Prüfmethoden der Fahreignungsbegutachtung in der Psychologie, Medizin und im Ingenieurwesen

Tagungsband

3. Gemeinsames Symposium
am 18.–19. Oktober 2007 in Dresden

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)
und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Wolfgang Schubert
Rainer Mattern
Wolf-Rüdiger Nickel

KIRSCHBAUM VERLAG BONN

Schriftenreihe
Fahreignung

Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung

4. Gemeinsames Symposium am 24.–25. Oktober 2008 in Neu-Ulm

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)
und Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Herausgeber
Erich Miltner
Rainer Mattern
Wolfgang Schubert

Schriftenreihe
Fahreignung

KIRSCHBAUM VERLAG BONN

ISBN 978-3-7812-1754-6

© Kirschbaum Verlag GmbH, Fachverlag für Verkehr und Technik,
Siegfriedstraße 28, 53179 Bonn, Telefon 02 28 / 9 54 53-0, Internet www.kirschbaum.de
Satz: sdv Saarländische Druckerei & Verlag GmbH
Druck: Medienhaus Plump, Rheinbreitbach
Juli 2009 · Bestell-Nr. 1754

Alle in diesem Werk enthaltenen Angaben, Daten, Ergebnisse etc. wurden von den Autoren nach bestem Wissen erstellt und von ihnen und dem Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl sind inhaltliche Fehler nicht vollständig auszuschließen. Autoren und Verlag können deshalb für etwaige inhaltliche Unrichtigkeiten keine Haftung übernehmen. Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Zuwiderhandlungen sind strafbar und verpflichten zum Schadensersatz.

Inhaltsübersicht

Eröffnung, Einführung Tagungsband 5

Grußwort zum 4. Gemeinsamen Symposium der DGVM und der DGVP in Neu-Ulm 6
Rüdiger May

Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik in der EU 8
Joël Valmain

Die Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem Verkehrsverwaltungsrecht 13
Harald Geiger

Neuauflage der Beurteilungskriterien – Was hat sich geändert? 20
Jürgen Brenner-Hartmann

Anforderungen an chemisch-toxikologische Analysen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung – Was ist zu beachten? 21
Frank Mußhoff

Evaluationsansätze zum komplexen medizinisch-psychologischen Begutachtungssystem „Beurteilungskriterien“ 25
Wolfgang Jacobshagen, Johannes Jansen

Workshop 1 – Arbeitsgruppe 1
Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch 32
Rolf Hennighausen, Karin Müller

Workshop 1 – Arbeitsgruppe 2
Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch 33
Hannelore Hoffmann-Born, Thomas Wagner

Workshop 2 – Arbeitsgruppe 1
Drogenabhängigkeit und schädlicher Gebrauch 35
Jürgen Brenner-Hartmann

Workshop 3 – Arbeitsgruppe 2
Diabetes mellitus und Straßenverkehr 36
Bernhard Lippmann-Grob

Workshop 4 – Arbeitsgruppe 1
Die Bedingte Eignung im Spannungsverhältnis zwischen dem Anspruch auf individuelle Mobilität und der Allgemeinen Verkehrssicherheit 37
Egon Stephan

Workshop 4 – Arbeitsgruppe 2
Bedingte Eignung 42
Lothar Mahlberg

Normenänderung bei der Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen – Auswirkungen für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung 45
Manfred Weinand

Wie sicher kann eine Alkoholkonsumreduktion im Einzelfall beurteilt werden? 48
Helmut K. Seitz

Schläfrigkeit am Steuer – Gefahrenpotential und Bestimmbarkeit 49
Barbara Wilhelm

Verkehrsunfallflucht 52
Ulrich Löhle

Autorenverzeichnis 56

4. Gemeinsames Symposium der DGVM und DGVP am 24. und 25. Oktober 2008 in Neu-Ulm „Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung“

Einführung Tagungsband

Am 24. und 25.Oktober 2008 fand in Neu-Ulm das 4. Gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) statt. Wir freuen uns, Ihnen hiermit den Tagungsband überreichen zu können.

Das Rahmenthema „Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung“ hat zu einem regen interdisziplinären Wissens- und Ideenaustausch zwischen der Verkehrsmedizin und der Verkehrspsychologie geführt. Etwa 300 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und weiteren europäischen Staaten diskutierten intensiv über aktuelle Fragen der Verkehrssicherheit.

Die interdisziplinäre Betrachtung unbestimmter medizinischer und psychologischer Begriffe im Kontrast zu unbestimmten Rechtsbegriffen ist ein wissenschaftlich anregendes und in der Praxis hoch relevantes Feld, das insbesondere im Hinblick auf Rechtssicherheit, Rechtsgleichheit und das Gebot der Bestimmtheit sorgfältig bearbeitet werden muss.

Ziel des 4. Gemeinsamen Symposiums war es daher, eine Bestandsaufnahme von Definitionsstandards unbestimmter Begriffe innerhalb der Begutachtung vorzunehmen und diese Definitionen im Lichte aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse und Anforderungen der Rechtsprechung zu überprüfen, gegebenenfalls zu aktualisieren und neue Definitionen hinzuzufügen.

Renommierte Referenten aus dem In- und Ausland unterstützten bei dieser Aufgabe und diskutierten nicht zuletzt auch den Bedeutungsgehalt des Begriffes „Wahrscheinlichkeit“ in Bezug auf die Begriffe. Wie es dem Grundauftrag des Symposiums entsprach, trugen die Ergebnisse auch zur Konkretisierung der „Beurteilungskriterien“ bei. In den anschließenden Workshops erfolgte eine intensive Diskussion der Beiträge mit allen Teilnehmern.

Insgesamt hat das Symposium den interdisziplinären Austausch zur Thematik der „Unbestimmten Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung“ gefördert und Handlungsbedarf bei wesentlichen Schwerpunkten in Forschung und Praxis herausgearbeitet.

Unser Dank gilt an dieser Stelle in erster Linie den Referenten, aber auch den Sponsoren, Ausstellern und Conventus sowie nicht zuletzt den Teilnehmern des Symposiums, deren Beiträge zur konstruktiven Erörterung von Sachverhalten den Fortbildungscharakter des Symposiums bereichert haben.

Abschließend sei auf das 5. Gemeinsame Symposium der DGVP und der DGVM hingewiesen, das am 23. und 24. Oktober 2009 in Weimar im congress centrum neue weimarhalle zu ausgewählten Themenschwerpunkten der Verkehrspsychologie, der Verkehrsmedizin, dem Ingenieurwesen und Technik stattfindet und zu dem wir Sie schon jetzt herzlich einladen dürfen.

Ein Schwerpunkt liegt dort auf der Diskussion um die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung fahr- und verhaltensauffälliger Kraftfahrer und ihrer Rehabilitation. Weitere Themen betreffen die Ausbildung und Prüfung im Bereich der Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie technische Fragen zur Laboranalytik, Medizintechnik, zu Fahrerassistenzsystemen und zu technischen Hilfsmitteln für die Kompensation von gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

Darüber hinaus werden auch dort fachliche, rechtliche und politische Rahmenbedingungen des Faktors Mensch in der Verkehrssicherheit erörtert. Ergänzt wird das wissenschaftliche Symposium durch Workshops mit Gelegenheit zur Diskussion konkreter Fallkonstellationen und Begutachtungsprobleme. Darüber hinaus wird eine Industrie- und Posterausstellung stattfinden.

Nähere Informationen finden Sie unter www.conventus.de/verkehr2009.

Ihre

Prof. Dr. med. Erich Miltner Tagungspräsident	Prof. Dr. med. Rainer Mattern Präsident der DGVM	Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert 1. Vorsitzender der DGVP

Grußwort zum 4. Gemeinsamen Symposium der DGVM und der DGVP in Neu-Ulm

Rüdiger May

Sehr geehrter Herr Tagungspräsident Professor Miltner,

sehr geehrter Herr Professor Mattern als Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin,

sehr geehrter Herr Professor Schubert als 1. Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie,

sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen herzlich für die Gelegenheit als Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf dem 4. Gemeinsamen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie hier in Neu-Ulm ein kurzes Grußwort an sie richten zu dürfen.

Die hier auf diesem Gemeinsamen Symposium erlebbare interdisziplinäre Zusammenarbeit der beiden Fachgesellschaften stellt die Fragen der Kraftfahrereignung auf eine breite wissenschaftliche Basis und leistet damit einen unverzichtbaren Beitrag für die Verkehrssicherheitsarbeit.

Gerade diese interdisziplinäre Zusammenarbeit der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie hat auf diesem Gebiet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in hervorragender Weise unterstützt und immer wieder wichtige Grundlagen für die weitere Fortentwicklung erarbeitet.

Herausheben möchte ich den regen wissenschaftlichen Austausch der beiden Fachgesellschaften und der Bundesanstalt für Straßenwesen, sowohl bei Fragen der medizinischen Fahreignungsbegutachtung, wie zum Beispiel bei der Überarbeitung der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung als auch bei der medizinisch-psychologischen Begutachtung, wie bei der Überarbeitung der Beurteilungskriterien.

Gerade durch den paritätisch mit Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen besetzten Ausschuss wurden die früheren Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ aus dem Jahr 1973 und das „Psychologische Gutachten Kraftfahreignung“ zu den „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ in den Jahren von 1995 bis 2000 zusammengeführt. Zu diesem Prozess haben mir ältere, auf diesem Gebiet erfahrene Kollegen mit auf den Weg gegeben, dass dieser Prozess beispielhaft dafür ist, wie die Gesellschaft für Verkehrsmedizin und die Gesellschaft für Verkehrspsychologie ihre Zusammenarbeit intensiviert und das frühere Nebeneinander in eine fruchtbare Wechselbeziehung des Miteinanders umgewandelt haben.

Als weitere Beispiele für die fruchtbare Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsforschung zwischen dem BMVBS, der Bundesanstalt für Straßenwesen und den beiden hier gastgebenden Fachgesellschaften möchte ich noch kurz die folgenden Punkte anreißen:

Die interdisziplinär arbeitenden wissenschaftlichen Ergebnisse der DGVM und der DGVP, die regelmäßig auf den Symposien vorgestellt werden, sind für die Bundesanstalt für Straßenwesen für ihre eigene Arbeit sehr wertvoll. Ebenso wird von der BASt die Möglichkeit gerne genutzt, in diesem Forum ihre eigenen Beiträge zu präsentieren.

Die beiden Fachgesellschaften implementieren den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand in das Instrumentarium der Fahreignungsbegutachtung und sind damit wichtige Akteure für die Weiterentwicklung der Begutachtungspraxis.

Auch bei spezifischen Fragestellungen suchen wir, ebenso wie die Bundesanstalt für Straßenwesen, den wissenschaftlichen Austausch mit den Fachgesellschaften. Beispielhaft möchte ich hier die Grenzwertkommission nennen, auch wenn die DGVP hierin nicht vertreten ist. Die Mitglieder der DGVP mögen mir dies nachsehen. Die DGVM berät zusammen mit den beiden weiteren Fachgesellschaften „Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin“ und „Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie“ das BMVBS gerade bei Fragen zum Nachweis von Geringstmengen von Drogen im Blut, um Verstöße gegen das Drogenverbot ahnden zu können.

Mir ist bewusst, dass diese Aufzählung nur beispielhaft ist und der umfassenden wissenschaftlichen Arbeit der beiden Fachgesellschaften in keinster Weise gerecht werden kann.

Für diese wichtige und unverzichtbare wissenschaftliche Arbeit möchte ich an dieser Stelle Ihnen, sehr geehrter Professor Mattern, sehr geehrter Professor Schubert und allen aktiven Mitgliedern der beiden Fachgesellschaften danken, die ihren umfassenden wissenschaftlichen Sachverstand in Fragen der Kraftfahrereignung und damit direkt auch der Verkehrssicherheit engagiert zur Verfügung stellen.

Auch wenn ich sie bisher gleichsam in einem Atemzug genannt habe, was seinen Grund in ihrem Gemeinsamen Symposium hat, kann ich Ihnen, sehr geehrter Herr Profes-

sor Mattern für die Verkehrsmediziner und Ihnen, sehr geehrter Herr Professor Schubert für die Verkehrspsychologen, versichern, dass beide Fachgesellschaften selbstverständlich auch eigenständig wahrgenommen werden. Vor allem bin ich mir der Bedeutung ihrer unterschiedlichen wissenschaftlichen Beiträge für alle Fragen der Kraftfahrereignung und damit der Verkehrssicherheit bewusst. Gerade vor dem Hintergrund ihrer Eigenständigkeit habe ich immer leichte Probleme, ob ich zuerst die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie oder die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin in einer Aufzählung nenne oder umgekehrt. Sie können sich aber sicher sein, dass die von mir gewählte Reihenfolge keinerlei Wertigkeit darstellt, sondern von mir wertfrei und nur intuitiv gewählt wird.

Ich möchte jetzt zum Schluss kommen und damit den Beginn des fachlichen Teils durch mein Grußwort nicht weiter aufhalten. Denn wir sind hier alle zusammengekommen, um aus den nachfolgenden, thematisch unterschiedlichen Fachvorträgen nicht nur etwas für unsere tägliche Arbeit mitzunehmen, sondern auch die Gelegenheit nutzen wollen, über den Tellerrand unseres eigenen Arbeitsfeldes hinaus zu schauen. Gerade für mich als Juristen ist dieser interdisziplinäre Ansatz der Veranstaltung besonders reizvoll und wertvoll.

Ich wünsche dem 4. Gemeinsamen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie einen erfolgreichen Verlauf.

Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik in der EU

Joël Valmain

Das 2001 veröffentlichte „White Paper“ zur Verkehrspolitik stellt einen Review zur Mitte der Amtszeit dar, der am 22. Juni 2006 verabschiedet wurde. Dieser Bericht enthält das Verkehrssicherheitsprogramm 2003, in dem die Reduktion der tödlichen Straßenverkehrsunfälle bis zum Jahre 2010 um 50 % als gemeinschaftliche Verantwortung mit integrativer Vorgehensweise beschrieben wird. Die Ausgangslage ist in *Bild 1* dargestellt.

1 Das 50 %-Ziel

Das 50 %-Ziel stellt eine politische Verpflichtung der Union dar, liegt jedoch in der individuellen Verantwortung der Mitgliedsstaaten. Jeder Mitgliedsstaat sollte sich verpflichten, wenigstens so gut abzuschneiden wie diejenigen Staaten, die bislang in diesem Zusammenhang die besten Ergebnisse erzielt haben. Dazu sind eine ständige Begleitung und ein angemessenes Berichtswesen erforderlich.

Die *gemeinschaftliche Verantwortung* bedeutet, dass zahlreiche unterstützende Organisationen mitwirken: die Ebene der EU, die nationalstaatlichen Regierungen und die örtlichen Behörden. Im privaten Sektor sind die Automobilindustrie, die Transportunternehmen und andere beteiligt. Und schließlich ist auch jeder einzelne Verkehrsteilnehmer eingebunden.

Auf der Ebene der EU wird immer dann gehandelt werden müssen, wenn dadurch gegenüber einzelnen Aktionen der Mitgliedsstaaten ein Mehrwert entsteht.

Die *integrative Vorgehensweise* erstreckt sich auf die Bereiche:

- Nutzerverhalten. Vor allem Kampagnen, Strafverfolgung, Verkehrserziehung und Fahrerlaubnisse
- Fahrzeugsicherheit
- Infrastrukturelle Sicherheit
- Observatorium (inkl. Unfalldaten): Europäische Verkehrssicherheitscharta.

2 Fahrzeuge

Die Aktivitäten der Kommission im Bereich der Fahrzeugsicherheit erstreckt sich vor allem auf die Bereiche:

- Frontschutzeinrichtung für gefährdete Verkehrsteilnehmer (Entwurf in Vorbereitung)
- Toter Winkel-Sicherheitsaußenspiegel: für ältere Lkw (Dir. 2003/97) sowie neuer Lkw (Dir. 2007/38)
- Allgemeinverbindlichkeit der Benutzung von Sicherheitsgurten (inkl. in Bussen) und Rückhaltesysteme für Kinder (Dir. 2003/20)
- „CARS 21“ – Dialog mit der Automobilindustrie (als „Fahrplan“, nicht als Direktive)
- Fest installiertes Tagfahrlicht in allen neuen Motorfahrzeugen ab 2011.

3 Infrastruktur

Vorschlag einer Direktive zur Infrastruktur: Straßeninfrastruktur: Sicherheitsmanagement – der Entwurf ist bereits angenommen worden (5.10.2006).

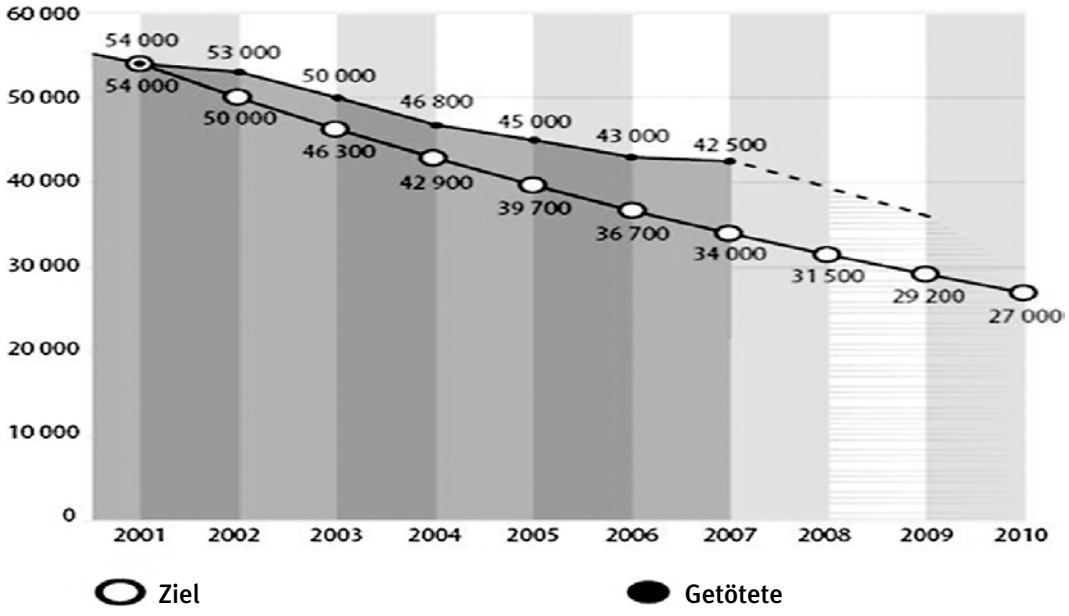

Bild 1.
Anzahl der Getöteten in der EU seit 2001

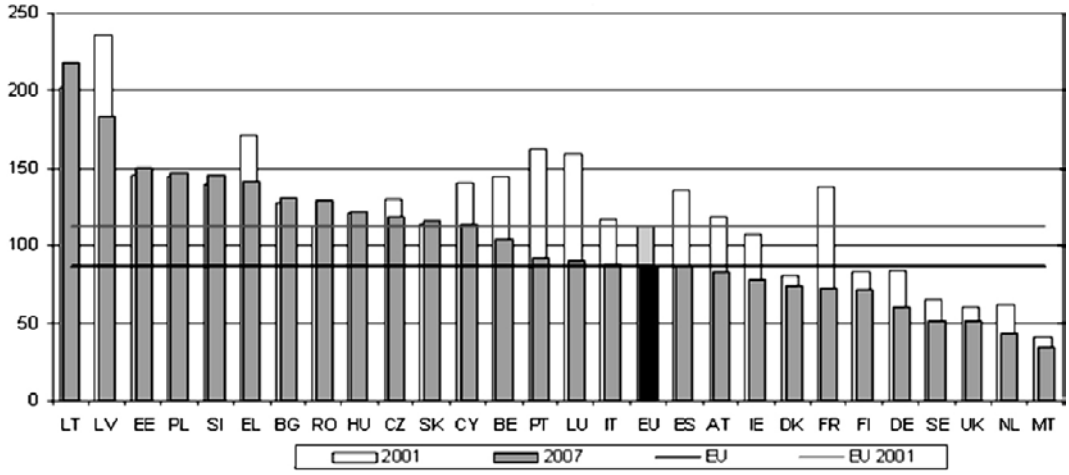

Bild 2. Tödliche Unfälle in den Mitgliedsstaaten bezogen auf die Gesamtbevölkerung

Source: CARE (EU road accidents database)

Ein weiterer Vorschlag ist ebenfalls von der Kommission angenommen worden (20. Oktober 2008):

- Folgenabschätzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Verkehrssicherheitsaudits
- Management von Straßennetzen (Behandlung von „risikoreichen Straßenabschnitten“
- Straßeninspektionen.

Das *„European Road Safety Observatory (ERSO)“* (Europäisches Verkehrssicherheits-Observatorium)

- Ausgangspunkt für ERSO ist die CARE Datenbank
- Entwicklungen:
  - Die Verkehrssicherheits-Europa-Internetseite seit 2002
  - Das Europäische Verkehrssicherheits-Observatorium (Pilotprojekt) im Rahmen des „SafetyNet“ seit 2007 (vgl. www.erso.eu).

3.1 Problembereiche – Die neuen Mitgliedsstaaten

In den neuen Mitgliedsstaaten stellt sich die Entwicklung der tödlichen Verkehrsunfälle *(Bild 2)* im Vergleich zu den älteren Mitgliedern der Union insgesamt noch problematisch dar.

Jedoch gilt für alle Staaten der EU, dass erheblicher Verbesserungsbedarf bei Motorradfahrern sowie bei der Gruppe der jüngeren männlichen Fahrer besteht.

3.2 Problembereich – Motorradfahrer

Wie *Bild 3* verdeutlicht, öffnet sich seit 1997 die Schere zwischen den tödlichen Unfällen aller Fahrzeugklassen und denen der Motorradfahrer: die Anzahl tödlicher Unfälle in dieser Gruppe ist seither stetig gestiegen.

3.3 Problembereich – Junge männliche Fahrer

Bild 4 zeigt, dass die Unfallbeteiligung von Männern und Frauen insbesondere in den jüngeren Lebensaltersphasen sehr deutliche Unterscheide aufweist: das Unfallrisiko jüngerer männlicher Fahrer ist um ein Vielfaches höher als das aller übrigen Altersgruppen und auch höher als das der jüngeren weiblichen Fahrer.

4 Verhalten

(a) Die Kommission hat einen Vorschlag für eine *Direktive zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Strafverfolgung* auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit eingebracht; von der Kommission wurden am 19. März 2008 angenommen:

- Grenzüberschreitende Nachverfolgung für bestimmte Verkehrsverstöße im Ausland lebender Fahrer
- Rasen, Fahren unter Alkoholeinfluss, Nichtbenutzung von Sicherheitsgurten, Nichtbeachtung roter Ampeln
- Datenaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten über ein elektronisches Netzwerk
- Die französische Präsidentschaft beabsichtigt die Annahme dieser Direktive.

(b) Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration (BAK): Keine europäische Harmonisierung

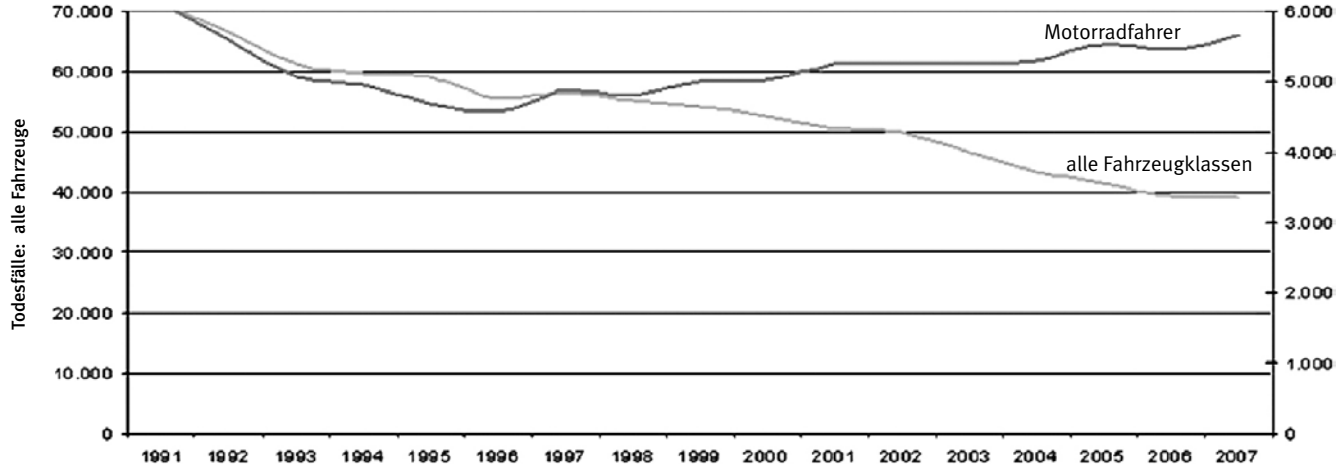

Bild 3. Entwicklung tödlicher Unfälle bei Motorradfahrern in der EU (1991–2007)

Source: CARE (EU road accidents database)

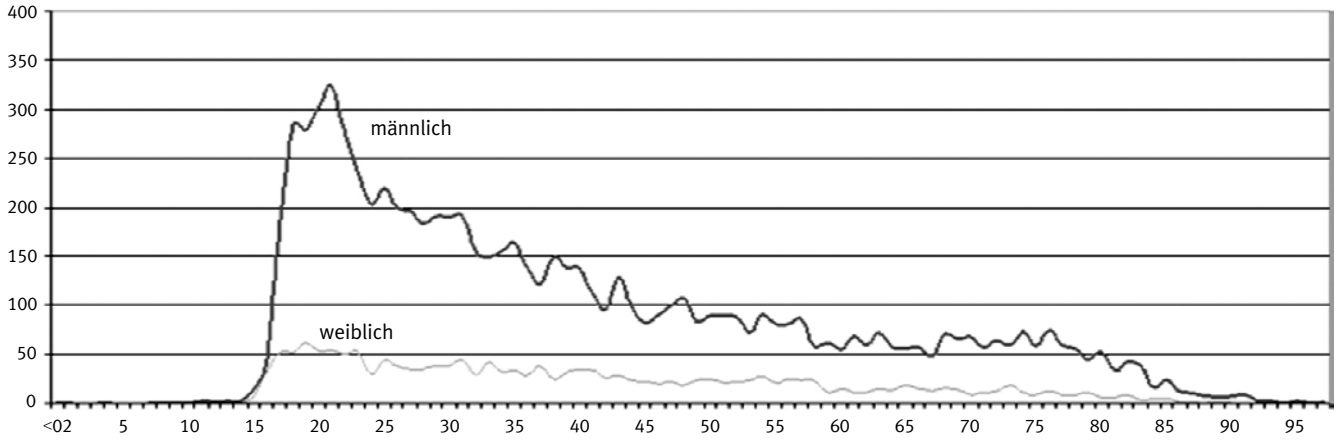

Bild 4. Unfallbeteiligung männlicher und weiblicher Fahrer nach Lebensalter

– BAK-Grenzwerte sollten innerhalb der EU stärker harmonisiert werden, um Autofahreren eine klare und einheitliche Botschaft zu vermitteln.

Bild 5 zeigt die gegenwärtige Situation in der EU: Eine Nullpromille-Grenze gilt bislang nur in der Tschechischen Republik, in Ungarn, der Slowakischen Republik sowie in Rumänien. Nur drei Staaten halten an der 0,8 Promille-Regelung fest, während die Mehrzahl eine BAK von 0,5 Promille als Grenzwert eingeführt hat.

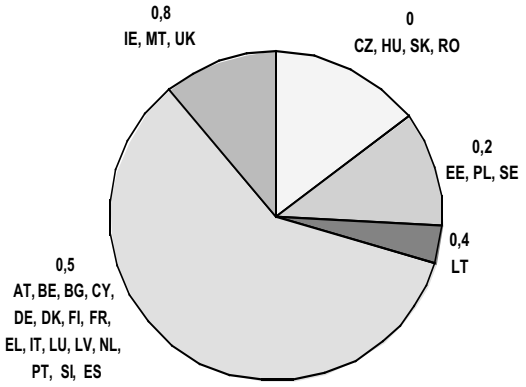

Bild 5. Geltende BAK-Grenzwerte in den Mitgliedsstaaten der EU

In einigen Mitgliedsstaaten gelten jedoch niedrigere BAK-Werte für bestimmte Fahrergruppen (Fahranfänger und/oder Berufskraftfahrer): 0,0 mg/ml (SI, DE Transport gefährlicher Güter), 0,1 mg/ml (AT), 0,2 mg/ml (EL, FR für Busfahrer) und 0,3 mg/ml (ES).

5 Führerscheine (3. Direktive)

Die Gesetzgebung vom 20. Dezember 2006 tritt ab 19. Januar 2013 in Kraft. Von 110 verschiedenen Führerscheinmodellen in den Mitgliedsstaaten wird es dann nur noch ein einziges Modell geben *(Bild 6)*.

6 Führerscheinrichtlinie

Die Führerscheinrichtlinie (2006/126/EC vom 20. Dezember 2006) regelt folgende Sachverhalte neu:

– Maßnahmen zur Vermeidung von Fälschungen: Kreditkartengröße, Gültigkeit 10 Jahre (jedoch bis zu 15 Jahren möglich), nur einen Führerschein für jeden Autofahrer, Mikrochip optional
– Harmonisierung der Periodizität medizinischer Prüfungen für Berufskraftfahrer (5 Jahre)
– Mindestanforderungen für die Ausbildung von Prüfern
– Bessere Harmonisierung der Kategorien (zweirädrige Fahrzeuge): stufenweiser Übergang von „leichten“ Motorrädern zu schwereren.

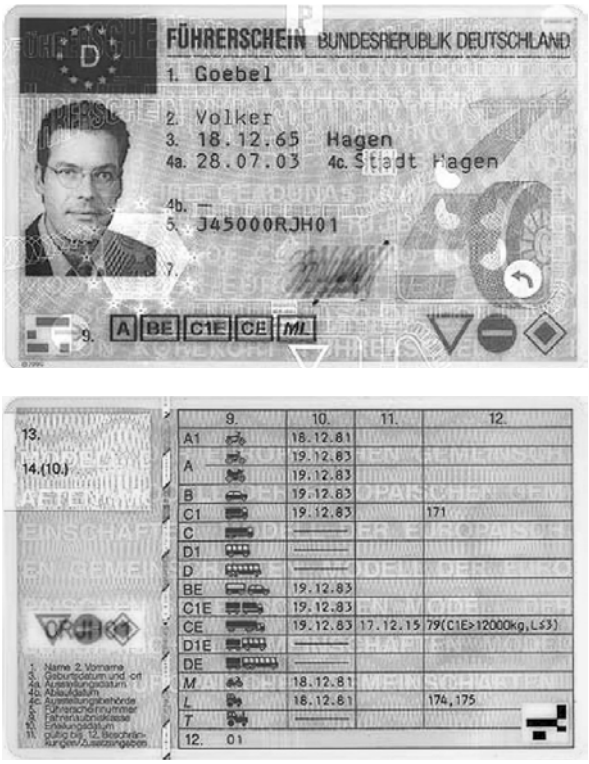

Bild 6. Der ab 2013 verbindliche europäische Führerschein

7 Medizinische Standards

Die medizinischen Standards sind im Annex III der Direktive 2006/126/EC geregelt:

– 2003–2004 wurden vom Driving License Committee Anpassungen des Annex III in Bezug auf Sehvermögen, Epilepsie und Diabetes gefordert: Wissenschaftliche Grundlagen, Definitionen, Mindestvoraussetzungen
– Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu Diabetes und Sehvermögen sind 2005 auf der Verkehrssicherheits-Internetseite der Kommission veröffentlicht worden

– Der Vorschlag für eine Kommissions-Direktive ist Anfang 2008 nach Einarbeitung von Vorschlägen der Mitgliedsstaaten als Entwurf vorgelegt worden.

7.1 Sehvermögen

Gruppe 1

– Binoculare Sehschärfe soll 0,5 oder mehr betragen
– Das horizontale Gesichtsfeld sollte wenigstens 120 Grad, die Erweiterung sollte wenigstens 50 Grad rechts und links sowie 20 Grad oben und unten betragen. Innerhalb der zentralen 20 Grad dürfen keine Defekte vorhanden sein
– Keine besonderen Anforderungen für einäugige Fahrer (0,6 wird durch 0,5 ersetzt)
– Keine Änderung beim Dämmerungssehen (weiterer Forschungsbedarf)
– Diplopie: neu entwickelte Diplopien sollten eine Adaptationsperiode von mindestens 6 Monaten voraussetzen; sowie von mindestens 6 Monaten, in denen die motorisierte Verkehrsteilnahme nicht erlaubt ist. Danach ist das Fahren nur nach einer positiven Stellungnahme von Experten (Sehvermögen und Fahren) erlaubt.

Gruppe 2

– Keine Änderung des Standards von 0,8 auf dem besseren Auge, jedoch ist die Sehschärfeanforderung für das andere Auge von 0,5 auf 0,1 gesenkt worden
– Hinsichtlich der Dioptrien von Korrekturgläsern, wird die „–8“-Anforderung und die Stärke von Minusgläsern abgeschafft. Selbst wenn die „+8“-Anforderung weiterer Forschung bedarf, bleibt sie zwischenzeitlich gültig
– Die Anforderungen an das Gesichtsfeld werden in Zahlenwerten ausgedrückt: z.B. horizontales Gesichtsfeld sollte 160 Grad betragen, die Extension mindestens 70 Grad links und rechts sowie 30 Grad nach oben und unten. Innerhalb der zentralen 30 Grad dürfen keine Defekte vorhanden sein
– Uneingeschränkte Kontrastempfindlichkeit bei Gruppe 2-Fahrern
– Diplopie ist für Gruppe 2-Fahrer nicht akzeptabel.

7.2 Diabetes

Gruppe 1

– Definitionen schwerer Hypoglykämie und rezidivierender Hypoglykämie
– Fahrerlaubnisse können erteilt oder erneuert werden, Bewerber bzw. Fahrer mit Diabetes mellitus. Bei medikamentöser Behandlung, sollten eine autorisierte medizinische Würdigung eingeholt und regelmäßige medizinische Kontrollen durchgeführt werden, dem Einzelfall angemessen, jedoch mindestens innerhalb eines 5-Jahres-Intervalls
– Fahrerlaubnisse sollten entzogen werden, wenn eine rezidivierende schwere Hypoglykämie und/oder vermindertes Bewusstsein der Hypoglykämie gegeben ist. Verständnis des Risikos einer Hypoglykämie und adäquate Kontrollen der körperlichen Befindlichkeit sollten von Fahrern mit Diabetes gezeigt werden.

Gruppe 2

– Die Formulierung „Nur in besonders außergewöhnlichen Fällen“ muss entfernt und ersetzt werden durch: die Erteilung/Wiedererteilung von Fahrerlaubnissen der Gruppe 2 an Fahrer mit Diabetes mellitus kann in Frage kommen bei regelmäßiger medizinischer Untersuchung (in 3-jährigen Abständen)
– Fahrerlaubnisse dürfen nicht erteilt werden, oder werden entzogen, wenn Fahrer eine rezidivierende schwere Hypoglykämie aufweisen und/oder vermindertes Bewusstsein der Hypoglykämie gegeben ist
– Ein schweres hypoglykämisches Ereignis während der Stunden des Wachseins, auch ohne Bezug zum Autofahren sollte berichtet werden und zu einer erneuten Untersuchung der Fahreignung führen.

7.3 Epilepsie

Gruppe 1

– Bei einem initialen oder isolierten Anfall oder einer Bewusstlosigkeit sollte Verzicht auf jegliche Fahrtätigkeit geraten werden
– Ein Fachgutachten mit Angabe der Dauer des Fahrverbots und der nötigen weiteren Überprüfungen ist erforderlich
– Fahrer, die im Rahmen der Gruppe 1 die Diagnose Epilepsie erhalten haben sollten unter Beobachtung bleiben bis sie für mindestens 5 Jahre anfallsfrei geblieben sind
– In jedem Fall von Epilepsie werden die Kriterien für eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis nicht erfüllt
– Es ist äußerst wichtig, dass das spezifische epileptische Syndrom eines Patienten sowie der Anfallstyp festgestellt werden, damit eine adäquate Bewertung der Fahrsicherheit durch einen Neurologen erfolgen kann.

Gruppe 2

– Hauptvoraussetzungen:
  – Keine anti-epileptische Medikation
  – Angemessene medizinische Überwachung
  – Keine relevanten cerebralen Störungen
  – Keine epileptiforme Aktivität (EEG)
– Erster nicht provozierter Anfall: Nach 5 Jahren ohne weitere Anfälle und ohne medikamentöse anti-epileptische Behandlung
– Epilepsie: Nach 10 Jahren ohne weitere Anfälle und ohne medikamentöse anti-epileptische Behandlung.

8 Die europäische Verkehrssicherheitscharta

Die europäische Verkehrssicherheitscharta wird seit ihrer Verkündung regelmäßig und mit Nachdruck in das Bewusstsein aller Europäer gerufen:

– Die Erweiterung des Konzepts der „gemeinsamen Verantwortung” auf alle Mitglieder der Gesellschaft
– Bis jetzt 1000 Unterzeichner, die sich zu konkreten und messbaren Maßnahmen verpflichtet haben
– Die Kommission schafft Aufmerksamkeit und veröffentlicht die eingegangenen Verpflichtungen (Logo, Preisverleihungen, Präsentationen, Berichte und aktuelle Newsletter).

9 Europäische Verkehrssicherheitstage

Erster Europäischer Verkehrssicherheitstag: Brussels, 27.4.2007

- Koordination mit der ersten globalen Verkehrssicherheitswoche (UN)
- Schwerpunkt auf junge Fahrer.

Zweiter Europäischer Verkehrssicherheitstag: Paris, 13.10.2008 (Espace Grande Arche)

- „Verkehrssicherheit in unseren Städten".

10 Zusammenfassung

- Global sollte die EU ihre Anstrengungen verstärken, um das 50 %-Ziel bis 2010 zu erreichen
- Integrativer Ansatz und geteilte Verantwortung:
  - Gute Kooperation verschiedener staatlicher Stellen (Justiz, (Verkehrs)Polizei, Gesundheit) ist erforderlich
  - Mehr Engagement der „Gesellschaft"
  - (Europäische Verkehrssicherheitscharta: 1000 Unterzeichner)
- Entwicklung des Europäischen Verkehrssicherheits Observatoriums
- Nächstes Europäisches Verkehrssicherheits-Aktions-Programm (2011–2020) wird 2009 vorbereitet
- Weiterführende Informationen unter: http://www.europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter/_en.htm

Die Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem Verkehrsverwaltungsrecht

Harald Geiger

1 Einleitung

Art. 20 Abs. 3 GG enthält das Rechtsstaatsprinzip. Danach ist die Gesetzgebung an die verfassungsmäßige Ordnung gebunden. Für die Exekutive und die Rechtsprechung besteht daneben eine Bindung an Gesetz und Recht. Das Rechtsstaatsprinzip stellt eines der unumstößlichen Prinzipien der Verfassung dar; es nimmt deshalb auch an der „Ewigkeitsgarantie" des Art. 79 Abs. 3 GG teil, der es verbietet die entsprechende Vorschrift des Grundgesetzes zu ändern oder gar zu beseitigen. Die Bundesrepublik wird deshalb auch als Gesetzgebungsstaat im materiellen Sinne bezeichnet. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf Ausgestaltung und Formulierung von Gesetzen. Vereinfacht kann man sagen, dass die Normunterworfenen aufgrund der Lektüre der Gesetze erkennen können müssen, was Recht und was Unrecht ist. Eines der großen Probleme, die insoweit auftreten können ist es, wenn dabei Begriffe verwendet werden, die nicht eindeutig sind, sondern unterschiedlich ausgelegt werden können. Damit ist die Frage nach der – verfassungsrechtlichen – Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe aufgeworfen.

2 Der unbestimmte Rechtsbegriff

Ein gesetzlicher Tatbestand enthält eine Vielzahl von Ausdrücken, die die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um die Vorschrift vollziehen zu können, unterschiedlich genau präzisieren. Unbestimmte Rechtsbegriffe sind normative Tatbestandsmerkmale, die allgemein gehalten und nicht eindeutig abgrenzbar sind. Der unbestimmte Rechtsbegriff enthält mit anderen Worten nicht nur einen Bedeutungsinhalt, sondern mehrere[1]. Das Gesetz selbst regelt in diesen Fällen keine bestimmte Vorgehensweise, sondern überlässt es den mit dem Normvollzug betrauten Stellen und Personen, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen und ob diese vom Wortlaut der Vorschrift gedeckt sind.

Die verfassungsrechtliche Problematik lässt sich unter zwei Aspekten erfassen, zum einen dem des Erfordernisses hinreichender Bestimmtheit gesetzlicher Vorschriften und zum andern dem des Vorbehalts des Gesetzes, der teilweise auch unter den Begriffen Parlamentsvorbehalt oder Wesentlichkeitstheorie erörtert wird.

2.1 Hinreichende Bestimmtheit von Gesetzen

Der Bestimmtheitsgrundsatz gebietet, dass eine gesetzliche Ermächtigung der Exekutive zur Vornahme von Verwaltungsakten nach Inhalt, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt und begrenzt ist, so dass das Handeln der Verwaltung messbar und in gewissem Ausmaß für den Staatsbürger voraussehbar und berechenbar wird[2]. Der Verwaltung sollen angemessen klare Handlungsmaßstäbe vorgegeben und eine effektive gerichtliche Kontrolle ermöglicht werden. Gesetzliche Vorschriften sind deshalb so genau zu fassen, wie das nach der Eigenart der zu ordnenden Lebenssachverhalte mit Rücksicht auf den Normzweck möglich ist[3]. Dabei kommt es entscheidend auf die Regelungsfähigkeit der Materie an; manche Lebensbereiche sind so komplex, dass es nicht möglich ist, diese ohne Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe zu regeln. Als Beispiel möge das Immissionsschutzrecht dienen. Der in § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG aber auch zahlreichen anderen Rechtsvorschriften verwendete Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen ist für sich genommen wenig griffig und lässt fast unbeschränkten Raum, wenn man versucht, ihn auszufüllen. Erfasst werden Lärm, Luftverunreinigungen ebenso wie optische Beeinträchtigungen z.B. durch den Rotor einer Windenergieanlage[4] aber auch elektromagnetische und ionisierende Strahlen. Gemildert wird die Unbestimmtheit dadurch, dass entweder in normativen Ausführungsregelungen in Gestalt diverser Verordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz[5] oder in Technischen Regelwerken Konkretisierungen vorgenommen werden. Das ist hinsichtlich der Rechtsverordnungen verfassungsrechtlich hinnehmbar, bei Technischen Regelwerken, die außerhalb parlamentarischer Verantwortung entstehen, schon eher fraglich. Der vom Bundesverwaltungsgericht[6] geprägte Ausdruck von normkonkretisie-

1 Wolff in Wolff/Decker, Studienkommentar VwGO/VwVfG 2. Aufl. 2007 § 114 RdNr. 64
2 BVerfGE 56, 1/12; 108, 52/75; 110, 33/ 53; BVerwGE 110, 230/236
3 BVerfGE 93, 213/238
4 BVerwG NVwZ 2007, 336; hierzu auch Geiger in Birkl, Praxishandbuch des Bauplanungs- und Immissionsschutzrechts, Stand April 2008, Rn. E 270
5 Vgl. z:B. Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV; Sportanlagenlärmschutzverordnung, 18. BImSchV; Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft, 22. BImSchV; Verordnung über elektromagnetische Felder, 26 BImSchV
6 Vgl. z.B. BVerwGE 107, 338/341

renden Verwaltungsvorschriften[7] zeigt das Dilemma auf. Man fragt sich, wie es möglich sein kann, dass die Verwaltung, die eine bestimmte Norm vollziehen muss, ermächtigt wird, deren Inhalt erst zu bestimmen. Der Grund hierfür dürfte eher praktischer Art sein. Die Exekutive ist angesichts der Unwilligkeit oder Unfähigkeit der Legislative oftmals gezwungen, bestimmte Sachverhalte zu regeln, ohne wirklich hierzu ermächtigt zu sein und behilft sich deshalb mit außerrechtlichen Regelungswerken[8]; die Gerichte billigen das – jedenfalls im Grundsatz – um nicht ganze Lebensbereiche der Rechtsunsicherheit anheim fallen zu lassen. Das Bundesverfassungsgericht hat zur TA Luft 1964 ausgeführt, es sei gegenwärtig verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, „wenn der Gesetzgeber die Genehmigungsvoraussetzungen seinerseits lediglich mit ausfüllungsbedürftigen Begriffen umschreibt und für den Erlass ergänzender allgemeiner Verwaltungsvorschriften ... ein Verfahren vorschreibt, das für die Ermittlung zumutbarer Immissionsgrenzwerte die Berücksichtigung der wesentlichen Gesichtspunkte erwarten lässt“[9].

Es besteht weitgehende Einigkeit darüber, dass unbestimmte, auslegungsbedürftige Rechtsbegriffe grundsätzlich zulässig sind[10]. Auslegungsbedürftigkeit macht eine Norm nicht unbestimmt[11]. Das Bestimmtheitsgebot ist nur dann verletzt, wenn eine willkürliche Handhabung durch die Behörden ermöglicht wird[12]. Das ist der Fall, wenn der unbestimmte Rechtsbegriff ohne jede Kontur ist, viele unterschiedliche Auslegungen zulässt und das Gesetz keine Anhaltspunkte dafür bietet, welche die „richtige“ oder die „gewollte“ ist. Bei der Auslegung sind die gängigen, der juristischen Methodenlehre zu entnehmenden Regeln anzuwenden. Zunächst ist auf den Wortlaut abzustellen, wobei dieses Kriterium bei unbestimmten Rechtsbegriffen in der Regel versagt. Eine Hilfe können die Gesetzgebungsmaterialien bieten, etwa amtliche Begründungen in Gestalt von Bundestags- oder Bundesratsdrucksachen. Dabei kommt dem in entsprechenden Materialien manifestierten Regelungswillen des – historischen – Gesetzgebers für die Normauslegung nur insoweit Relevanz zu, als dieser nicht in Widerspruch zum objektiven Bedeutungsgehalt der zu interpretierenden Vorschrift steht. Gleichwohl wird man auf diese Weise Hinweise zur Normauslegung finden, wenn man weiß, was die am Gesetzgebungsverfahren Beteiligten gemeint haben. Wenig hilfreich, obwohl in der Praxis häufig vorkommend, ist es, wenn in den Materialien zu lesen ist, dieser oder jener Begriff sei auslegungsbedürftig, dass man aber davon absehe, ihn näher zu definieren, weil das der Rechtsprechung vorbehalten bleiben solle. Auslegungshilfe kann weiterhin sein, wenn der Begriff in einem anderen vom Regelungsbereich vergleichbaren Gesetz verwendet wird und dort eine Klärung eingetreten ist. Schließlich ist eine teleologische Auslegung möglich, die nach Ziel und Zweck der gesetzlichen Regelung fragt.

Führt keine dieser gängigen Auslegungsmethoden zu einem brauchbaren Ergebnis ist die Norm wegen unzureichender Bestimmtheit unwirksam[13]. Eine zu unbestimmte Vorschrift kann auch nicht durch verfassungskonforme Auslegung aufrechterhalten werden[14].

2.2 Gesetzesvorbehalt

Unbestimmte Rechtsbegriffe können noch unter einem anderen Gesichtspunkt verfassungsrechtlich bedenklich sein, nämlich dem des Gesetzes- oder Parlamentsvorbehalts. Dieser Vorbehalt betrifft nicht nur die Frage, ob ein bestimmter Gegenstand überhaupt gesetzlich geregelt werden muss, sondern auch, wie weit die Regelung im Einzelnen zu gehen hat[15]. Wie genau und damit bestimmt das jeweilige Gesetz sein muss, ist anhand der Wesentlichkeitstheorie zu ermitteln. Je schwerwiegender die Auswirkung einer Regelung sind, insbesondere wie weit sie in den Schutzbereich eines Grundrechts eingreifen, desto genauer müssen die Vorgaben des förmlichen Gesetzes sein. Das gilt auch für Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen. Art. 80 Abs. 1 S. 2 GG umschreibt das damit, dass in einem förmlichen, also vom Parlament erlassenen Gesetz Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Verordnungsermächtigung bestimmt werden müssen.

3 Arten unbestimmter Rechtsbegriffe

Unbestimmte Rechtsbegriffe lassen sich im Hinblick auf ihre gerichtliche Überprüfbarkeit unterscheiden. Im Hinblick auf ihre – definitionsgemäße – Mehrdeutigkeit lässt sich die Meinung vertreten, eine gerichtliche Kontrolle finde nur eingeschränkt statt: Lässt ein Gesetz der Exekutive durch Verwendung eines unbestimmten Rechtsbegriff im Rahmen einer Eingriffsermächtigung mehrere Auslegungsmöglichkeiten, dann könne es der Behörde nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn sie sich für eine von mehreren möglichen entscheidet. Das ist unter dem Gesichtspunkt des in Art. 19 Abs. 4 GG enthaltenen Gebots der Gewährung effektiven Rechtsschutzes nicht – mehr – vertretbar. Es gilt deshalb der Grundsatz, dass unbestimmte Rechtsbegriffe gerichtlich voll überprüfbar sind. Hiervon gibt es einige wichtige Ausnahmen.

3.1 Beurteilungsspielraum und Einschätzungsprärogative

Es gibt Rechtsbereiche, bei denen Entscheidungen zu treffen sind, die sich nicht in die Kategorien „richtig“ oder „falsch“ einordnen lassen. Der wichtigste Bereich ist der der personenbezogenen Prüfungsentscheidungen. Der Umfang der den Gerichten erlaubten aber auch notwen-

7 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, TA Lärm; Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft, TA Luft. Diese auf der Grundlage des § 48 BImSchG erarbeiteten Verwaltungsvorschriften haben grundsätzlich auch gegenüber den Gerichten Bindungswirkung, vgl. BVerwGE 114, 343/346.

8 Allgemeine Technische Regelungswerke wie DIN- oder VDI-Normen bieten nach der Rechtsprechung grundsätzlich nur Orientierungshilfen; vgl. z.B. BVerwG NVwZ 1999, 63

9 BVerfG vom 3. 2. 1975 – 1 BvR 454/74 juris [sonst soweit ersichtlich nicht veröffentlicht]

10 BVerfGE 110, 33/56; 87, 234/263; Jarass Grundgesetz, 9. Aufl. 2007 Art. 20 RdNr. 60

11 vgl. BVerfGE 78, 205/212 m.w.N.; ständige Rechtsprechung

12 BVerfGE 95, 144/147; 80, 137/161

13 Jarass [Fn. 10] Art. 20 RdNr. 61a

14 BVerfGE 107, 104/128

15 BVerfGE 101, 1/34

digen Überprüfungspflichten wurde durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts festgelegt, die frühere Entscheidungen der Verwaltungsgerichte deutlich korrigiert hat. Dass bei Prüfungen eine volle gerichtliche Kontrolle ausgeschlossen ist, liegt in der Natur der Sache; die Einmaligkeit einer Prüfungssituation verbietet es, dass sich ein Richter anstelle des Prüfers setzt. Man denke nur an eine Befähigungsprüfung nach § 15 FeV. Es ist schlechterdings nicht vorstellbar, dass ein Richter nachvollziehen soll, ob die Bewertung des amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr, der Prüfling habe in einer Verkehrssituation nicht angemessen reagiert, zutreffend war; denn er hat an der Fahrt nicht teilgenommen. Gleichwohl muss es eine wenn auch schwerpunktmäßig verfahrensrechtliche Kontrollmöglichkeit geben. Der den Prüfern eingeräumte Bewertungsspielraum ist überschritten und eine gerichtliche Korrektur geboten, wenn die Prüfungsbehörde Verfahrensfehler begeht, anzuwendendes Recht verkennt, von einem unrichtigen Sachverhalt ausgeht, allgemeingültige Bewertungsmaßstäbe verletzt oder sich von sachfremden Erwägungen leiten lässt. Daraus folgt, dass zutreffende Antworten und brauchbare Lösungen im Prinzip nicht als falsch bewertet werden und zum Nichtbestehen führen dürfen. Soweit die Richtigkeit oder Angemessenheit von Lösungen wegen der Eigenart der Prüfungsfrage nicht eindeutig bestimmbar sind, die Beurteilung vielmehr unterschiedlichen Ansichten Raum lässt, gebührt zwar dem Prüfer ein Bewertungsspielraum; andererseits muss aber auch dem Prüfling ein angemessener Antwortspielraum zugestanden werden. Eine vertretbare und mit gewichtigen Argumenten folgerichtig begründete Lösung darf nicht als falsch gewertet werden. Das ist ein allgemeiner Bewertungsgrundsatz, der sich bei berufsbezogenen Prüfungen aus Art. 12 Abs. 1 GG ergibt. Das aus dem das Prüfungsrecht beherrschenden Grundsatz der Chancengleichheit herzuleitende Postulat der gleichmäßigen Beurteilung aller vergleichbaren Kandidaten ist nur erreichbar, wenn den Prüfungsbehörden bei prüfungsspezifischen Wertungen ein Entscheidungsspielraum verbleibt und die gerichtliche Kontrolle insoweit eingeschränkt wird[16].

Ein anderer Bereich ist das Planungsrecht. Hiermit ist in erster Linie das Recht der Bauleitplanung[17], aber auch das Fachplanungsrecht[18] angesprochen. Soweit der Exekutive durch Gesetz die Aufgabe zugewiesen wurde, Planung zu betreiben, ist damit – auch ohne dass sich das aus dem Gesetz unmittelbar entnehmen lässt – ein Planungsermessen eingeräumt, das seinem Wesen richtigerweise als planerischer Gestaltungsspielraum bezeichnet werden muss. Dieser Gestaltungsspielraum hängt mit der Komplexität des Planungsprozesses zusammen, dessen Kernstück der schöpferische Planungsakt darstellt. Im Rahmen einer fachplanungsrechtlichen Entscheidung sind eine Vielzahl verschiedener, teils konträr laufender Interessen und Belange zu ermitteln, zu gewichten, abzuwägen und schließlich zu einem Ausgleich zu bringen. Das schließt es aus, dass ein Gericht diese Planungsentscheidungen im vollen Umfang überprüft. Die Verwaltungsgerichte haben letztlich nur zu überprüfen, ob die Behörde überhaupt eine Abwägung vorgenommen hat, ob sie alle Belange, die nach Lage der Dinge in die Entscheidung einzustellen waren ermittelt und berücksichtigt hat und ob sie das objektive Gewicht eines Belangs nicht falsch bewertet hat.

Ein Einschätzungsspielraum besteht, wenn das Gesetz der Behörde bei der Beurteilung eines bestimmten Sachverhalts eine wertende Betrachtung erlaubt. Meist bezieht sich das auf die Beurteilung künftiger oder jedenfalls objektiv noch nicht abschließend ermittelbarer Umstände. Einschätzungsprärogativen können bei Begriffen mit politisch-gestalterischem Gehalt auftreten[19]; sie sind hierauf aber nicht beschränkt. Ein Beispiel ist der Umfang einer zu befürchtenden Gefahr im Polizeirecht. Wenn sich auf Grundlage aller erkennbaren Umstände objektiv nicht ermitteln lässt, ob die Eingriffsschwelle überschritten wird, hat die Behörde eine gerichtlich nicht überprüfbare Entscheidungsprärogative. Ihre Entscheidung ist mit anderen Worten nur zu beanstanden, wenn sie offensichtlich von unzutreffenden Voraussetzungen ausgegangen ist, die sich bereits im Zeitpunkt der Entscheidung erkennen ließen[20]. Ähnliches gilt für die Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen bei der Zulassung neuer Taxikonzessionen[21].

3.2 Prognoseentscheidungen

Auch Rechtsbegriffe, die eine administrative Prognoseermächtigung enthalten, entziehen sich einer unbeschränkten gerichtlichen Überprüfung. Derartige Entscheidungen sind oft, aber nicht zwangsläufig im Planungsrecht zu treffen; sie sind vielfach dadurch gekennzeichnet, dass sie ein qualifiziertes Prognoseverfahren festlegen. Künftige Entwicklungen lassen sich im Vorhinein nicht exakt feststellen; eine exakte Vorhersage ist naturgemäß ausgeschlossen. Das bedeutet, dass das Gericht eine entsprechende Entscheidung nur daraufhin überprüfen kann, ob die zugrunde liegende Tatsachen richtig und vollständig ermittelt wurden und ob die Prognosemethode wissenschaftlich vertretbar ist[22]. Die Prognose ist dann fehlerfrei und verbindlich, wenn sie aufgrund der vorhandenen Umstände und Zahlen nachvollziehbar ist, insbesondere nicht gegen Denkgesetze und Erfahrungssätze verstößt. Dabei kann nur auf die der Verwaltung bekannten oder zumindest erkennbaren Umstände abgestellt werden, auch soweit sie nicht in Zukunft zu erwarten, sondern bereits eingetreten sind. Denn im Rahmen eines ordnungsgemäßen Gesetzesvollzugs kann von der Verwaltung nicht mehr verlangt werden, als sie zu leisten vermag. Nicht erwogene Umstände, die sie auch bei sorgfältiger Ermittlung nicht kennen und berücksichtigen kann, vermögen die Rechtmä-

16 BVerfGE 84, 34 = NJW 1991, 794 = BayVBl 1991, 590
17 Grundlegend BVerwGE 34, 301
18 Vgl. BVerwGE 48, 56 zum Fernstraßenrecht; BVerwGE 55, 270 zum Wasserrecht; BVerwGE 56, 110 zum Luftverkehrsrecht; BVerwG NJW 1980, 953 zum Abfallrecht
19 Schmidt-Aßmann in Maunz/Dürig/Herzog Grundgesetz Stand Mai 2008 Rn. 197 zu Art. 19 Abs. 4
20 VGH Baden-Württemberg NJW 1990, 1618; Berner/Köhler, Polizeiaufgabengesetz, 19. Aufl. 2008 Art. 3 RdNr. 9
21 BVerwGE 64, 238
22 vgl. hierzu etwa BVerwGE 75, 214 und Schmidt-Aßmann [Fn. 18] Rn. 200 zu Art. 19 Abs. 4 m.w.N.

ßigkeit ihrer Entscheidung nicht zu berühren Nicht zulässig ist es, nachträgliche Entwicklungen, die mit der Prognose in Widerspruch stehen, zur Bewertung der Richtigkeit des Ergebnisses heranzuziehen. Eine anderweitige tatsächliche Entwicklung als die vorhergesagte kann allenfalls ein Indiz dafür sein, dass die Prognose fehlerhaft angelegt war[23].

Andere Rechtsbegriffe, die zwar prognostische Elemente enthalten aber nach ihrem Sinn und Zweck der Verwaltung keinen Entscheidungsspielraum lassen, unterliegen der vollen gerichtlichen Kontrolle. Sie sind meist dadurch gekennzeichnet, dass sie eine prognostische Einzelbeurteilung zum Gegenstand haben. Als Beispiel mag die Beurteilung der gewerberechtlichen Unzuverlässigkeit, wie sie in § 35 GewO verwendet wird, dienen[24].

4 Abgrenzung zum Ermessen

Der unbestimmte Rechtsbegriff ist vom Ermessen zu unterscheiden. Regelmäßig findet man unbestimmte Rechtsbegriffe auf der Tatbestandsseite einer Norm, während das Ermessen auf der Rechtsfolgenseite angesiedelt ist. Eine Ermessensentscheidung ist immer dann zu treffen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen einer Vorschrift erfüllt sind und die Behörde nicht verpflichtet ist, die entsprechende Rechtsfolge auszusprechen. Ermessensvorschriften sind dadurch gekennzeichnet, dass die Behörde handeln „kann“ oder „darf[25]“; gebundene Entscheidungen erkennt man daran, dass die Behörde handeln „muss“ oder zu handeln „hat[26]“. Das Ermessen ist pflichtgemäß auszuüben[27], was bedeutet, dass in die Abwägung, ob und wie gehandelt wird, keine sachfremden Erwägungen einfließen dürfen. Die gerichtliche Kontrolle ist gesetzlich beschränkt; § 114 S. 1 VwGO sieht eine Überprüfung nur dahin gehend vor, ob die – äußeren – Grenzen des Ermessens eingehalten wurden oder in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht wurde; Zweckmäßigkeitserwägungen darf das Verwaltungsgericht nicht anstellen, insbesondere nicht seine Vorstellungen anstelle derjenigen der Behörde setzen.

5 Regelungen im Verkehrsverwaltungsrecht

Das Verkehrsverwaltungsrecht bedient sich an vielen Stellen unbestimmter Rechtsbegriffe. Einer der bedeutsamsten Begriffe ist der der Fahreignung, wie er in verschiedenen Normen verwendet wird (z.B. § 2 Abs. 4 StVG, § 3 Abs. 1 StVG, § 46 FeV). Daneben gibt es die Befähigung (§ 2 Abs. 5 FeV), wobei bei deren Definition weitere unbestimmte Rechtsbegriffe verwendet werden, wie etwa derjenige der Erforderlichkeit („erforderliche“ Verhaltensweisen zur Abwehr von Gefahren im Straßenverkehr), des Ausreichens („ausreichende“ Kenntnisse), der Erheblichkeit (§ 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV, „erhebliche“ Verkehrsverstöße) und ähnliche.

5.1 Eignung

Ein zentraler wenn nicht der zentrale Begriff des Fahrerlaubnisrechts ist derjenige der Eignung[28]. Eignung ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der von den Verwaltungsgerichten voll überprüft werden kann. Er findet sich sowohl im Straßenverkehrsgesetz als auch in der Fahrerlaubnis-Verordnung. Dabei stellt das Straßenverkehrsgesetz die Grundlage dar. § 6 Abs. 1 lit. y) StVG ermächtigt den Verordnungsgeber, Einzelheiten u.a. über Maßnahmen zu regeln, die sich mit bedingt oder nicht geeigneten bzw. nicht befähigten Verkehrsteilnehmern befassen[29]. Unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Kriterien an das Konkretisierungserfordernis bei Verordnungsermächtigungen sind durchgreifende Bedenken nicht zu erheben. Das gilt auch für die Verwendung des Begriffs Eignung als solchen. Denn es lässt sich im Weg der Auslegung[30] mit hinreichender Genauigkeit ermitteln, was darunter zu verstehen ist. Nach § 2 Abs. 4 StVG ist derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat. Negativ lässt sich der Begriff dahin definieren, dass Fahrgeeignetheit auszuschließen ist, wenn der Betreffende körperlich, geistig oder charakterlich nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug ohne Gefährdung anderer zu führen. Die körperlichen und geistigen Anforderungen ergeben sich im Wesentlichen aus § 11 Abs. 2 S. 2 FeV. Danach fehlt die körperliche Eignung, wenn eine Erkrankung oder eine Beeinträchtigung im Sinne der Anlagen 4 und 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt.

Allerdings handelt es sich dabei nur um eine beispielhafte Aufzählung[31]; hieraus lässt sich aber mit hinreichender Sicherheit erschließen, unter welchen Voraussetzungen der Gesetzgeber von nicht bestehender oder nur bedingter Eignung ausgehen wollte. Zu den körperlichen Voraussetzungen gehört auch die Erfüllung der in § 12 Abs. 1 FeV in Verbindung mit der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung im Einzelnen geregelten Anforderungen an das Sehvermögen. Die charakterliche Eignung ist im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt; sie ergibt sich jedoch indirekt daraus, dass die Fahrerlaubnis nach § 11 Abs. 1 S. 3 FeV regelmäßig zu versagen ist, wenn der Bewerber erheblich oder wieder-

23 BVerwGE 56, 110
24 BVerwGE 28, 201; Schmidt-Aßmann [Fn. 19] Rn. 198 zu Art. 19 Abs. 4
25 Vgl. etwa § 20 Abs. 2 S. 1 FeV
26 Als Beispiel kann auf § 3 Abs. 1 S. 1 StVG verwiesen werden.
27 Geregelt in § 40 VwVfG bzw. den entsprechenden Landesgesetzen
28 Er wird auch in zahlreichen anderen Gesetzen verwendet, etwa in § 20a WPflG, wonach ungediente Wehrpflichtige auch nach der Musterung vor einer Einberufung auf ihre Eignung für eine Verwendung in den Streitkräften untersucht werden können. § 36 Abs. 1 S. 1 GewO setzt als Voraussetzung für die öffentliche Bestellung von Sachverständigen u.a. voraus, dass keine Bedenken gegen ihre Eignung bestehen. Nach § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG muss der Bewerber um eine Genehmigung im öffentlichen Personennahverkehr seine fachliche Eignung als Unternehmer nachweisen.
29 Vgl. zur Vorgängerregelung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG; § 15 b StVZO BVerfGE 89, 69 = NZV 1993, 413 = DAR 1993, 427
30 Der Gesetz- und Verordnungsgeber konnte sich auch auf eine schon bisher in Rechtsprechung und Schrifttum existierenden Definitionsansätze stützen; es sei insbesondere auf die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000, bearbeitet von Lewrenz u.a. sowie den hierzu verfassten Kommentar, 2. Aufl. 2005, herausgegeben von Schubert, Schneider, Eisenmenger und Stephan verwiesen.
31 Bouska/Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, § 2 StVG Anm. 20 a

holt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen oder Strafgesetze verstoßen hat.

Diese eher formale Definition erschöpft das Problem der Unbestimmtheit dieses Rechtsbegriffs aber nicht. Denn die Schwierigkeit liegt eher darin, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber nur unzureichend geregelt hat, wie die Eignung festzustellen ist. Das gilt in erster Linie für die Erkrankungen und Beeinträchtigungen, die in der Anlage 4 zur FeV aufgelistet sind und noch viel mehr für diejenigen, die dort nicht aufgenommen wurden[32]. Zu denken ist vor allem an den Altersabbau, der nach allgemeiner Meinung fahreignungsrelevant ist, dessen Erscheinungsformen aber so vielfältig[33] sind, dass keine hinreichende Klarheit besteht, wann die Eignung entfällt. Die meist der Medizin entnommenen Begriffe in der Anlage 4 zur FeV, die zur Konkretisierung des allgemeinen unbestimmten Rechtsbegriffs Eignung dienen sollen, sind ihrerseits in hohem Maße unbestimmt und auslegungsbedürftig[34]. Auch die Verfahren, die zur Feststellung der Eignung bzw. Ungeeignetheit führen sollen, sind nur rudimentär geregelt; die Anlage 15 zur FeV enthält nur einige Grundsätze, lässt aber viele Fragen offen.

Ein Beispiel soll die Problematik erläutern. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV[35] enthält eine Definition von Alkoholmissbrauch, der als das individuelle Unvermögen zur Trennung eines die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums und dem Führen eines Fahrzeugs umschrieben wird. Offen bleibt, welcher Grad an Alkoholisierung relevant ist. Es zeigt sich also, dass in Wahrheit keine Definition erfolgt ist, sondern nur ein unbestimmter Rechtsbegriff durch einen anderen ebenso auslegungsbedürftigen ersetzt wurde. Muss eine Trunkenheitsfahrt bereits stattgefunden haben oder genügt es, wenn eine solche lediglich droht[36]? Das Problem wird noch verschärft, wenn die Regelung über die Wiedererlangung der Fahreignung nach Beendigung des Missbrauchs analysiert wird. Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV sieht die Fahreignung wieder als gegeben an, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Hier fallen zwei Begriffe auf, deren hinreichende Bestimmtheit in hohem Maße fraglich ist: Wie muss die Änderung aussehen und wann ist sie gefestigt? Bei der ersten Frage treffen zwei „Glaubensrichtungen“ aufeinander; die eine, die strikte Abstinenz fordert[37] und die andere, die von der Möglichkeit kontrollierten Trinkens ausgeht. Wann die Veränderung gefestigt ist, wird durchaus unterschiedlich beantwortet. Dabei geht es nicht nur um die zeitliche Komponente, sondern vor allem um die Frage der Rückfallwahrscheinlichkeit. Hier ist anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls prognostisch zu ermitteln, ob mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass der Betreffende wieder alkoholbedingt verkehrsauffällig wird. Erschwert wird das Ganze, weil es sich – jedenfalls in der Theorie – nicht um eine verkehrsmedizinische oder verkehrspsychologische Frage handelt, sondern eine verwaltungsrechtliche.

Betrachtet man das Vorstehende unter dem eingangs diskutierten Aspekt der gerichtlichen Überprüfbarkeit, treten – jedenfalls formal gesehen – Widersprüchlichkeiten auf. Legt man die dort dargestellten Grundsätze an, könnte man annehmen, dass es Bereiche gibt, für die eine Einschätzungsprärogative besteht, bzw. eine Prognoseentscheidung zu treffen ist. Diese scheint aber nicht der Behörde, sondern vielmehr dem Gutachter zuzustehen. Dieser wiederum hat keine Entscheidungsbefugnis, sondern teilt ihr nur seine sachkundige Einschätzung mit. Er ermittelt die für die Eignungsbeurteilung erforderlichen Tatsachen und unterbreitet einen Bewertungsvorschlag. Die Fahrerlaubnisbehörde darf Gutachten nicht kritiklos übernehmen, sondern muss sie einer eigenständigen Würdigung unterziehen, bevor sie die Ausarbeitung ihrer Entscheidung zugrunde legt[38]. Die Behörde beurteilt abschließend, ob dem Votum des Sachverständigen auf der Grundlage der rechtlichen Vorgaben gefolgt werden kann. Der Gutachter ist der „Gehilfe“ der Behörde oder des Gerichts; letztlich verantworten muss er die Wertung nicht, sondern die Stelle, für die das Gutachten bestimmt ist. Sie hat bei Übernahme der gutachterlich geäußerten Meinung letztlich keine Einschätzungsprärogative. Das Gutachten hat vollständig[39] die relevanten Umstände darzustellen, die der Behörde oder dem Gericht eine eindeutige Antwort erlauben, ob der Betreffende geeignet oder ungeeignet ist.

Wenn bei einer durch einen Sachverständigen angenommenen und von der Behörde festgestellten Ungeeignetheit im Einzelfall keine volle gerichtliche Überprüfung stattfindet, ergibt sich nicht aus den genannten rechtlichen Prinzipien, sondern in erster Linie aus dem tatsächlichen Problem, dass der Verwaltungsrichter im Regelfall nicht in der Lage ist, verkehrsmedizinische oder verkehrspsychologische Streitfragen abschließend zu bewerten und „richtig“ zu entscheiden. Gleichwohl wird man das von ihm – gegebenenfalls mit weiterer gutachterlicher Unterstützung – verlangen müssen.

Die teilweise vertretene Ansicht, eine psychologische Exploration ist sei einer Prüfung gleichzusetzen[40], erweist

32 Nr. 1 der Vorbemerkungen zur Anlage 4 stellt klar, dass die Aufstellung nur „häufiger vorkommende“ Erkrankungen und Beeinträchtigungen berücksichtigt. Beispiele für nicht im Katalog der Anlage 4 enthaltene fahreignungsrelevante Erkrankungen finden sich bei Schubert u.a. [Fn. 30], Erl. zu 1.5.2 S 28 (Schlafapnoe-Syndrome, manifeste AIDS-Erkrankungen)

33 Vgl. Schubert u.a. [Fn. 30], Erl. zu 13.10 bis 3.10.5 S 124 (alterbedingte Multimorbidität und Multimedikation speziell mit Psychopharmaka)

34 Nicht umsonst wurde durch die Begutachtungs-Leitlinien und den Kommentar hierzu [vgl. Fn. 30] der Versuch unternommen, diese Begriffe verständlicher zu machen.

35 In der Fassung der 4. Änderungsverordnung

36 Das Problem wird unter dem Gesichtspunkt der Relevanz des sogenannten privaten Alkoholmissbrauchs diskutiert; vgl. hierzu einerseits Himmelreich, Alkoholkonsum – privat und ohne Verkehrsteilnahme: Fahrerlaubnis-Entzug im Verkehrs-Verwaltungsrecht wegen Alkohol-Missbrauchs? DAR 202, 60 und andererseits Geiger, Fahrungeeignetheit bei nur „privatem“ Alkoholmissbrauch, DAR 2002, 347

37 Hierzu vor allem Stephan, Eignung, 1,6 Promille – Grenze und Abstinenzforderung, DAR 1995, 41

38 Geiger, Die Bedeutung der medizinisch-psychologischen Untersuchung im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2007, 489/491

39 Das ist zugegebenermaßen eine idealtypische These, von der die Praxis oft weit entfernt ist.

40 So aber Scheufen/Müller-Rath/Schubert, Kontrollteilnahme von Gutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU, NZV 2008, 332/334

sich als nicht zutreffend. Es gibt dort keine richtigen, falschen oder vertretbaren Antworten. Erhoben werden vielmehr – etwas verkürzt ausgedrückt – Daten zur Persönlichkeit und zu Persönlichkeitsmerkmalen, die das Risiko für ein von der Rechtsordnung missbilligtes Verhalten im Straßenverkehr begründen oder erhöhen; es wird weiter – jedenfalls regelmäßig – ermittelt, ob die Gründe für das Fehlverhalten erkannt und bearbeitet wurden, sodass in Zukunft eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden kann.

Insoweit sind die Ergebnisse der Exploration auch grundsätzlich einer Würdigung durch die Fahrerlaubnisbehörden und die Gerichte zugänglich; ist ein Gutachten nicht nachvollziehbar in dem Sinne, dass die erhobenen Befunde das Ergebnis nicht tragen, ist es nicht verwertbar. Ein prüfungsbezogener Entscheidungsspielraum für den Gutachter und – davon abgeleitet – der Behörde besteht demnach nicht.

So zeigt sich, dass die gesetzliche Regelung über die Beurteilung der Fahreignung in hohem Maße unbestimmt ist und deshalb zahlreiche rechtsdogmatisch nur schwer lösbare Probleme aufwirft. Diese sind nur unter erheblichem juristischem Aufwand einer einigermaßen befriedigenden Lösung zuzuführen. Die Unbestimmtheit der gesetzlichen Regelung ist zwar noch verfassungsgemäß, bewegt sich aber an der Grenze des verfassungsrechtlich noch Hinnehmbaren.

5.2 Regelmäßiger und gelegentlicher Cannabiskonsum

Das Gesetz unterscheidet bei Cannabis zwischen zwei Konsumfrequenzen, dem regelmäßigen und dem gelegentlichen; die einmalige Einnahme von Cannabis ist fahrerlaubnisrechtlich – jedenfalls nach herrschender Meinung in der Rechtsprechung – ohne Bedeutung. Ausgehend von der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs[41] besteht inzwischen weitgehend Einigkeit[42] darüber, dass eine regelmäßige Einnahme von Cannabis nur bei täglichem oder nahezu täglichem Konsum anzunehmen ist. Im Schrifttum und der früheren Rechtsprechung[43] gibt es dagegen auch andere Definitionen. So wird insbesondere geltend gemacht, dass auch der gewohnheitsmäßige Gebrauch von Cannabis darunter fällt[44]. Das ist anzunehmen, wenn sich der Drang, Cannabis zu konsumieren, so verselbständigt hat, dass eine willentliche Entscheidung darüber, ob ein Joint geraucht wird, praktisch nicht mehr stattfindet. Durchgesetzt hat sich das aber nicht. Gelegentlicher Konsum ist nach der gängigen Gesetzesauslegung jeder, der in seiner Häufigkeit hinter dem regelmäßigen zurück bleibt. Wie oft die Aufnahme des Rauschmittels stattgefunden haben muss, regelt das Gesetz nicht. Maßgeblich für die Auslegung eines vom Normgeber verwendeten Wortes ist grundsätzlich die Bedeutung dieses Wortes im allgemeinen Sprachgebrauch. In der deutschen Sprache wird „gelegentlich“, soll die Häufigkeit von Geschehnissen umschrieben werden, im Sinne von „manchmal“, „häufiger, aber nicht regelmäßig“, „öfters“, „hin und wieder“ oder „ab und zu“ verstanden und dient damit zur Beschreibung eines mehr als ein Mal eingetretenen Ereignisses. Anhaltspunkte, dass der Verordnungsgeber das Wort „gelegentlich“ in einem anderen Sinn verstanden wissen will, sind nicht ersichtlich. Auch die Begründung zu § 14 FeV[45] lässt nicht darauf schließen, dass der Verordnungsgeber im Widerspruch zum allgemeinen Sprachgebrauch davon ausgegangen wäre, auch ein einmaliger Konsum von Cannabis erfülle das Merkmal der gelegentlichen Einnahme[46]. Richtigerweise wird man das verneinen müssen. Gelegentlicher Konsum ist demnach ein solcher, der hinter dem regelmäßigen zurück bleibt, aber häufiger als einmal stattgefunden hat[47]. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV sieht bei regelmäßigem Konsum von Cannabis Fahrungeeignetheit als gegeben an, während bei nur gelegentlicher Einnahme diese Rechtsfolge nur eintritt, wenn weitere Tatsachen hinzukommen. Zusatztatsachen in diesem Sinne sind neben fehlendem Trennvermögen der Beigebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, Persönlichkeitsstörungen sowie Kontrollverlust.

Die bedeutsamste Zusatztatsache ist das mangelnde Trennvermögen zwischen Cannabiskonsum und Verkehrsteilnahme. Hier wird regelmäßig auf Laborwerte zurückgegriffen. Ursprünglich gab es einen als „sicher“ geltenden Bereich[48]. Bei einer gleichzeitigen Feststellung von THC und THC-COOH war regelmäßig von Fahrungeeignetheit auszugehen[49]. Das wurde durch neuere Forschungsergebnisse zunehmend in Frage gestellt[50]. Umstritten sind auch die Schwellenwerte, bei deren Überschreitung von einer Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss ausgegangen werden kann. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof beruft sich für seine Ansicht, erst ab einem Wert von 2,0 ng/ml THC sei der Nachweis für mangelndes Trennvermögen erbracht, auf das im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002[51] zitierte Gutachten des Prof. Dr. Krüger vom 15. August 2001. Danach war für THC-Konzentrationen unter 2,0 ng/ml im Blut, insbesondere solchen an der Nachweisgrenze (damals 1,0 ng/ml), davon auszugehen, dass keine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr stattfindet. Das entspricht aber nicht mehr dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Vielmehr wurden diese Werte in der Folgezeit erheblich in Frage gestellt; insbesondere gibt es Abweichungen

41 BayVGH BA 2004, 97
42 So z.B. VGH Baden-Württemberg NZV 2004, 213
43 Nachweise bei Geiger, Rechtsschutz gegen Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden, DAR 2001, 488/490
44 Geiger, Fahrerlaubnis und Drogenkonsum NZV 2003, 272/273; so auch VG Saarlouis zfs 2006, 539
45 BR-Drucks. 443/89, S. 262 ff.
46 VGH Baden-Württemberg NZV 2004, 215
47 BayVGH DAR 2006, 349 = zfs 2006, 294; OVG Brandenburg BA 2006, 161; a.A. OVG Hamburg NJW 2006, 1367 = BA 2006, 165 = zfs 2006, 626
48 Ausgangspunkt war der Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. Juni 1999 (abgedruckt z.B. bei Himmelreich, Cannabis-Konsum und seine Folgen für den Führerschein, BA 2002, 26), der auf Forschungen von Daldrupp u.a.. beruht.
49 BayVGH BA 2004, 561; VG Augsburg BA 2004, 294; vgl. auch Zwerger Rechtsfragen beim Entzug der Fahrerlaubnis bei Drogenauffälligkeit, DAR 2005, 431/434
50 Nachweise über die Entwicklung bei Geiger, Aktuelle Rechtsprechung zum Recht der Fahrerlaubnisse, SVR 2006, 401/405
51 BVerfG [Kammer] v. 20. 6. 2002 , NJW 2002, 2378 = BA 2002, 362

nach unten[52]. Danach wird ab einem Wert von 1,0 ng/ml THC im Serum davon ausgegangen, dass der Betreffende unter dem Einfluss des Rauschmittels am Straßenverkehr teilgenommen hat[53]. Dabei ist zu beachten, dass die Nachweisgrenze derzeit bei etwa 0,5 ng/ml THC liegt. Für diese Ansicht gibt es gute Gründe. Eine Fall-Kontroll-Studie zur Einschätzung des Risikos, beim Fahren unter Cannabiseinfluss einen Verkehrsunfall mit Todesfolge zu verursachen, kam etwa zu dem Ergebnis, dass bei Probanten mit positiven Blutwerten (definiert als eine Konzentration von 1,0 ng/ml THC und mehr) der Nachweis von Cannabis signifikant mit der Verantwortung für den Unfall korrelierte[54].

Der Streit um den „richtigen" Grenzwert ist nicht nur akademischer Natur. Er ist vielmehr für den Betroffenen von erheblicher Bedeutung. Lebt er etwa in Hamburg, riskiert er schon bei einmaliger Drogenfahrt eine Entziehung der Fahrerlaubnis. Lebt er in Baden-Württemberg, kommt bei einer Drogenfahrt mit einem Wirkstoffgehalt von 1,0 ng/ml THC im Blut eine unmittelbare Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht, während in Bayern bei diesem Wert „nur" eine Eignungsüberprüfung im Rahmen einer MPU angeordnet wird[55].

Legt man die eingangs dargelegten Maßstäbe an die verfassungsrechtliche Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe an, wird man die einschlägigen Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung nicht beanstanden können; sie sind einer Auslegung zugänglich. Dass die unterschiedliche Interpretation unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit nicht zufrieden stellen kann, bedarf keiner weiteren Darlegung. Hier könnte eine Klarstellung durch das Bundesverwaltungsgericht helfen. Der richtige Weg wäre, wenn sich der Gesetzgeber entschließen könnte, die entsprechenden Vorschriften präziser zu fassen und so möglichen Auslegungsspielraum von vornhinein zu begrenzen. Angesichts der Erfahrungen in den letzten Jahren wird dies aber nur ein frommer Wunsch bleiben.

6 Fazit

Als Ergebnis bleibt festzustellen, dass die verfassungsrechtlichen Hürden, ein Gesetz wegen Verwendung – zu – unbestimmter Rechtsbegriffe als nichtig zu verwerfen, sehr hoch sind. Allein der Umstand, dass ein in einer gesetzlichen Regelung verwendeter Begriff mehrere Auslegungen zulässt, die in ihrer praktischen Auswirkung durchaus gewichtig sind, reicht hierfür nicht. Die im Fahrerlaubnisrecht festzustellende Tendenz des Gesetzgebers, regelungsbedürftige Tatbestände nur mittels zahlreicher unbestimmter Rechtsbegriffe zu erfassen und so in Wahrheit keine – zureichende – Regelung zu erlassen, ist im Interesse der Normunterworfenen zu bedauern. Besserung ist nicht in Sicht.

52 VGH Baden-Württemberg NJW 2006, 2135: 1,0 ng/ml THC und 10,0 ng/ml THC-COOH

53 VGH Baden-Württemberg NJW 2006, 2135; BA 2005, 187; VG Hamburg, BA 2005, 327; OVG Lüneburg DAR 2003, 480; OVG Rheinland-Pfalz zfs 2004, 188 = DAR 2004, 413; in diese Richtung auch Eisenmenger, Drogen im Straßenverkehr – Neue Entwicklungen NZV 2006, 24/27; wohl auch Zwerger Erschwerter Rechtsschutz durch Reglungsdefizite in der Fahrerlaubnis-Verordnung, insbesondere bei Drogenauffälligkeit zfs 2006, 362/366

54 vgl. hierzu Türk, Cannabis intoxication and fatal road crashes in France, BA 2006, 286

55 Kritisch hierzu auch Gehrmann, Grenzwerte für Drogeninhaltsstoffe im Blut und die Beurteilung der Eignung im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2008, 265/268

Neuauflage der Beurteilungskriterien – Was hat sich geändert?

Jürgen Brenner-Hartmann

Die Beurteilungskriterien, herausgegeben von W. Schubert (DGVP) und R. Mattern (DGVM), haben in den vergangenen Jahren dazu beigetragen, die Transparenz des Begutachtungsprozesses erheblich zu verbessern. Es konnte bei der Bewertung der Fahreignung durch unterschiedliche Träger von Begutachtungsstellen ein hohes Maß an Einheitlichkeit erreicht werden. Sie müssen sich als normativ wirkendes Dokument jedoch auch einer ständigen Weiterentwicklung unterziehen, um nicht mit rechtlichen Vorgaben, Entwicklungen im Bereich der Verkehrsmedizin und -psychologie sowie Veränderungen der klinischen Behandlungsmethoden in Widerspruch zu geraten. Die beiden Fachgesellschaften DGVM und DGVP haben deshalb einen ständigen Arbeitskreis Beurteilungskriterien (StAB) eingerichtet, der diese Weiterentwicklung gestaltet.

In der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien, die Anfang 2009 erscheinen wird[1], finden sich deshalb eine Vielzahl von Änderungen und Ergänzungen. So ist der Kriterienkatalog der Alkoholhypothesen in weiten Teilen neu strukturiert und steht besser mit den Kriterien und Indikatoren der Drogenhypothesen in Einklang. Insbesondere sind in den Hypothesen A1 und D1 die diagnostischen Merkmale für die Abhängigkeit aus dem ICD 10 und dem DSM-IV zusammengeführt und einheitlich in 6 Bereiche gegliedert. Entwicklungen in der Therapie von Abhängigkeit und schwerem Missbrauch, insbesondere die Tendenz zu Langzeitmaßnahmen im ambulanten Bereich, werden bei der Bewertung von Abstinenzzeiträumen berücksichtigt. Die Abstinenznachweise selbst sollen bei Alkoholmissbrauch künftig regelmäßig über die Bestimmungen des Alkoholstoffwechselprodukts EtG im Urin (oder Haar) erfolgen und nicht mehr schwerpunktmäßig über die indirekten, oft unzureichend spezifischen Missbrauchsparameter GGT, CDT. oder MCV im Blut. Diese werden jedoch ihren Stellenwert bei der Dokumentation von Veränderungen im Trinkverhalten (Reduktion) behalten.

Das problematische Alkoholtrinkverhalten unterhalb der Ausprägungsgrade, die Alkoholverzicht erforderlich machen, war bisher in den Beurteilungskriterien nicht ausdrücklich beschrieben. Es wird nun in Hypothese 3 der Begriff der „Alkoholgefährdung“ neu eingeführt. Das angesprochene Trinkmuster zeichnet sich durch gesteigerte Alkoholgewöhnung, unkontrollierten Trinkepisoden oder ausgeprägtem Entlastungstrinken aus, ohne dass dabei die Kriterien der Hypothesen 1 und 2 erfüllt wären. Damit erhält auch Hypothese 3 die Gliederung in „diagnostische Kriterien“ und „Kriterien zur Problembewältigung“, wie sie sich in anderen Hypothesen bewährt hat.

Bei der Veröffentlichung der Beurteilungskriterien im Jahr 2005 sind sie um ein Kapitel 7 ergänzt worden, das zentrale Untersuchungsmethoden näher erläutert und Anforderungen an deren Anwendung formuliert. Der bisher erstellte Abschnitt 7.1 „Chemisch-toxikologische Untersuchungen“ war umfassend zu überarbeiten, um den Erkenntnisfortschritten und den Anforderungen der Praxis gerecht zu werden. Auch wurde ein höherer Grand an Standardisierung von Abstinenzkontrollen angestrebt (Vereinheitlichung des Untersuchungsumfangs und der Empfindlichkeit von Labormethoden) sowie ein verbessertes Maß an Qualitätssicherung gefordert (Akkreditierung der Labors für forensische Zwecke). Kapitel 7 wird in der 2. Auflage um einen Abschnitt 7.2 „Psychologische Testverfahren“ erweitert. Damit soll auch im Bereich der verkehrspsychologischen Testung mehr Einheitlichkeit erreicht und eine kompetente Anwendung und Interpretation von Testbefunden unterstützt werden.

1 Anmerkung des Verlags: Die 2. Auflage der Beurteilungskriterien ist im Januar 2009 erschienen. Weitere Informationen unter www.kirschbaum.de

Anforderungen an chemisch-toxikologische Analysen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung – Was ist zu beachten?

Frank Mußhoff

Einführung

In der erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage der Beurteilungskriterien zur Kraftfahreignung [1] wurde insbesondere das Kapitel 7 „Auswahl von Untersuchungsmitteln und Interpretation der Befunde“ erheblich modifiziert. Neben der zusätzlichen Aufnahme psychologischer Testverfahren wurden dabei die Anforderungen an chemisch-toxikologische Untersuchungen modifiziert und insbesondere spezifiziert.

Wesentliche Änderungen und Aktualisierungen, die bereits im Vorfeld mehrfach zur Diskussion standen [2, 3], werden kurz vorgestellt.

1 Untersuchungsmaterial

Ein Vorteil der Blutprobe besteht darin, dass sie durch den Klienten nicht manipulierbar ist. Ein Nachteil liegt hingegen darin begründet, dass die Nachweisbarkeitsdauer der Drogensubstanzen im Blut etwa um die Hälfte bis ein Drittel kürzer ist als im Urin. Auch nach Alkoholkonsum ist ein Nachweis von Ethanol (Trinkalkohol) in Abhängigkeit von der Konsummenge nur über Stunden zu führen. Die Analyse einer Blutprobe eignet sich im Wesentlichen zur Aufdeckung einer aktuellen Beeinflussung und spielt deshalb vorrangig für das Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitenrecht im Hinblick auf eine Alkohol- oder Drogenwirkung zu einem Tatzeitpunkt eine große Rolle. Eine Blutanalyse ist aber auch geeignet zur Überprüfung einer Alkohol-, Drogen-/Medikamentenfreiheit am Untersuchungstag, insbesondere zum Ausschluss akuter substanzbedingter Einflüsse auf das Leistungsvermögen im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung. Eine Sonderstellung bei der Fahreignungsbegutachtung nehmen die Cannabiskonsumenten ein. Es gibt Ansätze, aus labordiagnostischen Daten einer Blutanalyse bzw. aus der quantitativen Bestimmung von THC-Metaboliten im Serum, Rückschlüsse auf das Konsumverhalten von Cannabiskonsumenten zu ziehen. Bei dem von Daldrup et al. [4] vorgeschlagenen und zunächst in Nordrhein-Westfalen eingeführten Verfahren werden Personen mit positiven Cannabisbefunden kurz nach einer Verkehrsauffälligkeit aufgefordert, innerhalb von 8 Tagen eine Blutprobe beizubringen, die von speziell ausgewiesenen Instituten auf THC und THC-COOH untersucht wird. Aufgrund von empirischen und pharmakokinetischen Daten erfolgt eine Unterscheidung des Konsumverhaltens auf Grundlage der THC-COOH-Konzentration im Serum (≥ 75 ng/mL bestätigt einen regelmäßigen Konsum). Die verwendete chromatographische Methode zur Bestimmung von Cannabinoiden aus Serumproben muss Bestimmungsgrenzen < 1 ng/mL für THC und < 5 ng/mL für THC-COOH aufweisen.

Die Ausscheidung von Drogenrückständen aus dem Blut über die Nieren in den Urin verläuft abhängig von der Größe der Moleküle bei verschiedenen Stoffen unterschiedlich schnell ab. In Abhängigkeit von den Eliminationshalbwertszeiten kann durch den Nachweis von Drogensubstanzen im Urin gegenüber dem Blut ein substanzabhängig unterschiedlich langer Zeitraum überblickt werden. Die Nachweisbarkeitsdauer einiger relevanter Substanzen ist in *Tabelle 1* zusammengestellt. Bei der Interpretation ist zu berücksichtigen, dass die Dauer eines möglichen Substanznachweises nicht unerheblich von der Empfindlichkeit der verwendeten Analysemethode und den vom Labor definierten Nachweisgrenzen (Cut-off-Werte) abhängt, worauf im Sinne einer Gleichbehandlung Betroffener streng zu achten ist. Deshalb dürfen nur Labors beauftragt werden, welche den gestellten Anforderungen gerecht werden, was bei für forensische Zwecke akkreditierten Institutionen vorausgesetzt werden kann.

Aus im menschlichen Körper vorhandenem Ethanol entsteht zu einem Anteil unter 0,5 % über Konjugation mit Glucuronsäure das Stoffwechselprodukt Ethylglucuronid (EtG), welches deutlich langsamer über den Urin ausgeschieden wird als der Alkohol selbst. Über diesen direkten Alkoholkonsummarker im Urin ist also der Nachweis einer Alkoholaufnahme noch möglich, wenn Alkohol selbst nicht mehr in relevanten Bereichen im Blut oder im Urin detektiert werden kann. Die Nachweisbarkeitsdauer ist stark dosisabhängig und kann größenordnungsmäßig zwischen 24 Stunden, z.B. bei Aufnahme von 10 g reinem Alkohol, bis zu mehr als 72 Stunden nach Aufnahme von 150 g Alkohol variieren.

Für die Abstinenzüberprüfung im Rahmen der Fahrereignungsbegutachtung eignet sich Urin als Probenmaterial besser als Blut, wenn mehrere stichprobenartige Kontrollen nach kurzfristiger Einbestellung (am Vortag der Probengewinnung) in einem definierten Zeitraum durchgeführt und Täuschungsversuche ausgeschlossen werden können. Die Analyse einer Urinprobe kann auch als Beleg für die Drogenfreiheit am Untersuchungstag (Nüchternheitsbeleg) dienen, wenngleich ein positiver Befund auf-

Tabelle 1. Nachweis von Drogen und Ethylglucuronid im Urin

Substanzen im Urin	Nachweisbarkeit seit letztem Konsum
THC und Metabolite	Hauptmetabolit THC-COOH-Glucuronid: Bei Probierkonsum: ca. 2–3 Tage Bei vereinzeltem/gelegentlichen Konsum: 2–4 Tage Bei Konsum mehrmals wöchentlich: ca. 5–14 Tage Bei Dauerkonsumenten: 2–6 Wochen, in Einzelfällen ggf. länger
Opiate	Heroin: Ausscheidung als konjugiertes Morphin: Dosisabhängig ca. 48–96 Stunden 6-MAM: im Urin nur wenige Stunden, je nach Blasenentleerung maximal etwa bis zu 10 Stunden nachweisbar Freies Morphin: 24–48 Stunden Konjugiertes Codein: 48–72 Stunden
Kokain	Benzoylecgonin: Dosisabhängig 2–3 Tage Ecgoninmethylester: bis 2 Tage Unverändertes Kokain: Dosisabhängig bis 12 Stunden
Amphetamin, Methamphetamin, Methylendioxyamphetamine	Verschiedene Wirkstoffe, vom pH-Wert des Urins und von der Dosis abhängig 1–3 Tage
Ethylglucuronid	Dosisabhängig 1–3 Tage

* Die Nachweisbarkeitsdauer ist dosisabhängig und kann bei Dauerkonsum ansteigen. Sie hängt auch von der Entleerungsfrequenz der Harnblase ab. Als Faustregel kann gelten, dass Substanzen, meist in Form ihrer Metabolite, bei der Mehrzahl der Konsumenten nach etwa 8–10 Eliminationshalbwertszeiten soweit ausgeschieden sind, dass die Konzentrationen die Nachweisgrenzen unterschreiten

grund des längeren Nachweisfensters im Umkehrschluss keine akute Wirkung belegt.

Auch Haare stellen ein geeignetes Untersuchungsmaterial zur Überprüfung eines Drogenkonsums bzw. zur Abstinenzkontrolle dar. Aufgrund der dauerhaften Einlagerung in die Haarmatrix ist in Abhängigkeit von der Haarlänge insbesondere auch eine retrospektive Prüfung auf Substanzmissbrauch möglich, zum einen, um für diesen Zeitraum eine Abstinenz zu belegen, zum anderen, um bei zurückliegender Auffälligkeit des Probanden zu klären, ob damals ein Konsum vorlag. Das Nachweisfenster ist i. d. R. größer als für Blut oder Urin, zudem ist wegen des einigermaßen gleichmäßigen Wachstums auch ein Rückschluss auf frühere Einnahmephasen bzw. das Konsumverhalten möglich. Bei einer Interpretation von Haarbefunden ist es in Anbetracht sonstiger Unsicherheiten üblich, von einem durchschnittlichen Wachstum des Kopfhaares von ca. 1 cm pro Monat auszugehen. Derart gestaltet kann in Abhängigkeit von der Fragestellung eine entsprechende Segmentierung vorgenommen werden. Grundsätzlich sollte eine Interpretation zurückhaltend erfolgen, gerade bzgl. des retrospektiven Zeitfensters. Zu beachten ist insbesondere, dass

a) sich bei Kopfhaaren ggf. bis zu knapp 20 % der Haare im katagenen bzw. telogenen Stadium befinden,
b) es zu einer Einlagerung aus körpereigenen Depots (z. B. Fettgewebe) bis zu wenigen Monaten nach Konsumende gekommen sein kann und
c) die Wachstumsraten inter- und intraindividuell deutlich variieren.

Angesichts komplexer Zusammenhänge bei Einlagerung und Nachweis von Substanzen ist zu fordern, dass sowohl die Entscheidung über die Durchführung einer Haaranalyse als auch im Besonderen die Interpretation der Ergebnisse nur von erfahrenen Gutachtern vorgenommen wird. Die Haaranalyse stellt somit kein Routineverfahren des Abstinenznachweises dar, sondern bedarf jeweils der individuellen Betrachtung. Sie kann unter diesen Voraussetzungen ein wertvolles Mittel zur Verbesserung der Erkenntnismöglichkeiten im Einzelfall darstellen (ggf. in Kombination mit einer Urinanalyse) und auch prospektiv Anwendung finden, indem ein Proband aufgefordert wird, seine Haare wachsen und nach einer bestimmten Zeit oder sukzessive nach bestimmten Zeitintervallen immer wieder analysieren zu lassen. Häufig findet die Haaranalyse Anwendung, um retrospektiv schon einmal ein drogenfreies Intervall zu belegen, prospektiv werden dann noch weitere Urinkontrollen vorgenommen.

2 Methodik und Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Analysen

Im Hinblick auf die rechtlichen Folgen für den Betroffenen sind bei forensisch-toxikologischen Analysen im Rahmen von Fragestellungen des Verwaltungsrechts höchste Anforderungen an die Qualitätssicherung und forensische Kompetenz des Personals zu stellen. Entsprechende Untersuchungen dürfen demnach nur in qualifizierten Laboratorien mit entsprechender Ausstattung und qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Analytik und toxikologische Interpretation der Befunde sollten in einer Hand liegen und die Fragestellung im Auftrag für die toxikologische Untersuchung muss eindeutig und sachgerecht sein. Die Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) hat Richtlinien zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen incl. einiger Anlagen zu bestimmten Themen erstellt, die für entsprechende Analysen als bindend anzusehen sind [5]. Laboratorien müssen nicht nur allgemein nach der DIN ISO/IEC 17025 akkreditiert sein, sondern die Akkreditierung muss speziell für forensische Zwecke ausgerichtet sein (mit entsprechenden Gegenstandskatalogen) [6].

2.1 Immunchemische Verfahren

Grundsätzlich ist zu beachten, dass Immunoassays lediglich als hinweisgebende Analysen, das heißt als Vorteste zu verwenden sind und ein isolierter immunchemischer Befund nicht gerichtsverwertbar ist. Gemäß den Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen müssen positive Resultate Hinweis gebender Verfahren durch eine zweite unabhängige und spezifische (in der Regel chromatographische) Methode, also nicht durch einen zweiten Immunoassay, bestätigt werden (sog. identifizierendes Verfahren).

Die von den Herstellern immunchemischer Tests für den klinischen Einsatz vorgeschlagenen Cut-off-Werte sind für forensische Untersuchungen häufig zu hoch gewählt. Prinzipiell ist es aber aus wissenschaftlicher Sicht nicht möglich, für immunchemische Methoden generell feste Cut-off-Werte vorzugeben, da diese stark vom verwendeten Test und dem entsprechenden Antikörper bzw. den Kreuzreaktivitäten von strukturverwandten Substanzen abhängen.

Jedes Labor muss daher belegen, dass die eigenen funktionellen Cut-off-Werte des immunchemischen Verfahrens für die Differenzierung „positiv" versus „negativ" adäquat gewählt sind; d.h. bei Analytkonzentrationen, die an der Bestimmungs- bzw. Entscheidungsgrenze des identifizierenden, chromatographischen Verfahrens in der jeweiligen Matrix liegen, muss das immunchemische Vortestverfahren ein positives Ergebnis anzeigen, ansonsten ist der Vortest ungeeignet. Das Labor hat entsprechende interne Validierungen für die eingesetzten immunchemischen Verfahren nachzuweisen.

2.2 Chromatographische Analysenverfahren

Bei einer beweissicheren Analyse muss eine betreffende Substanz zum einen einwandfrei identifiziert und zum anderen ggf. auch quantifiziert werden. Insofern ist die Kombination aus chromatographischer Trennung eines Substanzgemisches (z.B. Urin- oder Serumextrakt) mit anschließender spektrometrischer Charakterisierung der Einzelsubstanzen in zeitlich getrennter Reihenfolge die obligatorische Analysentechnik in der forensischen Toxikologie. Gerade ein Massenspektrum wird quasi als chemischer Fingerprint einer Substanz angesehen. Neben der Aufnahme eines vollständigen Massenspektrums kann bei gerichteten Analysen zur Steigerung der Sensitivität eine Reduzierung auf charakteristische Massenfragmente erfolgen. Diese Vorgehensweise ist z.B. bei quantitativen Bestimmungen von Drogenstoffen in Körperflüssigkeiten gängige Praxis; zur Bestimmung und Berücksichtigung der Wiederfindungsraten werden deuterierte Analoga (Wasserstoffatome wurden durch Deuterium ersetzt) der zu bestimmenden Substanzen bereits vor der Extraktion als interne Standards zugesetzt und simultan analysiert. Als generelle chromatographisch-spektrometrische Methodenkombinationen der Wahl sind in der forensischen Toxikologie derzeit anzusehen die Gaschromatographie oder Flüssigkeitschromatographie (engl. Liquid chromatography) jeweils in Kombination mit der Massenspektrometrie (GC/MS bzw. LC/MS) oder Methoden mit vergleichbarer Aussagekraft (z. B. Hochleistungsflüssigkeitschromatographie mit Dioden-Array-Detektion [HPLC/DAD]).

3 Wichtige Kriterien bei chemisch-toxikologischen Analysen

Im Folgenden werden stichpunktartig die wichtigsten Kriterien dargestellt, die es bei chemisch-toxikologischen Analysen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik einzuhalten gilt:

- genaue Definition des Kontrollzeitraums mit Sicherung der Verfügbarkeit des Klienten; Termine sind unvorhersehbar und es gibt klare und nachvollziehbare Verhaltensregeln bei Abwesenheit
- i. d. R. sind 4 unauffällige Urinteste innerhalb von 6 Monaten bzw. 6 unauffällige Teste innerhalb von 12 Monaten vorgesehen; alternativ können drogenfreie (Teil-) Zeiträume mit dem Mittel der Haaranalyse belegt werden
- Urinabgaben im Rahmen eines Abstinenzkontrollprogramms erfolgen spätestens am Folgetag der Einbestellung unter Sichtkontrolle
- Klienten werden auf mögliche Verfälschungen der Laborergebnisse bei Konsum von Mohnsamen, von Cannabis-Hanfprodukten sowie bei Aufenthalt in Räumen mit Cannabisrauch in der Umgebungsluft hingewiesen und zu entsprechenden vorsorglichen Verhaltensweisen aufgefordert; gleiches gilt beim Beleg einer Alkoholabstinenz bzgl. Verfälschungsmöglichkeiten durch alkoholhaltige Lebensmittel, Medikamente und Mundhygienemittel sowie so genanntes alkoholfreies Bier (auch Sekt/Wein)
- das beauftragte nach DIN ISO EN 17025 für forensische Zwecke akkreditierte Labor verfügt über forensisch-toxikologische Erfahrung; durch den Fachtitel „Forensischer Toxikologe, GTFCh“ oder ggf. „Forensischer Chemiker, GTFCh“ der Laborleitung gelten diese Anforderungen als nachgewiesen
- das Labor nimmt an Ringversuchen teil, die zur Bestätigung der forensischen Beweissicherheit seiner Analyseergebnisse geeignet sind
- Hinweis gebende Verfahren (Immunoassays oder einfache chromatographische Verfahren) werden von identifizierenden, chromatographischen Bestätigungsanalysen (beweisende Verfahren wie GC/MS oder LC/MS) unterschieden. Hinweis gebende Verfahren sind so sensitiv eingestellt (Wahl des Cut-off-Wertes für die Differenzierung „positiv" versus „negativ"), dass bei Anwesenheit einer in *Tabelle 2* aufgeführten Targetsubstanz größer gleich der geforderten Bestimmungs-/Entscheidungsgrenze in der jeweiligen Matrix immer ein positives Ergebnis angezeigt wird; bei positivem Drogennachweis in einem Hinweis gebenden Verfahren ist eine Bestätigung mit einem beweisenden Verfahren erforderlich
- ein polytoxikologisches Screening umfasst grundsätzlich Cannabinoide, Opiate, Kokain(metabolite), Amphetamine (incl. Methamphetamin und Methylendioxyamphetamine), Methadon (bzw. EDDP) und Benzodiazepine; bei den zum Einsatz kommenden Methoden muss

Tabelle 2. Targetanalyten und Cut-off-Werte bzw. geforderte Bestimmungsgrenzen (BG) für chromatographische, identifizierende Verfahren (Urin und Haare) im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung

Substanzklasse bzw. Targetanalyt	Urin [ng/ml]	Haare [ng/mg]
Cannabinoide		
THC-COOH	10 (nach Hydrolyse)	
THC		0,02
Opiate		
Morphin (Codein, Dihydrocodein u. in Haaren 6-Monoacetylmorphin)	25 (nach Hydrolyse)	0,1
Cocain		
Benzoylecgonin	30	
Cocain		0,1
Amphetamine		
Amphetamin und Designer-Amphetamin	50	0,1
Methadon		
EDDP	50	
Methadon		0,1
Benzodiazepine		
Diazepam	(50)	0,05
Nordiazepam	50	0,05
Oxazepam	50	0,05
Alprazolam		0,05
Hydroxy-Alprazolam	50	
Bromazepam	50	0,05
Flunitrazepam		0,05
7-Aminoflunitrazepam	50	
Lorazepam	50	0,05
Ethylglucuronid	100	0,007

im Rahmen einer Validierung belegt worden sein, dass sie die in *Tabelle 2* aufgelisteten Bestimmungsgrenzen für die jeweiligen Targetanalyten erreichen

– bei Hinweis auf früheren Opiatkonsum erfolgt eine Erweiterung der Analysen zumindest bzgl. Buprenorphin, Tilidin und Tramadol; bei Verdacht auf Umgang/Missbrauch mit psychoaktiven Medikamenten bzw. Suchtverlagerung können weitere Medikamentengruppen (z. B. Antidepressiva, Barbiturate, modernere Hypnotika wie Zolpidem oder Zopiclon sowie weitere Arzneimittel (insbesondere weitere Psychopharmaka wie Neuroleptika etc.) von Relevanz sein und eine anlassbezogene Beauftragung des Labors erfordern.

Literatur

[1] Schubert W., Mattern R. (2009) Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, 2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn

[2] Mußhoff F., Madea B. (2008) Chemisch-toxikologische Analysen auf berauschende Mittel im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik. NZV 10: 485–492

[3] Mußhoff F. (2008) Konkretisierungen zu den chemisch-toxikologischen Analysen gem. den Beurteilungskriterien. In: Schubert W., Mattern R., Nickel W.-R. (Hrsg.) Prüfmethoden in der Fahreignungsbegutachtung in der Psychologie, Medizin und im Ingenieurwesen. Kirschbaum Verlag, Bonn, pp. 69–72

[4] Daldrup T., Käferstein H., Köhler H., Maier R.-D., Mußhoff F. (2000). Entscheidung zwischen einmaligem/gelegentlichem und regelmäßigen Cannabiskonsum. Blutalkohol, 37, 39–47

[5] Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie. (2000, 2002). Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen. Erstellt unter der Mitarbeit von: Aderjan R., Briellmann T., Daldrup T., Demme U., Harzer K., Herbold M., Käferstein H., Kauert G., v.Meyer L., Möller M., Mußhoff F., Schmitt G., Weinmann W. Toxichem und Krimtech, 65 (1), 18–24, Anhang A. Toxichem und Krimtech, 67 (1), 13–16, Anhang B1. Toxichem und Krimtech, 67 (3), 78–80 und Anhang B2. Toxichem und Krimtech, 69 (3), 32–34. Jeweils aktuell verfügbar auch unter http://www.gtfch.org

[6] htpp://www.dach-gmbh.de

Evaluationsansätze zum komplexen medizinisch-psychologischen Begutachtungssystem „Beurteilungskriterien“

Wolfgang Jacobshagen, Johannes Jansen

Zusammenfassung

Ansätze zur Evaluation der Beurteilungskriterien, die sich auf das im VZR erfasste Rückfallkriterium stützen, sind von vornherein mit grundlegenden methodischen Schwierigkeiten verbunden, nicht nur der Dunkelziffer-Problematik des Rückfallkriteriums, sondern insbesondere auch mit dem Problem einer mehrfachen Varianzeinschränkung: So stehen für eine entsprechende Bewährungskontrolle zum einen nur die Gutachten der als positiv oder kursfähig beurteilten Personen zur Verfügung; zum anderen ist selbst für diese die Varianz angesichts der in den Beurteilungskriterien formulierten Regeln zur (konjunktiven) Datenintegration weiter eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund werden die Möglichkeiten einer nicht datengestützten Evaluation im Sinne einer kritischen fachlichen Auseinandersetzung mit dem Regelwerk selbst sowie Ansätze einer empirischen Evaluationsforschung vorgestellt. Summative Evaluationsforschung kann mit einer entwicklungsorientierten durch Erhebung zusätzlicher Variablen verknüpft werden. Zur entwicklungsorientierten Evaluation und damit zur Optimierung der Beurteilungskriterien können auch systematische Auswertungen der Gutachten von Personen genutzt werden, die sich – nach früherem positiven Begutachtungsergebnis und anschließender Auffälligkeit – einer erneuten Begutachtung unterziehen.

1 Voraussetzungen und Rahmenbedingungen einer Evaluation

Einleitend möchten wir die tatsächlichen Rahmenbedingungen dieses weitgehend praktischen, weniger im akademischen Bereich angesiedelten Teilbereiches der Verkehrspsychologie skizzieren, die in erheblichem Maß die Möglichkeiten von Evaluationen bestimmen, um dann zu schildern, wie und mit welchen Ergebnissen bisher de facto evaluiert wurde und wie sich die inzwischen verbindlich eingeführten „Beurteilungskriterien“ der DGVP und der DGVM (Schubert und Mattern, 2005) auswirken, um schließlich Ansatzpunkte zur Evaluation und Weiterentwicklung dieser Kriterien aufzuzeigen. Wir setzen diese in Anführungsstriche, um anzudeuten, dass hier das als „normatives Dokument“ definierte schriftliche System gemeint ist, das auch die Bundesanstalt für Straßenwesen für die Gutachtenaudits im Rahmen der Akkreditierung zu Grunde legt.

Was ist also anders, als es aus Sicht des akademischen empirischen Forschers ideal wäre, welche methodischen Aspekte sind von vornherein zu berücksichtigen?

- Es gibt seit langem einen rechtlichen Rahmen, der durch Gerichtsentscheidungen differenziert worden ist und der auch für wissenschaftliche Zwecke nicht außer Kraft gesetzt werden darf. Die bedeutet z. B., dass zum Zwecke einer korrekten Kontrollgruppenbildung keine ungeeigneten Personen eine Fahrerlaubnis erhalten dürfen und keine unbegrenzte „Persönlichkeitsausforschung“ zulässig ist, auch wenn diese möglicherweise zusätzliche Risikofaktoren aufdecken könnte.
- Untersucht wird nicht die „Fahreignung“ an sich, sondern nach dem Prinzip der anlassbezogenen Untersuchung eine auf einen Teilaspekt der Eignung beschränkte Fragestellung der Fahrerlaubnisbehörde, so dass der Gutachter gehalten ist, sich auf diesen Rahmen zu beschränken. Jede Evaluation kann also nur Aufschluss gegeben über das, was fachlich innerhalb der rechtlichen Vorgaben geleistet wird, nicht darüber, was fachlich geleistet werden könnte.
- Für Analysen verbleibt – trotz der bekannten niedrigen Reliabilität durch die hohe Dunkelziffer – vor allem das anlassbezogene Rückfallkriterium im Verkehrszentralregister (VZR). Es gibt leider kein besseres, man muss damit leben, dass errechenbare Koeffizienten aus diesem und weiteren Gründen (s. u.) nur niedrig ausfallen können.
- Datenschutzprobleme entstehen besonders dadurch, dass bei Verwendung des Rückfallkriteriums „private“ Daten der Untersuchungsinstitute mit „staatlichen“ Daten im VZR verknüpft werden müssen, was ggf. die Beteiligung von Bundesdatenschutz- und Länderdatenschutzbeauftragten erfordert. Wer sich hier durchkämpfen musste, weiß, wie schwer es ist, alle Meinungen im Sinne des Forschungsziels unter einen Hut zu bekommen, insbesondere, wenn nicht nur Über-Alles-Bewährung verlangt wird, sondern auch differenzierte Prädiktorforschung geplant ist.
- Obwohl das VZR auch als Forschungsinstrument gedacht ist, sind die Möglichkeiten, dieses für Evaluationszwecke (Mehrfachauswertungen von Datensätzen etc.) effizient zu nutzen, bisher sehr eingeschränkt und mit erheblichen Kosten- und Koordinationsproblemen verbunden. Wünschenswert wäre im Zusammenhang mit unserem Thema u. a., dass seitens des VZR u. a. systematisch er-

fasst würde, ob eine Erteilung (oder Belassung) vor dem Hintergrund eines positiven Gutachtenergebnisses und ggf. nach Kursteilnahme erfolgte.

– Tilgungsfristen im VZR machen Langzeitforschungen fast unmöglich. Die 10jährige Nachverfolgung im Rahmen des BASt-Projektes ALKOEVA (Jacobshagen 1996), die schon damals eine Ausnahme war, wäre heute nicht mehr möglich.

2 Was und mit welchen Zielen und Ergebnissen ist bisher evaluiert worden?

Es wurde in der Regel versucht, sowohl die „Gesamtperformance" zunächst der MPU, dann auch von Rehabilitationsmaßnahmen zu ermitteln und im gleichen Zusammenhang Prädiktorforschung zu betreiben. Dabei bestand von vornherein das Problem der Varianzeinengung durch den Ausschluss der negativ Beurteilten, die in der Regel keine Fahrerlaubnis erhalten. Im theoretischen Idealfall von absolut validen Prädiktoren, die von den Gutachtern richtig angewendet werden, würden alle als positiv oder kursfähig Beurteilte bei Belassung oder nach Erteilung einer Fahrerlaubnis nicht erneut auffallen, weil sie geeignet sind. Ein solches ideales Begutachtungssystem, eigentlich mit einer Validitätskoeffizienten von r = 1,0, würde rechnerisch lediglich einen Validitätskoeffizienten von r = 0,0 erreichen. Merz hatte schon 1966 auf diesen Effekt aufmerksam gemacht. *Bild 1* verdeutlicht noch einmal den Mechanismus.

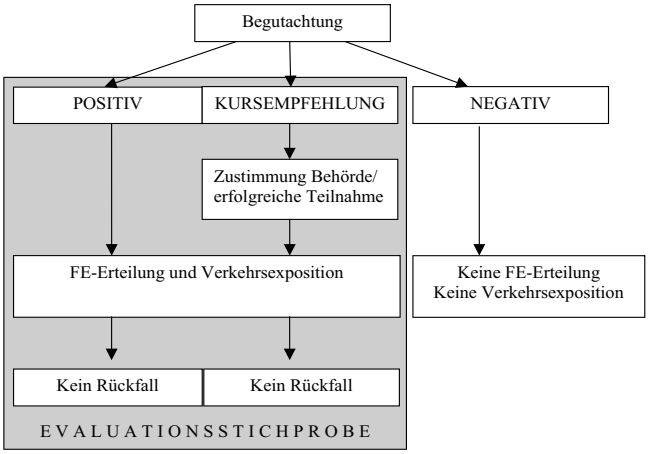

Bild 1. Eingeschränkte Varianz des Kriteriums bei perfekter Prognosegüte

Hinsichtlich der „Gesamtperformance" des Untersuchungssystems zeigen die Ergebnisse verschiedener Forschungsprojekte, dass die Rezidivquoten im Verlauf der Zeit erheblich geringer wurden, wobei allerdings Konstanz über die Zeit für die Eingangsvoraussetzungen hinsichtlich Kontrolldichte und das Verhalten der Betroffenen vorausgesetzt werden muss. Die Ergebnisse für Norddeutschland (bei flächendeckenden Projekten aus den Gesamtdaten extrahiert) finden sich in der *Tabelle 1*, die zur „klassischen" Baseline von Buikhuisen in den Niederlanden (1968, ohne diagnostische und rehabilitative Maßnahmen) die entsprechenden Ergebnisse der Evaluationsstudien „ALKOEVA" (Winkler, Jacobshagen und Nickel, 1988), EVAGUT sowie „INTEVA/BUSS" (Jacobshagen, 2001) enthält.

Tabelle 1. Rezidivquoten nach 3 Jahren bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in Norddeutschland (Baseline: Niederlande ohne Intervention)

Stichprobe		MPU	Eignungsurteil	
			positiv	Nachschulung
Buikhuisen	(NL)	keine (1968)	(28,2%) (N = 218)	
ALKOEVA	(Nord)	1979–1983	18,1 % (N = 364)	13,2 % (N = 212)
EVAGUT	(Nord)	1987–1989	12,3 % (N = 485)	12,7 % (N = 408)
BUSS-Experim.	(Nord)	1994–1996	5,1 % (N = 375)	5,9 % (N = 809)
BUSS Kontrollgr.	(Nord)	1994–1996	6,5 % (N = 200)	8,3 % (N = 327)

3 Das Problem der zweifachen Varianzeinengung

Durch die verbindliche Einführung der Beurteilungskriterien ist für jede Untersuchungsstichprobe von Personen einer Evaluationsstudie neben der beschriebenen von einer zusätzlichen Varianzeinengung auch auf Seiten der Untersuchungsbefunde auszugehen, die sich aus den Regeln zur Integration der diagnostischen Befunde ergibt.

Korrelationen zwischen den Beurteilungskriterien und dem Rückfall lassen sich unter Berücksichtigung der Regel, dass *alle* jeweils relevanten Kriterien als Voraussetzungen einer positiven Prognose erfüllt sein müssen, nicht sinnvoll berechnen, soweit man die Beurteilungskriterien als erfüllt oder nicht erfüllt codiert (0/1-Codierung): Für die positiv beurteilten Fälle liegt keine Varianz vor (abgesehen vom Fall einer expliziten Abweichungsbegründung), für die als kursfähig beurteilten sollte keine Varianz nach der Kursteilnahme mehr vorliegen: Jede Kursempfehlung beruht auf der Annahme, dass zum Untersuchungszeitpunkt noch nicht erfüllte Kriterien nach der Teilnahme als erfüllt bewertet werden können. *Bild 2* veranschaulicht den Zusammenhang:

Entsprechende Analysen wären nur dann aussichtsreich, wenn die Beurteilung auf einer summativen Bewertung der für den Einzelfall anzuwendenden Beurteilungskriterien beruhen würde, nicht, wie dies durch das Regelsystem vorgegeben wird, auf einer konjunktiven Entscheidungslogik, wenn also nach dem Regelwerk zulässig wäre, ein positives Votum auszusprechen, obwohl ein oder mehrere Kriterien nicht erfüllt sind, bzw. eine Kursempfehlung trotz der Erwartung, dass auch nach erfolgreicher Teilnahme einzelne Kriterien nicht erfüllt sein werden.

Der Versuch, den Grad der Erfüllung eines anzuwendenden Kriteriums zu quantifizieren, etwa auf einer Skala von 0–10, z. B. mit einem Grenzwert von 5, ab dem das Kriterium als erfüllt gilt, löst das Problem der Varianzeinengung nicht, da in diesem Fall alle Personen, die Werte zwischen 0 und 4 erreichen, ein negatives Gutachten erhalten und,

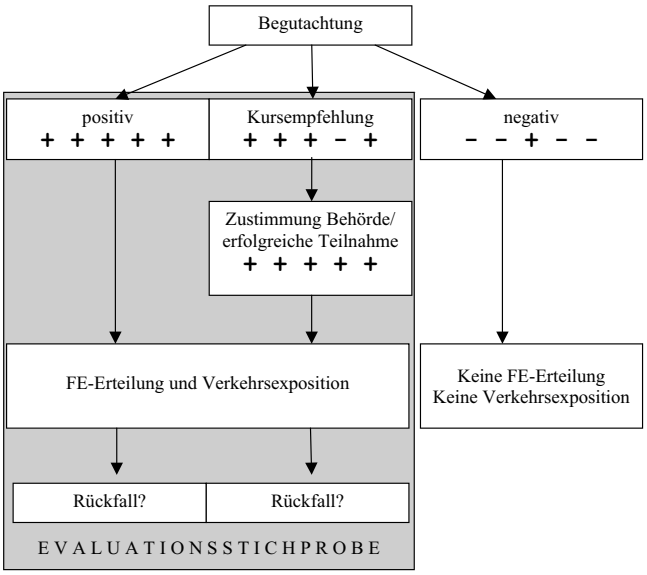

Bild 2. Varianzeinengung der Untersuchungsbefunde

da in der Regel keine Fahrerlaubnis erteilt wird, nicht in Evaluationsstichprobe eingehen, dieser Bereich der Werteverteilung also für die Analysen nicht zur Verfügung steht.

Das Problem der Varianzeinengung betrifft praktisch alle Variablen, die zum Untersuchungszeitpunkt erhoben und diagnostisch verwertet werden. Aus Gründen der Verständlichkeit sei dies an einem Beispiel erläutert, für das quantitative Untersuchungsbefunde vorliegen: Durch die Einengung der für die Evaluation zur Verfügung stehenden Untersuchungsstichprobe auf die positiv oder als kursfähig beurteilten Fälle steht für statistische Analysen nicht die gesamte Verteilung der festgestellten Laborparameter zur Verfügung, sondern lediglich der Teilbereich der unauffälligen Werte, bei Drogenfragestellungen etwa nur für die Fälle, in denen kein Drogenkonsum nachgewiesen werden konnte, bei Alkoholfällen nur der Teilbereich der erhobenen Werte, die als normgerecht bzw. nicht als alkoholbedingt erhöht bewertet werden konnten.

Einzelne Indikatoren wiederum mit dem Rückfallkriterium zu korrelieren, stellt aus diesen Gründen ebenfalls keine aussichtsreiche Strategie dar. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass letztlich nur gemäß dem Regelwerk als günstig zu bewertende Indikatoren, die zur Entscheidung, dass ein Kriterium als erfüllt bewertet werden konnte, herangezogen wurden, vorliegen können.

Durch die verbindliche Einführung der Beurteilungskriterien einschließlich der Regeln zur Datenintegration vor dem Hintergrund des Zieles, eine bundeseinheitliche, von den einzelnen Gutachtern und Trägern unabhängige Beurteilung soweit wie möglich sicherzustellen, wird insofern zwar auf der einen Seite die Begutachtung des Einzelfalles hinsichtlich der Befunderhebung und der Befundinterpretation soweit wie möglich standardisiert und die Objektivität der Begutachtung überprüfbar gemacht. Auf der anderen Seite wird aber in methodischer Hinsicht der Preis gezahlt, dass selbst bei einer umfangreichen summativen Evaluationsstudie mit Einbeziehung einer Vielzahl von untersuchten Variablen nur geringe Aussichten bestehen, daraus konkrete Rückschlüsse ableiten zu können, wie das Regelwerk der Beurteilungskriterien selbst optimiert werden kann – anders als in früheren Jahren, als die Varianz der Beurteilungskriterien und der diagnostischen Entscheidungsstrategien, die zur Beurteilung des Falles angelegt wurden, noch weit größer und eben nicht bundeseinheitlich geregelt war. Durch die verbindliche Einführung entfällt die Möglichkeit, unterschiedliche diagnostische Systeme hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit bzgl. des Rückfallkriteriums miteinander zu vergleichen, um aus einer solchen Analyse Konsequenzen abzuleiten.

Insofern stellt sich die Frage nach geeigneten Ansätzen, um die nun vorliegenden Beurteilungskriterien bewerten und optimieren zu können. Jeder Evaluationsansatz muss diese Ausgangsbedingungen berücksichtigen.

4 Mögliche Ansätze der Evaluation und der Evaluationsforschung

Greifen wir zunächst die in der Literatur übliche Unterscheidung zwischen Evaluation und Evaluationsforschung (Bortz und Döring, 1995; Wottawa und Thierau, 1998; Gollwitzer und Jäger, 2007) auf und unterscheiden drei mögliche Ansätze:

- Evaluation des Systems der Beurteilungskriterien im Sinne einer nicht-datengestützten Bewertung aus fachlicher Sicht;
- summative Evaluationsforschung im Sinne einer Ermittlung der Legalbewährung nach Begutachtung auf der Grundlage der Beurteilungskriterien;
- entwicklungsorientierte Evaluationsforschung zur Optimierung des Systems der Beurteilungskriterien.

Erinnert sei zunächst noch einmal ausdrücklich daran, dass wir uns der Fragestellung widmen, wie das System der Beurteilungskriterien evaluiert werden kann, nicht der Frage, welche Aspekte bei einer Evaluation des gesamten Systems der Fahreignungsbegutachtung innerhalb der gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen wären.

5 Die nicht-datengestützte Evaluation des Systems der Beurteilungskriterien

Natürlich lassen sich die Beurteilungskriterien der DGVP und DGVM auch ohne Erhebung von Bewährungsdaten aus fachlicher Sicht kritisch analysieren und bewerten. Entsprechende kritische Arbeiten und Vorschläge, die auf einer fundierten Auseinandersetzung mit diesem Regelwerk beruhen, sind uns aber nicht bekannt. Herr Brenner Hartmann als Federführer der ständigen Arbeitsgruppe der beiden Fachgesellschaften wird bestätigen können, dass kritische Impulse und Anregungen, wie das Regelwerk der Fachgesellschaften diagnostisch optimiert werden kann, von den mit diesem Regelwerk arbeitenden Gutachtern, den entsprechenden Trägerorganisationen und Mitgliedern der Fachgesellschaften, nicht zuletzt den Mitgliedern der ständigen Arbeitsgruppe selbst kommen, fundierte fachliche Anregungen „von außen", etwa aus dem universitären Bereich oder von anderer Stelle, jedoch, soweit es solche überhaupt gibt, eine seltene Ausnahme darstellen.

Kritisch diskutiert werden können u. a.:

- die theoretische bzw. fachliche Fundierung des Regelwerkes,
- die Berücksichtigung allgemeiner diagnostischer Standards,
- die Vollständigkeit hinsichtlich der zu beurteilenden diagnostischen Sachverhalte,
- die Fundierung der Regeln zur Datenintegration etc.

Da entsprechende nicht-datengestützte Evaluationen bzw. fundierte kritische Auseinandersetzungen mit dem System der „Beurteilungskriterien" fehlen, skizzieren wir hier in aller Kürze unsere eigene Bewertung und stellen sie zur Diskussion.

Aus unserer Sicht führt eine solche Evaluation des Systems der Beurteilungskriterien zu folgendem Ergebnis:

- Die Beurteilungskriterien definieren Anforderungsprofile für unterschiedliche Untersuchungsanlässe, die sich als die aus medizinischer und psychologischer Sicht notwendigen Voraussetzungen für die Annahme verstehen lassen, zukünftige Verkehrsbewährung erwarten zu können trotz einer zuvor mehr oder weniger gravierenden individuellen Geschichte verkehrsrechtlich relevanter Auffälligkeiten.
- Durch die Berücksichtigung der explizit festgelegten Regeln bzgl. der Beziehungen zwischen Hypothese, Kriterium und Indikatoren wird letztlich standardisiert, wie eine angemessene Befunderhebung und Befundinterpretation zu erfolgen hat. Dadurch wird – in Verbindung mit der Notwendigkeit zur vollständigen Dokumentation aller für die Beurteilung relevanten Sachverhalte, also auch der entsprechenden Angaben im Verlauf der Exploration – ermöglicht, die Objektivität der Begutachtung im Sinne einer vom einzelnen Gutachter unabhängigen Bewertung zu überprüfen, nicht nur bzgl. der Interpretation psychometrischer Testverfahren und zum Beispiel erhobener Laborbefunde, sondern auch bzgl. der Exploration.
- Die Beurteilungskriterien stellen insofern sowohl eine fast vollständige Standardisierung der Befunderhebung als auch der Befundinterpretation dar. Nur vor diesem Hintergrund kann die Bundesanstalt für Straßenwesen die regelmäßige Auditierung von Gutachten vornehmen.

Für den Bereich der Verkehrspsychologie und der Verkehrsmedizin dürfen wir zumindest feststellen: In diesem Anwendungsfeld gibt es mit den Beurteilungskriterien der zuständigen Fachgesellschaften DGVP und DGVM genau die verbindlichen Vorgaben, die in vielen Anwendungsbereichen fehlen.

Dafür, die verkehrspsychologische Exploration als klinische Urteilsbildung im Sinne einer intuitiven oder gar willkürlichen Vorgehensweise zu bewerten, gibt es vor diesem Hintergrund keine Grundlage. Die Diagnostik auf der Grundlage der Beurteilungskriterien der DGVP und DGVM ist letztlich weder als klinische noch als statistische Urteilsbildung zu bewerten, sondern beschreitet einen dritten Weg:

Eine im Detail regelgeleitete Integration

- sowohl qualitativer wie auch quantitativer psychologischer und medizinischer Befunde
- unter Einbeziehung psychometrischer und laborchemisch ermittelter, aber auch anamnestisch sowie im Rahmen der verkehrspsychologischen Exploration erhobener Daten,
- ergänzt um Daten der Verkehrsvorgeschichte, etwa die Anzahl der aktenkundigen, für die Fragestellung relevanten Auffälligkeiten, die Höhe der BAK, den zeitlichen Ablauf zwischen den Auffälligkeiten, der Befundlage zum Zeitpunkt einer früheren Begutachtung, der rechtlichen Bewertung etc.
- sowie auch zusätzlich vorgelegter oder eingeholter Fremdbefunde (ärztliche Behandlungsunterlagen und Stellungnahmen, frühere Laborbefunde, Berichte über verkehrspsychologisch fundierte Maßnahmen etc.).

Die widerspruchsfreie Integration all dieser für die Beurteilung des Einzelfalles relevanten Daten beider Fachdisziplinen, sowohl der Medizin als auch der Psychologie, wird durch die Beurteilungskriterien geregelt und ist eben nicht in das Ermessen des Gutachters gestellt, weder des ärztlichen noch des psychologischen.

6 Grenzen summativer Evaluationsforschung

Welche Aufschlüsse können Evaluationsstudien liefern, die die auf der Grundlage der Beurteilungskriterien erstellten Gutachten in Beziehung zum Rückfallkriterium untersuchen, soweit sie sich auf die Ermittlung der Legalbewährung der Fälle beschränken, denen nach positivem Gutachtenergebnis oder nachgewiesener erfolgreicher Kursteilnahme eine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde? Entsprechende Studien können Hinweise auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems der Begutachtung liefern, sind aber hinsichtlich der Möglichkeit, daraus Rückschlüsse auf die Validität des Systems der Beurteilungskriterien oder für die gezielte Weiterentwicklung des diagnostischen Systems zu ziehen, nur von sehr begrenztem Wert. Aus dem empirische Nachweis, dass nach positivem Begutachtungsergebnis in X Prozent der Fälle ein Rückfall zu verzeichnen ist, in Y Prozent der Fälle nach erfolgreicher Kursteilnahme, lässt sich nicht einmal der Rückschluss ableiten, das diagnostische System der Beurteilungskriterien sei nicht perfekt valide, da aus den empirischen Daten nicht ableitbar ist, ob etwa – bei perfekter Validität des Systems der Kriterien – die ermittelten Rückfälle auf eine unzureichende Anwendung dieses diagnostischen Systems zurückzuführen sind.

Eine so ermittelte Rückfallquote ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig und stellt letztlich einen Kennwert dar, der nur schwer zu interpretieren ist. Er stellt ein Indiz dafür dar, was innerhalb der rechtlichen Rahmenbedingungen, unter Berücksichtigung der Beschränkung des zulässigen Untersuchungsumfangs, des Prinzips der anlassbezogenen Untersuchung geleistet wird, nicht zu verwechseln damit, was unter fachlich idealen Bedingungen und bei perfekter Umsetzung des diagnostischen Systems geleistet werden könnte. Entscheidend in unserem Zusammenhang ist jedoch: Es bleibt bei einer noch so um-

fangreichen entsprechenden Studie offen und ist aus den Daten nicht ableitbar, ob es überhaupt einen Anlass gibt, das vorliegende diagnostische System zu verändern. Vor allem ist bei einer solche summativen Evaluationsstudie nicht aus den Daten ableitbar, was bzw. welche konkreten diagnostischen Elemente der Beurteilungskriterien zur Optimierung bzw. Erhöhung der Leistungsfähigkeit verändert werden sollten.

7 Ansätze einer entwicklungsorientierten Evaluationsforschung

Summative prospektive Evaluationsforschung lässt sich jedoch verbinden mit einer entwicklungsorientierten Evaluationsforschung, die Impulse liefert für die Überarbeitung bzw. Optimierung der Beurteilungskriterien. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit skizzieren wir in den folgenden Ausführungen Ansätze, die aus unserer Sicht aussichtsreich sind.

Um überhaupt mit ausreichender Aussicht auf Erfolg empirische Effekte feststellen zu können, ist angesichts der gegebenen Rahmenbedingungen für Studien dieser Art zunächst erforderlich, innerhalb der Gruppe der positiv oder als kursfähig beurteilten Personen die vorhandene und gemäß den Beurteilungskriterien zulässige Varianz möglichst vollständig zu erfassen bzw. auszuschöpfen.

Überlegenswert erscheint vor diesem Hintergrund, im Rahmen einer prospektiven Studie zumindest die anlässlich der Begutachtung zu Grunde gelegte diagnostische Bewertung des Schweregrades der vorliegenden Problematik (die gewählte Hypothese) zu erfassen, um Unterschiede in den Bewährungsquoten der so unterschiedenen Teilgruppen erfassen zu können. Ableitbar wären aus so festgestellten Unterschieden zumindest Tendenzen, z. B. die Kriterien der Hypothese 3 oder die Indikatoren zur Abgrenzung zwischen den Hypothesen 2 und 3 optimieren zu müssen, sollte sich etwa für die Fälle, die der Hypothese 3 zugeordnet wurden, eine bedeutsam höhere Rückfallquote zeigen als für die Fälle, die den Hypothesen 1 oder 2 zugeordnet wurden.

Chancen einer entwicklungsorientierten Evaluation bestehen insbesondere aber auch dann, wenn im Rahmen eines Forschungsprojektes gezielt zusätzliche Daten erhoben werden, die über die durch die Beurteilungskriterien geforderte Datenerhebung bzw. Bewertung hinausgehen. Dabei wäre natürlich sicherzustellen, dass diese zusätzliche Datenerhebung so erfolgt, dass die Beurteilung gemäß den Regeln der Beurteilungskriterien nicht beeinflusst wird.

Im Rahmen einer prospektiven Studie zusätzlich erhoben bzw. eingesetzt werden könnten z. B. folgende Daten bzw. Verfahren:

- Eine Differenzierung hinsichtlich des Grades der positiven Beurteilung: Auch wenn seitens des Gutachters letztlich entschieden werden muss, ob sich ein positives Votum rechtfertigen lässt, ließe sich bei einer prospektiven Studie eine zusätzliche Differenzierung hinsichtlich des Grades der positiven Beurteilung erfassen und in Beziehung zum Rückfallkriterium untersuchen. Jeder Gutachter kennt die Unterscheidung zwischen knapp und eindeutig positiv zu beurteilenden Fällen. Gezielt könnte die Hypothese geprüft werden, ob gerade die nur knapp positiv beurteilten Personen ein höheres Rückfallrisiko zeigen.
- Ergänzende Fragebögen Tests oder Laborparameter: Für Forschungszwecke könnten zusätzliche Erhebungsinstrumente, etwa Fragebögen, eingesetzt werden, um deren Beziehung zum Rückfallkriterium zu untersuchen.
- Das Vorliegen zusätzlicher, nicht zwingend geforderter günstige Aspekte: Seitens der Gutachter könnte bei einer prospektiven Studie erhoben werden, welche positiven Aspekte im konkreten Einzelfall zusätzlich vorlagen, obwohl sie nicht zwingend als Voraussetzung einer günstigen Prognose gefordert wurden, etwa das Absolvieren verkehrspsychologisch fundierter Maßnahmen. Soweit bei Auswertung der Rückfalldaten bedeutsame Unterschiede hinsichtlich solcher Variablen zwischen Personen, die rückfällig wurden, und denen, die sich bewährt haben, feststellbar sind, ließen sich daraus Hinweise auf zusätzliche Kriterien ableiten.
- Die Anwendung expliziter Abweichungsbegründungen: Gezielt erheben ließe sich auch, ob einzelne Kriterien nicht in ausreichendem Maße erfüllt waren, aber unter Anwendung einer expliziten Abweichungsbegründung im Gutachten dennoch eine günstige Beurteilung ausgesprochen wurde. Sollte sich bei einem Vergleich der Personen mit bzw. ohne Rückfall eine höhere Rückfälligkeit der Personen zeigen, für die nur unter Rückgriff auf eine Abweichungsbegründung eine günstige Beurteilung ausgesprochen werden konnte, so wären Konsequenzen hinsichtlich einer Überarbeitung der Beurteilungskriterien ableitbar. Zeigt sich ein solcher Unterschied nicht, spräche dies für eine Beibehaltung dieses gutachterlichen Spielraums.
- Die subjektive Einschätzung des Rückfallrisikos seitens des Gutachters: Ergänzt werden könnte eine entsprechende Datenerhebung um eine explizite subjektive Einschätzung des Rückfallrisikos seitens des Gutachters. Sollte sich bei der Datenauswertung zeigen, dass signifikant häufiger Personen rückfällig werden, die unter Einhaltung der Regeln der Beurteilungskriterien ein positives Gutachten erhielten oder als kursfähig beurteilt wurden, obwohl der Gutachter seinem subjektiven Eindruck nach von einem nach wie vor bestehenden Rückfallrisiko ausging, wäre kritisch zu prüfen, auf welchen nicht explizit erfassten Merkmalen dieser subjektive Eindruck beruht, wie diese Aspekte zukünftig erfasst und integriert werden können bzw. wie zukünftig diesem Befund unter Einhaltung rechtlicher Anforderungen und fachlicher Standards besser Rechnung getragen werden kann.
- Einbeziehung „klassischer“ Rückfallprädiktoren (BAK, Anzahl der Delikte etc.): Auch wenn klassische Rückfallprädiktoren (als Indikatoren zu den diagnostischen Kriterien, anhand derer über die relevante Hypothese entschieden wird,) Eingang in das System der Beurteilungskriterien gefunden haben, spricht für die direkte

ergänzende Erhebung und Einbeziehung klassischer Rückfallprädiktoren wie etwa die Höhe der Blutalkoholkonzentration oder die Anzahl der einschlägigen Delikte, dass bei gleichzeitiger Erhebung der im Gutachten zu Grunde gelegten Hypothese differenziertere Auswertungen als in früheren Evaluationsstudien möglich wären und sich eventuell Effekte aufzeigen lassen, die ggf. ohne eine solche Differenzierung verdeckt werden bzw. wurden.

Um Aufschlüsse gewinnen zu können, wie und welche konkreten diagnostischen Aspekte optimiert werden sollten, bietet sich für zukünftige Evaluationsforschung auch ein bisher nicht genutzter Weg an: Die systematische Sammlung und Auswertung der Fälle, die sich nach einem Rückfall einer erneuten Begutachtung unterziehen.

Bei entsprechendem Einverständnis des Untersuchten wären das frühere (positive oder Kurs-) Gutachten und das aktuelle zugänglich. Die schon angesprochenen Probleme des Datenschutzes etc. wären leichter lösbar, zudem müsste nicht zunächst ein mehrjähriger Bewährungszeitraum abgewartet werden.

- Der Versuch, in Kenntnis der aktuellen Befundlage (z. B. Besprechung der Entwicklung des Trinkverhaltens seit dem Zeitpunkt der Vorbegutachtung, Faktoren/Hintergründe, die für die Nicht-Einhaltung der damals geäußerten Vorsatzhaltungen relevant waren etc.) die früheren Gutachten in Bezug darauf auszuwerten, was ggf. zum Zeitpunkt der Vorbegutachtung genauer hätte abgeklärt werden können, sollen bzw. müssen bzw. was ggf. „falsch“ eingeschätzt wurde (z. B.: Motivation zur dauerhaften Beibehaltung der Veränderung, Fähigkeit zum Umgang mit Belastungen/Krisensituationen, zum Umgang mit Umfeldbedingungen, Einfluss einer Clique, Fähigkeit zum Ablehnen von Alkohol, Glaubhaftigkeit einer Abstinenzangabe oder von Angaben zur Reduktion der Trinkmengen, unauffällige körperliche und/oder Laborbefunde trotz bestehenden Missbrauchs etc), scheint zumindest lohnenswert.
- Auch ließe sich bei dieser Ausgangssituation und geeignetem Untersuchungsdesign gezielt die Hypothese überprüfen, ob die früheren Gutachten im Vergleich zu einer Zufallsauswahl von im Vergleichszeitraum erstellten anderen Gutachten weniger kriterienkonform waren, also ob die rückfälligen Personen häufiger durch in der Tendenz weniger kriterienkonforme Gutachten in den Besitz einer Fahrerlaubnis kamen, und wenn ja, worin die geringere Kriterienkonformität bestand. Eine Bestätigung dieser Hypothese würde für verbesserte Maßnahmen zur Sicherstellung der strikten Einhaltung der Beurteilungskriterien und für die Validität des diagnostischen Systems sprechen, zugleich, soweit sich die mangelnde Kriterienkonformität konkretisieren lässt, Ansatzpunkte für eine Optimierung liefern. Mangelnde Kriterienkonformität der Gutachten rückfälliger Personen wäre kein Argument gegen, sondern für die Kriterien, würde zudem Hinweise für eine Verbesserung der Gutachtenaudits etc. geben.
- Gezielt untersuchen ließe sich dann auch bei diesem Ansatz die Frage, ob z. B. die (zulässige) explizite Anwendung von Abweichungsbegründungen (z. B. hinsichtlich der Regelanforderung an die Abstinenzdauer zum Untersuchungszeitpunkt) sich gehäuft als nicht tragfähig erweist. Auch aus diesen Befunden ließen sich unmittelbar Konsequenzen für eine Überarbeitung des daignostischen Systems ableiten.
- Insbesondere ließen sich aber auch Aufschlüsse gewinnen, zu welchem Anteil für den Rückfall entscheidende Faktoren zum damaligen Untersuchungszeitpunkt bereits erkennbar waren oder nicht. Diese Befunde wiederum könnte zur Optimierung der Kriterien genutzt werden, aber auch auf Grenzen der Voraussagbarkeit verweisen, die mit dem gegenwärtig zur Verfügung stehenden methodischen Instrumentarium innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen nicht lösbar sind.

Studien dieser Art setzen aber insbesondere, wie die angesprochenen Beispiele verdeutlichen, eine sehr fundierte Kenntnis des Systems der Beurteilungskriterien voraus. Ein Untersuchungsdesign, das sich auf eine Gutachtenauswertung bzw. Datenerhebung etwa durch Studenten stützt, die wenige Stunden im „Schnelldurchlauf“ in das System der Beurteilungskriterien eingewiesen wurden, wäre von vornherein nicht aussichtsreich, wenn fachlich fundierte Ergebnisse erreicht werden sollen.

8 Nicht aussichtsreiche Ansätze

Ohne eine Verknüpfung mit Bewährungsdaten lassen sich aus der Auswertung von Gutachten bzgl. der Validität der Beurteilungskriterien keine Folgerungen ableiten: Entsprechende Analysen im Sinne eines Gutachten-Audits sind erforderlich zur Überprüfung der Einhaltung der Regeln der „Beurteilungskriterien“, setzen deren Validität aber letztlich voraus. Unter der Voraussetzung der Validität des Regelwerkes erhöhen sie die Validität der Begutachtung, indem sie zur Einhaltung der Kriterien beitragen, können aber nicht die Validität der Beurteilungskriterien erhöhen.

Literatur

Bortz, J. und Döring, N. (1995): Forschungsmethoden und Evaluation. 2. vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage. Springer, Berlin, Heidelberg, New York, Barcelona, Budapest, Hong Kong, Mailand, Paris, Tokyo

Buikhuisen W. und van Weringh J. (1968): Voorspellen van Recidivisme.

Nederlands Tijdschrift voor criminologie, 5, 223–240

Gollwitzer, M. und Jäger, R. S. (2007): Evaluation. Beltz Verlag, Weinheim, Basel

Jacobshagen W. und Utzelmann H. D. (1996): Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Kraftfahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Verlag TÜV Rheinland, Köln

Jacobshagen, W. (1996): ALKOEVA und kein Ende? Eine 10-Jahres-Nachlese zu einer Evaluationsstudie. Blutalkohol 33, 257–266

Jacobshagen W. (2001): Die Wirksamkeit des Modells BUSS – Beratung, Untersuchung und Schulung in der Sperrfrist – bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Blutalkohol 38, 233–249

Merz, F. (1966): Prognose und Bewährung. Psychol. Rdsch. XVII, 149–162

Schubert W. und Mattern R. (Hrsg.) (2009, erweiterte und überarbeitete 2. Auflage): Beurteilungskriterien. Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Kirschbaum Verlag, Bonn

Schubert W., Schneider W., Eisenmenger W. und Stephan E. (Hrsg.) (2005, überarbeitete und erweiterte 2. Auflage): Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung: Kommentar. Kirschbaum Verlag, Bonn

Winkler W., Jacobshagen W. und W.-R. Nickel (1988): Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 64

Wottawa, H. und Thierau, H. (1998): Lehrbuch Evaluation. 2. vollständig überarbeitet Auflage. Huber, Bern, Göttingen, Toronto, Seattle

Workshop 1 – Arbeitsgruppe 1

Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch

Rolf Hennighausen, Karin Müller

Beim 4. Gemeinsamen Symposium von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen, 24./25. Oktober 2008 in Neu-Ulm, wurde der Workshop 1 „Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch“ in der ersten Arbeitsgruppe mit 40 Teilnehmern von Karin Müller, Berlin, für die DGVP und Rolf Hennighausen, Goslar, für die DGVM geleitet.

Es wurde u. a. vorgetragen, dass die Kürze der Untersuchungszeit in der Fahreignungsbegutachtung oft keine vertiefende Differenzialdiagnostik zulasse, so dass mitgebrachte Diagnosen übernommen werden müssten, diese seien häufig vom Klienten beeinflusst, was die Objektivität der Diagnosestellung einschränke.

Die Verharmlosung einer Alkoholabhängigkeit sei häufig, aber auch das Gegenteil möglich, um durch eine stationäre Alkoholentzugstherapie bessere Voraussetzungen im Strafverfahren oder beim Erhalt des Arbeitsplatzes zu haben.

Dazu stellte Egon Stephan, Köln, heraus, dass bei der Fahreignungsbegutachtung die Prognose wichtiger als die Diagnose sei. Die lebenslange Abstinenz habe für den Alkoholiker die beste Prognose.

An dem Fall einer 19-jährigen schweren Alkoholikerin wurden die unterschiedlichen Standpunkte deutlich: Lebenslange Abstinenz oder Selbstwert steigerndes Training mit zeitlich begrenzter Abstinenz.

Workshop 1 – Arbeitsgruppe 2

Alkoholabhängigkeit und schädlicher Alkoholgebrauch

Hannelore Hoffmann-Born, Thomas Wagner

Der Workshop 1 beschäftigte unter Leitung von Frau Dr. H. Hoffmann-Born, Frankfurt am Main und Herrn Dr. T. Wagner, Dresden, mit der wegen deren Konsequenzen für die Fahreignungsbeurteilung wichtigen aber im Einzelfall schwierigen Differenzierung zwischen Alkoholabhängigkeit und schädlichem Gebrauch.

Diskussionsgrundlage waren zwei Fälle, die sich jeweils mit der Diagnostik der Alkoholabhängigkeit und deren Abgrenzung zum schädlichen Gebrauch bzw. der Überwindung einer früheren Abhängigkeit beschäftigten.

In dem von Frau Dr. Hoffmann-Born vorgestellten Fall, wurde anlässlich einer ärztlichen Begutachtung nach Anlage 13 FeV eine Alkoholabhängigkeit durch einen emeritierten Professor der Rechtsmedizin sicher ausgeschlossen, was zu relevanten Nachvollziehbarkeitsproblemen seitens der Straßenverkehrsbehörde geführt hatte.

Aus der Vorgeschichte des 53-jährigen Klienten waren drei stationäre Aufenthalt in den Jahren 2005 und 2006 bekannt, jeweils mit Blutalkoholkonzentrationen von 3,45 ≥ 5 und 3,92 Promille – einmal mit der Notwendigkeit intensivmedizinscher Behandlung und sofortiger Wiederaufnahme des Alkoholkonsums. Immer habe der Klient die Klinik gegen ärztlichen Rat nach kurzer Zeit verlassen. Neben einem Entzugssyndrom und diversen laborchemischen Auffälligkeiten wurden Erhöhungen der Gamma-Gt bis auf 985 U/l bei diffuser Leberparenchymschädigung beschrieben. Bei fehlender Krankheitseinsicht konnte der Klient die im stationären Rahmen angebotenen suchttherapeutischen Maßnahmen zunächst nicht annehmen, allerdings unterzog er sich bis 2007 einer ärztlichen, psychotherapeutisch orientierten Gesprächstherapie mit dokumentierten Abstinenznachweisen.

In der gutachterlichen Anamneseerhebung gab der Klient an, nie täglich Alkohol konsumiert zu haben und im bisherigen Leben nur 12-mal betrunken gewesen zu sein. Eingeräumt wurden zwei kurzdauernde Trinkexzesse in Krisensituationen (Tod des Schwiegervaters und der Mutter).

Die gutachterliche Bewertung schloss eine Alkoholabhängigkeit und auch eine solche Verdachtsdiagnose sicher – nach Maßgabe der Lebensführung des Akademikers, dem beruflichen Werdegang und der bei der Begutachtung vorliegenden Laborparametern, die eine Abstinenz glaubhaft machten.

Der Fall und dessen Bewertung wurden im Hinblick auf die Diagnosestellung und Aussagekraft von Promillewerten lebhaft und stellenweise kontrovers diskutiert. So wurde anhand der Kriterien für das Vorliegen einer Abhängigkeit (z. B. nachgewiesene verminderte Kontrollfähigkeit, körperliches Entzugssyndrom, Toleranzentwicklung, Konsum trotz schädlicher Folgen) die mehrheitlich Abhängigkeitsdiagnose bestätigt, wenngleich zum Zeitpunkt der Untersuchung von einer längerfristigen Abstinenz auszugehen sei. Besprochen wurden auch der Stellenwert der therapeutischen Maßnahme und die Frage, ob in ähnlich gelagerten Fällen mit fehlender Akzeptanz der Abhängigkeitsproblematik von einer angemessenen Problembewältigung ausgegangen werden könne. Konsens bestand darin, dass die Beurteilungskriterien als allgemein gültig anzusehen sind, dass sie auch für ärztliche Gutachten gelten sind und dass andersartige Bewertungen differenzierte Begründungen erforderlich machen.

In dem von Herrn Dr. T. Wagner vorgestellten Fall, der wegen widersprüchlichem Erstgutachten verwaltungsgerichtlich überprüft wurde, ging es ebenfalls um die Frage einer Abhängigkeitsdiagnose, die sich die Kammer differenziert erläutern ließ. In der Verkehrsvorgeschichte waren vier Trunkenheitsfahrten mit hohen BAK-Werten, jeweils über 2 Promille auffällig. Der Klient selbst ließ sich wie folgt ein: Er habe nur zwei Trunkenheitsfahrten begangen, sehe sein früheres Trinkverhalten als missbräuchlich an, er sehe bei sich keinerlei Rückfallgefährdung und er habe keine fremde Hilfe zur Überwindung der Alkoholmisere benötigt, da er sich selbst helfen müsse. Er sehe sich vom Staat bitter enttäuscht und dadurch in den Alkohol getrieben. Ganz sicher habe er seit 2004 keinen Alkohol mehr getrunken. Die Nachweislage mit einschlägiger Laboranalytik war diesbezüglich lückenhaft.

Das Verwaltungsgericht sah nach den dargelegten individuellen diagnostischen Kriterien eine Alkoholabhängigkeit als gegeben an. Dabei wurde nach den Begutachtungs-Leitlinien jedes Kriterium in der Verhandlung einzeln hinterfragt und nach summarischer Prüfung aller Aspekte die Abhängigkeitsdiagnose bestätigt. Positiv zu sehen ist der Sachverhalt, dass sich die Kammer minuziös an den Begutachtung-Leitlinien zur Kraftfahrereignung und am Kommentar als normativem Dokument orientierte.

Die Diskussion zielte auf die Besonderheit ab, dass die Abhängigkeitskriterien für einen länger als 12 Monate zurückliegenden Zeitraum zu verifizieren waren. Dabei wurde herausgearbeitet, dass die in den Begutachtungs-Leitlinien formulierte Umschreibung (... die sichere Diagnose einer Abhängigkeit *sollte* nur gestellt werden, wenn während des letzten Jahres 3 oder mehr der folgenden Kriterien gleichzeitig vorhanden waren ...) gerade auch Ausnahmen zulässt und daher kein Dogma darstellt („sollte", nicht „hat zu erfolgen"). Es wurde diskutiert, welche Mindestvoraussetzungen für eine günstige Prognose im vorliegenden Einzelfall nötig seien (nach den Beurteilungskriterien zur Kraftfahrereignung ein nachgewiesenes Abstinenzjahr als absolute Minimalbedingung) und wie der Betroffene in absehbarer Zukunft eine positive Prognose erreichen könnte. Abschließend wurden Auszüge aus Gerichtsentscheidungen vorgetragen, die sich mit mangelhaften medizinisch-psychologischen Gutachten zu befassen hatten.

Workshop 2 – Arbeitsgruppe 1

Drogenabhängigkeit und schädlicher Gebrauch

Jürgen Brenner-Hartmann

In diesem Workshop wurde zunächst die im Zusammenhang mit Drogenkonsumverhalten oft verwirrende Terminologie diskutiert. Dabei waren es insbesondere die Begriffe des „regelmäßigen Konsums“ sowie des „Probierkonsums“, bei denen eine deutliche Kluft zwischen dem ärztlichen und psychologischen Verständnis des dahinter liegenden Verhaltens und den rechtlichen Begriffsbestimmungen deutlich wurde. Begrüßt wurde die Veränderung in den Beurteilungskriterien, wonach bei einer langfristigen ambulanten Suchttherapie künftig die drogenabstinente Zeit während des Therapiezeitraums bei bestimmten Fällen mit berücksichtigt werden kann. Ein weiterer Schwerpunkt des Workshops war die Besprechung toxikologischer Befunde. Hier wurde an Einzelfallbeispielen sehr deutlich gemacht, wie es durch fehlende Fachkenntnis und ungesicherte Prozessabläufe zu erheblichen Fehlinterpretationen kommen kann.

Workshop 3 – Arbeitsgruppe 2

Diabetes mellitus und Straßenverkehr

Bernhard Lippmann-Grob

Der Diabetes mellitus gehört zu den häufigsten chronischen Stoffwechselerkrankungen im Kindes- und Jugendalter und bedingt durch die Typ 2-Diabetes-Epidemie auch zu den häufigsten Stoffwechselstörungen im Erwachsenenalter. Zahlenmäßig besonders häufig betroffen sind ältere Menschen. Untersuchungen aus der Region Augsburg an einer Altersgruppe mit 55–75 Jahre zeigen, dass etwa 9 % der Bevölkerung an einem bekannten Diabetes mellitus leiden. Diese Zahl wird verdoppelt, wenn gezielt nach einem Diabetes mellitus gesucht wird.

Neben der Gefahr von Blutzuckerschwankungen mit Unterzuckerung und auch deutlich erhöhten Blutzuckerwerten in dem damit verbundenen Gefahrenpotenzial, sind es insbesondere Sehstörungen, die eine Gefährdungspotenzial für den Betroffenen als auch Dritte beinhalten.

Ein Paradigmenwechsel in der Behandlungsintensität hat inzwischen in der Therapie des Typ 2 Diabetes mellitus stattgefunden. Polypharmazie mit dem Ziel einer normnahen Blutzuckereinstellung, Anwendung von neuartigen Wirkprinzipien (Inkretinmimetika und Inkretin-Verstärker) und ein Trend zu einer frühzeitigen Insulintherapie werden zukünftig die Risikoeinschätzung für die Mehrheit an Typ 2 Diabetespatienten in Zukunft erheblich verändern.

Grundsätzlich gilt, dass gut geschulte und damit im Selbstmanagement der chronischen Stoffwechselerkrankung gut instruierte Menschen mit Diabetes als verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer klassifizieren sind und von diesen Menschen kein signifikant erhöhtes Gefährdungspotenzial ausgeht. Im Gegensatz dazu sind Menschen mit einer schlechten Blutzuckereinstellung und nicht diabetesgerechten Lebensweise, auch unabhängig von der Therapieform (z. B. Insulin ja/nein), als risikobehaftet für sich und auch Dritte anzusehen.

Die Spannweite der Diskussionsbeiträge und Fragen reicht von der Festlegung von Untersuchungsintervallen, insbesondere bei der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Omnibus) bis hin zu „Diabetes und Alkohol“ und der Frage nach Einschränkung der Fahrtüchtigkeit durch die schlechtere Wahrnehmung von Hypoglykämien. Bei der Besprechung der Richtlinien zur Begutachtung der Kraftfahreignung wurde das Dilemma der beurteilenden Kollegen deutlich, was unter einer „Guten Einstellung ohne Hypoglykämien“ zu verstehen sei.

Insbesondere die therapeutisch tätigen Kollegen sehen hier auch die Aufgabe der Absenkung eines erhöhten HbA1c-Wertes zur Optimierung der Gesamtprognose, während aus Perspektive der Fahrerlaubnis durchaus ein erhöhter Wert akzeptiert werden könnte. Offen blieb die Frage, ab wann eine Einstellung als so schlecht anzusehen ist, dass sie die Leistungsfähigkeit des Betroffenen einschränkt und wie ggf. dieser Sachverhalt durch Testverfahren objektiviert werden könnte.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Problematik der Hypoglykämie und ihrer Wahrnehmung. Trotz relativ geringer Inzidenz schwerer Hypoglykämien in Deutschland bleibt dieses Thema insbesondere im Hinblick auf die Selbst- und Fremdgefährdung des Betroffenen für die Frage der Eignung zum Führen eines Kfz wichtig. Für die betroffenen Diabetiker ist inzwischen eine problemorientierte Schulung verfügbar, die vom Diabetes-Forschungsinstitut Mergentheim in Zusammenarbeit mit Schwerpunktpraxen entwickelt und erfolgreich evaluiert wurde.

Das Programm ist auch vom Bundesversicherungsamt akkreditiert und könnte bei der Neuverhandlung von DMP-Verträgen in den Schulungskatalog aufgenommen werden. Durch die Akkreditierung sind aber bereits jetzt Kostenübernahmeanträge an die Kassen für dieses Schulungsprogramm möglich. Das Programm umfasst 5 Schulungsstunden, in denen die Betroffenen zunächst ihre Hypoglykämien im Hinblick auf Ablauf und Ursache analysieren, daraus Folgerungen für die Hypo-Wahrnehmung ziehen, zur gezielten und stringenten optimalen Behandlung angeleitet werden und Hilfe bei der Definition ihrer Therapieziele bekommen („Hypos besser wahrnehmen, vermeiden und bewältigen“). Bei Betroffenen mit entsprechender Problemkonstellation könnte die Teilnahme an einem solchen Training zur Auflage gemacht werden (weitere Infos: www.hypos.de).

Workshop 4 – Arbeitsgruppe 1

Die Bedingte Eignung im Spannungsverhältnis zwischen dem Anspruch auf individuelle Mobilität und der Allgemeinen Verkehrssicherheit

Egon Stephan

Vorbemerkung

Die Inhalte des folgenden Textes geben den rechtlichen und fachwissenschaftlichen Hintergrund des Workshops zur Bedingten Eignung wider. Nur ein Teil dieser Inhalte wurde im Workshop selbst angesprochen. In dessen Mittelpunkt stand die Bedingte Eignung bei altersbedingten Leistungseinschränkungen. Die Frage der Bedingten Eignung bei charakterlichen Mängeln konnte aufgrund des engen zeitlichen Rahmens nicht diskutiert werden.

1 Die Eignung – ein unbestimmter Rechtsbegriff und seine Konkretisierung durch die Rechtsprechung

Die Eignung und dementsprechend auch die Bedingte Eignung gelten in Rechtsprechung und Kommentierung als unbestimmte Rechtsbegriffe. Hieraus resultiert, dass der gesetzliche Eignungsbegriff durch die Rechtsprechung – bezogen auf Einzelfälle – ausgelegt und eingegrenzt werden muss. Grundsätzlich kann die Eignung durch ungünstige oder fehlende Leistungsvoraussetzungen und durch so genannte „charakterliche Mängel“ in Frage gestellt sein.

In der Verwaltungsrechtsprechung hat sich – anknüpfend an verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Gutachten – die Regel herausgebildet – zumindest bei trunkenheitsauffälligen Kraftfahrern –, die Eignung an der prognostizierten Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt, bezogen auf 10 Jahre, festzumachen.

Die Frage, im Hinblick auf welches Delikt mit einem erneuten Normbruch gerechnet werden muss, ist deshalb von wesentlicher Bedeutung, weil es für die Eignungsbeurteilung nicht nur darauf ankommt, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Normbruches ist, sondern auch wie groß das Ausmaß der Gefährdung der Allgemeinen Verkehrssicherheit durch das entsprechende Delikt ist. Bei Trunkenheit am Steuer ist die Gefährdung der Allgemeinen Verkehrssicherheit sehr hoch, bei der unzulässigen Verwendung einer Auspuffanlage ist sie dagegen gering. In der Eignungsbeurteilung der Entscheidungsinstanz (Verwaltungsgericht, Verkehrsbehörde) fließt also sowohl die Gefährlichkeit des entsprechenden Verhaltens wie die von den Gutachtern prognostizierte Wahrscheinlichkeit des Auftretens.

Im Hinblick auf die Berücksichtigung ungünstiger Leistungsvoraussetzungen, die eine angemessene Verkehrsteilnahme in Frage stellen, kommt es gleichfalls auf den Schutz der Allgemeinen Verkehrssicherheit an. Hier kommt es aber entscheidend darauf an, ob der Betroffene bei der Verkehrsteilnahme angesichts seiner Leistungsvoraussetzungen (Sehvermögen, Reaktionsvermögen, Informationsverarbeitungskapazität usw.) überhaupt (noch) in der Lage ist, den an ihn gestellten Anforderungen als Kraftfahrzeugführer zu genügen.

Das rechtliche Institut der „Bedingten Eignung“ kann dort genutzt werden, wo es möglich ist, durch geeignete Auflagen und Beschränkungen die Allgemeine Verkehrssicherheit zu schützen und zugleich dem einzelnen Verkehrsteilnehmer, gegen dessen Eignung auf Grund von Leistungseinschränkungen Bedenken bestehen, die persönliche Mobilität zu erhalten.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Bedingte Eignung – Auflagen und Beschränkungen sowie ihre Begründung

Fragen der Eignung und der Bedingten Eignung sind insbesondere in den §§ 2 und 3 StVG und den §§ 3, 11, 13, 14, 23 und 46 der FeV geregelt. So werden in § 2 StVG die Voraussetzungen für die Feststellung der Eignung und der Bedingten Eignung genannt:

„(4) Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Ist der Bewerber auf Grund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.“ (§ 2 Abs. 4 StVG)

Dazu führt Hentschel in seinem Kommentar zum § 2 StVG weiter aus:

„Während in Bezug auf das Erfordernis „Eignung“ bisher in § 2 Abs. 1 Satz 2 a. F. lediglich verlangt wurde, dass „nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass er (der Bewerber) zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist“, das Gesetz also von der Eignung des Bewerbers ausging (Eignungsvermutung) und die Behörde grundsätzlich die Beweislast für die Nichteignung trug, wird nun positiv gefordert, dass der Bewerber geeignet ist. Der Begriff der Eignung ist in Absatz 4 definiert. Wie die Fahrerlaubnisbehörde die Eignung zu überprüfen und sie der Bewerber nachzuweisen hat, ist in den Absätzen 6 bis 8 angesprochen und wird im einzelnen durch Verordnung geregelt.“ (Hentschel 2005, S. 50 f.).

Zur Bedingten Eignung führt Hentschel in seinem Kommentar zu § 2 StVG im Hinblick auf die Ersterteilung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis unter Bezugnahme auf andere juristischen Autoren und einschlägige Urteile weiter aus:

„Ist der FzF zum Führen von Kfz zwar nicht völlig ungeeignet, aber aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur eingeschränkt geeignet, so muss (Rechtsanspruch) ihm die FEB, wenn die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, eine FE unter Auflagen oder mit Beschränkungen erteilen, wenn diese geeignet sind, die bestehenden Eignungsmängel vollständig auszugleichen (Abs. IV S 2). Bei Eignungszweifeln muss die FEB daher stets prüfen, ob eine beschränkte FE oder eine solche unter Auflagen dem öffentlichen Sicherheitsinteresse genügen würde; ein Eignungsgutachten muss die Frage bedingter Eignung ohne weiteres mit umfassen, Himmelreich DAR 96 129. Die Erteilung der FE unter Auflagen oder beschränkt auf eine bestimmte Fz-Art oder ein bestimmtes FZ (s. § 23 FeV) wird vor allem bei körperlichen Beeinträchtigungen zu prüfen sein. Aber auch geistige Beeinträchtigungen können hier in Betracht kommen, nach dem Wortlaut von Abs. IV S 2 allerdings nicht charakterliche Mängel (s. Begr., BR-Drucks. 821/96 S 67), etwa solche, die durch Straftaten offenbar geworden sind. Diese Einschränkung wurde auf Vorschlag des BR in die Bestimmung aufgenommen (BT-Drucks. 13/6914, S 100). Sie ist insoweit irreführend, als sie im Widerspruch zu anderen gesetzlichen Regelungen zu stehen scheint. Davon, dass nämlich z. B. nach Straftaten, die charakterliche Mängel offenbart haben, eine beschränkte FE erteilt werden kann (s. auch Jagow DAR 97 16, Bode § 3 Rz 13), geht etwa die Regelung des § 69 a II StGB aus, der auch (und vor allem) bei charakterlichen Eignungsmängeln, die durch Begehung einer Straftat zum Ausdruck gekommen sind (etwa Trunkenheit im Verkehr) ausdrücklich die Möglichkeit einer Ausnahme von der FE-Sperre für bestimmte Kfz-Arten vorsieht, wenn dadurch der Zweck der FE-Entziehung nicht gefährdet wird. Diese Bestimmung hätte keinen Sinn, wenn es der FEB durch Abs. IV S 2 verwehrt wäre, dem Verurteilten eine auf die von der Sperre ausgenommene Kfz-Art beschränkte FE erteilen, was im Übrigen auch gegen das Übermaßverbot verstieße, s. Gehrmann NZV 02 492. Ein auf gewohnheitsmäßigem Alkoholkonsum beruhender Eignungsmangel schließt jedoch in aller Regel die Erteilung einer beschränkten FE (z. B. für landwirtschaftliche Fz) aus, VGH Ma NZV 93 495.“ (Hentschel 2005, S. 62).

Entsprechendes gilt auch bei Zweifeln an der charakterlichen Eignung von Fahrerlaubnisinhabern. Hentschel führt hierzu zusammenfassend unter Benennung einschlägiger Urteile sowie unter erneuter Betonung des verfassungsrechtlichen Anspruchs des Fahrerlaubnisbewerbers/Fahrerlaubnisinhabers auf die Prüfung der möglicherweise (doch noch) vorhandenen Bedingten Eignung aus:

„Bedingte Eignung. Nach §§ 2 IV StVG, 23 II FeV kann bei bedingter Eignung eine durch Auflagen beschränkte FE erteilt werden. Entsprechend ist gem. § 46 II FeV eine FE statt einer Entziehung nach § 3 StVG lediglich einzuschränken oder unter Auflage(n) zu belassen, soweit solche bei nachträglicher Eignungsminderung ausreichen, OVG Berlin VM 91 64. Das ergibt im übrigen zwingend das *Übermaßverbot* (E 2), s OVG Br NJW 80 2371. Danach ist es gemäß § 23 FeV nicht nur „zulässig“, sondern geboten, bei beschränkter Eignung eine FE unter Auflagen zu erteilen, sofern geeignete Auflagen sachlich ausreichen (sonst Nichteignung). Entgegen OVG Münster VRS 31 470 ist daher stets zu prüfen, ob eine beschränkte FE dem öffentlichen Sicherheitsinteresse genügen würde; das Gutachten muss die Frage bedingter Eignung ohne weiteres mit umfassen, s. Himmelreich DAR 96 129. Die abw. Rspr. unterstellt unzulässigerweise, was erst geprüft werden muss. Soweit OVG Ko VRS 54 315 die Abwägung, ob statt der bisherigen eine eingeschränkte FE zu belassen sei, auf nach Beweislage eindeutige Fälle beschränken will, liegt ein Zirkelschluss zum Nachteil des FE-Inhabers unter Verletzung des Übermaßverbots vor, außerdem unzulässige Beweislastumkehr („schnelles Vorgehen gegen ungeeignete Kf“). Allerdings obliegt es dem FE-Inhaber, im Entziehungsverfahren, vor allem im Rahmen der Begutachtung, auf Umstände hinzuweisen, die die Erteilung einer beschränkten FE (zB für landwirtschaftliche Traktoren) rechtfertigen könnten, OVG Mü VRS 88 316. (Hentschel 2005, S. 82-83).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass Auflagen und Beschränkungen nur dann verhängt werden dürfen, wenn diese geeignet sind die begründeten Bedenken gegen die Eignung wegen charakterliche Mängel oder wegen ungünstiger Leistungsvoraussetzungen so wesentlich zu reduzieren, dass dadurch von dem Betroffenen bei der aktiven Verkehrsteilnahme mit einem motorisierten Kraftfahrzeug keine wesentliche größere Gefahr für die Allgemeinheit ausgeht als vom Durchschnitt der Verkehrsteilnehmer.

3 Die aktuelle Berücksichtigung der Bedingten Eignung in der Praxis von Verwaltungsgerichten und Verkehrsbehörden

3.1 Die Nutzung der Bedingten Eignung bei Bedenken gegen die charakterliche Eignung und das Übermaßverbot des Grundgesetzes

Es entspricht juristischem Denken und der Rechtslage, dass die Eignung kein unveränderliches Persönlichkeitsmerkmal ist, sondern eine „Eigenschaft“, die beispielsweise durch den Entzug der Fahrerlaubnis und die Sperrfrist für die Wiedererteilung als Maßnahmen der Siche-

rung und Besserung entscheidend verändert werden kann. Entsprechende Belege für diese Bewertung des Gesetzgebers und der Rechtsprechung finden sich auch an anderer Stelle, So führen Hentschel & Himmelreich zur Nichtberücksichtigung der Verkehrsbewährung bei noch ausstehender Hauptverhandlung aus:

„Im übrigen ist ein etwaiges Wohlverhalten des Angeklagten in derartigen Fällen in der Regel durch den Druck des Strafverfahrens beeinflusst, so dass aus ihm weder geschlossen werden kann, dass der durch die Tat indizierte Eignungsmangel (vgl. § 69 II StBG) habe in Wahrheit gar nicht vorgelegen, noch, der Täter sei allein durch das Strafverfahren in der Weise gebessert, dass der Eignungsmangel behoben ist)".

Nach Bouska basiert auch die Einführung des Führerscheins auf Probe auf einer entsprechenden Einschätzung:

„Der Gesetzgeber geht davon aus, dass durch die „Androhung" dieser – zeit- und kostenaufwendigen – Maßnahmen, Fahranfänger veranlasst werden, sich vorsichtiger und vorschriftsmäßiger zu verhalten und dass die Maßnahmen dort, wo ihre Anwendung notwendig wird, zu einer künftigen Besserung des Fahrverhaltens, insbesondere auch der Einstellung des Betroffenen zur Sicherheit des Straßenverkehrs, führen (vgl. § 2b Abs. 1 StVG) 38)".

Aus dem Gesetzestext, der Rechtsprechung und der Kommentierung ergeben sich im Hinblick auf die „charakterliche Eignung" folgende Charakteristika:

a) Die charakterliche Eignung ist kein unveränderliches Persönlichkeitsmerkmal; sie kann zu einem gewissen Zeitpunkt (zum Zeitpunkt der Tat) nicht gegeben sein und nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne (nach Ablauf der Sperrfrist) wieder vorhanden sein;
b) Durch Strafen und die Maßnahmen des Fahrerlaubnisentzuges bzw. der -sperre können Eignungsmängel behoben und so die Eignung wieder hergestellt werden;
c) Die Eignung kann in bestimmten Bereichen der Verkehrsteilnahme (beim Führen von Fahrzeugen einer bestimmten Fahrzeugart im beruflichen oder im privaten Bereich) gegeben und in einem anderen Bereich der Verkehrsteilnahme nicht gegeben sein.

Annahmen des Gesetzgebers und der Rechtsprechung über die „menschliche Natur" decken sich in hier relevanten Aspekten mit den wissenschaftlich-empirischen Befunden der Psychologie. Daher würde es der durch den Gesetzgeber und die Rechtsprechung vorgegebene Rechtsrahmen – soweit er mehr als bisher genutzt würde – ermöglichen, den in Psychologie und Medizin vorhandenen Kenntnisstand so umzusetzen, dass die alkoholauffälligen Kraftfahrer weniger belastet werden und zugleich die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Diese Auffassung kann aus der empirischen verkehrspsychologischen Sicht insbesondere bei einem Teil der alkoholauffälligen Kraftfahrer gestützt werden wie Stephan bereits vor zwei Jahrzehnten (1989 a. und b.) ausführlich begründet hat. Der Verkehrsgerichtstag Goslar hat unter Berücksichtigung der Argumentation von Stephan insgesamt dreimal (1989, 1991, 1994) den Rechtsanspruch auf die Berücksichtigung der Bedingten Eignung bei jeder Begutachtung (und Eignungsbeurteilung), also auch bei Bedenken hinsichtlich der charakterlichen Eignung, gefordert.

Entscheidend ist hierbei, dass die Eignung, wie bereits oben erwähnt, aus der Sicht der Rechtssprechung essentiell von der Wahrscheinlichkeit eines erneuten (für die Verkehrssicherheit gefährlichen) Verkehrsverstoßes, abhängt. Diese Wahrscheinlichkeit kann durch geeignete Auflagen, wie beispielsweise die Anordnung einer Untersuchung nach Ablauf von zwei Jahren, die Auflage der regelmäßigen Teilnahme an den Sitzungen einer Selbsthilfegruppe (nachzuprüfen anlässlich der empfohlenen Untersuchung) nachhaltig verändert werden.

Für einen befristeten Zeitraum kann in einem Teil der Fälle in Verbindung mit solchen Auflagen die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Trunkenheitsfahrt soweit reduziert werden, dass mit hinreichender Gewissheit für den entsprechenden befristeten Zeitraum von einer Bedingten Eignung ausgegangen werden kann.

Dabei ist hervorzuheben, dass es für die Feststellung der Bedingten Eignung entscheidend darauf ankommt, ob für einen hinreichend langen Zeitraum, d. h. also mindestens bis zu dem vom Gutachter empfohlenen Zeitpunkt einer Nachuntersuchung von einem deutlichen Überwiegen der Wahrscheinlichkeit normkonformen Verhaltens ausgegangen werden kann. Es handelt sich also keineswegs um eine Erteilung der Fahrerlaubnis auf „Bewährung".

Angesichts der rechtlichen Vorgaben und vor dem Hintergrund der Möglichkeiten, die Verkehrverhaltensprognose durch geeignete Auflagen positiv zu beeinflussen, sollte die Berücksichtigung der Bedingten Eignung bei charakterlichen Mängeln die Verwaltungsgerichte und die Verkehrsbehörden eigentlich kein Problem darstellen. Die Praxis der Entscheidungsinstanzen ist allerdings durch einen weitgehenden Verzicht auf die Möglichkeiten der Bedingten Eignung bei Bedenken gegen die charakterliche Eignung geprägt.

Dies dürfte vor allem dadurch verursacht sein, dass die zuständigen Ministerien der Bundesländer über den Bundesrat eine Ablehnung der Bedingten Eignung bei Zweifeln an der charakterlichen Eignung in die 1999 in Kraft getretene Fahrerlaubnisverordnung (FeV) eingebracht haben. Die nachgeordneten Verkehrsbehörden wirken daher i. d. R. darauf hin, dass die Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) auf die Empfehlung der Belassung oder Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Verbindung Auflagen völlig verzichten. Wenn die Betroffenen selbst auf die gerichtliche Durchsetzung ihres Anspruchs auf die bedingte Belassung bzw. Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verzichten, liegt dies in der Regel daran, dass die gerichtliche Durchsetzung ihres Anspruchs absehbar mehr Zeit in Anspruch nehmen würde als das Bemühen, nach einem gewissen Zeitablauf doch noch ein positives Gutachten zu erhalten.

Bei Zweifeln an der charakterlichen Eignung hat die Bedingte Eignung daher gegenwärtig fast keine praktische Bedeutung. Sie wird zwar in einem Teil der Obergutachten vorgeschlagen und dann i. d. R. auch von den Verkehrsbe-

hörden tatsächlich umgesetzt, gemessen an den tatsächlich gegebenen Möglichkeiten ist dies aber allzu selten der Fall. Dies beeinträchtigt die Einzelfallgerechtigkeit ohne der allgemeinen Verkehrssicherheit zu dienen. Die juristische Kommentierung ist sich weitestgehend einig (abweichend Bouska/Lewerenz) darin einig, dass dies Rechte der betroffenen Bürger verletzt, die durch die Verfassung geschützt sind.

3.2 Die Bedingte Eignung bei eingeschränkten Leistungsvoraussetzungen als Lösung des Rechtsgüterkonflikts zwischen individueller Mobilität und allgemeiner Verkehrssicherheit

Durch die epidemiologische Entwicklung wächst der Anteil der älteren Kraftfahrer, bei denen die Leistungsvoraussetzungen altersbedingt soweit nachgelassen haben, dass ihre Eignung grundlegend in Frage gestellt ist. Dabei sind die individuellen Entwicklungen des altersbedingten Abbaus der Leistungsvoraussetzungen so unterschiedlich, dass es nicht möglich ist, eine an das kalendarische Alter gebundene Eignungsgrenze festzulegen.

Anders verhält es sich allerdings bei Seniorinnen und Senioren, bei denen konkrete Anhaltspunkte für die Vermutung schwerwiegender Eignungsmängel aktenkundig geworden sind. Dies betrifft beispielsweise Fälle, in denen es nach der glaubhaften Einlassung des Betroffenen objektiv zu einer Unfallbeteiligung kam, ohne dass dies von dem Betroffenen selbst registriert wurde (beispielsweise nicht bemerktes Beschädigen eines anderen Fahrzeuges auf dem Parkplatz). Auch unerklärliche Vorfahrtsverletzungen mit Unfallfolge und auch mehrfache nicht wahrgenommene eigene Normverstöße (zum Beispiel Weiterfahren trotz einer Rot anzeigenden Ampel) können je nach Häufigkeit oder Schwere der altersbedingt eingeschränkten Leistungsfähigkeit des Betroffenen geschuldet sein. Darüber hinaus können die an der Unfallaufnahme beteiligen Polizeibeamten gelegentlich Beobachtungen machen, die gleichfalls konkreten Anlass zu Eignungsbedenken geben (beispielsweise Unfähigkeit, nachvollziehbare Angaben zum Unfallverlauf zu machen, allgemeine Verwirrtheit und Ähnliches).

Haben konkrete Anhaltspunkte Bedenken gegen die Fahreignung eines Seniors oder einer Seniorin ausgelöst und haben sich bei der medizinisch-psychologische Untersuchung, die zur Ausräumung der Eignungsbedenken angeordnet wurde, diese Eignungsbedenken nur zum Teil bestätigt, kann es sinnvoll sein, die Frage der Bedingten Eignung zu prüfen. Hierbei geht es um die Frage, ob eine Kompensation der festgestellten Eignungsmängel durch geeignete Auflagen und Beschränkungen möglich ist.

Bei einem Teil der altersbedingten Leistungseinschränkungen ergeben sich sinnvolle und angemessene Auflagen bereits alleine auf der Basis logischer Evidenz. Beispielsweise kann sich aus einer besonders hohen Blendempfindlichkeit die sinnvolle und angemessene Auflage, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr nur bei Tageslicht zu führen, ergeben, ohne dass es hierfür zwingend spezifischer empirischer Untersuchungen bedürfte.

Eine schwierigere Entscheidungssituation ist allerdings gegeben, wenn die Fähigkeit des Betroffenen, komplexe Informationen schnell und sicher zu verarbeiten, nachgelassen hat. Dies ist gerade im Zusammenhang mit verkehrsauffälligen Seniorinnen und Senioren besonders bedeutsam, da empirische Analyse übereinstimmend zeigen, dass unfallträchtige Fahrfehler von Seniorinnen und Senioren besonders häufig in komplexen Verkehrssituationen auftreten (vgl. hierzu u. a.: Solomon, 1964; Engels und Dellen 1983; Ellinghaus et al., 1989; Borck et al., 2001; Henninghausen, 2007).

In diesem Zusammenhang sind zwei Fragen zu thematisieren:

- Sind Auflagen und Beschränkungen identifizierbar, die die Chance wesentlich erhöhen, dass der betroffene Verkehrsteilnehmer in Zukunft bei der Verkehrsteilnahme wesentlich seltener als ohne entsprechende Auflage/Beschränkung mit komplexen Fahraufgaben konfrontiert sein wird, die ihn mit hoher Wahrscheinlichkeit überfordern?
- Gibt es Möglichkeiten, einen Grenzwert für die zu fordernde persönliche Mindestkapazität in der Informationsverarbeitung festzulegen, bei der es (gerade noch) vertretbar ist, dass der Betroffene unter entsprechenden Auflagen und Beschränkungen am Straßenverkehr teilnehmen kann?

Wie oben erwähnt ist es z. B. bei stark erhöhter Blendempfindlichkeit vergleichsweise leicht möglich, eine geeignete Auflage (Beschränkung der Verkehrsteilnahme auf Fahrten bei Tageslicht) zu identifizieren.

Eine entsprechend schlüssige und logisch evidente Auflage kann bei eingeschränkter Kapazität der Informationsverarbeitung offenkundig nicht vorgeschlagen werden. Allerdings gibt es auch hier einen Ansatzpunkt, der es erlaubt auf der Basis logischer Evidenz zu argumentieren. Denn es liegt auf der Hand, dass geringere Ansprüche an die Kapazität der Informationsverarbeitung bei einem Fahrer gestellt werden, der sich in einem ihm bestens vertrauten Verkehrsraum bewegt, als wenn er sich in einem fremden Verkehrsraum bewegt. In dem vertrauten Verkehrsraum kennt er nicht nur den Straßenverlauf, die Beschilderung, er kennt möglicherweise sogar die Gewohnheiten der Kinder im Bereich einer bestimmten Schule, der Radfahrer und Fußgänger. Unter diesen Bedingungen kann für eine angemessene Verkehrsteilnahme eine geringere Kapazität der Informationsverarbeitung ausreichend sein als in einem fremden Verkehrsraum.

Hieraus lässt sich die Vermutung ableiten, dass durch eine Umkreisbeschränkung auf den eigenen Wohnort bzw. auf einen eng umgrenzten Umkreis die in der Regel zu erwartende (und zu befürchtende) Komplexität der Fahraufgaben systematisch reduziert werden kann.

Allerdings erscheint es – trotz der erwähnten logischen Evidenz – angemessen, empirische Belege dafür zu fordern, dass aus dem Führen eines Kraftfahrzeuges im eigenen Wohnort tatsächlich ein nennenswerter Sicherheitsgewinn bzw. eine deutlich bessere Leistungsfähigkeit bei der Bewältigung der Fahraufgabe im Vergleich zum Fahren in einer fremden Verkehrsumgebung resultiert.

Zum anderen bedarf es darüber hinaus diagnostischer Erkenntnismöglichkeiten und empirisch fundierter Entscheidungskriterien, um für den Einzelfall aus gutachterlicher Sicht den Entscheidungsinstanzen (Verwaltungsgerichte, Verkehrsbehörden) eine solche Auflage vorschlagen zu können.

In einer eigenen empirischen Untersuchung, bei der mit 150 Seniorinnen und Senioren im Alter von 60 bis 90 Jahren im eigenen Wohnort und in einer fremden Stadt unter standardisierten Bedingungen Versuchsfahrten gemacht wurden, konnten empirisch fundierte Maßstäbe für den Sicherheitsgewinn, den das Fahren im vertrauten Verkehrsraum erbringt, gewonnen werden. Auf der Basis der so erhobenen Daten können Entscheidungskriterien für den Einzelfall abgeleitet werden, bei welchem Maß an noch vorhandener Leistungsfähigkeit zumindest noch eine auf den eigenen Wohnort beschränkte Fahrerlaubnis vertretbar erscheint. Nach abgeschlossener Analyse der Untersuchungsdaten können diese Kriterien den Gutachtern, den Verwaltungsgerichten und den Verkehrsbehörden für die Entscheidung über die Bedingte Eignung im Einzelfall zur Verfügung gestellt werden.

Es ist zu hoffen, und aus rechtlicher Sicht zu fordern, dass Gutachter, Verwaltungsgerichte und Verkehrsbehörden durch diese empirische fundierten Kriterien ermutigt werden, in Zukunft die Möglichkeiten der Bedingten Eignung im Interesse der betroffenen Seniorinnen und Senioren häufiger zu nutzen als bisher.

Literatur

Borck, E. et al. (2002). Empfehlungen der Arbeitsgruppe I des 40. Verkehrsgerichtstags in Goslar 2002 zu „Senioren im Straßenverkehr“. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft

Bouska, W. & Laeverenz, J. (2004). Fahrerlaubnisrecht. Straßenverkehrsgesetz, Fahrerlaubnis-Verordnung, Strafgesetzbuch, Strafprozessordnung, Internationale Regelungen und Nebenbestimmungen. 3., neubearb. Aufl. München: Beck

Ellinghaus, D., Schlag, B. & Steinbrecher, J. (1989). Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 76: Kongressbericht 1989 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Bremerhaven: Verlag neue Wissenschaft

Engels, K. & Dellen, R. (1983). Beitrag zur Quantifizierung des Altersrisikos von PKW-Fahrern. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 42: Kongressbericht 1983 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Bremerhaven: Verlag neue Wissenschaft

Henninghausen, R. (2008). Fahreignung und Begutachtung des älteren Kraftfahrers im Spiegel der vergangenen 50 Jahre. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. Bremerhaven: Verlag neue Wissenschaft

Hentschel, P. (2005). Straßenverkehrsrecht: Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Bußgeld- und Verwarnungsgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO, kommentiert von Peter Hentschel. 38. neubearb. Aufl. des von Johannes Floegel begr., in 8.–16. Aufl. von Fritz Hartung und in 17.–26. Aufl. von Heinrich Jagusch bearb. Werkes. München: Beck

Solomon, D. (1964). Accidents of Main Rural Highways Related to Speed, Driver and Vehicle. Federal Highway Administration, Washington, DC (Reprinted 1974)

Stephan, E. (1989 a). „Bedingte Eignung”, eine Chance für die Verkehrssicherheit und den „alkoholauffälligen Kraftfahrer“ Teil I. Deutsches Autorecht 58 (1), S. 1–5

Stephan, E. (1989 b). „Bedingte Eignung“, eine Chance für die Verkehrssicherheit und den „alkoholauffälligen Kraftfahrer“ Teil II. Deutsches Autorecht 58 (4), S. 125–135

Workshop 4 – Arbeitsgruppe 2

Bedingte Eignung

Lothar Mahlberg

Ich könnte meine einleitenden Bemerkungen mit dem Stoßseufzer beginnen, mit dem mein Anwaltskollege Hillmann seinen Vortrag zu Rechtsproblemen im Zusammenhang mit der Fahreignung auf dem 41. Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jahre 2003 beendet hat: „Seit vielen Jahren bemüht sich der Verkehrsgerichtstag um die Änderung der immer wieder gleichlautend beklagten Situation, ohne dass eine signifikante Änderung eingetreten ist. Dieses Schicksal sollte diesem Arbeitskreis erspart bleiben, indem von großem Konsens getragene, konkrete Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die möglichst unmittelbar in die Praxis umsetzbar sind …“.[1]

In der Tat taucht die Thematik der bedingten Eignung seit Jahren regelmäßig im Themenkatalog der Verkehrsgerichtstage auf[2], ohne dass sie in Verwaltungspraxis und Rechtsprechung auch nur annähernd den Stellenwert gefunden hätte, der ihr bei zutreffender Betrachtung eigentlich zukommen müsste. Das liegt zum einen daran, dass hinsichtlich des rechtlichen Rahmens leider kein unangefochtener Konsens darüber besteht, in welcher Hinsicht die Diskussion einer „bedingten Eignung“ in Betracht kommt. Und zum anderen liegt es daran, dass seitens der Fahreignungsgutachter, offensichtlich mangels entsprechender Nachfrage seitens der Behörden, der Gerichte oder der Probanden, der Thematik im Rahmen der Begutachtung im Regelfall nur beiläufige Aufmerksamkeit geschenkt wird, wenn sie überhaupt im Rahmen eines „regulären“ Fahreignungsgutachtens angesprochen wird. Ich würde mir wünschen, dass sich an diesem Zustand sobald wie möglich etwas ändert!

Zum rechtlichen Rahmen Folgendes:

Der Begriff der bedingten Eignung wird nirgends definiert, es handelt sich um einen sogenannten „unbestimmten Rechtsbegriff“, der im Rahmen der praktischen Rechtsanwendung ausgefüllt, also mit Leben erfüllt werden muss. Das eröffnet den an der Rechtsanwendung beteiligten Praktikern aber jede Freiheit, den Begriff sinnvoll anzuwenden und die in der Rechtsordnung vorgesehenen Konsequenzen mit ihm zu verbinden.

Das Straßenverkehrsgesetz nennt den Begriff der bedingten Eignung in § 2 Abs. 4 Satz 2: „Ist der Bewerber – der Bewerber um eine Fahrerlaubnis, wobei es sich um die Ersterteilung, aber genauso gut um die Wiedererteilung nach vorangegangener Entziehung handeln kann – aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.“

Die genannte Vorschrift gilt im Übrigen entsprechend für denjenigen, der bereits Inhaber einer Fahrerlaubnis ist, und bei dem sich, etwa im Zusammenhang mit einer bekannt gewordenen Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften, Bedenken gegen seine Kraftfahreignung ergeben haben. Auch in einem solchen Fall kann die Behörde ein Verfahren auf Überprüfung der Kraftfahreignung in Gang setzen; sie hat die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen, wenn sich als Ergebnis der Überprüfung herausstellt, dass der Betreffende zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Allerdings hat die Behörde dem Betroffenen die Fahrerlaubnis mit Beschränken oder unter Auflagen zu *belassen*, „wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.“ – Jedenfalls liefert das Straßenverkehrsgesetz keinerlei Definition oder Erläuterung des Begriffs der bedingten Eignung. Es scheint allerdings von vorneherein den Blickwinkel insoweit einzuengen, als es den Begriff der bedingten Eignung nur in Zusammenhang mit körperlichen oder geistigen Mängeln rückt.

Hier liegt wahrscheinlich die Hauptursache für die Zurückhaltung, die die Behördenpraxis im Zusammenhang mit der bedingten Eignung erkennen lässt. Man würde sich wünschen, dass es bei dem zunächst vorgesehenen Gesetzestext geblieben wäre, in dem die Worte „aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel“ ursprünglich fehlten[3]. Sie fehlten allerdings nicht, weil die Bundesregierung, die den Gesetzentwurf eingebracht hatte, ursprünglich eine großzügigere Betrachtungsweise im Sinn gehabt hätte; sie hat vielmehr ausweislich der Gesetzesbegründung schlicht vorausgesetzt, dass „Fälle bedingter Eignung … nur im Bereich der körperlichen und geistigen Eignung denkbar sind …, nicht aber im Bereich der charakterlichen Eignung“[4]. – Im Gesetzgebungsverfahren hat der Bundesrat dann vorgeschlagen, dies durch die Hinzufügung der Worte „aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel“ deutlich werden zu lassen – die Bundesregierung hat dem zugestimmt, und so ist dann die heutige Gesetzesfassung

1 Hillmann, VGT 2003, S. 152
2 Arbeitskreise zur Thematik fanden etwa auf den Verkehrsgerichtstagen 1989, 1992, 1994, 1997, 2001 und 2003 statt
3 Vgl. die Dokumentation der Entstehungsgeschichte bei Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, § 3 Rdnr. 49
4 BR-Drs. 821/96, S. 67

entstanden[5]. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes führt also zunächst wirklich zu einer eher eingeschränkten und die Problematik einer unbedingten *charakterlichen* Eignung eher verdrängenden Sichtweise, wie sie ohne jeden Zweifel der nach wie vor absolut gängigen Behördenpraxis im Fahrerlaubnisrecht entspricht.

Dennoch bleibt es dabei: „Bedingte Eignung" ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der sinnvoll und fachverständig ausgelegt werden muss und auch so ausgelegt werden *darf*, wenn es denn aus fachlicher Sicht so etwas wie eine bedingte charakterliche Eignung gibt. Es sind hier, in diesem Bereich unbestimmter Rechtsbegriffe, nicht die Juristen, die hier den Fachleuten irgendwelche einengenden Vorgaben machen wollen, oder machen dürfen. Die Auslegung solcher unbestimmter Rechtsbegriffe hat sich vielmehr danach zu richten, was nach Meinung der eigentlichen Fachdisziplinen sinnvoll, und gegeben, oder schlicht sachlich zutreffend ist.

Und deshalb ist es gut und richtig, dass das Thema der bedingten Eignung hier, im Kreise von Medizinern und Psychologen, diskutiert wird. Hier muss ggf. Konsens über den Begriffsinhalt erzielt werden, der dann auch Einfluss auf die Behördenpraxis und sogar die Rechtsprechung nehmen wird. Denn soviel ist klar:

- Der Rechtsrahmen bietet das technische Instrumentarium: Bei bedingter Eignung wird die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen erteilt bzw. belassen, wenn dadurch das sichere Führen von Kfz gewährleistet ist. Nur auf das letztere kommt es an.
- Das Gesetz formuliert nicht: Bei bedingter Eignung *kann* die Fahrerlaubnis erteilt oder belassen werden, sondern: Sie *wird* unter Auflagen bzw. Beschränkungen erteilt bzw. belassen. Die Behörde hat also kein Ermessen, sondern sie ist bei bedingter Eignung zur Erteilung bzw. Belassung einer Fahrerlaubnis unter Beschränkungen oder Auflagen *verpflichtet*, wenn dadurch das sichere Führen von Kfz gewährleistet ist. Es gilt der in unserer Rechtsordnung fundamentale Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, aus dem das so genannte Übermaßverbot folgt, welches den Schutz des Grundgesetzes genießt und von Verfassung wegen zu beachten ist. Konkret folgt daraus etwa, dass dem Bewerber die Fahrerlaubnis nicht verweigert bzw. entzogen werden *darf*, wenn er mit einer beschränkten oder mit Auflagen versehenen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge sicher führen kann[6].

Auch hier macht die Rechtsordnung für die beteiligten Fachleute wieder keinerlei einschränkende Vorgaben oder Weichenstellungen. Im Straßenverkehrsgesetz wird nirgends näher umschrieben, wie die Beschränkungen oder Auflagen bei der Fahrerlaubnis aussehen sollen, wenn ein Fall bedingter Eignung gegeben ist. Die Fahrerlaubnis-Verordnung enthält hier ebenso wenig Einschränkungen oder einengende Vorgaben. Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung befasst sich mit Erkrankungen und Mängeln, durch die die Eignung zum Führen von Kfz ausgeschlossen sein kann, sie benennt in diesem Zusammenhang Beschränkungen oder Auflagen. Allerdings ist in der Begründung zum Entwurf der Fahrerlaubnis-Verordnung ausdrücklich festgehalten, dass es „nicht Aufgabe dieser Tabelle (sei), eine *abschließende* Regelung zu treffen, weder hinsichtlich der Aufzählung der Krankheiten und Mängel, noch inhaltlich in Bezug auf die Bewertung der Eignung bzw. Nichteignung. Das ergibt sich bereits aus dem Verordnungstext in § 11 Abs. 1 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (... „insbesondere nicht"...), wird aber auch durch die Vorbemerkungen zur Anlage 4 nochmals deutlich gemacht."[7]

Dass eine mögliche Auflage etwa in der Anordnung künftiger Nachkontrollen oder Nachüberprüfungen bei einer tendenziell günstigen Prognose bestehen kann, geht aus Anlage 15 Nr. 1 f, Satz 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vor, welcher lautet: „Das Gutachten kann empfehlen, dass durch geeignete und angemessene Auflagen später überprüft wird, ob sich die günstige Prognose bestätigt." – Diese Vorschrift gilt nach Anlage 15 Nr. 1g, Satz 2 entsprechend für die Begutachtung von Kraftfahrern, die erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben. Mit dieser Bestimmung wird im Übrigen deutlich, dass letztlich auch der Verordnungsgeber die grundsätzliche Möglichkeit einer bedingten charakterlichen Eignung vor Augen hatte, die insoweit auch Gegenstand einer Regelung durch geeignete Auflagen sein kann[8].

Wieder weist der geltende Rechtsrahmen also letztlich den beteiligten Praktikern in der Behörden- und der Begutachtungspraxis die eigentliche Verantwortung und die Regelungskompetenz zu, die Verkehrssicherheit durch die Entwicklung und Formulierung geeigneter Auflagen zu gewährleisten. Dieser Freiheit müssten sich in erster Linie also die Gutachter bewusst werden! Sie können zum einen, ohne durch die Rechtsordnung hier eingeschränkt oder an die Kandare genommen zu werden, die Überzeugung gewinnen und vermitteln, dass es so etwas wie eine bedingte charakterliche Eignung gibt, oder generell, in welcher Hinsicht bedingte Eignung denkbar ist; damit könnten sie die in der Behördenpraxis nach wie vor vorherrschende Tendenz aufbrechen, nur zwischen (absolut) geeigneten und (absolut) ungeeigneten Kraftfahrern zu unterscheiden[9].

Und sie können insbesondere in eigener Fachkompetenz mögliche Auflagen oder Beschränkungen entwickeln und im Einzelfalle formulieren, mit denen trotz festgestellter Einschränkungen oder Vorbehalte eine hinreichende Sicherheit realisierbar erscheint, den Betroffenen ohne unvertretbare Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit zum Führen eines Kfz zuzulassen. Der rechtliche Rahmen lässt diese Freiheit; er nimmt nur insoweit eine allerdings bedeutsame Weichenstellung vor, als er vom Verhältnismäßigkeitsgrundsatz dominiert ist und daher im Ergebnis dazu *zwingt*, eine mit geeigneten Beschrän-

5 BT-Drs. 13/7888, S. 106
6 Vgl. statt vieler Haus, Verkehrsverwaltungsrecht, § 25 Rdnr. 5; Mahlberg, in: Himmelreich/Halm, Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht, Kap. 35, Rdnr. 294; Gehrmann, NZV 2002, 492
7 BR-Drs. 443/98, S. 254
8 Vgl. Bode/Winkler, a. a. O. (Fußnote 3), § 3 Rdnr. 53
9 Vgl. Stephan, DAR 1989, 1 (4); derselbe, DAR 1989, 125 (129)

kungen oder Auflagen versehene Fahrerlaubnis zu erteilen, wenn auch der bedingt Geeignete hierdurch ohne unvertretbare Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit am Kraftfahrzeugverkehr teilnehmen kann. Insoweit räumt die Rechtsordnung dem individuellen Mobilitätsinteresse ein praktisch gleichrangiges Gewicht ein, welches nur hinter dem kollektiven Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit zurücktreten muss, wenn letztere auch durch Einschränkungen oder Auflagen bei der Fahrerlaubnis nicht mehr hinreichend sicher gewährleistet ist.[10]

Vor diesem Hintergrund ist und bleibt es ein nicht hinnehmbares Ärgernis, dass in der Begutachtungspraxis Auflagen nicht im notwendigen und möglichen Umfang genutzt zu werden scheinen, und dass statt dessen viel zu oft eine starre Begutachtung erfolgt, die am Leitbild der unbedingten, absolut gegebenen Fahreignung orientiert ist. Der gegebene Rechtsrahmen würde, wie ich mit meinen Ausführungen hoffentlich deutlich gemacht habe, eigentlich eine andere Weichenstellung implizieren.

Selbst unaufgefordert kann und müsste im Rahmen der Begutachtung zur Frage einer bedingten Eignung und möglichen Auflagen, wie eine Verkehrszulassung des Probanden mit vertretbarer Verlässlichkeit in Betracht kommen könnte, Stellung genommen werden. Sie haben hier letztlich ein großes Maß an Freiheit, hier Vorschläge und Kriterien zu entwickeln. Aufgabe der Behörde ist es schließlich, in eigener Verantwortung solche Vorschläge aufzugreifen und den Bewerber ggf. eingeschränkt oder unter Auflagen zum Straßenverkehr zuzulassen. Wir Juristen würden uns aber wünschen, wenn Sie, die Gutachter, uns hier mehr kreative Vorschläge unterbreiten würden.

Wichtig ist diesem Zusammenhang eine korrekte terminologische Unterscheidung der Begriffe. Es gibt im Zusammenhang mit „bedingter Eignung“ keine „bedingte Fahrerlaubnis“; vielmehr spricht das Gesetz von einer Fahrerlaubnis unter Auflagen oder Beschränkungen.

Die beiden Alternativen sind aus rechtlicher Perspektive sehr verschieden: Verstößt der Inhaber einer Fahrerlaubnis gegen eine in dieser festgeschriebene Auflage, so handelt er schlicht ordnungswidrig und kann deshalb mit einem Bußgeld belegt werden. Führt er jedoch ein Kfz entgegen einer in der Fahrerlaubnis angeordneten Beschränkung, so macht er sich wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar[11]. In rechtlicher Hinsicht besteht hier also ein gewichtiger Unterschied, wobei allerdings bei näherer Überprüfung festgestellt werden muss, dass in der Rechtsprechung leider überhaupt noch nicht eindeutig und verlässlich geklärt ist, welche Modifikation der Fahrerlaubnis rechtlich als Auflage, und welche als Beschränkung anzusehen ist. Eindeutig ist nur der Hinweis der Rechtsprechung, dass die Eintragung im Führerschein die getroffene Maßnahme klar als Auflage oder Führerscheinbeschränkung kennzeichnen muss, anderenfalls fehlt es an der hinreichenden Bestimmtheit der Maßnahme, weshalb eine Strafbarkeit des Betroffenen im Zuwiderhandlungsfall schon aus formalen Gründen nicht in Betracht kommt[12].

§ 25 Abs. 3 FeV, Anlage 9, letzter Absatz, sieht übrigens für den Fall umfangreicher und/oder durch die Schlüsselzahlen nicht oder nicht vollständig abgedeckter Auflagen statt deren (verschlüsselter) Eintragung im Führerschein ausdrücklich die Möglichkeit vor, „die konkret angeordnete Auflage als Bescheid mitzuführen“[13]. Auch dies verdeutlicht, dass auch das „technische Instrumentarium“ Raum lässt für differenzierte, einzelfallbezogene Regelungen.

Ich komme zum Schluss meiner einleitenden Überlegungen: Die Rechtsordnung ist bestimmt vom Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem aus ihm abzuleitenden Übermaßverbot. Im Fahrerlaubnisrecht heißt das: Die in der derzeitigen Verwaltungs- und Begutachtungspraxis gängige Trennung zwischen absolut geeigneten und absolut ungeeigneten Fahrerlaubnisbewerbern bzw. Fahrerlaubnisinhabern entspricht im Grunde genommen nicht den durch die Rechtsordnung gesetzten Vorgaben. Die Rechtsordnung zwingt vielmehr zu einer Differenzierung überall da, wo aus fachlicher Perspektive eine Differenzierung vertretbar oder gar geboten ist. Es ist die Aufgabe der Fahreignungsgutachter, den Juristen für die praktische Rechtsanwendung hier Vorschläge und Vorgaben zu liefern. Ich möchte Sie hier zu Mut und Kreativität auffordern – die Rechtsordnung liefert Ihnen dazu die erforderliche Freiheit!

10 Insgesamt ist die Thematik namentlich unter Juristen äußerst umstritten; das kollektive Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit wird – sicher zu Recht – grundsätzlich höher gewichtet als das individuelle Mobilitätsinteresse. Dennoch ist die Frage, ob „bedingte charakterliche Eignung“ denkbar ist, eine in erster Linie von Medizinern und Psychologen zu beantwortende Sachfrage. Wird sie – was Stephan, a. a. O. (Fußnote 9), oder Winkler (in Bode/Winkler, a. a. O. (Fußnote 3), § 3 Rdnr. 49 ff., § 7 Rdnr. 309 f., § 8 Rdnr. 38 ff.) überzeugend nachweisen – bejaht, so zwingt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz dazu, die beiden u. U. widerstreitenden Interessen durch sachgerechte Modifikation einer Fahrerlaubnis bestmöglich zum Ausgleich zu bringen

11 So schon BGH, NJW 1978, 2517: Strafbarkeit des Fahrens unter Verstoß gegen eine Beschränkung der Fahrerlaubnis; abgrenzend hierzu BGH, NJW 1984, 65: Bloße Ordnungswidrigkeit des Verstoßes gegen eine Auflage

12 Vgl. BGH, NJW 1978, 2517; BayObLG NZV 1990, 322. – Eingehend zur Thematik Fries/Wilkes/Lössl, Fahreignung, 2. A., Kap. 1.7 (S. 56 ff.), die die Widersprüchlichkeiten der Rechtsprechung dokumentieren, einschließlich der Inkonsequenz der These, bedingte Eignung sei im Bereich charakterlicher Mängel „nicht denkbar“

13 Vgl. Mahlberg, a. a. O. (Fußnote 6), Kap. 35, Rdnr. 298

Normenänderung bei der Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen – Auswirkungen für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung

Manfred Weinand

1 Einleitung

Die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde im Juni 1998 eingerichtet mit dem Ziel der Sicherung eines kontinuierlich hohen Qualitätsstandards u. a. bei Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung. Die Tätigkeit der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen erfolgt im gesetzlichen geregelten Bereich. Die rechtlichen Grundlagen für die Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen sind § 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG), § 72 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

Nach den einschlägigen Definitionen wird mit einer Akkreditierung durch eine dritte Stelle formal bestätigt, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die Kompetenz besitzt, bestimmte Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen. Die akkreditierten Stellen werden danach als Konformitätsbewertungsstellen bezeichnet. Durch eine Konformitätsbewertung wird dargelegt und bestätigt, ob z. B. ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein System, eine Person oder eine Stelle spezifizierten Anforderungen entspricht. Damit schließt Konformitätsbewertung Tätigkeiten wie z. B. Zertifizierung, Inspektion, Kalibrierung oder Prüfung ein.

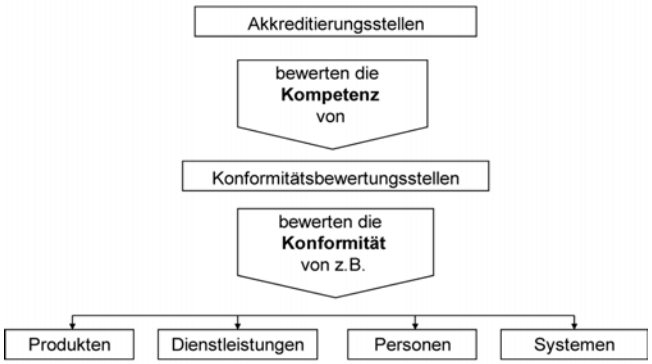

Bild 1. Ablauf von Akkreditierung und Konformitätsbewertung

Der hierarchische Ablauf von Akkreditierung und Konformitätsbewertung ist in *Bild 1* dargestellt.

Zurzeit sind im Bereich „Begutachtung der Fahreignung“ 17 Trägerorganisationen akkreditiert (Stand: 23.10.2008).

Aus *Tabelle 1* ist ersichtlich, dass sich mit Einführung der neuen Fahrerlaubnis-Verordnung und der damit einhergehenden Marktöffnung im Jahr 1999 die Zahl der Begutachtungsstellen bis Ende 2007 mehr als verdoppelt hat (von 122 auf 255 Stellen), während sich die Zahl der Fahreignungsbegutachtungen im gleichen Zeitraum um rund ein Fünftel (–25.836) verringert hat. Lag die durchschnittliche jährlich Fallzahl pro Begutachtungsstelle Ende 1999 noch bei 1.068 Fällen, ist sie Ende 2007 auf 410 abgesunken.

Tabelle 1. Anzahl der Begutachtungsstellen und Fahreignungsbegutachtungen sowie durchschnittliche Anzahl der Begutachtungen pro Begutachtungsstelle im Zeitraum 1999 bis 2007

Jahr	Begutachtungen	Begutachtungsstellen	Begutachtungen pro Stelle (∅)
1999	130.317	122	1.068
2000	117.931	128	921
2001	112.583	139	810
2002	112.539	152	740
2003	110.776	162	684
2004	111.438	183	609
2005	104.325	205	509
2006	105.470	228	463
2007	104.481	255	410

2 Neue Normen

Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Juli 2008 (Bundesgesetzblatt 2008, S. 1338 ff) wurden u. a. die für die Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen relevanten Normen, die in § 72 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) rechtlich verankert sind, geändert.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen nimmt die Aufgaben der Akkreditierung künftig nach der DIN EN ISO/IEC 17011 „Konformitätsbewertung – Allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren“ (Ausgabe Februar 2005)

wahr. Diese Norm ist die internationale Nachfolgenorm der DIN EN 45010 („Allgemeine Anforderungen an die Begutachtung und Akkreditierung von Zertifizierungsstellen“).

Für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung ist nun die DIN EN ISO/IEC 17020 „Allgemeine Kriterien für den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen“ (Ausgabe November 2004) verbindlich, die die bislang geltende Norm DIN EN 45013 („Allgemeine Kriterien für Stellen, die Personal zertifizieren“) ersetzt. Die Bezeichnung dieser Norm macht deutlich, dass Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung in Zukunft als sogenannte Inspektionsstellen eingestuft werden, was ihrer sachverständigen Tätigkeit durchaus entspricht. Inspektionsstellen nehmen im Auftrag (z. B. von Kunden, Behörden) Prüfhandlungen vor mit dem Ziel, diesen Auftraggebern Informationen zu liefern, die sich auf die Übereinstimmung mit Verordnungen, Normen oder Spezifikationen beziehen. Nach der Norm DIN EN ISO/IEC 17020 sind Kompetenz, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit wesentliche Kriterien, die von den Inspektionsstellen zu erfüllen sind.

Die Nachfolgenorm für die DIN EN 45013, die DIN EN ISO/IEC 17024, konnte nicht herangezogen werden, da deren Anforderungen an eine Personenzertifizierung künftig vollständig erfüllt werden müssen. Da einzelne Forderungen dieser Norm (u. a. eingeschränkte Gültigkeit der ausgestellten Zertifikate, regelmäßige Überwachung der zertifizierten Personen) von den Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung nicht erfüllt werden können, kann die Begutachtung der Fahreignung nicht mehr als Personenzertifzierung im Sinne der Norm DIN EN ISO/IEC 17024 eingestuft werden.

Da die sachverständige Beurteilung das Kerngebiet von Inspektionsstellen darstellt, ist die Norm DIN EN ISO/IEC 17020, in der die Anforderungen an diese Stellen umfassend festgelegt sind und die auch für die „Inspektion“ von Personen herangezogen werden kann, insgesamt besser geeignet.

3 Auswirkungen der Normenänderung für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung

Im Weiteren werden die – im Vergleich zu den Vorgängernormen – wesentlichen neuen Akzente der Normen DIN EN ISO/ IEC 17011 und DIN EN ISO/IEC 17020 und deren Konsequenzen für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung dargelegt.

3.1 Neue Akzente in der DIN EN ISO/IEC 17011

Die DIN EN ISO/IEC 17011 ersetzt die Normen DIN EN 45003 (Akkreditierung von Laboratorien), DIN EN 45010 (Akkreditierung von Zertifizierungsstellen) und ISO/IEC TR 17010 (Akkreditierung von Inspektionsstellen). Damit wurden die Anforderungen an alle Akkreditierungsstellen, die Akkreditierungen von Konformitätsbewertungsstellen durchführen, international auf eine einheitliche Basis gestellt.

Gegenüber der DIN EN 45010 wurden 41 Zusätze aufgenommen, jedoch sind nur einige Anforderungen tatsächlich neu.

So soll die Norm als Grundlage für Evaluierungen unter Gleichrangigen, sprich Akkreditierungsstellen, dienen (peer-evaluation). Auch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Akkreditierungsstelle keine Dienstleistungen zur Konformitätsbewertung anbieten darf, das heißt nicht in Konkurrenz zu Konformitätsbewertungsstellen treten darf (Wettbewerbsverbot). Diese Forderung wie auch die Tatsache, dass eine Akkreditierungsstelle infolge von z. B. Beschwerden (über Konformitätsbewertungsstellen) oder signifikanten Änderungen außerordentliche Begutachtungsbegehungen durchführen, sind im Rahmen der Akkreditierung im Fahrerlaubniswesen bereits realisiert.

Für die akkreditierten Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung von besonderer Relevanz ist, dass in der für die Akkreditierungsstelle geltenden Norm DIN EN ISO/IEC 17011 das Verfahren für die Überwachung und die Wiederholungsbegutachtung mit dem Ziel der erneuten Akkreditierung (Reakkreditierung) konkreter gestaltet ist. So führt die Norm in diesem Zusammenhang aus:

- Die Abstände zwischen den Vor-Ort-Begutachtungen hängen von der nachgewiesenen Stabilität der Dienstleistungen der Konformitätsbewertungsstelle ab.
- Wenn eine Kombination von Wiederholungsbegutachtungen und Überwachungen durchgeführt wird, dann muss die Wiederholungsbegutachtung mindestens alle 5 Jahre stattfinden.
- Das Intervall zwischen den Vor-Ort-Überwachungen soll zwei Jahre nicht überschreiten und die erste Vor-Ort-Überwachung sollte nicht später als 12 Monate nach der Erstakkreditierung durchgeführt werden.

Nach diesen Normfestlegungen könnte bei Trägern, die die Stabilität und Qualität der Dienstleistung „Begutachtung der Fahreignung“ gegenüber der Akkreditierungsstelle nachgewiesen haben, im 5-jährigen Geltungszeitraum der Akkreditierung im Idealfall auf zwei Überwachungen verzichtet werden.

3.2 Neue Akzente in der DIN EN ISO/IEC 17020

Die internationale Norm DIN EN ISO/IEC 17020 ist die Nachfolgenorm der DIN EN 45004. Sie wurde mit dem Ziel erstellt, das Vertrauen in die Arbeit von Inspektionsstellen zu stärken. Die Vorgängernorm DIN EN 45004 war nicht von der Kommission mandatiert worden. Zudem haben die staatlichen Akkreditierungsstellen in Deutschland erklärt, diese Norm nicht zur Grundlage ihrer Akkreditierungsentscheidungen zu machen.

Wesentliche Änderungen gegenüber der bislang geltenden Nom DIN EN 45013 sind zum einen die Nennung konkreter verwaltungstechnischer Anforderungen:

- Die Inspektionsstelle muss angemessen gegen Haftpflicht versichert sein.
- Die Inspektionsstelle muss ihre Rechnungsprüfung einer unabhängigen Prüfung unterwerfen.

Aufgabe der Akkreditierungsstelle in diesem Zusammenhang ist es jedoch nicht, die Höhe des Versicherungsschutzes oder die Angemessenheit der Rechnungsprüfung zu beurteilen.

Zum anderen richtet die Norm DIN EN ISO/IEC 17020 besonderes Augenmerk auf die Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Integrität der Inspektionsstellen und ihrer Beschäftigten:

- Die Beschäftigten der Inspektionsstellen dürfen keinerlei kommerzieller, finanzieller oder sonstiger Beeinflussung ausgesetzt sein, die ihr Urteil beeinträchtigen könnte.
  Durch die Anwendung entsprechender Verfahrensregeln muss sichergestellt sein, dass außenstehende Personen und Organisationen nicht auf die Ergebnisse von Inspektionen einwirken können.
- Eine Inspektionsstelle, die als unparteiische Dritte Dienstleistungen liefert (Inspektionsstelle Typ A),
  - muss von den durch die Inspektionen betroffenen Parteien unabhängig sein,
  - die Stelle und ihre Beschäftigten dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die die Unabhängigkeit ihres Urteils und ihre Integrität bei den Inspektionen verletzen können,
  - die Vergütung für die mit Inspektionen beschäftigten Personen darf nicht von den Ergebnissen der durchgeführten Inspektionen abhängen.

4 Fazit und Ausblick

Die vorangehenden Ausführungen zeigen, dass sich die für die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung infolge der Normenänderung erforderlichen Maßnahmen (u. a. Anpassung des QM-Systems) in Grenzen halten. Die Reduzierung der Überwachungsintensität durch die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen der Bundesanstalt für Straßenwesen bei nachgewiesener Stabilität und Qualität der Dienstleistung betrifft das Überwachungsverfahren und macht Änderungen im QM-System des Trägers nicht zwingend erforderlich. Anforderungen in Bezug auf Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Objektivität sind von den Trägerorganisationen bislang bereits zu erfüllen. Zudem sind in dieser Hinsicht durch die Änderungen der Anlage 14 Nr. 5 und der Anlage 15 Nr. 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung ohnehin bis zum 1. Juli 2009 entsprechende Umstellungen vorzunehmen.

Die an die neuen Normen angepassten „Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung“ werden nach Abschluss der Beratungen im zuständigen Fachausschuss der Akkreditierungsstelle den interessierten Kreisen (u. a. alle Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung) zur Stellungnahme übersandt und anschließend (voraussichtlich im Februar 2009) im Internet veröffentlicht (www.bast.de). Den Trägerorganisationen wird von der Akkreditierungsstelle eine angemessene Frist zur Umsetzung der geänderten Anforderungen eingeräumt.

Wie sicher kann eine Alkoholkonsumreduktion im Einzelfall beurteilt werden?

Helmut K. Seitz

Normalerweise würden sich klinische und laborchemische Parameter durch Alkoholreduktion verbessern und man könnte annehmen, dass eine Verbesserung der GGT, der Transaminasen oder des CDT Alkoholreduktion oder Alkoholkarenz anzeigt. Bei bestehender Lebererkrankung ist dies jedoch nicht der Fall. Eine Leberkrankheit kann entweder durch Alkohol hervorgerufen sein oder alkoholunabhängig sein. Eine der häufigsten vorkommenden Lebererkrankungen in Deutschland ist die nichtalkoholische Fettlebererkrankung (NAFL). Bei ihr besteht eine Erhöhung der Transaminasen, insbesondere der GPT sowie eine Erhöhung der GGT und eine Verfettung der Leber. Alkoholkarenz verbessert eine solche Grunderkrankung nicht unbedingt. Es handelt sich meist um übergewichtige Menschen mit einem metabolischen Syndrom. Bei ihnen kann Alkoholreduktion so gut wie nicht diagnostiziert werden. Wichtig erscheint, dass auch die Fettleber sich nur in ca. 60–70 % nach kompletter Alkoholkarenz zurückbildet, d. h. dass 30–40 % der Menschen trotz Alkoholkarenz immer noch eine Fettleber aufweisen und selbst die Leberbiopsie zwischen einer nichtalkoholischen Fettleber und einer alkoholischen Fettlebererkrankung nicht unterscheiden kann. Die GGT verliert ihre Alkoholspezifität komplett, wenn eine Lebererkrankung vorliegt. Sie hat normalerweise eine Spezifität von > 80 %, bei Lebererkrankungen fällt dies auf unter 20 %. Das CDT ist besser, ist aber auch bei Lebererkrankungen erhöht sowie höher bei Alkoholabhängigen verglichen zu Alkoholmissbräuchlern und höher bei Rauchern, so dass auch hier eine gewisse Problematik besteht. Am besten lässt sich eine Alkoholreduktion durch den Marker Ethylglucuronid nachweisen, allerdings aufgrund der kurzen Halbwertszeit sind multiple Messungen im Urin notwendig. Da Ethylglucuronid durch Bakterien abgebaut werden kann, kann dieser Marker bei einem Harnwegsinfekt negativ sein. Besser scheint eine Haaranalyse das Trinkmuster der letzten Wochen zu reflektieren. Allerdings ist diese Haaranalyse aufwendig, an Speziallabors gebunden und auch teuer. Hilfreich wäre auf jeden Fall, wenn zum Zeitpunkt des Fahrdeliktes Laborwerte zum Vergleich vorliegen würden, auf die man sich dann nach einer angegebenen Karenzzeit von drei Monaten beziehen kann.

Zusammenfassend muss man folgendes sagen: Eine langfristige Alkoholkarenz beim Alkoholiker lässt sich mittels klinischer und laborchemischer Kriterien nachweisen. Im Einzelfall ist dies jedoch schwierig, da diese Kriterien weder für fortgesetzten Alkoholkonsum noch für Alkoholkarenz spezifisch genug sind. Obwohl einer Verbesserung der eigenen laborchemischen Marker (z. B. GGT und CDT) und eine Verbesserung bestimmter leberspezifischer Parameter (z. B. GOT) gegenüber den Ausgangswerten für eine längere Abstinenz sprechen, muss bei gleichzeitigem Vorliegen anderer Lebererkrankungen (z. B. chronischer Hepatitis B und C, Hämochromatose und nichtalkoholischer Fettleberkrankung) nicht notwendigerweise eine Verbesserung der Laborwerte zu beobachten sein (Erhöhung der GGT und des CDT trotz Alkoholkarenz). Die Lebersonographie zeigt trotz Alkoholkarenz nur in ca. 60–70% eine nachweisliche Verbesserung der Leberverfettung. Die Leberbiopsie – ein invasives Verfahren – hilft nur weiter, wenn keine nichtalkoholische Fettleberkrankung vorliegt. Ethylglucuronid im Serum und Urin ist hilfreich, hat aber eine kurze Halbwertszeit und sollte daher öfters bestimmt werden. Ein Alkoholrückfall lässt sich am sichersten durch den Nachweis von Ethylglucuronid im Serum und Urin, bei Mehrfachmessungen von Ethylglucuronid und freien Fettsäureester in Haaren und von Acetaldehydaddukten in der Leberbiopsie diagnostizieren. Auf alle Fälle ist eine sorgfältige individuelle Interpretation der Ergebnisse für die verschiedenen Befunde absolut unerlässlich, um falsche Schlüsse zu vermeiden.

Schläfrigkeit am Steuer – Gefahrenpotential und Bestimmbarkeit

Barbara Wilhelm

Die ersten konkreten Zahlen über die Bedeutung von Schläfrigkeit und Sekundenschlaf als Ursache schwerer Verkehrsunfälle stammen von 1991, als im Auftrag des HUK-Verbandes Analysen schwerer Autobahnunfälle in Bayern vorgenommen wurden. Das Resultat war erschreckend: 25 % aller tödlichen Autobahnunfälle standen im Zusammenhang mit starker Schläfrigkeit oder Sekundenschlaf.

Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die 2005 publiziert wurde, hatte Ursachen von schweren Lkw-Unfällen auf Autobahnen in Deutschland zum Gegenstand. Dabei zeigte sich erhöhte Schläfrigkeit am Steuer mit 19 % (nach überhöhter Geschwindigkeit) als zweithäufigste Unfallursache und damit weit in der Bedeutung vor Alkohol und Drogen (4 bzw. 2 %).

Sind solche schweren Unfälle an die zeitweilige Monotonie auf Autobahnen geknüpft? Man könnte annehmen, dass das Fahren innerhalb von Städten Wachheit durch vielfältige Reize eher begünstigt. Interessanterweise weisen aber Untersuchungen darauf hin, dass diese Annahme falsch sein könnte. Fen Thoren et al. 2003 analysierten anhand anonymer Befragungen von Autofahrern nach Unfallereignissen Unfälle im Kölner Stadtverkehr und kamen dabei zu überraschenden Ergebnissen. In 20 % der Fälle standen die Unfälle in Zusammenhang mit subjektiv wahrgenommener Schläfrigkeit des Fahrers. Es kann also durchaus sein, dass auch im Stadtverkehr Schläfrigkeit als Unfallursache eine wesentliche Rolle spielt und die Problematik durchaus nicht auf die Fahrsituation auf Autobahnen beschränkt ist.

In Polizeiberichten nach Unfallereignissen findet sich oft die Formulierung „Müdigkeit oder Sekundenschlaf kann nicht ausgeschlossen werden, aber nicht nachgewiesen werden“.

Auch von Seiten der Verkehrspolizei ist die Möglichkeit zur Erfassung von Schläfrigkeit vor dem Unfallereignis bzw. danach ein wichtiges Anliegen.

Hinter dem Problem Schläfrigkeit am Steuer stehen sicher in manchen Fällen Erkrankungen, die mit Tagesschläfrigkeit einhergehen und möglicherweise noch nicht diagnostiziert oder behandelt sind. Ein EU-Projekt mit dem Namen IMMORTAL enthielt ein Arbeitspaket, das sich mit der Erhöhung des relativen Risikos für einen Verkehrsunfall durch bestimmte Erkrankungen befasste. In diesem Zusammenhang wurde eine Meta-Analyse von 62 Studien durchgeführt. Es ergab sich, dass eine Einschränkung des Sehvermögens zu einem relativen Risiko von 1,09 führte, durch Alkoholismus verdoppelte sich das Unfallrisiko. Interessanterweise stellte sich heraus, dass Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit wie z. B. Schlafapnoe oder Narkolepsie zu einer Erhöhung des relativen Risikos (im Vergleich zu einem 40-jährigen gesunden männlichen Fahrer) von 3,7 führte. Dennoch spielt die Berücksichtigung von Tagesschläfrigkeit und Erkrankungen, die damit einhergehen, in sowohl nationalen als auch europäischen Richtlinien derzeit noch eine völlig untergeordnete und damit inadäquate Rolle. Dabei kann es aber nicht darum gehen, einem Fahrer mit einer solchen Erkrankung das Fahren pauschal zu verbieten oder automatisch, wenn eine gezielte Therapie erfolgt, wieder zu erlauben. Die Komplexität des Sachverhaltes lässt ein solches einfaches Vorgehen nicht zu.

Am Beispiel des obstruktiven Schlafapnoe-Syndroms und Tagesschläfrigkeit lässt dies exemplarisch zeigen. Schläfrigkeit ist zwar das Leitsymptom des Schlafapnoe-Syndroms, allerdings liegt dieses Symptom nur bei etwa 80 % der Patienten vor.

Ein nicht schläfriger Erkrankter könnte also gefahrlos für sich und andere am Straßenverkehr teilnehmen. Andererseits gibt es unter laufender Therapie – in diesem Fall mit einer nasalen Atemmaske – in 10–25 % der Fälle „Therapieversager“, d. h. die nächtliche Atmung ist normalisiert, aber diese Patienten sind dennoch weiterhin tagesschläfrig und es sind zusätzliche Behandlungsmaßnahmen notwendig. Somit ist auch unter einer gezielten Therapie nicht automatisch davon auszugehen, dass ein Patient nun wach und fähig ist, am Straßenverkehr teilzunehmen. Sinnvolle Entscheidungen sind somit vor und nach Therapie nur dann möglich, wenn das Ausmaß der Tagesschläfrigkeit erfasst wird.

Wie sind diese Sachverhalte aktuell in den gesetzlichen Regelwerken und Leitlinien verankert?

Derzeit enthalten die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung bisher nur in 3.8 unter Lungen- und Bronchialerkrankungen Hinweise auf das Schlafapnoe-Syndrom. Es heißt dort „*Schlafapnoe-Syndrom*: Patienten mit unbehandelten schlafbezogenen Atmungsstörungen (Schlafapnoe-Syndrome) und dadurch verursachten ausgeprägten Vigilanzbeeinträchtigungen sollten nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Bei allen diesen Personen, besonders aber bei Berufskraftfahrern und Personen, die Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung gemäß § 11 Abs. 1 (Klasse D oder Dl) und § 48 FeV (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) führen, sind der Nachweis der erfolgreichen The-

rapieeinleitung in einem Schlafmedizinischen Labor und die regelmäßige Kontrolle dieser Therapie zu fordern."

Eine Ergänzung und Neugestaltung der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung ist vor kurzem von der Bundesanstalt für Straßenwesen unter Einbindung der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin initiiert worden. Die Anlagen 4 und 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthalten derzeit bereits Hinweise auf Schlafstörungen und differenzieren – innerhalb der unbehandelten bzw. behandelten Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit – hinsichtlich der Eignung ob messbar auffällige „Tagesschläfrigkeit" vorliegt oder nicht. In den Beschränkungen bzw. Auflagen bei bedingter Eignung ist von regelmäßigen Kontrollen von Tagesschläfrigkeit die Rede. Allerdings hat der Gesetzgeber bisher auf Hinweise und Hilfestellung bezüglich der anzuwendenden Methodik, die zu diesem Zweck in Frage kommt, verzichtet. Kann man sich in diesem Zusammenhang auf anamnestische Angaben von subjektiven Fragebögen verlassen? Vielfach diskutiert wird beim Screening auf Tagesschläfrigkeit die Verwendung der Epworth Sleepiness Scale einer weltweit häufig verwendeten und erprobten Skala, die nach der Wahrscheinlichkeit fragt, mit der es einer Person in Alltagssituationen passieren kann, dass sie ungewollt einschläft. Diese sogenannte ESS ist vor allem dort wertvoll, wo in der Klinik ein hilfesuchender Patient vor oder nach Therapie zu seiner subjektiven Wahrnehmung befragt werden soll. Dort aber, wo im Zusammenhang mit der Fahreignung oder Fahrerlaubnis offenkundig ist, welche Antworten sozial erwünscht sind bzw. welche unangenehmen Folgen ehrliche Antworten haben können, scheint das ausschließliche Verwenden eines solchen Instrumentes mehr als fragwürdig. Naheliegend ist für diese Fragestellung die Verwendung einer objektiven und durch den Untersuchten nicht beeinflussbaren Methode. Wir haben beispielsweise im Hinblick auf das Schlafapnoe-Syndrom bezüglich des pupillographischen Schläfrigkeitstestes Sensitivität, Spezifität und prädiktive Werte untersucht und kamen zu guten Ergebnissen.

Worum handelt es sich überhaupt, wenn wir von Schläfrigkeit sprechen? Aus Sicht der Arbeitsgruppe Vigilanz der DGSM besteht Schläfrigkeit in einer herabgesetzten zentralnervösen Aktivierung. Wir beziehen uns dabei auf das neuropsychologische Modell für Aufmerksamkeit von Posner und Rafal 1987. Die grob fünf Ebenen der Aufmerksamkeit hierarchiescher Ebenen der Aufmerksamkeit definierten:

1 Tonische Aktivierung
2 Phasische Aktivierung
3 Selektive Aufmerksamkeit
4 Geteilte Aufmerksamkeit und
5 Vigilanz bzw. Daueraufmerksamkeit.

Während die tonische zentralnervöse Aktivierung durch physiologische und objektive Verfahren erfassbar ist, sind die vier höheren Ebenen nur durch Leistungstests in verschiedenen Aspekten zu erfassen und erfordern somit die Mitarbeit des Betroffenen. Der pupillographische Schläfrigkeitstest (PST) ist ein physiologisches Verfahren zur Erfassung der tonischen zentralenervösen Aktivierung, und misst objektiv das Ausmaß von Tagesschläfrigkeit. Der physiologische und neuroanatomische Hintergrund des Verfahrens ist komplex und kann hier nur kurz und in schlichter Form angerissen werden.

In den letzten Jahren hat unser Wissen über das menschliche Wachheitssystem einen enormen Zuwachs erfahren. Dabei kristallisiert sich ein noradrenerges Kerngebiet des Hirnstammes, nämlich der Locus coeruleus, als zentraler wachheitsfördernder Kern heraus. Gleichzeitig spielt dieser Locus coeruleus eine dominante Rolle in der Regulation der Pupillenweite. Neuere Ergebnisse der Primatenforschung zeigen einen direkten Zusammenhang zwischen dem Pupillendurchmesser und seinen Schwankungen einerseits und der neuronalen Aktivität im Locus coeruleus andererseits. Diesen Zusammenhang macht sich der pupillographische Schläfrigkeitstest zu Nutze. Das Verfahren wurde an der Universitäts-Augenklinik in Tübingen in den 90er Jahren entwickelt und besteht aus einer Aufzeichnung der Pupillenweite mittels Infrarot-Videopupillographie (25 Hz), die 11 Minuten im Sitzen dauert und unter Ausschluss von Lichteinfluss durchgeführt werden muss.

Wichtig ist die automatische Analyse und die Ermittlung von Zielgrößen, deren wichtigste der Pupillenunruheindex, PUI (mm/min.) darstellt. Es gibt sowohl eine stationäre als auch eine mobile Version des Testsystems. Letzteres ermöglicht die mobile Anwendung am Arbeitsplatz oder im Straßenverkehr, womit aber nicht die Fahrsituation direkt gemeint ist. Das PST-Ergebnis besteht in der Aufzeichnung sogenannter Schläfrigkeitswellen der Pupille bei schläfrigen Menschen. Dagegen ist der Pupillendurchmesser bei Wachheit während der Messzeit stabil und zeigt keine starken Schwankungen.

Die Zielgröße PUI ist an mehreren Hundert Normalpersonen normiert, so dass die Klassifizierung eines Einzelbefundes möglich ist. Das Messergebnis ist von der visuellen Funktion, insbesondere der Sehschärfe oder evtl. Fehlsichtigkeiten, völlig unabhängig. Unsere Arbeitsgruppe hat in den letzten Jahren mehrere Autobahnmessaktionen an deutschen Autobahnraststätten durchgeführt und dabei Ergebnisse sowohl bei Pkw-, als auch bei Lkw-Fahrern gesammelt. Von der jüngsten Untersuchung dieser Art in Zusammenarbeit mit dem Landesgesundheitsamt und der Autobahnpolizei Stuttgart soll hier kurz berichtet werden.

Im Rahmen autobahnpolizeilicher Lkw-Kontrollen wurden im Herbst und Frühjahr 2007/2008 mehr als 100 Lkw-Fahrer auf freiwilliger Basis befragt und mit dem PST gemessen. Die Studie trug den Namen „Hellwach am Steuer". Die gesammelten Daten werden derzeit im Regierungspräsidium Stuttgart ausgewertet. Ein vorläufiges Ergebnis bezüglich der pupillographischen Schläfrigkeitswerte liegt vor: etwa 8 % der Lkw-Fahrer waren im auffallend schläfrigen bzw. einschlafgefährdeten Bereich der Messwerte. Dies ist ein „besserer" bzw. „niedrigerer" Anteil von auffälliger Schläfrigkeit bei der untersuchten Lkw-Fahrerpopulation als in anderen Untersuchungen (z. B. Pilotversuch in Oberösterreich) festgestellt wurde. Dennoch ist das Ergebnis gravierend, denn hochgerechnet auf das LKW-Aufkommen beispielsweise am Stuttgarter Kreuz bedeutet dies, dass täglich 2.500 Lkw-Fahrer diesen Verkehrsknotenpunkt passieren.

Eine wichtige Frage im Zusammenhang mit justiziablen Grenzwerten für Schläfrigkeit (gemessen mit dem PST) stellt die wissenschaftliche Absicherung solcher Grenzwerte dar. Ein umfassendes Studienkonzept hierzu liegt, erarbeitet von dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin im Universitätsklinikum Heidelberg und dem STZ biomed am Department für Augenheilkunde Tübingen vor. Dieses Konzept soll in enger Abstimmung mit der DGVM/DGVP weiter entwickelt und realisiert werden. Das Interesse zur Finanzierung eines solchen Studienkonzepts ist in Deutschland derzeit allerdings gering, in Österreich etwas größer, da dort die Absicht zu einer gesetzlichen Verankerung solcher Grenzwerte besteht.

Muss der Fahrer negative Konsequenzen für seine Person befürchten, wenn erhöhte Tagesschläfrigkeit bei einer Untersuchung hinsichtlich der Kraftfahrereignung oder bei einer Verkehrskontrolle festgestellt wird? Dies kann man verneinen, da im Interesse der eigenen Sicherheit und zur Vorbeugung persönlichen Schadens diese Früherkennung positive Folgen hat. Er selbst würde von der Früherkennung und einer effektiven Therapie maßgeblich profitieren. Im Falle einer entdeckten Schläfrigkeit im Rahmen einer Verkehrskontrolle „droht“ nur die Verordnung einer Fahrpause mit Kurzschlaf – damit der Fahrer wieder wach und sicher seine Fahrt fortsetzen kann.

Schlussfolgerung

Konzertierte Aktionen sind notwendig um ein Geflecht effektiver Maßnahmen gegen das Gefahrenpotential von Tagesschläfrigkeit vorzugehen. Derzeit ist Tagesschläfrigkeit sowie Erkrankungen die Tagesschläfrigkeit verursachen können nicht ausreichend in den Begutachtungs-Leitlinien verankert. Veränderungen in diesem Sinne werden derzeit vorbereitet. Bezüglich der Fahrerlaubnis-Verordnung scheint es wünschenswert, von Seiten des Gesetzgebers geeignete Methoden zu empfehlen mit denen Tagesschläfrigkeit gemessen werden kann. Dieser Mangel wird vor allem dann deutlich, wenn man die Risiken durch ein eingeschränktes Sehvermögen denen durch erhöhte Tagesschläfrigkeit gegenüber stellt und dann vergleicht, wie genaue Vorgaben in der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthalten sind, während sie für die Messung von Tagesschläfrigkeit noch gänzlich fehlen. Der pupillographische Schläfrigkeitstest ist von allen zur Verfügung stehenden physiologischen Messverfahren zur Erfassung erhöhter Tagesschläfrigkeit das in diesem Zusammenhang einzig praktikable objektive Verfahren.

Nachbemerkung

Bei einer TED-Umfrage am Ende dieses Vortrags unter 141 Tagungsteilnehmern des 4. gemeinsamen Symposiums der DGVM und DGVP, gaben 53 % an, schon Sekundenschlaf am Steuer erlebt zu haben (ohne Unfallfolge), 9 % gaben an, schon Sekundenschlaf erlebt zu haben, bei dem es zu einem Fahrfehler oder einen Unfall kam, 14 % waren sich nicht sicher ob sie schon einmal Sekundenschlaf hatten.

Verkehrsunfallflucht

Ulrich Löhle

Ob eine Kollision von einem Fahrzeuglenker bemerkt wurde oder nicht, wird in der forensischen Praxis – von Zeugenaussagen abgesehen – in der Regel allein durch die Beiziehung eines technischen Sachverständigen zu klären versucht; in Wirklichkeit ist die Problematik jedoch vielschichtiger. Der technische Sachverständige kann anhand objektiver Anhaltspunkte wie

- Beschädigungsumfang,
- Aufprallwinkel, etc.
- Aufprallgeschwindigkeit

zwar ein Gutachten darüber erstatten, ob eine Kollision von einem Fahrzeuglenker unter normalen Bedingungen gesehen, gehört oder gespürt werden musste. Als Kriterien hierfür werden zum einen selbst durchgeführte, zum anderen in wissenschaftlichen Arbeiten veröffentlichte Aufprallversuche zugrunde gelegt.

Allein durch die Beiziehung eines technischen Sachverständigen kann damit jedoch in der Regel nur festgestellt werden, ob ein konkreter Berührungsvorgang unter normalen Bedingungen zu bemerken war.

Damit steht jedoch nicht fest, ob der Berührungsvorgang vom Fahrzeuglenker tatsächlich auch wahrgenommen wurde. Dies kann nur zusätzlich über einen medizinischen oder psychologischen Sachverständigen erfolgen. Die Fragen an den medizinischen oder psychologischen Sachverständigen unterteilen sich dabei in zwei Bereiche:

- In einen mehr medizinischen Bereich, ob der Fahrzeuglenker bspw. auf Grund von Schwerhörigkeit, Sehschwäche, Störung des Gleichgewichtssinns, Alkohol, Drogen, etc. nichts vom Aufprall bemerkt haben kann.
- In einen mehr psychologischen Bereich, ob der Fahrzeuglenker auf Grund innerer oder äußerer Einflüsse zum Aufprallzeitpunkt so stark abgelenkt gewesen sein kann, dass er einen unter normalen Umständen wahrnehmbaren Vorgang (Aufprall) tatsächlich nicht wahrgenommen hat.

Im Hinblick darauf, ob ein Fahrzeuglenker eine Berührung bemerkt haben muss oder nicht, sind nach allem *drei* Kriterien zu überprüfen:

- technische Kriterien,
- medizinische Kriterien,
- psychologische Kriterien.

Technische Kriterien

Vom technischen Sachverständigen sind folgende Feststellungen zu treffen:

Überprüfung der Schäden auf Kompatibilität

- Stammen alle Schäden des geschädigten Fahrzeuges vom schädigenden Fahrzeug?
- Untersuchung des geschädigten Fahrzeuges auf mutmaßliche Altschäden,
- Übereinstimmung der Schadensintensitäten,
- Nicht selten ist das schädigende Fahrzeug an einer stabilen Fahrzeugecke nur geringfügig oder äußerlich gar nicht beschädigt, während das geschädigte Fahrzeug optisch sehr starke Beschädigungen aufweist (bspw. weil es in einem relativ weichen Karosseriebereich getroffen wurde).

Übereinstimmung der Höhen der Schäden über Fahrbahnniveau

Sollten auf den ersten Anschein Höhendifferenzen bestehen, müssen die Fahrzeuge wegen möglicher Fahrbahnunebenheiten direkt an der Unfallstelle einander gegenübergestellt werden; selbstredend sind gleiche Beladungszustände wie zum Unfallzeitpunkt herbeizuführen. Dabei sind auch unterschiedliche Fahrzustände zu berücksichtigen (Bremsen, Beschleunigen, starke Kurvenfahrt etc.).

Untersuchung der Fahrzeuge auf überkreuzende Farb-/Materialantragungen

Feststellungen am schädigenden Fahrzeug

- Gewicht des schädigenden Fahrzeugs,
- Lautstärke im Fahrbetrieb (Diesel- oder Ottomotor, intakter oder defekter Auspuff, lief der Motor des schädigenden Fahrzeuges zum Berührungszeitpunkt möglicherweise hochtourig, Kaltstart, etc.)?
- Mögliche Nebengeräusche innerhalb der Fahrgastzelle des schädigenden Fahrzeugs: Radio, Gebläse, Schleifen der Lenkhilfe, Geräusche der Ladung, Gespräch (Streit) der Insassen,
- Waren die Scheiben des schädigenden Fahrzeugs geschlossen?
- Waren die Scheiben des schädigenden Fahrzeugs sauber (nicht vereist etc.)?
- War das schädigende Fahrzeug beladen, konnte die Ladung verrutschen?
- Stabilität des berührenden Teils des schädigenden Fahrzeugs,
- Material des berührenden Teils des schädigenden Fahrzeugs,
- Anzahl der Insassen.

Feststellungen am geschädigten Fahrzeug

- Gewicht des geschädigten Fahrzeugs,

- Stabilität des geschädigten Fahrzeugteils,
- Material des geschädigten Fahrzeugteils,
- Durchrostungen,
- Beladung des geschädigten Fahrzeugs,
- Reparaturkosten,
- Wiederbeschaffungswert,
- Wertminderung,
- Reparaturdauer (wegen möglicher Mietwagenkosten),
- Vorschäden.

Ist das schädigende Fahrzeug identifiziert, müssen die relevanten dynamischen Größen rekonstruiert werden

- Mit welchem Teil kam das schädigende Fahrzeug mit dem geschädigten Fahrzeug in Berührung?
- Stabilität des berührenden Teils des schädigenden Fahrzeugs,
- Mit welchem Teil kam das geschädigte Fahrzeug mit dem schädigenden Fahrzeug in Berührung?
- Stabilität des berührten Teils des geschädigten Fahrzeugs,
- Unter welchem Winkel erfolgte die Berührung?
- Mit welcher Geschwindigkeit des schädigenden Fahrzeugs erfolgte die Berührung?
- Fuhr das schädigende Fahrzeug zum Berührungszeitpunkt vorwärts oder rückwärts?
- Waren beide Fahrzeuge bei der Berührung in Bewegung?

Feststellungen an der Unfallstelle

- Fahrbahnzustand (Teerdecke, gepflasterter Bereich, Schotterstraße),
- Unebenheiten im Bereich der Unfallstelle (Bordsteinkanten, Schlaglöcher, etc.),
- Fahrbahnzustand (trocken, nass, schneebedeckt, vereist, etc.),
- Ausleuchtung der Unfallstelle (Tageslicht, Dunkelheit, Straßenlampen, etc.),
- Umfeldgeräusche in der Nähe der Unfallstelle (Bauarbeiten etc.),
- Verkehrssituation zum Unfallzeitpunkt (schwierige Ausparksituation, lebhafter fließender Verkehr, etc.),
- Ablenkungseffekte (schwierige Sichtverhältnisse beim Ausparken auf den vorbei fließenden Verkehr).

Medizinische und psychologische Kriterien

- Alter des Fahrzeuglenkers,
- Fahrerisches Können (Führerscheinneuling, etc.),
- Körperliche Mängel (Schwerhörigkeit, Sehschwäche, Sichtfeldeinschränkung, etc.),
- Alkohol, Drogen, Medikamente, etc.,
- Augenblickliche psychische Situation,
- Stresssituation, etc.,
- Senkung der Leistungsbereitschaft durch Tageszeit,
- Unwohlsein,
- Erregung,
- Sorgen/Trauer oder andere gedankliche Ablenkungen.

Auf der Basis der getroffenen Feststellungen kann in der Regel – unter Umständen interfakultativ – die Frage beantwortet werden, ob eine konkrete Fahrzeugberührung von einem Fahrzeuglenker unter Normalbedingungen gesichert bemerkt werden musste, ob es sich hinsichtlich der Bemerkbarkeit um einen Grenzfall handelte oder ob eine reelle Wahrscheinlichkeit besteht, dass der Lenker die Fahrzeugberührung nicht bemerkt haben muss.

Zu prüfen sind hierbei *drei* Wahrnehmungsmöglichkeiten:

- Sehen,
- Hören,
- Spüren.

Optische Bemerkbarkeit

Die Berührung der Fahrzeuge kann der Lenker in der Regel nicht direkt sehen. Meist liegen die einander berührenden Fahrzeugteile in seinem toten Sichtbereich. Bei normalen Sichtverhältnissen kann er jedoch erkennen, dass er dem anderen Fahrzeug bedrohlich nahe kam. In einer solchen Ausgangssituation (optische Information: „bedrohliche Nähe“) ist ein Fahrzeuglenker gegenüber anormalen Geräuschen und anormalen Erschütterungen in der Regel sensibilisierter als im Normalfall.

Bei entsprechender Aufprallintensität bewegt sich („wackelt“) das angestoßene Fahrzeug; dies kann der Fahrzeuglenker sehen, allerdings nur dann, wenn er exakt im Augenblick der Berührung auf das geschädigte Fahrzeug schaut.

Manchmal steigt ein Fahrzeuglenker nach einer von ihm vermuteten Kollision vorsorglich aus, sieht sich die Schäden an den beiden Fahrzeugen an und kommt dann zu der – irrtümlichen – Meinung, die erheblichen Schäden am geschädigten Fahrzeug könnten nicht von ihm stammen, weil an der korrespondierenden stabilen Ecke seines Fahrzeugs kein oder zumindest kein nennenswerter Schaden vorhanden ist.

Akustische Bemerkbarkeit

Allein aus dem Schadensbild zweier einander berührender Fahrzeuge lassen sich oft keine eindeutigen Aussagen über die Lautstärke und die Frequenzen des bei der Berührung entstandenen Geräusches machen. Lautstärke und Frequenzspektrum einer Fahrzeugberührung hängen sehr wesentlich von der Aufprallgeschwindigkeit des schädigenden Fahrzeugs ab. Ein bestimmtes Schadensbild kann man bei dem in Unfallfluchtfällen in der Regel geringem Geschwindigkeitsniveau aber aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewirken:

- durch einen zeitlich relativ langen Stoß mit sehr geringen Geschwindigkeiten,
- durch einen zeitlich relativ kurzen Stoß mit höheren Geschwindigkeiten.

Ein kurzer Stoß mit höherer Geschwindigkeit erzeugt ein deutlich lauteres Geräusch mit anderem Frequenzspektrum als ein langer Stoß mit sehr geringer Geschwindigkeit (wobei die Schadensintensitäten in beiden Fällen nahezu identisch sein können). Es verwundert daher, dass in manchen technischen Gutachten scheinbar eindeutige Angaben zur Lautstärke und zum Frequenzspektrum eines Aufprallgeräusches gemacht werden.

Falls Zeugen vorhanden sind, die Angaben zum Unfallhergang machen können, sollten diese daher nicht nur zur

Lautstärke des Aufpralls, sondern auch danach befragt werden, ob das schädigende Fahrzeug zum Aufprallzeitpunkt langsam oder schnell fuhr.

Aus der Tatsache, dass ein in der Nähe der Unfallstelle befindlicher Zeuge ein Aufprallgeräusch wahrnahm, kann nicht immer der Schluss gezogen werden, dass dieses dann zwingend auch vom Fahrzeuglenker hätte gehört werden müssen. Der Zeuge und der Fahrzeuglenker können unterschiedlichen Umfeldgeräuschen ausgesetzt sein; sie können ein anderes Hörvermögen besitzen; sie können unterschiedlich abgelenkt sein etc.

Wenn auf Grund technischer oder anderer Anknüpfungstatsachen fest steht, dass bei einem Aufprall für den Fahrzeuglenker ein unter normalen Umständen hörbares Geräusch entstand, muss nicht nur abgeklärt werden,

- ob sich dieses Geräusch deutlich aus den Umfeldgeräuschen heraushob, denen der Fahrzeuglenker zum Unfallzeitpunkt ausgesetzt war, sondern auch,
- ob dieses Geräusch ein so charakteristisches Frequenzspektrum aufwies, dass es zwingend als Kollisionsgeräusch identifiziert und nicht möglicherweise als fahrzeugunspezifisches Nebengeräusch fehl interpretiert werden konnte.

Erschütterungsmäßige Bemerkbarkeit

Eine Fahrzeugberührung kann man umso besser erschütterungsmäßig bemerken, je deutlicher sich dabei die dynamischen Größen wie die Geschwindigkeit v oder die Verzögerung a des schädigenden Fahrzeugs ändern (Frage des Auffälligkeitsgrades).

Dabei ist im Hinblick auf die erschütterungsmäßige Bemerkbarkeit die entscheidende Größe weniger die Änderung der Geschwindigkeit als vielmehr die Änderung der Verzögerung des schädigenden Fahrzeugs.

Änderung der Geschwindigkeit: $\Delta v/\Delta t = a$

Änderung der Verzögerung: $\Delta a/\Delta t = r$

Dabei ist Δt die Kollisionszeit; die Änderung der Verzögerung wird als „Ruck“ bezeichnet.

Eindeutige Aussagen darüber, ab welchen Verzögerungen bzw. ab welchen Verzögerungsänderungen eine Fahrzeugkollision zwingend bemerkt werden muss, gibt es nicht, die Grenzen sind fließend. Diesbezüglich wurden umfangreiche Versuche durchgeführt; es darf dabei jedoch nicht übersehen werden, dass die Erwartungshaltung von Versuchspersonen auf eine bevorstehende Kollision bei scheinbar noch so lebensnah durchgeführten Versuchen deutlich größer ist als im Normalfall des täglichen Lebens.

Bei extremer Aufmerksamkeit und Konzentration können bereits sehr geringe Verzögerungen in einer Größenordnung um 0,5 m/s^2 wahrgenommen werden.

Unter realen Bedingungen können dagegen Verzögerungen – zumindest bei relativ allmählichem Verzögerungsanstieg (weicher Stoß) – bis zu 4,0 m/s^2 unbemerkt bleiben; bei abrupterem Verzögerungsanstieg (harter Stoß) können Verzögerungen bis zu 1,5 m/s^2 unbemerkt bleiben.

Am ehesten bemerkt man die Berührung mit einem anderen Fahrzeug unmittelbar am Beginn der Berührung. Zu diesem Zeitpunkt kommt es in der Regel zu den stärksten Änderungen der Geschwindigkeit und der Verzögerung des schädigenden Fahrzeugs.

Kritisch gilt es in diesem Zusammenhang insbesondere sogenannte quasistatische Berührungen zu überprüfen. Wenn der Beginn der Berührung quasistatisch, d. h. praktisch im Zeitlupentempo erfolgt, ist die Änderung der Geschwindigkeit und der Verzögerung sehr gering; der Fahrzeuglenker spürt in diesem Fall bei der Berührung allenfalls einen erhöhten Fahrwiderstand. Erhöhte Fahrwiderstände sind jedoch weit unauffälliger als deutliche Geschwindigkeits- und Verzögerungsänderungen.

Im Gegensatz zu den Berührungen auf geringem oder sogar auf sehr geringem Geschwindigkeitsniveau sind Berührungen auf normalem Geschwindigkeitsniveau (größenordnungsmäßig 50 km/h) in aller Regel sowohl akustisch als auch erschütterungsmäßig bemerkbar.

Hinsichtlich der Bemerkbarkeit einer Kollision spielen auch technische Größen wie

- Steifigkeit der einander berührenden Fahrzeugteile,
- Aufprallwinkel der Fahrzeuge etc.

eine wesentliche Rolle.

Eine Kollision ist umso weicher und damit umso weniger bemerkbar

- je weniger stabil die einander berührenden Fahrzeugteile sind,
- je geringer der Auftreffwinkel der Fahrzeuge ist,
- je länger die Stoßzeit ist.

Eine Kollision ist umso härter und damit umso eher bemerkbar

- je stabiler die einander berührenden Fahrzeugteile sind,
- je größer der Aufprallwinkel der Fahrzeuge ist,
- je kürzer die Stoßzeit ist.

Die weichsten Stellen eines Fahrzeuges liegen im Bereich der Türblätter, die härtesten Stellen im Bereich der A-, B- und C-Säulen und im Bereich der Fahrzeugecken.

Die Höhe der Änderung der Geschwindigkeit des schädigenden Fahrzeuges und damit auch die Höhe der Änderung der Verzögerung hängt auch sehr wesentlich von den Gewichten der einander berührenden Fahrzeuge ab.

Ist das Gewicht des schädigenden Fahrzeugs bspw. sehr viel höher als das des geschädigten Fahrzeugs (das schädigende Fahrzeug ist bspw. ein voll beladener Sattelzug mit einem Gewicht von ca. 40.000 kg, das geschädigte Fahrzeug ein Pkw mit einem Gewicht von ca. 1.000 kg), können sehr hohe Schäden am geschädigten Pkw zustande kommen, ohne dass es zu einer nennenswerten Änderung der Geschwindigkeit und der Verzögerung des schädigenden Fahrzeugs kommt.

Sattelzüge oder ähnlich große Fahrzeuge haben überdies meist stärkere Motorgeräusche; auch sind bei diesen Fahrzeugen die vom Lenker nicht einsehbaren Bereiche umfangreicher als bei einem Pkw. Damit fehlt Lenkern von Sattelzügen oder ähnlich großen Fahrzeugen nicht selten die optische Zusatzinformation „bedrohliche Nähe“ zum geschädigten Fahrzeug.

Damit aber können Lenker von Sattelzügen oder ähnlich großen Fahrzeugen erhebliche Schäden anrichten, ohne dass dies von ihnen zweifelsfrei bemerkt werden muss.

Neben den dynamischen Größen wie Geschwindigkeitsänderung, Verzögerungsänderung, Kollisionszeit und den anderen technischen Größen wie Gewichte der Fahrzeuge, Aufprallwinkel etc. spielt bei der Beurteilung der Frage, ob ein Fahrzeuglenker eine Berührung bemerkt hat oder nicht, der Faktor „Mensch“ eine sehr wesentliche Rolle (medizinische/psychologische Kriterien).

Auffallend ist, dass ältere Fahrzeuglenker sehr oft leichte Kollisionen nicht bemerken; dies kann zum einen daran liegen, dass ihr Wahrnehmungsvermögen altersbedingt eingeschränkt ist, aber auch daran, dass sich ältere Personen bspw. beim Rückwärtsfahren oft nur über die Spiegel nach hinten orientieren, weil sie ihren Kopf altersbedingt nicht mehr ausreichend weit nach hinten drehen können. Damit aber fehlt ihnen oft die Information „bedrohliche Nähe“ zu einem hinter ihnen befindlichen Fahrzeug. Kommt es dann zu einer Fahrzeugberührung, erkennen sie daher zunächst keinen Zusammenhang zwischen dem Aufprallgeräusch und der Aufprallerschütterung und ihrem eigenen Fahrzeug; ältere Fahrzeuglenker scheinen überdies auch oft nicht in der Lage zu sein, Geräusche und Erschütterungen dem richtigen Vorgang zuzuordnen.

Altersunabhängig spielt für die Bemerkbarkeit einer Kollision die augenblickliche Aufmerksamkeit und Konzentration des Fahrzeuglenkers eine sehr wesentliche Rolle. Bei sehr hoher Aufmerksamkeit und Konzentration auf das konkrete Verkehrsgeschehen werden bereits sehr geringe Kollisionen sowohl akustisch als auch erschütterungsmäßig wahrgenommen. Diese Situation entspricht der von Probanden bei Kollisionsversuchen.

Die Ergebnisse von Kollisionsversuchen müssen daher sehr kritisch überprüft bzw. mit sehr großen Toleranzen auf das reale Unfallgeschehen, d. h. auf den normalen Fahrzeuglenker übertragen werden. Die Wahrnehmungsschwelle einer Versuchsperson liegt deutlich niedriger als die eines normalen Fahrzeuglenkers in einer realen Unfallsituation.

Einen sehr großen Einfluss auf die Bemerkbarkeit bzw. Nicht-Bemerkbarkeit einer Kollision hat der augenblickliche Ablenkungsgrad eines Fahrzeuglenkers. Auch Stresssituationen des Fahrzeuglenkers vermindern dessen Wahrnehmungsfähigkeit, aber auch dessen Fähigkeit, wahrgenommene Geräusche und/oder Erschütterungen dem richtigen Vorgang zuzuordnen.

Damit stellt sich abschließend die Frage möglicher Fehlinterpretationen: Ein Fahrzeuglenker muss ein Aufprallgeräusch nicht nur hören oder eine Aufprallerschütterung spüren; er muss sie auch dem richtigen Vorgang, nämlich einer Kollision seines Fahrzeugs mit einem anderen Fahrzeug oder einem sonstigen Hindernis zuordnen.

Insbesondere in Fällen, bei denen dem Fahrzeuglenker die optische Zusatzinformation „bedrohliche Nähe“ fehlt, kommt es vor, dass ein Fahrzeuglenker zwar ein Geräusch hört, es jedoch nicht als Aufprallgeräusch identifiziert, sondern es bspw. einer in der Nähe befindlichen anderen Geräuschquelle (Baustelle etc.) zuordnet.

Gleiches gilt für die erschütterungsmäßige Bemerkbarkeit. Der Fahrzeuglenker bemerkt zwar eine Erschütterung, bringt sie jedoch nicht mit einer Kollision seines Fahrzeugs in Zusammenhang, sondern führt die Erschütterung bspw. auf das Überfahren eines Bordsteines o. ä. zurück.

Autorenverzeichnis

B

Dipl.-Psych.
Jürgen Brenner-Hartmann
TÜV Süd Life Service GmbH
Medizinisch-Psychologisches Institut (MPI)
Hirschstraße 22, 89073 Ulm, Deutschland
Referent

G

Harald Geiger
Präsident des Bayerischen Verwaltungsgerichts München
Bayerstraße 30, 80335 München, Deutschland
Referent

H

Dr. med.
Rolf Hennighausen
Gesundheitsamt Goslar
Heinrich-Pieper-Straße 9, 38640 Goslar, Deutschland
Referent

Dr.
Hannelore Hoffmann-Born
TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
Medizinisch-Psychologisches Institut (MPI)
Kaiserstraße 72, 60329 Frankfurt, Deutschland
Referent

J

Dipl.-Psych.
Wolfgang Jacobshagen
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.
Ferdinand-Schultze-Straße 65, 13055 Berlin, Deutschland
Referent

Dr.
Johannes Jansen
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.
Ferdinand-Schultze-Straße 66, 13056 Berlin, Deutschland
Referent

L

Dr.
Bernhard Lippmann-Grob
Diabetes Klinik Bad Mergentheim GmbH & Co.KG
Theodor-Klotzbücher-Straße 12, 97980 Bad Mergentheim, Deutschland
Referent

Dr.
Ulrich Löhle
Skagerrakstraße 1, 79100 Freiburg, Deutschland
Referent

M

RA Dr.
Lothar Mahlberg
Godesberger Allee 6–8, 53175 Bonn, Deutschland
Referent

Dr.
Karin Müller
TÜV Rheinland Verkehrs- und Betriebspsychologie GmbH
Alexanderstraße 5, 10178 Berlin, Deutschland

Prof. Dr.
Frank Mußhoff
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Stiftsplatz 2, 53111 Bonn, Deutschland
Referent

S

Prof. Dr. med.
Helmut K. Seitz
Universität Heidelberg, Krankenhaus Salem,
Zeppelinstraße 11–32, 69121 Heidelberg, Deutschland
Referent

Prof. Dr.
Egon Stephan
Universität zu Köln
Lehrstuhl für Psychologische Diagnostik und Intervention
Herbert-Lewin-Straße 2, 50931 Köln, Deutschland
Referent

V

Joël Valmain
Commission Européenne Direction
Unité E 3, 1049 Bruxelles, Belgien
Referent

W

Dr.
Thomas Wagner
DEKRA e.V. Dresden
Köhlerstraße 18, 01239 Dresden, Deutschland

RD
Manfred Weinand
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Akkreditierungsstelle Fahrererlaubniswesen
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach, Deutschland
Referent

PD Dr. med.
Barbara Wilhelm
STZ biomed am Department für Augenheilkunde
Schleichstraße 12–16, 72076 Tübingen, Deutschland
Referent