

Antrag

der Abg. Winfried Scheuermann u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Wiedererteilung entzogener Fahrerlaubnisse; insbesondere Praxis der medizinisch-psychologischen Untersuchung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie das Verwaltungsverfahren zur Wiedererteilung entzogener Fahrerlaubnisse abläuft, insbesondere welche Informationen über beizubringende Unterlagen, durchzuführende Untersuchungen etc. die Betroffenen erhalten;
2. wie lange üblicherweise das Verfahren bis zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis dauert;
3. welche Kosten für den Betroffenen dabei entstehen;
4. wie viele Fahrerlaubnisse in den letzten fünf Jahren entzogen wurden
 - durch Gerichte
 - durch Fahrerlaubnisbehörden,und aus welchen Gründen die Entziehung erfolgte;
5. in wie vielen Wiedererteilungsverfahren eine MPU angeordnet wurde;
6. a) aus welchem Anlaß medizinisch-psychologische Untersuchungen (MPU) angeordnet werden können bzw. müssen und wie hoch der Anteil der Probanden ist, denen die Fahrerlaubnis aufgrund des MPU-Ergebnisses endgültig nicht wieder erteilt wird;
b) ob es im Verfahren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis – insbesondere bei der Anordnung von MPU – unterschiedliche Verwaltungspraxis zwischen den einzelnen Fahrerlaubnisbehörden gibt;

7. in welchen Fällen einer rein körperlichen Behinderung die Erteilung bzw. Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von einer MPU abhängig gemacht wird und ob zur Vermeidung der diskriminierenden Wirkungen einer psychologischen Untersuchung nicht eine medizinische Untersuchung ausreichen würde;
8. welche Institutionen die Durchführung von MPU anbieten, wie hoch der jeweilige Marktanteil ist, welche jährlichen Umsätze durch das Anbieten von MPU erzielt werden und wie hoch die Erträge sind;
9. was unter dem „Mainzer Modell“ zu verstehen ist und wer dieses anbietet;
10. was unter dem „Kursmodell Leer“ zu verstehen ist und wer dieses anbietet;
11. ob und welche Kursangebote zur Vorbereitung auf MPU es gibt, wer sie anbietet und was diese Kurse sowie die eigentliche MPU kosten;
12. wie eine MPU im einzelnen abläuft und welche Erkenntnisse aus den Untersuchungen gezogen werden können;
13. welche Schlußfolgerungen die Gutachter aus den MPU ziehen können und welche Empfehlungen sie daraus ableiten;
14. ob es zutrifft, daß Gutachten teilweise in der Empfehlung münden, bestimmte Kurse zu besuchen, die von derselben Institution angeboten werden, was diese Kurse kosten und was sie bewirken;
15. inwieweit die Fahrerlaubnisbehörden und ihre Bediensteten an Gutachternvoten rechtlich oder zur Vermeidung von Regreßansprüchen faktisch gebunden sind und ob eine derartige Bindung mit dem Grundsatz vereinbar ist, daß die Ausübung hoheitlicher Befugnisse grundsätzlich von den zuständigen Behörden und ihren Beamten wahrzunehmen ist;
16. ob die Landesregierung unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Anhörung des Verkehrsausschusses des 11. Landtags von Baden-Württemberg am 7. Dezember 1995 Anlaß sieht, die Praxis der MPU zu ändern;
17. welche Alternativen zur MPU denkbar sind und wie die Landesregierung diese bewertet.

19. 08. 96

Scheuermann, Gerd Scheffold, Behringer, Dr. Inge Gräßle,
Hauk, Heinz, Mappus, Seimetz, Dr. Steim, Zeiher CDU

Begründung

Der Verkehrsausschuß des 11. Landtages von Baden-Württemberg hat in seiner 22. Sitzung am 7. Dezember 1995 eine umfangreiche Expertenanhörung zum Thema „Alkohol im Straßenverkehr/Entzug der Fahrerlaubnis“ durchgeführt. Wegen des Ablaufs der Wahlperiode war es nicht mehr möglich, das Ergebnis der Anhörung zu beraten und etwaige Konsequenzen daraus abzuleiten. Gleichwohl offenbarte die Anhörung eine Fülle von Fragen, insbesondere hinsichtlich der Praxis der MPU.

Im Vordergrund muß die Verkehrssicherheit und der Schutz der Verkehrsteilnehmer vor alkoholbedingten Unfällen stehen. Wegen der für viele Bürgerinnen und Bürger auch wirtschaftlich existentiellen Bedeutung der Fahrerlaubnis und wegen des starken Eingriffs in die Privatsphäre bei der Durchführung von MPU durch beliebige Institutionen sowie nicht zuletzt wegen der für die Betroffenen entstehenden Kosten ist es jedoch angezeigt, die Praxis der Fahrtauglichkeitsprüfung zu hinterfragen und Alternativen zu untersuchen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. September 1996 Nr. 34–3853.7/161 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr – zu Ziffern 9 und 17 im Einvernehmen mit dem Justizministerium – zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gelten die Vorschriften für die Ersterteilung (vgl. § 15 c Abs. 1 StVZO). Der Betroffene hat dazu erneut bei seiner Wohnortgemeinde einen entsprechenden Antrag zu stellen. Im Gegensatz zur Ersterteilung ist immer auch ein Führungszeugnis nach den Vorschriften des Bundeszentralregisters einzuholen.

Nach einer gerichtlichen Entziehung wird der Betroffene mit Hilfe eines Faltblattes über das Verfahren der Wiedererteilung informiert. Dabei wird auch darauf hingewiesen, daß die Behörde – je nach Lage des Einzelfalls – die Beibringung eines amts- oder fachärztlichen Gutachtens, des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr oder des Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle anordnen kann. In dem Faltblatt wird besonders darauf hingewiesen, daß der Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bereits drei Monate vor Ablauf der Sperrfrist gestellt werden kann. Das Faltblatt enthält auch eine Aufstellung über die beizubringenden Unterlagen.

Zu 2.:

Ergeben die Ermittlungen der Verwaltungsbehörde, daß keine Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen, ist das Verfahren in der Regel in vier bis sechs Wochen abgeschlossen. Ergeben die Ermittlungen allerdings, daß Eignungsbedenken – etwa wegen Alkohol- oder Rauschgiftvergehen oder wegen Ausschreitungen, insbesondere Rohheitsvergehen, ferner wegen mangelnder körperlicher oder geistiger Eignung – vorliegen und sind deshalb Untersuchungen oder Gutachten erforderlich, dauert das Verfahren in der Regel drei Monate. Ergibt sich aber, daß etwa Akten von Strafgerichten beigezogen werden müssen oder können Eignungsbedenken nur durch Teilnahme an einem Nachschulungskurs ausgeräumt werden oder wird ein negatives Gutachten vorgelegt, kann das Verfahren nicht innerhalb der drei Monate abgeschlossen werden.

Zu 3.:

Die Gebühren für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ergeben sich aus der bundesrechtlichen Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Der Gemeinde stehen für die Bearbeitung des Antrags 8 DM zu. Die Verwaltungsbehörde erhebt für die Bearbeitung des Antrags eine Gebühr, für die ein Rahmen von 45 bis 120 DM festgelegt ist. Dazu kommt noch eine Gebühr von 5 DM für die Auskunft aus dem Verkehrszentralregister.

Zu 4.:

In den letzten fünf Jahren (1990 bis 1994) sind von den Gerichten und Verwaltungsbehörden in Baden-Württemberg Fahrerlaubnisse in folgendem Umfang entzogen worden:

Jahr	1990	1991	1992	1993	1994
durch die Gerichte	22 668	23 254	21 797	21 337	22 740
durch die Verwaltungsbehörden	1 678	1 542	1 907	2 114	2 109
insgesamt	24 346	24 796	23 704	23 451	24 849

Die Entziehungen durch die Gerichte erfolgten überwiegend wegen Trunkenheit im Verkehr. An zweiter Stelle der Entziehungsgründe steht Verkehrsunfallflucht. Die Behörden haben die Fahrerlaubnis überwiegend im Rahmen des Mehrfach-

täter-Punktesystems wegen Erreichen der 18-Punkte-Marke entzogen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus der in der Anlage beigefügten Statistik (Anlage).

Zu 5.:

In wie vielen Wiedererteilungsverfahren eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet wird, ist statistisch nicht erfaßt. Befragungen von Fahrerlaubnisbehörden haben ergeben, daß etwa in 40 % der Fälle eine medizinisch-psychologische Untersuchung verlangt wird, mit steigender Tendenz wegen Verstößen gegen das Betäubungsmittelgesetz.

Zu 6. a):

Die Verwaltungsbehörde hat in der Regel eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen, wenn die Fahrerlaubnis entzogen worden war, weil der Bewerber wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat oder weil dem Bewerber die Fahrerlaubnis wiederholt entzogen worden ist (vgl. § 15 c Abs. 3 StVZO). Im übrigen kann die Verwaltungsbehörde ein Gutachten anordnen, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers begründen. Das den Behörden insoweit eingeräumte Ermessen ist durch bundesweit geltende sog. Eignungsrichtlinien präzisiert. Danach ist eine medizinisch-psychologische Untersuchung stets bei wiederholten Fahrten unter Alkoholeinfluß und bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 bis 1,99 Promille dann anzuordnen, wenn die sonstigen Umstände des Einzelfalles den Verdacht auf überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung nahelegen. Ab einer Blutalkoholkonzentration von 2 Promille und mehr ist immer eine medizinisch-psychologische Untersuchung erforderlich.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg wird in der Regel die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis endgültig – das heißt auf Lebenszeit – verweigert, wenn sie zuvor bereits fünfmal wegen Alkohol im Straßenverkehr entzogen worden war. Bis dahin kann der Betroffene immer wieder einen Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stellen, auch wenn ein medizinisch-psychologisches Gutachten eine negative Eignungsprognose festgestellt hat. Denn das Gutachten kann immer nur eine Aussage über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zum Zeitpunkt der Untersuchung treffen. Legt der Betroffene etwa nach therapeutischer Behandlung ein positives Gutachten vor, kann ihm wieder eine Fahrerlaubnis erteilt werden.

Von allen im Jahre 1995 bundesweit durchgeführten Begutachtungen sind rund 40 % der Probanden als geeignet beurteilt worden, 17 % haben eine Nachschulungsempfehlung erhalten – also nach dem Kurs die Fahrerlaubnis wiederbekommen – und 43 % sind als ungeeignet beurteilt worden; dazu, wieviele Fahrerlizenzen endgültig nicht wiedererteilt wurden, gibt es keine statistischen Unterlagen.

Zu 6. b):

Das Verfahren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis – insbesondere bei Anordnung von medizinisch-psychologischen Untersuchungen – ist gesetzlich und durch bundeseinheitliche Verwaltungsvorschriften geregelt. Es wird einheitlich im Lande praktiziert. Eine unterschiedliche Verwaltungspraxis zwischen einzelnen Fahrerlaubnisbehörden ist nicht bekannt.

Zu 7.:

In den Fällen einer rein körperlichen Behinderung wird die Erteilung bzw. Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis grundsätzlich nicht von einer medizinisch-psychologischen Untersuchung abhängig gemacht. Eine medizinisch-psychologische Untersuchung wird nur dann verlangt, wenn die Besonderheiten des Einzelfalles dies zwingend erfordern, insbesondere das zur Fahreignungsbegutachtung erforderliche fachärztliche Gutachten eine medizinisch-psychologische Untersuchung ausdrücklich empfiehlt.

In der Regel ist allerdings in Fällen körperlicher Behinderung eine Fahrprobe mit einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeug-

verkehr erforderlich, um festzustellen, daß der Behinderte das Fahrzeug mit den gegebenenfalls erforderlichen besonderen technischen Hilfsmitteln sicher führen kann.

Zu 8.:

Ein Kraftfahrer, der sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen hat, kann die Untersuchung bei jeder in der Bundesrepublik Deutschland anerkannten Stelle vornehmen lassen. In Baden-Württemberg sind der TÜV Südwest und die Universität Heidelberg (Institut für Rechtsmedizin) anerkannt. In Rheinland-Pfalz ist neben dem TÜV das Institut Dr. Mahnke und Partner in Ludwigshafen, in Hessen die Firma Pima in Mainz-Kastell, in Hamburg die Firma AVUS, in Berlin die Firma IAS und in den neuen Bundesländern der DEKRA anerkannt. Der TÜV hat bundesweit etwa einen Marktanteil von 90 %. Der jährliche Umsatz und die Erträge der einzelnen Untersuchungsstellen sind nicht bekannt. Das medizinisch-psychologische Institut des TÜV Südwest erwirtschaftet durch das Anbieten von medizinisch-psychologischen Untersuchungen keinen Gewinn; die Einnahmen decken gerade die Kosten.

Zu 9.:

Die Kurse nach dem Modell „Mainz 77“ wurden zum 1. Februar 1980 über einen Modellversuch des Justizministeriums eingeführt. Die Nachschulung nach diesem Modell wird im Gnadungsverfahren berücksichtigt und führt i. d. R. zur Abkürzung der Sperrfrist um drei Monate. Die Kurse werden vom TÜV Südwest durchgeführt. Das Kursmodell ist vom TÜV Rheinland entwickelt und einer Wirksamkeitsuntersuchung unterworfen worden. Die Kurse richten sich an erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer, denen nach Ablauf der Sperrfrist in der Regel ohne medizinisch-psychologische Untersuchung die Fahrerlaubnis wiedererteilt werden kann.

Mit dem Kurs soll vor allem die Reflexion über das eigene Trinkverhalten eingeleitet werden, wobei ein Schwerpunkt beim Thema „Trennen von Fahren und Trinken“ gesehen wird. Die Kurse werden als Gruppengespräche durchgeführt und umfassen vier Sitzungen à drei Stunden. Die Teilnehmerzahl beträgt 8 bis 10 Personen. Das Kursmodell ist wegen des Bonus der Sperrfristverkürzung sehr gefragt und die Teilnehmer sind sehr motiviert.

Zu 10.:

Das Kursmodell „Leer“ ist im Jahr 1971 vom TÜV Hannover entwickelt worden. Es wurde ebenfalls einer Wirksamkeitsuntersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen unterzogen. Die Evaluation hat folgendes ergeben: Die Rückfallzahlen der nichtgeschulten Kontrollgruppe waren doppelt so hoch wie die der nachgeschulten alkoholauffälligen Kraftfahrer. Das Kursmodell wird in Baden-Württemberg vom TÜV Südwest angeboten.

Das Kursmodell richtet sich an erst- und wiederholt auffällige Kraftfahrer, bei denen in einem medizinisch-psychologischen Gutachten zwar Eignungsbedenken festgestellt wurden, die aber als nachschulungsfähig eingeschätzt werden. Das Modell kann und soll weder Alkoholiker heilen noch exzessiv Trinkende zu kontrolliertem Trinken veranlassen. Es will Fehlhaltungen gegenüber dem Alkohol korrigieren, gefährliche Trink-/Fahrgewohnheiten aufzeigen sowie neue Verhaltensweisen zur Lösung eines Alkoholproblems anbieten und ein solches neues problemangemessenes Verhalten einüben. Die Kurse werden als Gruppengespräche mit 8 bis 10 Teilnehmern durchgeführt und finden in 14 Stunden innerhalb von mindestens fünf Wochen statt. Ziel des Kurses ist ein Abbau des Konfliktes „Trinken und Fahren“ durch Selbstkontrolle und Entwicklung individueller Vermeidungsstrategien. Dabei geht es um Trinkmusteranalyse, individuelle Trinkanlässe, individuelle Auslöser von Trunkenheitsfahrten, alternative Verhaltensweisen, Vermeidungsstrategien, Wirkungen des Alkohols und Restalkohols. Dem eigentlichen Kurs geht regelmäßig eine Selbstbeobachtungsphase von zwei Wochen voraus, in der der Proband seinen Alkoholkonsum zu dokumentieren hat. Die Nachbetreuungsphase beträgt ein Jahr. Dabei wird brieflich Kontakt gehalten. Nach einem Jahr findet eine Abschlusssitzung statt, deren Besuch allerdings nicht mehr obligatorisch ist.

Zu 11.:

Der Landesregierung ist nicht bekannt, welche Kursangebote es zur Vorbereitung auf die medizinisch-psychologische Untersuchung gibt und was solche Kurse kosten. Solche reinen Vorbereitungskurse erscheinen nicht sinnvoll. Sinnvoll sind allerdings therapeutische Maßnahmen, mit denen die zur Auffälligkeit führenden Probleme aufgearbeitet werden können.

Der TÜV Südwest bietet zum Abbau von Abwehrhaltungen individuelle Informationsgespräche über Inhalt und Ablauf einer medizinisch-psychologischen Untersuchung an.

Die Kosten der medizinisch-psychologischen Untersuchung sind in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr festgelegt. Danach kostet ein Gutachten im Falle von Verkehrsauffälligkeiten 465 DM zuzüglich Mehrwertsteuer, bei Alkoholauffälligen 540 DM zuzüglich Mehrwertsteuer. Die Kosten einer Untersuchung mit Mehrfachfragestellungen entsprechend den Eignungsrichtlinien sind allerdings höher. Die Gebühren für andere Anlässe, zum Beispiel neurologisch-psychiatrische Mängel, bei Altersbewerbern, bei Prüfungsversagern oder bei vorzeitiger Erteilung der Fahrerlaubnis sind geringer. Sie liegen zwischen 170 DM und 465 DM.

Zu 12.:

Die medizinisch-psychologische Untersuchung umfaßt zum einen die wesentlichen körperlichen Parameter, wie sie auch bei Gesundheitsuntersuchungen aus anderem Anlaß erhoben werden. So werden etwa der Blutdruck, die Lungen- und Herzfunktion, die Reflextätigkeit sowie Hör- und Sehfähigkeit überprüft. Dazu können noch anlaßspezifisch Laboruntersuchungen kommen. Gefragt wird auch nach Vorerkrankungen.

Zur Begutachtung gehört zum anderen eine streng anlaßorientierte psychologische Untersuchung. Sie besteht aus einem ausführlichen Explorationsgespräch mit dem Probanden. Der Proband hat dabei die Gelegenheit, die Vorgeschichte aus seiner Sicht darzulegen. Er wird etwa bei Alkoholauffälligkeit mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Alkoholkonsum konfrontiert. Dazu gehört die Tatsache, daß hohe Promillewerte nur aufgrund entsprechender Alkoholtoleranz erreicht werden können. Eine solche Toleranz entsteht erst nach intensivem Alkoholkonsum über einen längeren Zeitraum.

Das Explorationsgespräch soll insbesondere Feststellungen ermöglichen, ob beim Probanden Veränderungen in Einstellungen und Verhalten eingetreten sind. Die Ergebnisse des Gesprächs werden im Gutachten dargestellt. Daneben wird anhand von wissenschaftlich anerkannten Testverfahren die psycho-physische Leistungsfähigkeit der visuellen Wahrnehmung, des Konzentrations- und Reaktionsvermögens getestet.

Zu 13.:

Die medizinisch-psychologische Untersuchung ist immer anlaßbezogen. Sie soll auf eine präzise Frage der Behörde eine Antwort geben. Solche Frage lauten etwa: „Ist zu erwarten, daß der Untersuchte auch künftig erheblich gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen wird?“ oder: „Ist zu erwarten, daß der Untersuchte auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluß führen wird und/oder liegen als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs in Frage stellen?“ Anhand der Untersuchungen, Befragungen und Tests kann insbesondere eine Aussage dazu getroffen werden, ob beim Probanden eine Änderung in Einstellung und Verhalten eingetreten ist, die bei ausreichender Stabilisierung die Rückfallwahrscheinlichkeit auf den Durchschnittswert senkt und damit zu einer Verneinung der Frage der Behörde führt.

Zu 14.:

Die Gutachten beinhalten teilweise die Empfehlung, den Nachschulungskurs nach dem Modell „Leer“ zu besuchen. Dabei handelt es sich um Fälle mit negativer Eignungsprognose. Die Eignungsbedenken erscheinen aber durch entsprechende In-

formationen ausräumbar (vgl. dazu Nr. 10). Nach dem Besuch des Kurses wird die Fahrerlaubnis wiedererteilt. Dieser Kurs wird in Baden-Württemberg vom TÜV Südwest durchgeführt. Der Proband ist aber nicht gehindert, einen entsprechenden Kurs anderer Anbieter in einem anderen Bundesland zu besuchen.

Die Kosten differieren zwischen 652 DM (Tageskurs), 685 DM (Abendkurs) und 769 DM (Wochenendkurs), jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer.

Der Besuch eines solchen Kurses eröffnet dem Probanden die Chance, die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen. Eine Nachschulungsempfehlung wird nur ausgesprochen, wenn von einer Nachschulungsfähigkeit ausgegangen werden kann.

Zu 15.:

Über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Erteilung bzw. Entziehung der Fahrerlaubnis entscheidet ausschließlich die Verwaltungsbehörde. Die Bediensteten der Fahrerlaubnisbehörden sind grundsätzlich nicht an die Gutachten gebunden. Die Behörden müssen allerdings begründen können, wenn sie von den Folgerungen und Empfehlungen eines Gutachtens – sei es positiv oder negativ – abweichen wollen. Gibt es solche Gründe nicht, kann die Behörde nicht ohne weiteres ihre Bewertung des Falles an die Stelle des Gutachtens setzen; denn die Behörde ist grundsätzlich nicht in der Lage, die bei der Überprüfung der Fahreignung festgestellten Mängel fachwissenschaftlich zu überprüfen. Dasselbe gilt im übrigen auch für die Gerichte. (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. September 1991, Verkehrsrechtliche Mitteilungen 1992 Nr. 47). Würde ohne weitere Begründung gegen die ausdrückliche Empfehlung eines widerspruchsfreien und in sich schlüssigen Gutachtens die Fahrerlaubnis wiedererteilt werden und verursacht der Betroffene kurz darauf einen schweren Verkehrsunfall, müßte die Behörde mit zivilrechtlichen Ansprüchen der Unfallopfer und Bedienstete möglicherweise auch mit strafrechtlichen Sanktionen rechnen.

Zu 16.:

Die Landesregierung hat die Anhörung des Verkehrsausschusses des 11. Landtags von Baden-Württemberg am 7. Dezember 1995 zum Anlaß genommen, die Fahrerlaubnisbehörden zu verpflichten, allen Personen, denen die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen worden ist, ein Faltblatt zuzusenden, das über das Verfahren und die Voraussetzungen der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis informiert.

Darüber hinaus tritt die Landesregierung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags auf Bundesebene dafür ein, die Vorschriften über die medizinisch-psychologische Untersuchung – insbesondere die Anlässe, Inhalt und die Schlußfolgerung des Gutachtens – präziser zu fassen.

Baden-Württemberg hat dazu konkrete Vorschläge in einer Arbeitsgruppe beim Bundesministerium für Verkehr eingebracht.

Die Landesregierung hat ferner auf Bundesebene gefordert, als Voraussetzung für die Anerkennung einer medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle eine Qualitätssicherung in der Form der Akkreditierung einzuführen. Die Akkreditierung soll bei der Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgen. Die bereits anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen sollen sich ebenfalls diesem Qualitätssicherungssystem unterwerfen.

Schließlich tritt die Landesregierung dafür ein, Begutachtung und Nachschulung institutionell zu trennen.

Diese eingeleiteten Maßnahmen werden sich positiv auf die Begutachtungspraxis auswirken.

Zu 17.:

Die medizinisch-psychologische Untersuchung beruht auf wissenschaftlich abgesicherten Verfahren und Erkenntnissen. Sie ermöglicht eine gleichmäßige, an rationalen Kriterien orientierte Überprüfung von Eignungsbedenken. Die Landesregierung sieht keine Alternativen zur medizinisch-psychologischen Untersuchung. Die Überprüfung der Fahreignung kann nicht den Fahrerlaubnisbehörden allein

überlassen werden. Es ist auch nicht angezeigt, – wie bei der Anhörung im Verkehrsausschuß des Landtags von Experten gefordert wurde – die Sperrfristen für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach Trunkenheitsfahrten oder den Strafrahmen hierfür zu erhöhen. Die nach einer strafrechtlich relevanten Alkoholfahrt auszusprechende Sanktion und die bei einer gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis festzusetzende Sperrfrist haben die Strafgerichte ohnehin in richterlicher Unabhängigkeit unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu bestimmen. Der durch die gesetzlichen Bestimmungen eröffnete Strafrahmen ist hierzu ausreichend. Die medizinisch-psychologische Untersuchung hingegen wird als geeignetes Instrument angesehen, im Spannungsfeld zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit und den Interessen des Einzelnen an der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen.

In Vertretung
Finkenbeiner
Ministerialdirektor

Entziehungen von Fahrerlaubnissen der Klassen 1 bis 5 nach Entscheidungsgründen in Baden-Württemberg 1985 bis 1994						
Entscheidungsgrund	1985	1990	1991	1992	1993	1994
Entscheidungen der Gerichte nach § 69 StGB						
Trunkenheit im Straßenverkehr						
davon:						
mit Verkehrsunfallflucht	1 812	1 742	1 762	1 542	1 587	1 559
Fahren ohne Fahrerlaubnis	298	254	242	298	300	231
Trunkenheit ohne Verkehrsdelikte	14 558	16 122	16 808	15 854	15 219	16 970
Vorfahrtverletzung	121	188	140	110	116	111
Sonstige Straftaten*	384	326	344	326	286	301
Andere Entscheidungen	1 204	1 285	1 066	967	963	862
Zusammen	18 375	19 877	20 362	19 097	18 491	20 024
davon:						
mit Verkehrsunfall und Personenschaden	1 963	1 774	1 645	1 512	1 522	1 481
Sachschaden	8 172	7 687	7 480	7 084	6 459	6 238
ohne Verkehrsunfall	8 240	10 416	11 237	10 501	10 510	12 325
darunter weibliche Personen	1 251	1 592	1 687	1 583	1 636	1 904
Verkehrsdelikte ohne Trunkenheit						
davon:						
mit Verkehrsunfallflucht	1 167	1 064	1 210	1 167	1 120	1 066
Andere Entscheidungen	1 272	1 426	1 426	1 248	1 375	1 267
Zusammen	2 439	2 490	2 636	2 415	2 495	2 333
davon:						
mit Verkehrsunfall und Personenschaden	790	736	793	634	728	720
Sachschaden	1 442	1 361	1 517	1 459	1 422	1 311
ohne Verkehrsunfall	207	393	326	322	345	302
darunter weibliche Personen	298	325	341	317	322	342
Sonstige Straftaten*	267	301	256	285	351	383
Insgesamt	21 081	22 668	23 254	21 797	21 337	22 740
davon:						
mit Verkehrsunfall und Personenschaden	2 753	2 510	2 438	2 146	2 250	2 181
Sachschaden	9 614	9 048	8 997	8 543	7 881	7 549
ohne Verkehrsunfall	8 714	11 110	11 819	11 108	11 206	13 010
darunter weibliche Personen	1 558	1 928	2 041	1 924	1 979	2 267
Entscheidungen der Verwaltungsbehörden nach § 4 StVG						
Körperliche Mängel	57	92	48	55	49	61
Gestige Mängel	46	61	52	71	57	54
Charakterliche Mängel	242	643	657	836	850	908
Prüfungen nicht bestanden	45	435	327	221	269	268
Andere Gründe	246	447	458	724	889	818
Insgesamt	646	1 678	1 542	1 907	2 114	2 109
darunter weibliche Personen	81	224	207	244	251	261
Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden zusammen						
Entziehungen insgesamt	21 727	24 346	24 796	23 704	23 451	24 849
darunter weibliche Personen	1 639	2 152	2 248	2 168	2 230	2 528

*) Nicht Verkehrsstraftaten