

## INHALTSVERZEICHNIS

W. Schubert	
„Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“	
auf dem Prüfstand .....	161
Dokumentation II	
48. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 in Goslar (im Anschluss an BA 2010, 89 ff.)	
Arbeitskreis V: Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot	
Europarechtliche Vorgaben für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot (Backmann) .....	189
Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot (Schäpe) .....	194
Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot – verkehrspsychologische Aspekte (Uhle) .....	198
Aus dem Arbeitskreis VII: Unfallrisiko „Junge Fahrer“	
Bisherige Maßnahmen zur Erhöhung der Fahranfängersicherheit: Eine Bilanz (Sturzbecher) .....	218
Presseinformationen zu den weiteren Referaten des Arbeitskreises .....	234
Zur Information	
Großbritannien: Autofahrer für strengere Alkohol- und Drogenrichtlinien .....	236
USA: Alkohol verantwortlich für steigende Unfallzahlen bei jungen Autofahrerinnen .....	237
Eintragungen in das Verkehrszentralregister – Auszug aus dem Jahresbericht 2009 des Kraftfahrt-Bundesamtes .....	238
BASt: Begleitetes Fahren ab 17 senkt Unfallrisiko .....	243
„Blutalkoholbestimmung beschleunigen“ – B.A.D.S. fordert mehr Rechte für Polizei.....	244
Rechtsprechung	
34. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Februar 2010	
– Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Beschränkung des Einspruchs auf Rechtsfolgenausspruch – .....	245
35. Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 21. Januar 2010	
– Fahrlässiger Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StGB, Fahrverbot bei Zeitablauf von 2 Jahren, Feststellungen zu wirtschaftlichen Verhältnissen – .....	247
36. Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 10. Februar 2010	
– Drogenbedingte Fahrtüchtigkeit i.S.d. § 316 StGB – .....	248
37. Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 02. März 2010	
– Absehen von Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Regelvermutung	

nach § 69a Abs. 2 StGB – .....	250
38. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 25. Februar 2010	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – .....	251
39. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,	
Beschluss vom 04. Februar 2010	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – .....	255
40. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,	
Beschluss vom 22. Februar 2010	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – .....	257
41. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,	
Beschluss vom 18. Oktober 2009	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – .....	259
42. Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 18. März 2010	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland – .....	261
43. Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,	
Beschluss vom 29. Januar 2010	
– Verwertbarkeit einer Blutprobe bei Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO	
im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren – .....	264
44. Oberverwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 20. April 2010	
– Teilnahme am Aufbauseminar zur Entkräftung einer negativen	
Beurteilung der Kraftfahreignung – .....	265
45. Verwaltungsgericht Freiburg (Breisgau), Beschluss vom 25. März 2010	
– Voraussetzungen für Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 3, 4 StVG,	
Annahme der Fahreignung bei Substituierten – .....	266

## Zusammenfassung

Bei jährlich lediglich 0,2 % der etwa 54 Mio. Führerscheininhaber wird eine Begutachtung durch die Fahrerlaubnisbehörde angeordnet. Über die Anzahl und Art der ärztlichen Gutachten in dem System liegen keine Informationen vor, da sie statistisch nicht erfasst werden und sich so einer fachlichen Würdigung und Analyse entziehen. Dabei steht das Begutachtungssystem hinsichtlich der Bewertung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern auf Grund der hohen objektiven und subjektiven Bedeutung des Führerscheins im Fokus des öffentlichen, medialen und privaten Interesses. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) bietet dem Betroffenen die Chance, sich von den behördlichen Zweifeln (körperliche oder verhaltensbezogene Auffälligkeiten) zu befreien. Die Qualität der Fahreignungsbegutachtung wird unter anderem mittels periodischer Begutachtungen (früher: Akkreditierung) durch die BAST gemäß deren Anforderungen gesichert. Mit der Einführung der „Begutachtungs-Leitlinien“ konnte die Wahrung der ganzheitlichen Betrachtung der bio-psycho-sozialen Einheit Mensch im Sinne der entlastungs- und ressourcenorientierten Begutachtung unter Berücksichtigung verschiedener Kompensationsmöglichkeiten (technische, medizinische, verhaltenspsychologische) erreicht werden. Durch die Einführung der „Beurteilungskriterien“ erfolgte eine fachliche Differenzierung und Orientierung auf kontinuierliche Verbesserungsprozesse und dem Wandel der Begutachtung von einer merkmalsorientierten klassischen Diagnostik hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik. Die ausgewählten Methoden der Fahreignungsbegutachtung (z. B. Exploration, Toxikologie und leistungspsychologische Testverfahren) und die damit zusammenhängenden Cut-off-Werte entsprechen dem Stand von Wissenschaft und Technik.

Im Ergebnis werden Reformvorschläge mit Verbesserungspotenzial für das Begutachtungssystem an sich und einzelne Maßnahmen vorgestellt. Nach jeder Maßnahme (z. B. Rehabilitation, Kurse, Klinikaufenthalte, Coaching) ist durch eine individuelle Begutachtung zu prüfen, ob sie im Einzelfall bei dem Betroffenen gewirkt hat. Der Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen aus medizinischer, verhaltenspsychologischer und technischer (z. B. Interlock) Sicht kommt steigende Bedeutung zu. Es ergibt sich aus fachwissenschaftlicher Sicht die Notwendigkeit zur Änderung der Indikation zur Fahreignungsüberprüfung bei schädlichem Alkoholkonsum und somit die Anpassung der betreffenden Promillegrenze auf 1,1 ‰.

## Summary

0,2 % of 54 Mio. driver's license holders have to pass a driver's fitness assessment ordered by the Office of driver licenses. There are no statistics about the medical assessment alone. The system of the driver's fitness assessment is of high public and private interest regarding the objective and subjective importance of the driver's license and therefore the assessment of the physical and mental aptitude. The medical and psychological fitness assessment is a chance for the person concerned to sanitize from the official doubts.

The high quality of the driver's fitness assessment is achieved through periodic expert opinions (former: accreditation) by the Federal Highway Research Institute. A holistic view of human was introduced with the publication of "Guidelines of driver's fitness assessment" taking different possibilities of compensation (technical, medical and behavioral) – in terms of an orientation towards resources and relief- into account. The introduction of the "Beurteilungskriterien" (assessment criteria) helped to entail the examination of continuous improvements and the change of the classical diagnostics of traits towards behavioral diagnostics of processes. The methods of driver's fitness assessment (i. e. exploration, toxicology and psychological performance tests) and their cut off values are in accordance with the status quo of science and technology.

Finally, some proposals for reform with the potential to improve the driver's fitness assessment and single methods are introduced. After each procedure (i. e. rehabilitation, courses, hospital stay, coaching) an individual assessment ought to examine if the procedure helped the person concerned. Sanctions and restrictions shall become more important from a medical, psychological and technical (i. e. interlock) point of view. Consequently, it is necessary to change the indication for a driver's fitness assessment for drunk driving. The current BAC limit must be lowered to 0,11 ‰.