

Erhöhung der Qualität und Transparenz der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung sowie der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernder Maßnahmen

Beschluss des DVR-Vorstands vom 30. Oktober 2015 auf der Basis der Empfehlung der Vorstandsausschüsse Erwachsene und Verkehrsmedizin

Beschluss

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) und würdigt die geleisteten Arbeiten des BMVI und der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichteten Projektgruppe.

In der Gesamtbetrachtung der durch die Projektgruppe und die Arbeitsgruppen erarbeiteten Vorschläge begrüßt der DVR die bereits in Teilen erfolgte Umsetzung, insbesondere das Informationsportal der BASt. Gleichzeitig setzt sich der DVR dafür ein, insbesondere folgende Empfehlungen so schnell wie möglich umzusetzen, um die Transparenz und Qualität noch weiter zu erhöhen:

1. Der Verordnungsgeber und die Bundesländer sollten einen einheitlichen Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe einführen, damit in der behördlichen Praxis der Anordnung einer MPU im Rahmen der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) mehr Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit hergestellt wird.
2. Dem Verordnungsgeber und den Bundesländern wird nicht zuletzt auch im Sinne des Verbraucherschutzes empfohlen, zeitnah eine qualitätssichernde Maßnahme (Anerkennung, Gütesiegel etc.) für die Fahreignungsberatung und für fahreignungsfördernde Maßnahmen einzuführen, damit die Qualität und Transparenz für die Betroffenen sichergestellt ist. Hierbei ist auf die Empfehlungen der von der Projektgruppe „MPU-Reform“ unabhängigen BASt-AG „Qualität“ zurückzugreifen.

Beide Bestandteile der MPU-Reform werden nach Ansicht des DVR zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit beitragen.

Erläuterung/Hintergrund

Die BAST wurde im März 2012 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit der Konzeption einer sogenannten „MPU-Reform“ beauftragt. Hierzu wurde eine Projektgruppe eingerichtet, die „Ansatzpunkte für eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) identifizieren sollte“¹.

Die BAST hat insgesamt 16 Fachexperten, darunter Vertreter der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraffahreignung nach § 70 FeV, der niedergelassenen Verkehrspsychologen, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und Behördenvertretern in die Projektgruppe berufen.

Einer der Ausgangspunkte der Reformbestrebungen waren die Empfehlungen des Arbeitskreises VI des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT) 2010 zur Weiterentwicklung der MPU. Für die Projektgruppe „MPU-Reform“ waren die folgenden vier Empfehlungen des VGT besonders relevant:

- *„Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.“*
- *„Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden. Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testbeurteilungssystems erfolgen.“*
- *„Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.“*
- *„Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.“*

Basierend auf diesen oben genannten Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages wurden von der BAST-Projektgruppe folgende Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der MPU identifiziert (Die entsprechenden Passagen sind dem Schlussbericht entnommen¹):

1. Einheitlicher Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe

Ein einheitlicher Katalog von Fragestellungen der Begutachtungsanlässe soll für die Fahrerlaubnisbehörden und die Begutachtungsstellen erarbeitet werden. Dazu sei es erforderlich, Vorschläge für notwendige Änderungen der

¹ BAST, 2015, "Projektgruppe MPU-Reform", Heft M 257

rechtlichen Grundlagen für eine einheitliche Anordnungspraxis der MPU zu entwickeln.

2. Einrichtung von Obergutachterstellen

Vor dem Hintergrund der Diskussion um den Umgang mit Beschwerden über Gutachten, sprechen sich die Mitglieder der Projektgruppe „MPU-Reform“ für die Einrichtung von Obergutachterstellen aus, die rechtlich in der FeV verankert werden sollten. Allerdings sollten Obergutachterstellen analoge Qualifikations- und Qualitätsanforderungen erfüllen wie die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung.

3. Transparenz der Begutachtung

Die Projektgruppe stellt fest, dass vor der obligatorischen Einführung von Tonaufzeichnungen der ärztlichen Anamnese und der psychologischen Exploration die Klärung noch offener fachwissenschaftlicher und rechtlicher Fragen vorgenommen werden muss.

4. Information für Betroffene

Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ unabhängig arbeitende BAST-AG „Information“ hat vorgeschlagen, dass die betroffenen Bürger zum einen bundeseinheitlich die gleichen Informationen zur MPU erhalten und zum anderen diese Information möglichst frühzeitig erfolgt. Hierzu wären ein Konsens auf Länderebene sowie ein ressortübergreifender Konsens (Verkehr, Justiz, Inneres) anzustreben.

5. Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ unabhängig arbeitende AG „Qualität“ hat ein „Konzept zur Qualitätssicherung in der Fahreignungsberatung und den verkehrspsychologischen, fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld einer MPU“ entwickelt. Im Schlussbericht der Projektgruppe „MPU-Reform“ heißt es hierzu:

„Die Umsetzung des Konzepts würde zu einer höheren Transparenz führen sowie zu einer Sicherheit für Betroffene, eine seriöse und kompetente Fahreignungsberatung bzw. darüber hinaus gehende verkehrspsychologische Fahreignungsförderung zu erhalten. Die amtliche Anerkennung von Fahreignungsberatern wird empfohlen. In diesem Zusammenhang wird eine Vereinheitlichung der Anerkennungsverfahren hinsichtlich sämtlicher verkehrspsychologischer Tätigkeitsfelder, die im StVG und in der FeV geregelt sind, im Rahmen eines „Verkehrspsychologen-Paragrafen“ im StVG angeregt. Es werden konkrete Vorschläge zu Zielen, Inhalten und Dokumentation der Beratung sowie zur gesetzlichen Regelung hinsichtlich der Qualifikation von Personen, die verkehrspsychologische Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung anbieten, gemacht.“

In diesem Zusammenhang gibt das Positionspapier „Die verkehrspsychologische Fahreignungsbegutachtung und fahreignungsfördernde Interventionsangebote“ der DGVP einen Überblick über erforderliche Basis-, Zusatz- und Schlüsselqualifikationen für den verkehrspsychologischen Teil, die eine anforderungsgerechte Umsetzung der

Dienstleistungen gewährleisten.

6. Vereinheitlichung der Trägeranerkennung

Im Sinne der Vereinheitlichung wäre die Schaffung einer Verwaltungsvorschrift für die Anerkennung der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und der Träger nach § 70 FeV wünschenswert.

Für den Vorstand:

gez.
Dr. Walter Eichendorf
Präsident