

# Chancen und Grenzen der MPU

Dipl.-Psych. Doreen Glaser

Potsdam, 25.04.2012



# Rechtliche Grundlagen und Prinzipien der Verkehrssicherheit - Verantwortung des Staates am Beispiel des Straßenverkehrsrechts

**Grundgesetz Artikel 2 Abs. 2**  
 Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.

Der Staat überzeugt sich bei Fahrzeugführern und Fahrzeugen selbst von deren Eignung zur Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr.

**Fahrzeugführer**

**Fahrzeuge**

Vorschriften zur Teilnahme am Straßenverkehr  
 z. B. - Fahrschul Ausbildung  
 - Befähigungsnachweis  
 - körperliche und geistige Eignung

Vorschriften für in Verkehr kommende Fahrzeuge

Vorschriften für in Verkehr befindliche Fahrzeuge

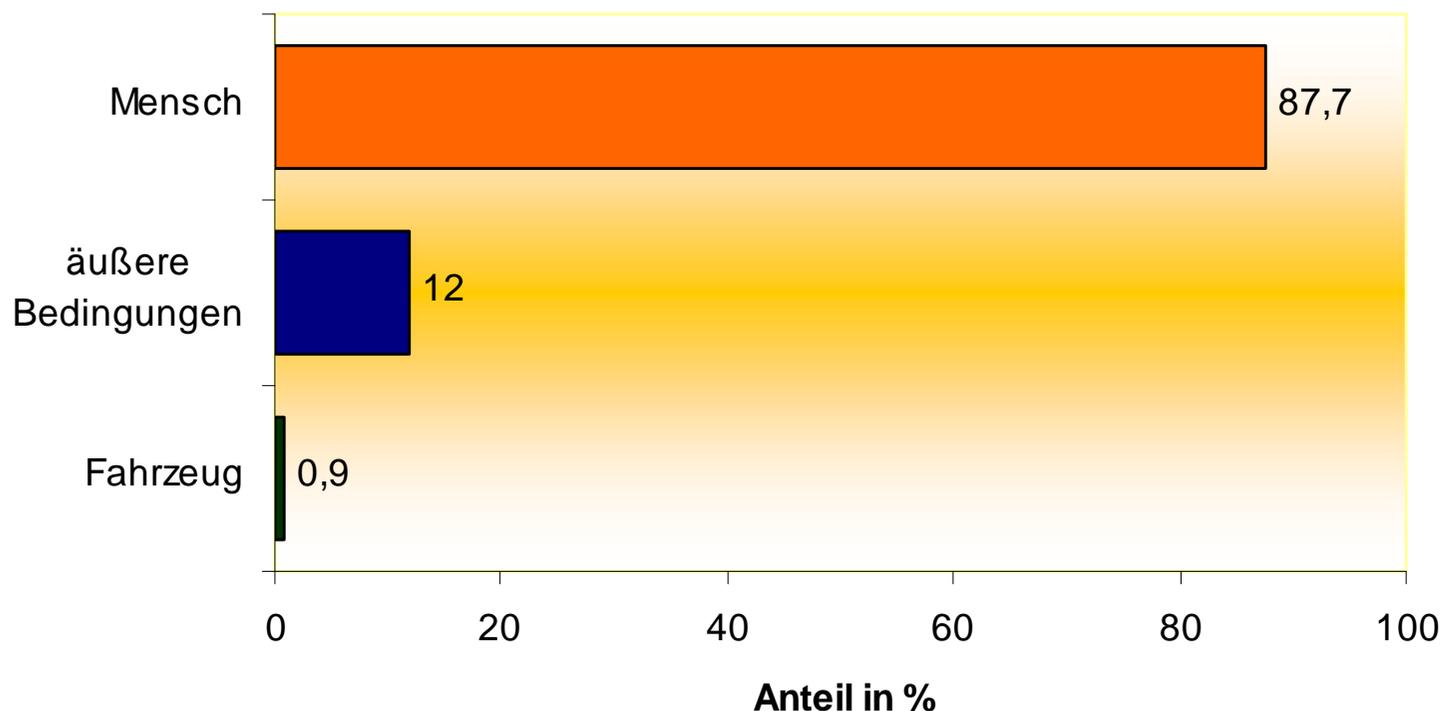
**Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen § 2 StVG**

**Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr § 1 StVG**

## Fahreignungsbegutachtung - Ausgangssituation

- § Die anlassbezogene **MPU** ist **keine repressive Maßnahme** oder Strafe, sondern eine **Chance** für die Betroffenen.
- § Im Vordergrund steht das In-den-Verkehr-Bringen von Personen sowie die **Vermeidung des Führerscheinverlustes**.
- § Der **Straßenverkehr** ist keine Eliteveranstaltung, aber **Mindestanforderungen** müssen erfüllt sein.
- § **Straßenverkehrsverhalten** ist auch **soziales Verhalten**. Charakterliche Eignung ist nicht teilbar.
- § Ziel ist eine **entlastungs- und ressourcenorientierte Begutachtung** mit lösungsorientierten Empfehlungen.
- § Empfehlungen für medizinische, verhaltensbezogene und technische **Kompensationsmöglichkeiten** sind zu nutzen.

# Ursachen für Unfälle mit Personenschaden Deutschland 2010



← nach Erwerb der Fahrerlaubnis  
**lediglich**  
Selbstüberprüfungspflicht  
(§ 2 Abs. 1 Satz 1 FeV\*)

← **strenge** Vorschriften  
zur periodischen Überwachung  
(HU etc.)

Quelle:  
Statistisches Bundesamt 2011, Unfallentwicklung im Straßenverkehr 2010, Unfallursachen, Mehrfachnennungen möglich

\*) „Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet.“

# Anteil der MPU-Betroffenen an der Gesamtzahl der FE-Inhaber



www.luffahrt.net



www.airbus.com



2008: • 103.000 MPU

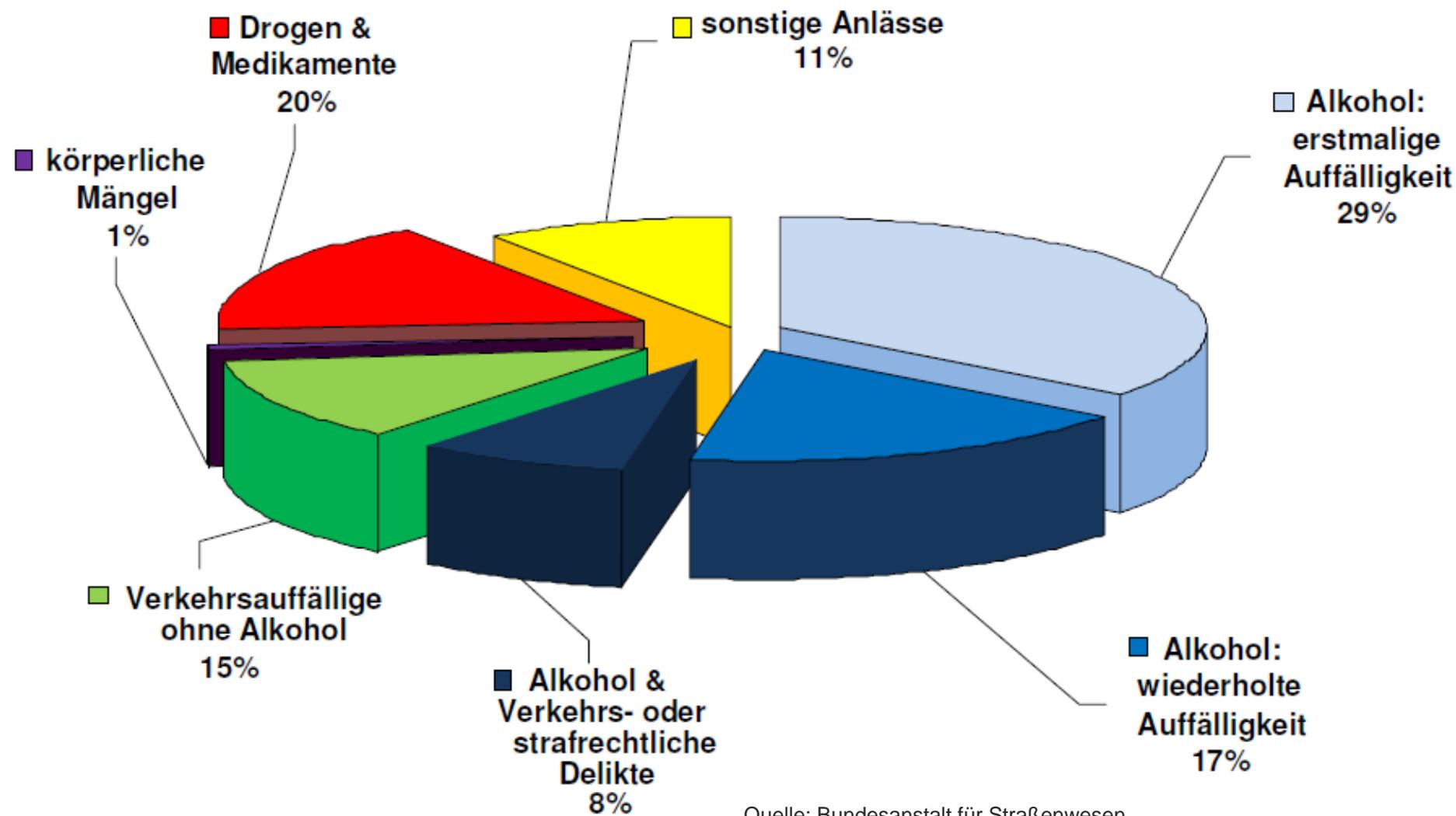
Das bedeutet:

**1 : 525 • 0,19 %**

2009: • 106.000 MPU = 0,196 %

2010: • 102.000 MPU = 0,188 %

# Gutachtenanlässe 2010



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

# Ablauf und ausgewählte Methoden in der Fahreignungsbegutachtung

- § Veranlasser einer **Fahreignungsbegutachtung** (MPU bzw. ärztliche Gutachten) ist die Behörde
- § Der Betroffene schließt mit der von ihm ausgewählten Stelle einen **Werkvertrag** nach §§ 157, 242 BGB ab. (Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte.) Dieser ist ein durch Vertrauen getragenes Arbeitsbündnis (kein Kontrahierungszwang).
- § Über alle **Untersuchungen** sind **Aufzeichnungen** anzufertigen (Anl. 15 Nr. 1 e FeV)
- § Das **diagnostische Gespräch**, die Exploration, ist **zentrale Methode** in der Fahreignungsbegutachtung. (Nicht standardisierte mündliche Befragung – dadurch größere Flexibilität in der Gesprächsführung, hypothesengeleitet, entscheidungsorientiert.) Sie bildet die **Richtschnur** für die Datenerhebung, -auswertung, -interpretation und -integration in die Gesamtbefundwürdigung.
- § Zentrale Bestandteile sind außerdem **objektive psychometrische Tests** (Leistungstests, Persönlichkeitstests), die fahreignungsrelevante Sachverhalte (Aufmerksamkeit, Orientierung, Konzentration etc.) überprüfen.

# Ausgangssituation – Alkohol

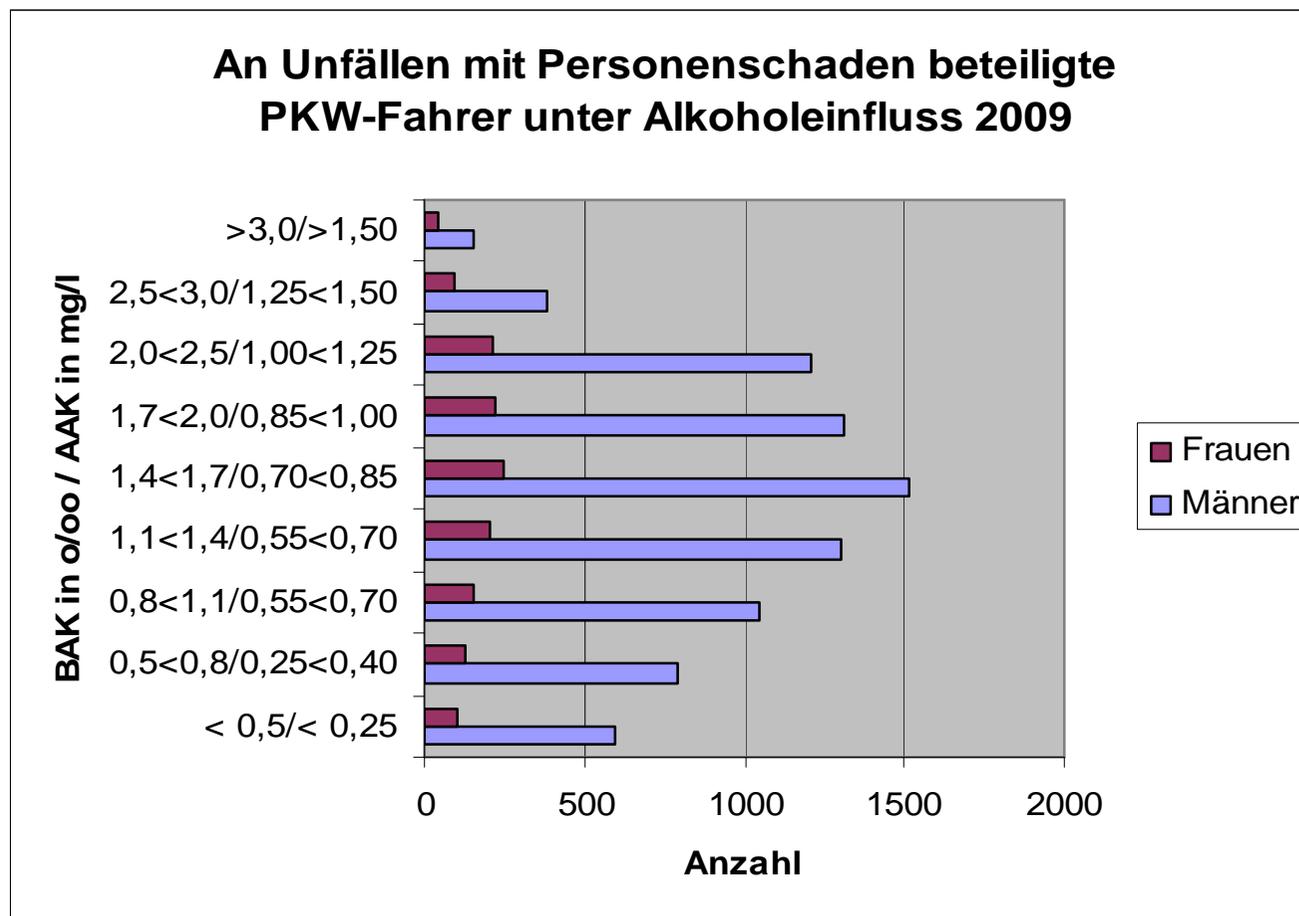
§ **9,5 Mio.** Menschen konsumieren in gesundheitlich riskanter Form Alkohol

§ **1,3 Mio.** sind alkoholabhängig

§ **ca. 10 %** unterziehen sich einer Therapie

§ **73.000** sterben jährlich an den Folgen des Alkoholmissbrauchs

§ Jährlicher Pro-Kopf-Verbrauch • **10 l** reiner Alkohol



Quelle: Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e. V. (2011)  
Jahrbuch Sucht 2009, Neuland Verlagsgesellschaft mbH, Geesthacht

Quelle: [www.bmg.bund.de](http://www.bmg.bund.de)

## Literaturanalysen zu Ausfallerscheinungen

Eine Analyse von **Moskowitz und Robinson (1988)**<sup>1</sup>, in der 177 Studien aus den Jahren 1940 bis 1985 eingegangen sind, konnte einen **alkoholinduzierter Leistungsabfall** belegen:

- § ab 0,4 ‰ in 21 % der Studien
- § ab 0,5 ‰ in 34 % der Studien
- § ab 0,8 ‰ in 66 % der Studien und
- § **ab 1,0 ‰ in fast alle Studien.**

Eine Literaturanalyse von **Moskowitz und Fiorentino (2000)**<sup>2</sup>, in die 112 Artikel von 1981 bis 1997 eingeflossen sind, ergab, dass in einem Großteil der Studien ab einer BAK von 0,5 ‰ **Ausfallerscheinungen** nachgewiesen wurden. **Ab einer BAK von 0,8 ‰ traten in 94 % der Studien** Ausfallerscheinungen durch Alkohol auf.

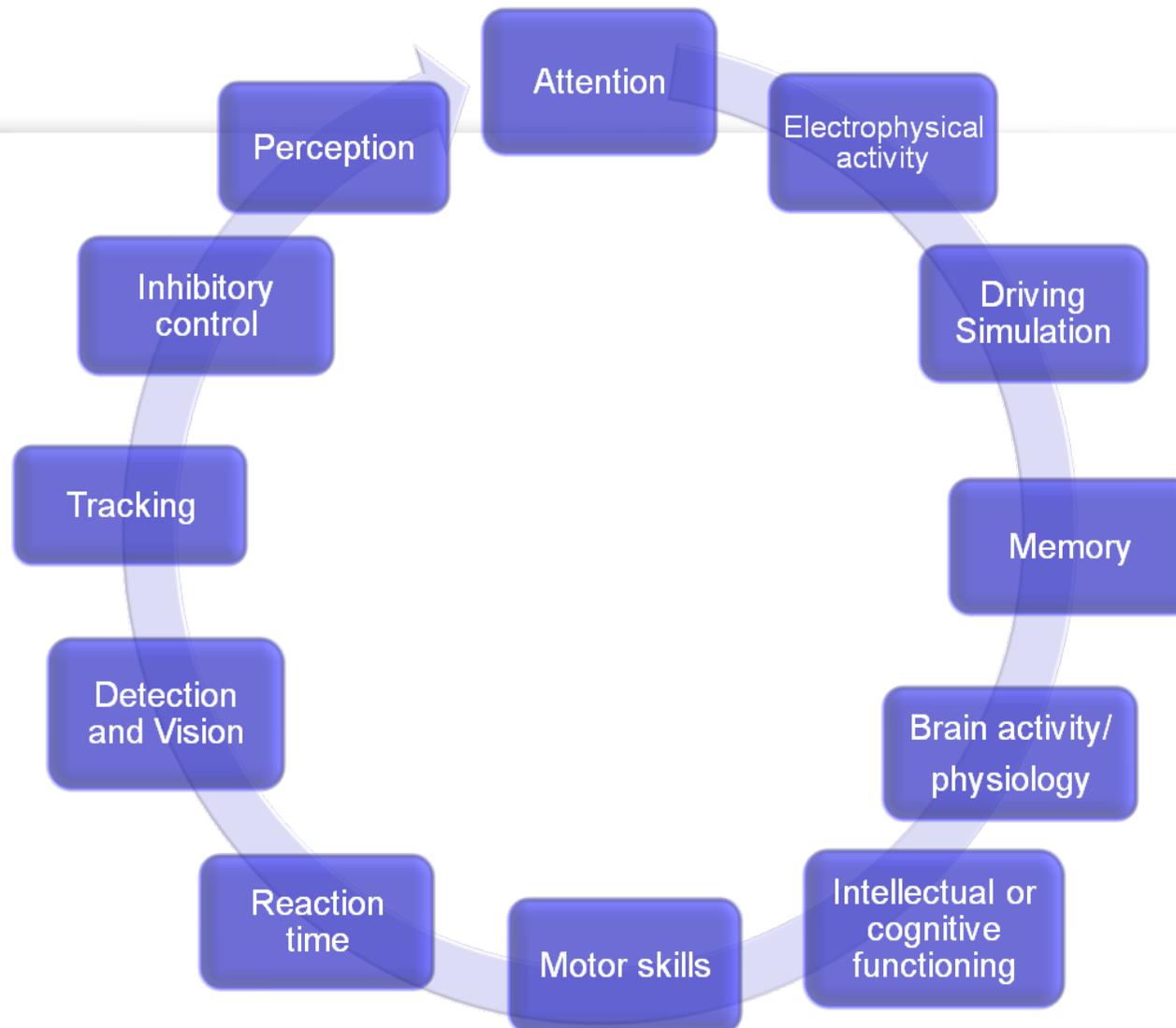
In einer qualitativen und quantitativen Analyse von **Schubert und Stewin (2010)**<sup>3</sup> über 129 veröffentlichte Artikel wurde ermittelt, dass **97 %** der Studien **Ausfallerscheinungen** (z. B. Aufmerksamkeit, Sehen, Tracking, Reaktionsgeschwindigkeit) ab einer Blutalkoholkonzentration **von 0,5 ‰** auswiesen.

<sup>1</sup>Moskowitz, H. & Robinson, C.D. (1988) *Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence* (Report no. DOT HS 807 280) Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.

<sup>2</sup>Moskowitz, H., & Fiorentino, D. (2000). *A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills* (Report no. DOT HS 809 028). Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.

<sup>3</sup>Schubert, W. & Stewin, C. (2010). *Indication for the examination of drivers' fitness after problematic alcohol consumption*. Weltkongress ICADTS, Oslo 2010.

# Alkoholinduzierte Ausfallerscheinungen (1)



Quellen: Schubert, W. & Stewin, C. (2010). *Indication for the examination of drivers' fitness after problematic alcohol consumption*. Weltkongress ICADTS, Oslo 2010.  
s.a. Mattern, R., Schubert, W., Kaufmann, T., Schmitt, G., Stewin, C., Weinmann, W. (2010): *Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum*, Faktor Mensch – Zwischen Eignung, Befähigung und Technik, Tagungsband des 5. Gemeinsamen Symposiums der DGVP und DGVM, Kirschbaum Verlag, Bonn.

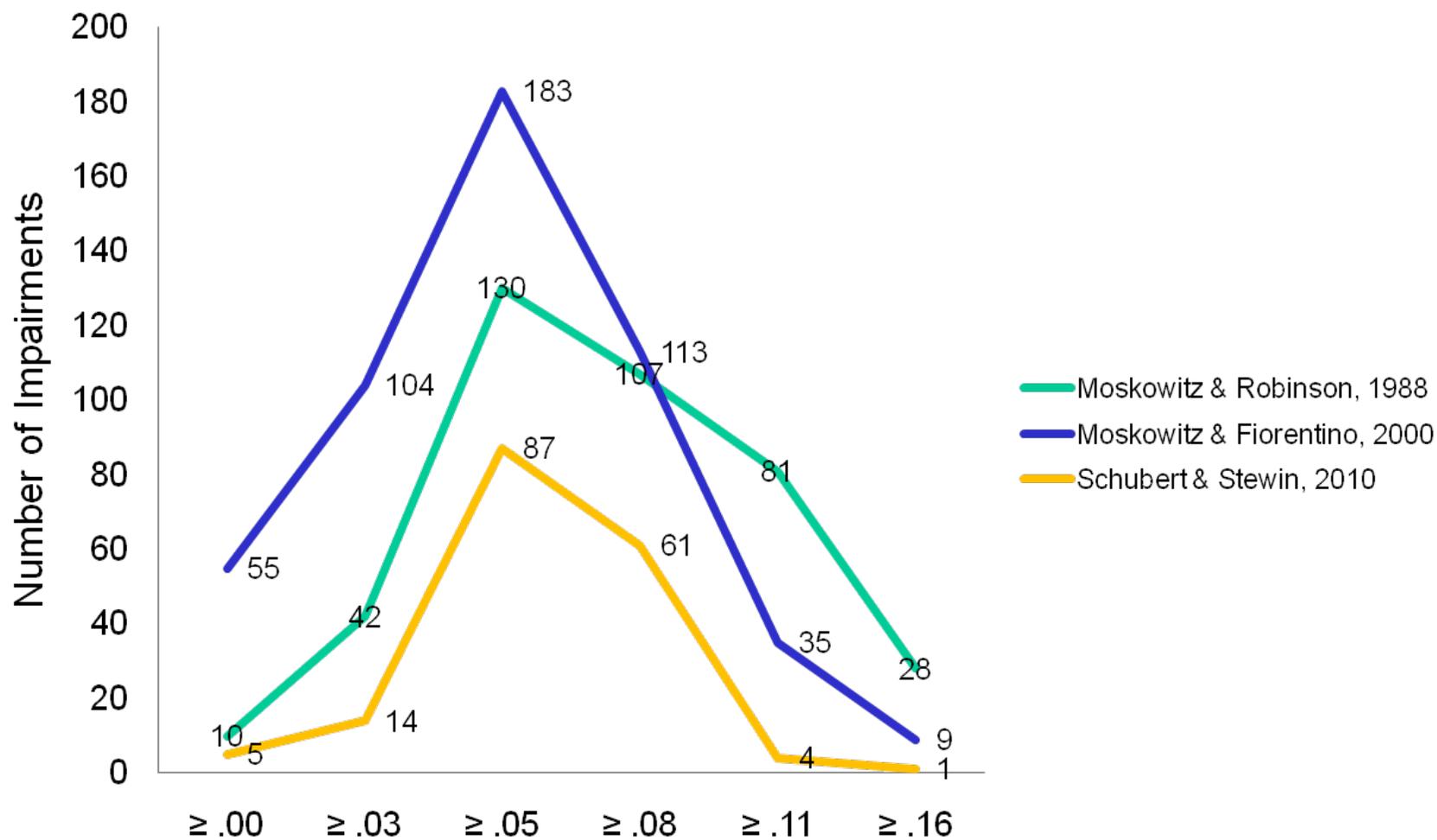
# Alkoholinduzierte Ausfallerscheinungen (2)

	≥ 0,00 %	≥ 0,03 %	≥ 0,05 %	≥ 0,08 %	≥ 0,11 %	≥ 0,16 %	Sum
Attention	0	7	9	5	1	0	22
Detection	1	1	3	2	0	0	7
Electrophysiological activity	0	3	11	17	0	0	31
Driving simulation	0	0	6	3	1	0	10
Memory	0	0	11	17	0	0	28
Brain activity / physiology	0	0	7	2	0	0	9
Intellectual / cognitive skills	0	0	11	10	0	0	21
Motoric skills	0	1	3	4	0	0	8
Reaction time	1	2	11	9	1	1	25
Vision	1	0	1	0	1	0	3
Tracking	0	0	7	6	0	0	13
Inhibitory control	0	0	5	4	0	0	9
Perception	0	0	2	2	0	0	4
<b>Sum</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>190</b>

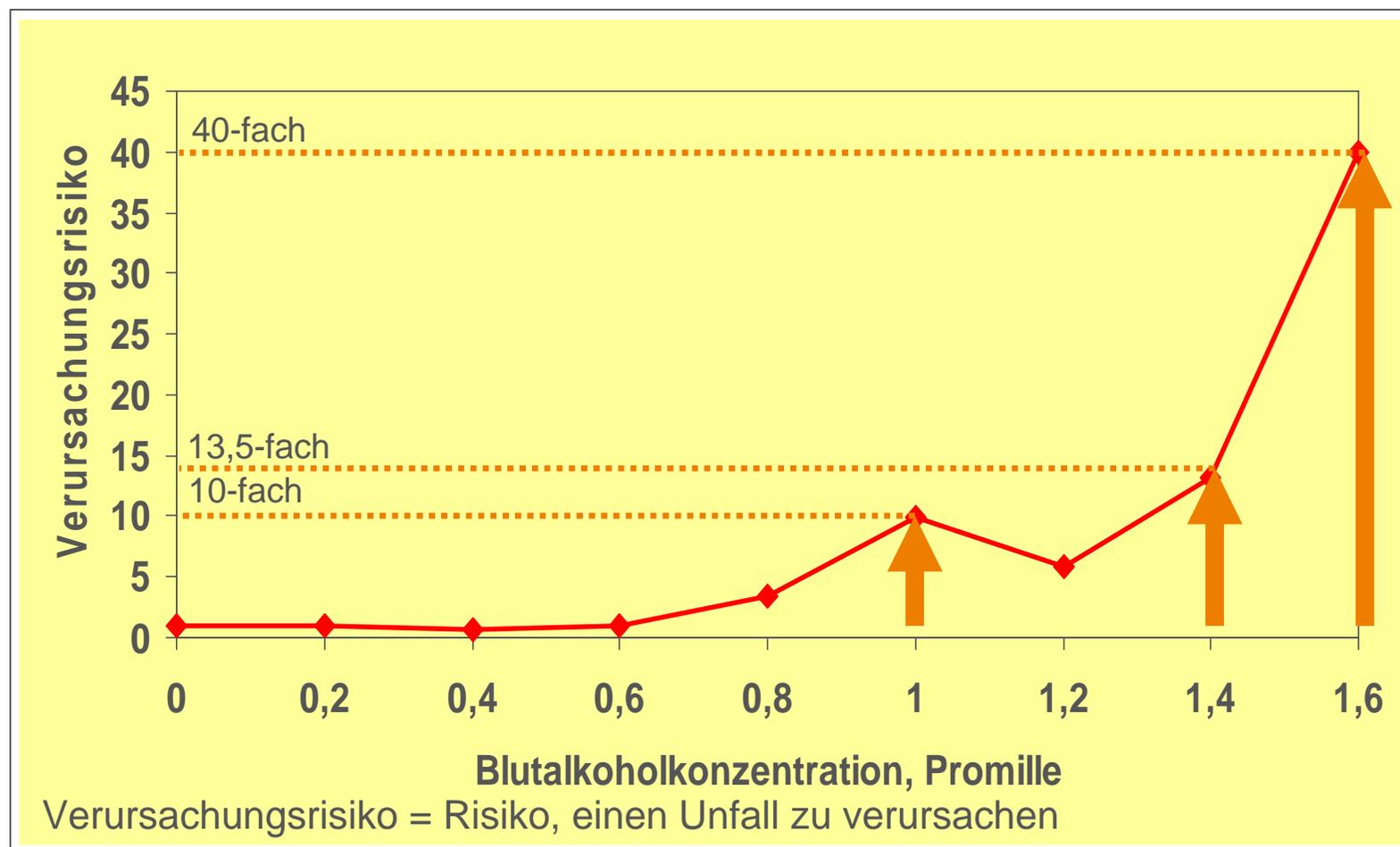
97 % of all impairments

# Alkoholinduzierte Ausfallerscheinungen (3)

## Comparison to 2 other Reviews



# 1,6 Promille Grenze - Verursachungsrisiko



Quelle: Krüger, H.-P., Kazenwadel, J., Vollrath, M.: Das Unfallrisiko unter Alkohol mit besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren, in: Krüger, H.-P. (Hrsg.): Das Unfallrisiko unter Alkohol: Analyse – Konsequenzen – Maßnahmen. 1995. Stuttgart. Gustav Fischer Verlag

## Analyse des Begutachtungssystem (MPU) – 1

- § Das Begutachtungssystem hat sich als Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Deutschland bewährt.
- § **10 Mitgliedsstaaten der EU** (Österreich, Polen, Tschechien, Slowakei, Italien, Deutschland, Spanien, Ungarn sowie Estland und Portugal in Vorbereitung ) **und die Schweiz** praktizieren bereits die Überprüfung der Fahreignung und/oder das Driver Improvement mit unterschiedlicher Aufgabenverteilung zwischen Medizin und Psychologie. Unter Beachtung des außerordentlich **hohen normativen wissenschaftlich unterlegten Standards** und der für deren Wahrung bereits installierten internen und externen Kontrollmechanismen ist für die Begutachtungsstellen und deren Träger eine sehr **hohe Kontrolldichte** erreicht.
- § Durch die vorzuhaltenden **Qualitätsmanagementsysteme** der Träger ist eine engmaschige fachliche und (verwaltungs- und zivil-)rechtliche Kontrolle bis hin zur **Überprüfung einzelner eingesetzter medizinischer bzw. psychologischer Methoden** abgesichert.

## Analyse des Begutachtungssystem (MPU) – 2

- § Die **fachlich-inhaltlichen Anforderungen** an MPU-Gutachten sowie die Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen sind durch öffentlich-rechtliche Rechtssätze des Verordnungsgebers (Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV) definiert. Diese werden z. Zt. noch untergesetzlich flankiert von den „**Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung**“ der BASt und den „**Beurteilungskriterien**“ der maßgeblichen wissenschaftlichen Fachgesellschaften (DGVP, DGVM und GTFCh).
- § Wiederholte schwerwiegende **Abweichungen** sind verwaltungsrechtlich und fachlich zu **sanktionieren**. (Untersagung der Tätigkeitserlaubnis der BfF durch die zuständige Aufsichts- bzw. Anerkennungsbehörde unter Berücksichtigung des Begutachtungsberichtes über die Erfüllung der Anforderungen der BASt.)
- § Die **Anforderungen an MPU- und Ärztliche Gutachten** in der Fahreignungsbegutachtung **sind gleich** (vgl. Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV).
- § Beide Gutachten entwickeln verwaltungsrechtlich die gleiche Wirkung.
- § Die Einhaltung der in der FeV geforderten Qualitätsstandards für ärztliche Gutachten unterliegt z. Zt. keiner statistischen Erfassung und geregelten fachlichen Überprüfung.

## Reformvorschläge – System

- § **unmittelbar nach Delikt** zeitnahe Durchführung einer **Zuweisungsdiagnostik** unter Einbeziehung von Laborparametern
- § Einführung einer Begutachtung (**Qualitätsbewertung**) von **Trägern bzw. Anbietern von Vorbereitungsmaßnahmen**
- § Durchführung von auf die Person zugeschnittenen medizinischen bzw. psychologischen Interventionsmaßnahmen mit anschließender Fahreignungsbegutachtung – **Evaluation des Erfolges im Einzelfall**
- § Aufrechterhaltung der Qualität und rechtlich verbindliche Regelungen für die **Begutachtung und Überwachung der Träger** von BfF durch die BASt
- § Die **fachlichen Standards** (BGL und BK) sind für MPU- sowie ärztliche Gutachten in gleicher Weise **verbindlich zu regeln**
- § **Absenkung der Indikation** zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum auf 1,1 Promille
- § Verankerung der Psychologie in die 4. EU-Führerschein-Richtlinie – ANNEX III.

Vielen Dank!



Dipl.-Psych. Doreen Glaser – ( 030-20 05 38 13 – @ doreen.glaser@dekra.com  
DEKRA e. V. Dresden – amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung Berlin