen-Paragrafen (VerkehrsPsych§)“ im StVG geregelt werden.

3.8 Weitere Aspekte

Einheitlichkeit des Vorgehens in der Anerkennung und Aufrechterhaltung der Anerkennung von Trägern

Ein weiteres Thema in der PG MPU war die Problematik, dass derzeit uneinheitliche Vorgehensweisen bei der Anerkennung und Aufrechterhaltung der Anerkennung von Trägern der Begutachtung und Kursträgern bestehen. Träger, die in verschiedenen Bundesländern tätig sind, stoßen bei den verschiedenen Niederlassungen auf uneinheitliche Anforderungen und Kriterien.

Da diese Thematik nicht primär dem Aufgabenbereich einer wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU zuzurechnen sind und es sich eher um Verwaltungsfragen handelt, wurde hierzu keine UAG etabliert. Dennoch wurde dieser Aspekt in verschiedenen Sitzungen der PG MPU diskutiert und ein Handlungsbedarf gesehen, weshalb an dieser Stelle die zentralen Überlegungen und Schlussfolgerungen festgehalten werden.

Derzeit erfolgt die Anerkennung der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und der Träger nach § 70 FeV bundesweit uneinheitlich. Das glei-

che gilt für den Umgang mit Auffälligkeiten bei einzelnen Trägern. Daraus können für Träger und Betroffene Rechtsungleichheiten entstehen, da beispielsweise die Gutachtenerstellung auf unterschiedlichem Qualitätsniveau vorgenommen werden könnte. Daher wird im Interesse aller Beteiligten eine Verwaltungsvorschrift für zielführend gehalten. Damit könnte mehr Transparenz hergestellt und eine Bevorzugung oder Benachteiligung von Trägern bei vergleichbaren Voraussetzungen vermieden werden.

Weiterer Forschungsbedarf

In der ersten Sitzung der PG MPU wurden zusätzlich zu den in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Handlungsfeldern der wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU auch Aspekte identifiziert, bei denen weiterer Forschungsbedarf gesehen wird. Diese Themen wurden ebenfalls nicht primär dem Aufgabenbereich einer wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der MPU zugeordnet und somit nicht als Aufgabe der PG MPU angesehen, sollen aber an dieser Stelle für mögliche künftige Forschungsüberlegungen stichwortartig festgehalten werden. Die PG MPU sieht folgenden Forschungsbedarf:

- weitere wissenschaftliche Evaluation der MPU insgesamt und in Teilaspekten (z. B. Entwicklung relevanter Kriterien für die Überprüfung der Exploration, Überprüfung der Validität eingesetzter Verfahren),
- Weiterentwicklung und Standardisierung der Fahrverhaltensbeobachtung (Methodik, Fahrstrecken, Aufgabenpool)
 - Kriterien für Fahrverhaltensbeobachtungen bei bestimmten Erkrankungen – Abgleich mit psychologischen und medizinischen Testverfahren,
- Überarbeitung der Konstrukte und Grenzwerte für die Überprüfung der psychischen Leistungsfähigkeit,
- weitere wissenschaftliche Untersuchung der Gruppe der verkehrs- und strafrechtlich Auffälligen (sogenannte Punktetäter),
- Untersuchungen zur Wirksamkeit von fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld der MPU,
- Erfassung und Überprüfung von ärztlichen Gutachten,

- Prüfung der Validität von Persönlichkeitstestverfahren für den Bereich der MPU.

4 Fazit

Die PG MPU hatte den Auftrag, Vorschläge zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung zu erarbeiten. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die Einbindung aller relevanten Interessen- und Behördenvertreter sowie unabhängiger Fachexperten in die Projektgruppenarbeit gelegt, um so unterschiedliche Perspektiven möglichst umfassend zu berücksichtigen und zu konsensualen Ergebnissen zu gelangen.

In fünf Unterarbeitsgruppen wurden die als prioritär erachteten Themenfelder bearbeitet. Die jeweiligen Ergebnisse der Unterarbeitsgruppen wurden in der Projektgruppe vorgestellt, diskutiert und verabschiedet, sodass die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse und Handlungsempfehlungen stets von der gesamten PG MPU getragen werden. Zeitgleich zur PG MPU beschäftigten sich zwei eigenständige Arbeitsgruppen mit der Zusammenstellung von Informationen für Betroffene (AG Information) sowie Aspekten der Qualitätssicherung in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen (AG Qualität). Die Arbeiten dieser Gruppen wurden jeweils eng mit den Arbeiten der PG MPU abgestimmt. Die Ergebnisse und Empfehlungen dieser beiden Arbeitsgruppen sind dem BMVI in einem gesonderten Bericht vorgelegt worden.

Bereits innerhalb der Laufzeit der PG MPU wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Weiterentwicklung der MPU umgesetzt, die von der PG MPU erarbeitet bzw. empfohlen wurden:

- rechtliche Verankerung der Begutachtungsleitlinien in der FeV (Anlage 4a),
- Festlegung einer Prozedur zur fachlichen Abstimmung der Begutachtungsleitlinien, der Beurteilungskriterien und der Fahrerlaubnis-Verordnung unter Einbindung der relevanten Instanzen (BMVI, BLFA, BAST, Fachgesellschaften DGVP und DGVM),
- rechtliche Verankerung von unabhängigen Stellen zur Prüfung von bei der MPU eingesetzten psychologischen Testverfahren und -geräten,

sowie von Interventionsmaßnahmen nach § 70 FeV (FeV Anlagen 14 und 15). Die BAST wurde seitens des BMVI beauftragt, die Einzelheiten über Zuständigkeiten und Ausgestaltung eines entsprechenden Verfahrens zur Festlegung der unabhängigen Stellen zu erarbeiten und durchzuführen. Diese Arbeiten wurden bereits begonnen und werden nach dem Ende der Laufzeit der PG MPU weiter fortgesetzt werden.

Für die künftige wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der MPU ergeben sich aus Sicht der PG MPU vornehmlich folgende Handlungsfelder:

a) Einheitlicher Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe

Im Nachgang der PG MPU Reform sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die einen einheitlichen Katalog von Fragestellungen der Begutachtungsanlässe für die Fahrerlaubnisbehörden und die Begutachtungsstellen erarbeitet.

Im Vorfeld sollten jedoch zunächst Vorschläge für notwendige Änderungen der rechtlichen Grundlagen für eine einheitliche Anordnungspraxis der MPU entwickelt werden, da bei der Formulierung des Fragenkatalogs von der geltenden Rechtslage ausgegangen werden muss. Nach Klärung der Rechtslage soll dann ein „Katalog“ erarbeitet werden, der Fragestellungen für die häufigsten Untersuchungsanlässe enthält.

b) Einrichtung von Obergutachterstellen

Die PG MPU spricht sich für die Einrichtung von Obergutachterstellen aus, die rechtlich in der FeV verankert werden sollten; dann sind auch die Anforderungen an diese Stellen festzulegen. Für Obergutachterstellen sollten analoge Qualifikations- und Qualitätsanforderungen gelten wie für Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung.

c) Transparenz der Begutachtung

Für die Transparenz des Systems MPU insgesamt ist mit der Einrichtung des Informationsportals bei der BAST bereits ein wichtiger Schritt getan.

Gemäß den Beurteilungskriterien bieten alle Träger der Begutachtung der Fahreignung im Einzelfall eine Tonaufzeichnung des Explorationsgesprächs (kostenpflichtig) an. Die weitere Forcierung oder ggf. obligatorische Einführung von Tonaufzeichnungen der ärztlichen Anamnese und der psychologi-

schen Exploration ist aus Sicht der PG MPU an die Klärung noch offener Fragen zu knüpfen. In jedem Fall ist eine Regelung zur Kostenübernahme notwendig, auch um eine einheitliche Kostengestaltung zu gewährleisten.

Die Träger der Begutachtungsstellen sollten bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für Tonaufzeichnungen mit eingebunden werden, die Bereitschaft dazu wurde bereits signalisiert.

d) Information für Betroffene

Gemäß den Empfehlungen der AG Information sollten weitere Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Betroffene zum einen bundeseinheitlich die gleichen Informationen zur MPU erhalten und die Information zum anderen möglichst frühzeitig erfolgt. Hierzu wären ein Konsens auf Länderebene sowie ein ressortübergreifender Konsens (Verkehr, Justiz, Inneres) anzustreben.

e) Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Die AG Qualität hat ein Konzept zur Qualitätssicherung in der Fahreignungsberatung und verkehrspsychologischen fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld einer MPU entwickelt. Die Umsetzung des Konzepts würde zu einer höheren Transparenz führen sowie zu einer Sicherheit für Betroffene, eine seriöse und kompetente Fahreignungsberatung bzw. darüber hinaus gehende verkehrspsychologische Fahreignungsförderung zu erhalten.

Die amtliche Anerkennung von Fahreignungsberatern wird empfohlen. In diesem Zusammenhang wird eine Vereinheitlichung der Anerkennungsverfahren hinsichtlich sämtlicher verkehrspsychologischer Tätigkeitsfelder, die in StVG und FeV geregelt sind, im Rahmen eines „Verkehrspsychologen-Paragrafen“ im StVG angeregt. Es werden konkrete Vorschläge zu Zielen, Inhalten und Dokumentation der Beratung sowie zur gesetzlichen Regelung hinsichtlich der Qualifikation von Personen, die verkehrspsychologische Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung anbieten, gemacht.

f) Vereinheitlichung der Trägeranerkennung

Im Sinne der Vereinheitlichung wäre die Schaffung einer Verwaltungsvorschrift für die Anerkennung

der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und der Träger nach § 70 FeV wünschenswert.

In der Zusammenschau zeigen die Arbeitsergebnisse der PG MPU, dass die MPU ein insgesamt gut funktionierendes und qualitätsgesichertes System ist, das Betroffenen ermöglicht, ihre (wiederhergestellte) Eignung für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu belegen.

Relevante Bereiche mit wissenschaftlich-fachlichem Weiterentwicklungsbedarf wurden von der PG MPU identifiziert, teilweise wurden von der PG MPU erarbeitete Lösungsvorschläge bereits innerhalb der Laufzeit der PG-Arbeit umgesetzt. Darüber hinaus bieten die vorliegenden Empfehlungen weitere wichtige Ansatzpunkte für eine künftige fachliche Fortentwicklung der medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung.

GEIGER, H. (2011): Die medizinisch-psychologische Untersuchung. Bestandsaufnahme und Reformüberlegungen. Sonderdruck aus Jahrbuch zum Straßenverkehrsrecht 2011, S. 41-54. Bern: Stämpfli Verlag AG

KLEIN, H. H., KRÄMER, A., PIESKE, B. M., TRAPPE, H. J., de VRIES, H. (2010): Fahreignung bei kardiovaskulären Erkrankungen. Positionspapier der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie – Herz- und Kreislaufforschung e. V. Kardiologie, 4, 441-473

VdTÜV (Hrsg.) (2012): VdTÜV-Klausurtagung Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin, Berlin, 22./23.11.2012. Ergebnisse und Diskussionspunkte, Zusammenfassung für Teilnehmer. Workshop 1 Zertifizierte Berater/Amtlich anerkannter Berater. Unveröffentlichtes Arbeitspapier

5 Literatur

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2014): Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115. Bremen: Carl Schünemann Verlag GmbH

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (Hrsg.) (2013): Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien. 3. Auflage. Bonn: Kirschbaum Verlag

Deutscher Verkehrsgerichtstag (2010): 48. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Empfehlung Arbeitskreis VI „Idiotentest“ auf dem Prüfstand. Verfügbar unter: <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/vgt/themen-empfehlungen/19-50-deutscher-verkehrsgerichtstag-2014> [4.11.2014]

Deutscher Verkehrsgerichtstag (2014): 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Empfehlung Arbeitskreis V Fahreignung und MPU. Verfügbar unter: http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/Gesamt_Empfehlungen_52._VGT_2014.pdf [4.11.2014]

GLITSCH, E., BORNEWASSER, M. & DÜNKEL, F. (2012): Rehabilitationsverlauf bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 196. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2009

M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50

M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland
Lefering € 13,50

M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrerlaubnisbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00

M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50

M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern
Evers € 21,00

M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätsbildung der Sekundarstufe
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher
Holte € 18,50

M 207: ADAC/BAST-Symposium „Sicher fahren in Europa“ nur als CD erhältlich € 24,00

M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00

M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50

M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50

M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50

M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln
Färber, Färber € 19,00

M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs
Funk, Grüninger, Dittrich, Göbler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

2011

M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung
Sindern, Rudinger € 15,50

M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50

M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorkurse „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“
Neumann-Opitz, Bartz € 14,50

M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation
Schade, Heinzmann € 20,00

M 218b: Summative Evaluation of Accompanied Driving from Age 17
Schade, Heinzmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

2012

M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00

M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern
Roth € 15,00

M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
Malone, Biermann, Brünken, Buch € 15,00

M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer € 15,00

M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer € 17,00

M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie
Huemer, Vollrath € 17,50

M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer
Glitsch, Bornewasser, Dünkel € 14,00

M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt € 16,00

M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, Schädlich, Rudinger € 17,50

M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer
Holte € 25,50

M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00

M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00

M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 18,00

2013

M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00

M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00

M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00

M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00

M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50

M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00

M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornewasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50

M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50

M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungseiliniien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömgig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn, Willemssen in Vorbereitung

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 13,00

Alle Berichte sind zu beziehen im:

Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7
28195 Bremen
Tel. (0421) 3 69 03-53
Fax (0421) 3 69 03-48
www.schuenemann-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.