

# Aussätze

## Die Geschwindigkeits-MPU

In den letzten Monaten haben sich mehrere Verwaltungsgerichte<sup>1</sup> dem Thema der Überprüfung der Fahreignung bei Geschwindigkeitsüberschreitungen gewidmet. In welchem Verhältnis stehen die einschlägigen gesetzlichen Regelungen (§ 4 Abs. 10 StVG, § 11 Abs. 43 Nr. 4 FeV) zueinander und nach welcher Vorschrift kann eine MPU angeordnet werden. *Von Volker Kalus*

### Die Entwicklung der gesetzlichen Grundlagen

Die Anordnungsgrundlagen für die Anordnung eines medizinisch.-psychologischen. Gutachtens aufgrund von „Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften“ finden sich in § 4 Abs.10 StVG und § 11 Abs.43 Nr. 4 FeV. Beide Regelungen stehen nebeneinander.

Während die Regelung der Anordnung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 StVG seit Einführung zum 01.01.1999 unverändert geblieben ist, **hat der Verordnungsgeber die Grundlage zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen. Begutachtung bei Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften neben dem Punktesystem erstmals zum 01.02.2005 geschaffen.** In der Begründung<sup>2</sup> wird dazu ausgeführt:

„...In der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) fehlt eine Regelung, wonach die Fahrerlaubnisbehörde eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnen kann, wenn auf Grund von Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften, die keine Straftaten darstellen, Eignungszweifel bestehen. Gerade beim Vorliegen einer Vielzahl von Ordnungswidrigkeiten oder der Teilnahme an illegalen Straßenrennen, die Zweifel an der charakterlichen Eignung begründen, muss jedoch im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auch die An-

*ordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung möglich sein.*

*Gemäß § 46 Abs. 1 FeV ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies kommt insbesondere auch in Betracht, wenn erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen wurde. Steht also auf Grund einer Vielzahl von Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften (wobei es sich auch um Ordnungswidrigkeiten handeln kann) die Nichteignung zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde fest, so hat sie die Fahrerlaubnis zu entziehen. Für die Fälle der bloßen Eignungszweifel besteht dagegen bisher keine Möglichkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung. Die Änderung stellt klar, dass die Fahrerlaubnisbehörde auch in diesen Fällen eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnen kann, um Eignungszweifel klären zu können. ...“*

Es war bis zu diesem Zeitpunkt für die Verwaltungsbehörden problematisch neben den Regelungen des Mehrfachtäterpunktesystems Eignungszweifel zu begründen und die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Aus diesem Grund wurde in § 11 Abs.43 die Nr. 4 dahingehend ergänzt, dass „bei erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ...“ zur Klärung von Eignungszweifeln eine medizinisch-psychologische Begutachtung angeordnet werden kann.

1) OVG Koblenz – 12.02.2009 (10 B 10092/09) und 27.05.2009 (10 B 10387/09); VG München – 17.03.2009 (M 1 S 09.555); VG Neustadt – 07.07.2009 (3 L 576/09)

2) Bundesratsdrucksache 305/04 (Beschluss) vom 11.06.2004 zur Umsetzung der 3.VO zur Änderung der FeV

Zum 30.10.2008 folgte dann in die Anlehnung der Präzisierung der Anordnungsgrundlagen zur Anordnung eines med.-psycholog. Gutachtens bei Straftaten<sup>3</sup> eine weitere Korrektur, dass bereits bei „...einem erheblichen Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ...“ die Anordnung erfolgen kann.

Mit der Umsetzung der 3. VO zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung zum 01.02.2005 waren mehrere Fragen zu beantworten:

1. Wann ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt vor Erreichen der Ungeeignetheit nach dem Mehrfachtäterpunktesystem und der damit in Verbindung stehenden Regelentziehung eine medizinisch-psychologische nach § 11 Abs.43 Nr.4 FeV anzuordnen?
2. Welche Kriterien müssen die „Verstöße gegen verkehrsrechtliche Zuwiderhandlungen“ erfüllen um Eignungsbedenken zu begründen?
3. Mit welcher Fragestellung ist die med.-psy. Begutachtung anzuordnen?

### Die Abgrenzung beider Anordnungsgrundlagen

**Nach § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG findet das Punktesystem keine Anwendung, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer Maßnahmen ergibt. Die Vorschrift erwähnt insbesondere die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG<sup>4</sup>.**

**Maßnahmen i.S.d. § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG sind gefahrenabwehrrechtliche Anordnungen** der Fahrerlaubnisbehörde, die der Verringerung oder Behebung von Gefahren für die Verkehrssicherheit dienen. Das Punktesystem selbst sieht vor Erreichen von 18 Punkten die Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von Verkehrszuwiderhandlungen nicht vor. Die Folgen, die regelmäßig schon nach den Regelungen des Punktesystem zum jeweiligen Punktestand erreicht werden, können mit anderen Maßnahmen i.S.d. § 4 Abs.

1 Satz 2 StVG nicht gemeint sein. Anderenfalls wäre die Regelung sinnentleert. Als Maßnahme i.S.d. § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG wird „insbesondere“ auf die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG (i.V.m. § 46 Abs. 3 FeV) hingewiesen. Schon hierdurch wird deutlich, dass der Gesetzgeber auch andere Maßnahmen in Betracht gezogen hat, auch wenn er sich in der Begründung zur Neuregelung des Punktesystems in seiner Begründung zu § 4 Abs. 1 StVG nur auf die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 StVG bezieht<sup>5</sup>.

**Es ist also davon auszugehen, dass der Gesetzgeber damit**

■ **Maßnahmen des Punktesystems aussetzen wollte, wenn z.B. die anstehende Entziehung einer Fahrerlaubnis eine gleichzeitige Maßnahme nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 und 2 StVG wirkungslos werden lässt bzw.**

■ **das Ergreifen anderer Maßnahmen neben dem Punktesystem aufgrund anderer Vorschriften ermöglichen wollte wie z.B. die Eignungsüberprüfung nach den Regelungen der §§ 11-14 FeV.**

Grundsätzlich soll mit dem Punktesystem eine einheitliche Behandlung von Mehrfachtätern gewährleistet werden. Dies soll durch eine einheitliche Bewertung (Punkte) von Verkehrszuwiderhandlungen und einem Maßnahmenkatalog, der sich an bestimmten Punktebereichen orientiert, gewährleistet werden.

Nach der Systematik des Punktesystems wird hier einer unüblichen Häufung von in der Regel unterschiedlichen Verkehrszuwiderhandlungen Rechnung getragen. Ab einem definierten Zeitpunkt – dem Erreichen von 18 Punkten – gilt der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen. Das BVerwG<sup>6</sup> hat sich zur Frage, zu welchem Zeitpunkt dieser Status erreicht ist, im letzten Jahr ausführlich geäußert.

3) Bundesratsdrucksache 302/08 vom 30.04.2008 zur Umsetzung der 4. VO zur Änderung der FeV

4) Siehe hierzu ausführlich Kalus/Feiertag – Reaktionsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde „außerhalb der Regelungen des Punktesystems – DAR 01/2009 Seite 7-11

5) Bundesratsdrucksache 821/96 vom 08.11.1996 - Seite 71.

6) BVerwG, Urteil vom 25.09.2008, Az. 3 C 21.07

Wie in der Begründung zur Umsetzung der 3. VO zur Änderung der FeV aufgeführt wurde, kommt die Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht, wenn insbesondere erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen wurde. Weiterhin wird ausgeführt, dass eine Fahrerlaubnis zu entziehen sei, wenn die Nichteignung zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde aus diesen Gründen festwünde, auch dann wenn es sich um Ordnungswidrigkeiten handeln würde. **Dem kann aus der Praxis heraus nicht gefolgt werden, da diese Einschätzung ausschließlich den Regelungen des § 4 StVG unterliegt und ansonsten von der Verwaltungsbehörde nur aufgrund von Verstößen – insbesondere dann, wenn diese Verstöße nach anderen Regelungen nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben – unter Anwendung von § 11 Abs.7 FeV nicht getroffen werden kann. Demzufolge kann im Regelfall nur von Eignungszweifeln ausgegangen werden und über die Regelungen des § 11 Abs.43 FeV eine medizinisch-psychologische Begutachtung angeordnet werden<sup>7</sup>.**

Grundsätzlich ist dem OVG Koblenz zu folgen, das im Zusammenhang mit der Anordnung einer aufgrund von Geschwindigkeitsverstößen angeordneten MPU ausgeführt hat:

*„...Wie bereits dargelegt, muss das Ergreifen anderer Maßnahmen gegen den Fahrerlaubnisinhaber wegen Eignungszweifeln, die sich aus den im Punktesystem erfassten Verkehrsverstößen ergeben, auf eng begrenzte, besonders gelagerte Ausnahmefälle beschränkt sein. Die Fahrerlaubnisbehörde muss hier Zurückhaltung üben und im Einzelnen unter Auswertung aller konkreten Umstände sehr präzise begründen, warum sie es aus besonderen Gründen im Einzelfall, der sich erheblich vom Normalfall anderer „Punktesünder“ abheben muss, aufgrund einer Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Kraftfahrers oder wegen der Art, der Häufigkeit oder des konkreten Hergangs der Verkehrsordnungswidrigkeiten etwa -wie hier - für*

*unerlässlich hält, die Fahreignungsbedenken sofort durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu klären, ohne dem Betroffenen die Chance zu belassen, zuvor die abgestuften Hilfsangebote des § 4 StVG wahrzunehmen ...“<sup>8</sup>*

Nach meiner Auffassung können in Hinblick auf Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften nur drei Konstellationen die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigen:

- **A** Eine Häufung von Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ohne dass unter Anwendung von § 4 Abs.4 und 5 StVG 18 Punkte erreicht werden
- **B** Ein erheblicher Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften
- **C** Wiederholte gleichartige Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften

**Variante A** dürfte nur in sehr wenigen Fällen zur Anwendung kommen, denn dazu müsste der Betroffenen **alle freiwilligen Maßnahmen** nach dem Punktesystem (Aufbauseminar und verkehrspsychologische Beratung) in Anspruch genommen haben und zusätzlich auf dem Tattagesystem basierender Punktereduzierungen nach § 4 Abs.5 StVG in Anspruch genommen haben. Erst dann könnte die Verwaltungsbehörde Eignungszweifel anmelden.

Wahrscheinlicher kommt die **Variante B** zur Anwendung. **Ein erheblicher Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften kann – ohne eine Straftat dazustellen – Eignungszweifel begründen.** Eine pauschale Einstufung, was unter einem erheblichen Verstoß zu verstehen ist, kann nicht vorgenommen werden. Dazu muss dieser Verstoß zumindest mit einer „feststellbaren Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer“<sup>9</sup> verbunden sein um als „erheblich“ eingestuft zu werden. Eine Bewertung von Verstößen entsprechend der Bewertung mit Punkten nach Anlage 13 zur FeV ist nicht als hilfreich anzusehen, dazu müssen

7) Siehe hierzu auch Geiger – Aktuelle Rechtsprechung zum Fahrerlaubnisrecht – DAR 2009/02 Seite 69

8) OVG Koblenz, Beschluss vom 27.05.2009, Az. 10 B 10387/09

9) OVG Lüneburg, Beschluss vom 21.11.2006, Az.12 ME 354/06

weitere Kriterien herangezogen werden. Auch ist zu berücksichtigen, ob es sich um einen fahrlässigen oder einen vorsätzlichen Verstoß handelt.

Dieses Sachverhalt wird in der Regel bei isolierten Verstößen gegen die Höchstgeschwindigkeit zu finden sein. Inwieweit ein ungenügender Sicherheitsabstand<sup>10</sup> ausreichend sein kann um eine Begutachtung zu rechtfertigen ist sehr kritisch zu sehen, hier dürfte eher § 11 Abs.43 Nr.6 FeV als Anordnungsgrundlage in Betracht kommen. Allerdings sollten auch die Legende des Betroffenen berücksichtigt werden. Dabei spielen Faktoren, wie der Besuch von Aufbaueminaren oder der Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung (Wirksamkeit?) bzw. die Tatsache, mit welchem Fahrzeug der Verstoß begangen wurde<sup>11</sup> (Gefährdungspotenzial) eine wichtige Rolle. Dabei ist sowohl zu berücksichtigen, dass ein Lkw z.B. einen anderen Bremsweg hat als auch die Tatsache, dass bei einem Motorrad bei überhöhten Geschwindigkeiten eine erheblich größere Gefährdungspotenzial anderer Verkehrsteilnehmer besteht<sup>12</sup>.

Der Gesetzgeber hat **Höchstgeschwindigkeitsüberschreitungen** nicht in den Katalog der Taten aufgenommen, bei deren Vorliegen der Strafrichter nach § 69 Abs. 2 StGB im Regelfall die Fahrerlaubnis wegen mangelnder Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entziehen hat. Der Katalog beschränkt sich vielmehr auf Verkehrsstraftaten, erfasst also Verkehrsordnungswidrigkeiten wie Höchstgeschwindigkeitsüberschreitungen gerade nicht.

Demzufolge war es erforderlich neben der Anordnungsgrundlage des § 11 Abs.4 FeV für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei Straftaten mit Bezug zum Straßenverkehr auch erhebliche Verkehrszuwerhandlungen als Anordnungsgrundlagen zu integrieren.

Hier ist unter anderem zu berücksichtigen, dass nicht angepasste Geschwindigkeit seit Jah-

ren als Unfallursache Nr.1 bei Unfällen mit Personenschaden zählt. Nach dem Bericht des Statistischen Bundesamtes<sup>13</sup> vom Juli 2009 ist diese Unfallursache im Jahr 2008 mit 14 % vertreten.

Das **VG Neustadt** hat in einer aktuellen Entscheidung diesen Sachverhalt gewürdigt und ausgeführt:

*„... Die Antragsgegnerin hat die Gründe für die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten erstellen zu lassen, anschließend in einem Gespräch mit dem Antragsteller (siehe Aktenvermerk vom 19. Dezember 2008) und in dem Schreiben vom 12. Februar 2009 an die Bevollmächtigten des Antragstellers nochmals erläutert. In letzterem Schreiben hat sie unter Verweis auf eine Analyse der Unfallgeschehen aus dem Jahre 2007 auf die Bedeutung von Geschwindigkeitsüberschreitungen als häufigste Ursache für Verkehrsunfälle hingewiesen.*

*Angesichts einer solchen Fallgestaltung ist es rechtmäßig, dass die Antragsgegnerin im öffentlichen Interesse, d.h. im Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer, nicht abgewartet hat, ob von dem Antragsteller weitere schwerwiegende Verkehrsverstöße, insbesondere erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, begangen werden. ...“*

Aktuell hat sich das **OVG Koblenz** zum Thema der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei einmaligen erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen geäußert:

*„... Auch nach Überzeugung des Senats hat wegen des Vorfalles vom 11. August 2008 hinreichender Anlass bestanden, den Antragsteller zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzufordern. Aufgrund der Mitteilung der Polizeiinspektion Ludwigshafen 2 vom 11. August 2008 steht zweifelsfrei fest, dass der Antragsteller an diesem Tage innerhalb des Stadtgebietes mit extrem überhöhter Geschwindigkeit von weit über 100 km/h auf seinem Motorrad gefahren ist. Auch besteht kein Anlass daran zu zweifeln, dass in dem*

10) So *Wendlinger* – Ermessensausübung bei der Überprüfung der charakterlichen Fahreignung – NZV 2006/10

11) OVG Greifswald, Beschluss vom 07.11.2003, Az. 1 M 205/03

12) OVG Lüneburg, Beschluss vom 15.10.2008, Az. 12 ME 254/08

13) Statistisches Bundesamt – Unfallentwicklung auf deutschen Strassen 2008

vorgenannten Bericht seine Äußerung richtig wiedergegeben worden ist, „dass er ab und zu seine 5 Minuten kriege und er dann ja nur am Gashahn drehen müsse“. Ob es sich dabei - wie der Antragsteller nunmehr vorträgt - lediglich um eine „ungeschickte Aussage“ gehandelt hat oder seine Aussage auf eine Persönlichkeitsstruktur schließen lässt, die ihn zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet macht, wäre gerade in dem geforderten medizinisch-psychologischen Gutachten zu klären gewesen. Nachdem sich der Antragsteller dieser danach rechtsfehlerfrei angeordneten Untersuchung nicht unterzogen hat, durfte die Antragsgegnerin auf seine Nichteignung schließen. ...<sup>14</sup>“

Bereits 2006 entschied das **OVG Lüneburg**<sup>15</sup>, dass die Verwaltungsbehörde sich nicht darauf beschränken musste, „Burnouts“ im öffentlichen Straßenverkehr durch Ordnungswidrigkeitsverfahren gemäß § 24 StVG i. V. m. der Bußgeldkatalog-Verordnung zu ahnden. Sie durfte den Betroffenen darüber hinaus gemäß § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FeV zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auffordern. Denn wer - was beim Antragsteller im Hinblick auf den geschilderten Verstoß nicht auszuschließen und letztlich durch das geforderte Eignungsgutachten aufzuklären gewesen ist - durch eine rücksichtslose und vorsätzliche Missachtung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eigene Interessen über die Belange anderer Verkehrsteilnehmer setzt und Geschwindigkeitsüberschreitungen möglicherweise „aus Spaß“ an der Fahrleistung des eigenen Pkw oder aus einem Geltungsbedürfnis heraus begeht, offenbart Mängel in der charakterlichen Eignung, die erforderlich ist, um die Gewähr für die zukünftige Achtung und Beachtung der Verkehrsvorschriften zu bieten.

Bei der dritten **Variante (C)** der gleichgelagerten Verstöße gegen verkehrsrechtliche Verstöße kommt zusätzlich zu den bisherigen Anordnungsvoraussetzungen eine weiterer zu berücksichtigender Sachverhalt hinzu.

Generell führen die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung aus:

„... Personen, die durch wiederholte oder erhebliche Verkehrsverstöße aufgefallen sind, stellen nach den vorliegenden Forschungsergebnissen eine besondere Gefahrenquelle dar.

Diese Gefährdung lässt sich damit erklären, dass den Verkehrsauffälligkeiten Gewohnheiten, verfestigte Fehleinstellungen oder Leistungsmängel zugrunde liegen. Aufgrund des geringen Entdeckungsrisikos bei Verkehrsverstößen und des damit vordergründig erlebten kurzfristigen „Erfolgs“ von riskanten Verhaltensweisen (z. B. Zeitgewinn bei Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Rotlichtmissachtungen) ist in der Regel von einer oft jahrelangen Lerngeschichte im Vorfeld aktenkundig gewordener Verhaltensauffälligkeiten auszugehen. Derart habituelle Verhaltensweisen sind entsprechend änderungsresistent, zumal die verhängten Strafen oft in einem erheblichen zeitlichen Abstand von den Verhaltensauffälligkeiten erfolgen und eine Vielzahl entlastender Abwehrargumente zur Verfügung stehen („Pechvogelhaltung“, Bagatellisierung usw.).

*Damit es nicht zu weiteren erheblichen Verstößen gegen die verkehrsrechtlichen Vorschriften und zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit kommt, die der Allgemeinheit nicht zugemutet werden kann, dürfen also nicht nur oberflächliche Vorsatzbildungen erfolgt sein (angepasste Fahrweise bis zur Löschung der Eintragungen im Verkehrszentralregister), sondern es müssen die Grundzüge und Ursachen der Fehleinstellungen und der eigenen Lerngeschichte erkannt, die Einstellungen und das Verhalten ausreichend geändert, stabile neue Gewohnheiten gebildet und/oder evtl. vorhandene Leistungsmängel korrigiert bzw. kompensiert worden sein. ...“*

Während bei der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei einem erheblichen Verstoß wegen überhöhter Geschwindigkeit wie ausgeführt das Gefährdungspotenzial des einzelnen Verstoßes eine erhebliche

14) OVG Koblenz – Beschluss vom 12.02.2009 Az.10 B 10092/09

15) OVG Lüneburg – Beschluss vom 21.11.2006 Az. 12 ME 354/06

Rolle spielt, sind bei der Anordnung eines Gutachtens aufgrund von mehreren Geschwindigkeitsüberschreitungen andere Faktoren mit zu berücksichtigen.

Während der „normale“ Fahrzeugführer aus den Sanktionen eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens seine Rückschlüsse zum Beispiel aus einer Unachtsamkeit zieht, begründen sich die **Eignungsbedenken bei einem Mehrfachtäter**, der immer wieder z.B. durch Geschwindigkeitsüberschreitungen auffällig wird zum einen durch die Annahme, dass dem Fahrzeugführer entweder die **Gefahren nicht bewusst sind, oder er aufgrund von Zeitgewinn oder Spass am Fahren schneller Autos seine persönlichen/beruflichen Interessen in den Vordergrund stellt**.

Die Begutachtung nach § 11 Abs.43 Nr.4 hat somit im Regelfall einen anderen Hintergrund als die Regelanordnung eine Begutachtung nach § 4 StVG. Während es bei einer Anordnung nach § 4 StVG im Regelfall um die Begutachtung in Hinblick auf ein allgemeines Regelverständnis geht, steht bei der Anordnung nach § 11 Abs.43 Nr.4 FeV die Abklärung der Hintergründe des Verstoßes gegen eine bestimmte Regel im Vordergrund. Aus diesem Grund ist in diesen Fällen ein Eingreifen vor Erreichen von 18 Punkten erforderlich.

Hierzu aus dem Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien<sup>16</sup>:

*„...Schwerpunkt der Untersuchung ist auf psychologischer Seite die Aktenanalyse sowie die Exploration. Die Aktenanalyse ist deshalb unersetzbar, weil die rechtskräftig festgehaltenen Umstände der zur Diskussion stehenden Taten wichtige Anhaltspunkte auch für die psychologische Bewertung enthalten. Außerdem sind die zeitlichen Aspekte der Deliktfolge von erheblicher Bedeutung (siehe Abschnitt 1 im vorliegenden Kapitel) und dies insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass die Untersuchten diese Daten oft nicht oder nur lückenhaft präsent haben. Die Aktenanalyse kann jedoch nur helfen, gruppenstatistische Erwartungen zu formulieren und erbringt somit Arbeitshypothesen, auf*

*deren Grundlage die individuelle Befunderhebung und -interpretation bei der Begutachtung erfolgen. Die Deliktanalyse durch den Psychologen muss also in eine Umschreibung der individuellen Problembereiche münden, die beim individuell Untersuchten die Delikte erklären können. Dies setzt natürlich voraus, dass sich diese persönlichen Ursachen für das Verhalten aus den Angaben des Untersuchten auch ableiten lassen, er also in ausreichendem Maße kooperationsbereit und zur Selbstbeobachtung in der Lage ist. Im nächsten Schritt ist dann zu prüfen, ob der Betreffende das Problem in seiner Person zumindest ansatzweise erkannt hat und im dritten Schritt dann, ob er zielführende und ausreichende Schritte zu dessen Bewältigung unternommen hat, wie sie in den Leitsätzen zur Beurteilung dieser Fälle in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung beschrieben sind. ...“*

Die Verwaltungsbehörde muss in diesen Fällen noch ausführlicher darlegen, warum in diesen Fällen vor Erreichen von 18 Punkten ein medizinisch-psychologisches Gutachten angeordnet wird.

Neben dem Gefährdungspotenzial der einzelnen Verstöße ist zu z.B. auch zu berücksichtigen, inwieweit der Betroffene an Interventionsmaßnahmen teilgenommen hat. Es macht in der Beurteilung des Betroffenen einen Unterschied, ob er an einem freiwilligen oder angeordneten Aufbaueminar teilgenommen hat und danach wieder wegen eines Geschwindigkeitsverstoßes auffällig wurde.

Aus der Darlegung der Anordnungsgründe vor Erreichen von 18 Punkten ergibt sich unter Berücksichtigung von § 11 Abs.6 FeV:

*„...Die Fahrerlaubnisbehörde legt unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls und unter Beachtung der Anlagen 4 und 5 in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens fest, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind. Die Behörde teilt dem Betroffenen unter Darlegung der Gründe für die Zweifel an seiner Eignung und unter Angabe der für die Untersuchung in Betracht*

16) Schubert/Eisenmenger/Schneider/Stephan – Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung – 2. Auflage 2005

*kommenden Stelle oder Stellen mit, dass er sich innerhalb einer von ihr festgelegten Frist auf seine Kosten der Untersuchung zu unterziehen und das Gutachten beizubringen hat; sie teilt ihm außerdem mit, dass er die zu übersendenden Unterlagen einsehen kann. Der Betroffene hat die Fahrerlaubnisbehörde darüber zu unterrichten, welche Stelle er mit der Untersuchung beauftragt hat. Die Fahrerlaubnisbehörde teilt der untersuchenden Stelle mit, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind ...“*

**Insbesondere Satz 4 stellt die Standardfrage zur Anordnung einer med.-psy. Begutachtung bei verkehrsrechtlichen Verstößen in Frage:**

*„...Ist zu erwarten, dass Herr/Frau ... auch zukünftig erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen verstoßen wird?..“<sup>17</sup>*

Wenn die Verwaltungsbehörde nach § 11 Abs.6 Satz 4 FeV der Begutachtungsstelle für Fahreignung mitteilen soll, welche Frage im Hinblick auf den Einzelfall zu klären ist, dann kann es bei der Anordnung eines Gutachtens bei wiederholten gleichgelagerten Verstößen nicht die allgemeine Fragestellung sein. Im Gegensatz zur Annahme eines allgemeinen Problems bei der Befolgung von Verkehrsregeln nach einem Entzug nach § 4 Abs.3 Nr.3 StVG (18 Punkte) würde die Fragestellung nicht konkret den Einzelfall berücksichtigen.

Auch wenn in der Begutachtung der Weg um zu einer Beurteilung des zugrundeliegenden Problems und die Beurteilung ob eine Änderung eingetreten ist identisch ist, müsste die Fragestellung bei einer Anordnung nach § 11 Abs.3 Nr.4 FeV modifiziert auf den Einzelfall abgestellt sein und in den Fällen der dritten Variante z.B. wie folgt lauten:

*„...Ist zu erwarten, dass Herr/Frau ... auch zukünftig erheblich oder wiederholt gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen verstoßen wird?“*

**Damit wird dem Einzelfall Rechnung getragen und die Verwaltungsbehörde kann bei wei-**

**teren Verkehrszuwendungen besser differenzieren ob eine Nachuntersuchung erforderlich ist oder nicht.**

Zum Schluss sei in diesem Zusammenhang auf ein kleines Problem hingewiesen. Leider wurde bis heute ein Änderungsvorschlag des Arbeitskreises zur Reformierung des Punktesystems aus dem Jahr 2005 noch nicht umgesetzt, in dem vorgeschlagen wurde, dass die Verwaltungsbehörde jede Eintragung auf der Grundlage eines Verstoßes nach § 24a StVG bzw. jede Eintragung ab einem Punktstand von z.B. 8 Punkten mitgeteilt bekommt.

Würde nun der Betroffene in unseren Fällen einer Eignungsüberprüfung neben dem Punktesystem unterzogen und käme es nach einer positiven Begutachtung zu einer weiteren Eintragung ins Verkehrszentralregister besteht das Problem, dass den Fahrerlaubnisbehörden nach momentaner Rechtslage des § 4 Abs.6 StVG dieser neue Verstoß nur dann mitgeteilt wird, wenn eine Punkteschwelle überschritten wird. Bei „ungünstigen“ Konstellationen – zum Beispiel bei gleichzeitiger Tilgung älterer Eintragungen – bekommt die Fahrerlaubnisbehörde über diese neue Eintragung keine Kenntnis und es kann keine Maßnahme (Entzug/Überprüfung) in die Wege geleitet werden.

Dabei kann es sich auch um Eintragungen handeln, die zum Zeitpunkt der Begutachtung schon begangen wurden und nicht zum Gegenstand der Exploration gemacht werden konnten.

**Um die Zeit bis zur Reformierung des Punktesystems zu überbrücken wäre das Kraftfahrt-Bundesamt als registerführende Behörde anzuschreiben und um Mitteilung jeder weiteren Eintragung ins Verkehrszentralregister zu bitten um die Aufgaben der Fahrerlaubnisbehörde zu gewährleisten.**

**Der Autor:** Volker Kalus, Leiter der Führerscheinstelle der Stadt Ludwigshafen und Dozent für Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht

17) Siehe Schubert/Mattern – Beurteilungskriterien – 2. Auflage 2009