

Zur rechtlichen und fachwissenschaftlichen Bedeutung der Institution Obergutachter/innen

Egon Stephan, Universität zu Köln

1. Historische Entwicklung und aktueller Stand

Die Einrichtung von Obergutachtenstellen und die persönliche Benennung von Persönlichkeiten, die aus der Sicht der jeweiligen Landesregierung aufgrund ihrer fachlichen und beruflichen Kompetenz befähigt sind, Obergutachten zu erstellen, haben inzwischen eine mehr als 40-jährige Tradition.

Die ersten Obergutachtenstellen wurden bereits 1961, also wenige Jahre nach der amtlichen Anerkennung der ersten medizinisch-psychologischen Institute auf der Grundlage von ministeriellen Erlassen in Bayern und im Saarland eingerichtet. In Nordrhein-Westfalen erfolgte 1963 die Einrichtung der Obergutachterstelle des Landes NW für die Beurteilung der Kraftfahreignung. In den Folgejahren wurden in fast allen anderen Bundesländern besonders befähigte Fachwissenschaftler als Obergutachter benannt. In den alten Bundesländern hatten lediglich Westberlin und Bremen weder Obergutachter noch eine Obergutachterstelle. Nach der Vereinigung benannten auch die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen eigene Obergutachter.

Die Obergutachter/innen, die sie sich seit mehr als 30 Jahren regelmäßig zum Erfahrungsaustausch und zur fachwissenschaftlichen Weiterbildung trafen, haben sich seit 1996 in einer Gesellschaft der "medizinischen und psychologischen Obergutachter (OGA) e.V." zusammengeschlossen. Zweck dieses gemeinnützigen Vereins ist es:

„§ 1

Zweck der Gesellschaft

- 1. (1) Die Gesellschaft ist eine wissenschaftliche Vereinigung amtlich anerkannter medizinischer und psychologischer Obergutachter/innen, die sich mit der Begutachtung von Verkehrsteilnehmern hinsichtlich ihrer Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen befassen. Die Aufgabe der Gesellschaft liegt darin, die Erkenntnisse und Methoden der verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Begutachtung zu sichern und weiterzuentwickeln. Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke.“ (Satzung der Gesellschaft der Obergutachter/innen für medizinische und psychologische Fahreignungsbegutachtung (OGA) e. V., § 1)**

Am 01.01.1999 trat die neue FeV in Kraft. Bei Vorbereitung der neuen FeV bestand zwischen den Bundesländern keine Einigkeit darüber, ob und in welcher Form weiterhin Obergutachterstellen fortbestehen sollten bzw. weiterhin einzelne Fachwissenschaftler/innen als Obergutachter/innen benannt werden sollten. Dabei wurden insbesondere drei Auffassungen vertreten:

Die eine Ländergruppe schlug vor, bei der bisherigen Regelung zu bleiben. Die zweite Ländergruppe war zunächst grundsätzlich für die Beibehaltung von Obergutachterstellen/Obergutachtern, aber nur unter der Bedingung, dass hinsichtlich der Qualifikation für die

zu benennenden Wissenschaftler/innen einheitliche Qualifikationsanforderungen festgelegt würden. Die dritte Ländergruppe, die sich insbesondere aus den neuen Bundesländern rekrutierte, sprach sich grundsätzlich gegen Obergutachterstellen/Obergutachter aus.

Da hinsichtlich einheitlicher Qualifikationsanforderungen keine Einigung erzielt werden konnte, erfolgte keine formale Verankerung in der neuen FeV. Allerdings wurde in der Folgezeit im Bund-Länderfachausschuss Einigkeit darüber erzielt, dass in den Gutachtenleitlinien die Institution Obergutachterstellen/Obergutachter, in der folgenden Form umschrieben, erhalten bleiben sollte:

„d) Nach Weisung der jeweiligen obersten Landesbehörden können die Fahrerlaubnisbehörden zusätzliche Gutachten anfordern, die von Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation erstattet werden und die dazu besonders benannt worden sind.“ (Begutachtungs-Leitlinien 2.2 Absatz d).

Auf dieser Basis haben folgende Bundesländer die Institution der Benennung von Obergutachter/innen bzw. die Einrichtung von Obergutachterstellen beibehalten:

Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein. Dies ist zwar nicht die Mehrheit der Bundesländer. Aber gerade die größten Bundesländer haben sich für eine Beibehaltung dieser Institution entschieden. D. h. gemessen an der Einwohnerzahl dieser Bundesländer hat die Mehrheit der Bevölkerung der Bundesrepublik die Möglichkeit, in entsprechenden Problemsituationen bei der Verkehrsbehörde ein Obergutachten zu beantragen beziehungsweise selbst ein solches in Auftrag geben zu können.

2. Aktuelle Rechtslage

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Benennung von Obergutachtern

Wie sich aus dem vorangegangenen Abschnitt ergibt, hat sich der Bund-Länderfachausschuss um eine Regelung bemüht, die denjenigen Bundesländern, die die Institution der Obergutachterstellen/Obergutachter beibehalten oder einführen wollen, eine solche Regelung auf Landesebene ermöglicht, ohne aber alle Bundesländer zu verpflichten, eine entsprechende Regelung für ihr eigenes Land zu treffen.

Eggersmann und Pansegrau, die im Bund-Länderfachausschuss Protagonisten der oben benannten gegensätzlichen Positionen waren und an der Verabschiedung dieser Formulierung im Bund-Länderfachausschuss beteiligt waren und von daher diesen Beschluss besonders kompetent interpretieren können, führen in der Einleitung des Kommentars zu den Begutachtungsleitlinien (Schubert, W.; Schneider, W.; Eisenmenger, W. & Stephan, E. (Hrsg.) 2002) aus:

„Zwar hat die Fahrerlaubnis-Ordnung keine Regelung in Bezug auf Obergutachter getroffen; dies schließt jedoch nach Auffassung einiger Bundesländer nicht aus, dass die obersten Landesbehörden Persönlichkeiten mit herausragender Qualität als Gutachter ‚benennen‘ können. Andere Bundesländer lehnen die Benennung von Einzelgutachtern mangels Rechtsgrundlage ab und verweisen auf § 2 Abs. 13 Satz 1 StGV, wonach Personen, welche die Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr beurteilen, amtlich anerkannt sein müssen. Unabhängig von dieser Streitfrage können sogenannte Obergutachten nur verlangt oder zugelassen werden,

wenn bereits ein Gutachten eines Arztes oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorliegt.“ (S. 23)

Eggersmann und Pansegrau diskutieren in ihren folgenden Ausführungen, unter welchen Bedingungen ein Obergutachten notwendig oder möglich ist und welche Pflichten den Verkehrsbehörden hinsichtlich der Würdigung der von Betroffenen vorgelegten Gutachten obliegen, die die Behörden selbst nicht in Auftrag gegeben bzw. nicht angefordert haben. Hierauf ist in den folgenden Abschnitten einzugehen.

2.2 Erstgutachten und Obergutachten

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Gutachten sowie Obergutachten, die von der Verkehrsbehörde bei dem betroffenen Klienten angefordert werden, und „Privatgutachten/Parteigutachten“, die von den Betroffenen ohne eine entsprechende Aufforderung der Behörde in Auftrag gegeben und der Verkehrsbehörde vorgelegt werden. Von Eggersmann und Pansegrau werden in diesem Zusammenhang Anlässe genannt, die ein Obergutachten nötig machen können:

„Die Zulassung eines sogenannten Obergutachtens kommt im Übrigen nur in Betracht, wenn die Fahrerlaubnisbehörde das vorgelegte (Erst-) Gutachten oder mehrere solcher Gutachten als Grundlage für die zu treffende Entscheidung nicht für ausreichend hält, insbesondere wenn mehrere einander widersprechende Gutachten vorliegen oder der Untersuchte erheblich erscheinende Einwendungen gegen das Gutachten erhebt oder ein Gutachter selbst die Einholung eines Obergutachtens anregt.“ (Schubert et al. 2002, S. 23)

Die vorgenannten Beispiele betreffen Sachverhalte, die traditionell dazu führen, dass durch die Verkehrsbehörde ein Obergutachten veranlasst wird. Anders ist die Sachlage, wenn die Verkehrsbehörde selbst keinen Bedarf für ein Obergutachten sieht, weil sie das vorgelegte Gutachten für nachprüfbar und nachvollziehbar hält, während der Betroffene der Überzeugung ist, dass das entsprechende Gutachten nicht angemessen zu seiner Eignung Stellung nehme. Hierauf ist im folgenden Abschnitt einzugehen.

2.3 Zum Rechtsanspruch des Betroffenen, der Verkehrsbehörde zusätzliche Gutachten vorlegen zu können

Grundsätzlich hat jeder Betroffene die Möglichkeit, der Verkehrsbehörde ein oder auch mehrere Gutachten über sich vorzulegen, um die gegen die Eignung bestehenden Bedenken auszuräumen. Die Verkehrsbehörde hat die Pflicht, ein solches Gutachten zur Kenntnis zu nehmen und bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

Eggersmann und Pansegrau führen hierzu aus: „Den Klienten steht es jederzeit frei, im Verfahren über die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis ihre Rechtsauffassung zu äußern (insbesondere im Rahmen des § 28 der jeweiligen Landesverwaltungsverfahrensgesetze – VwVfG). Daher können sie auch den Versuch unternehmen, ihre Eignung durch ein privates Gutachten nachzuweisen. Dieses Privatgutachten kann von jedem Arzt erstellt werden. Nach dem Untersuchungsgrundsatz des § 24 VwVfG ist die Fahrerlaubnisbehörde auch verpflichtet, derartige Gutachten im Rahmen der Beurteilung der Kraftfahreignung zu würdigen.“ (Schubert et al. 2002, S. 23).

In einem weiter unten zitierten Urteil des OVG Koblenz wird unter entsprechenden Bedingungen nicht von einem Privat-, sondern von einem Parteigutachten gesprochen. Im Folgen-

den soll zunächst auf die verschiedenen Arten von Gutachten, die nicht nach Aufforderung durch die Verkehrsbehörden durch Begutachtungsstellen für Fahreignung bzw. durch Fachärzte erstellt werden, eingegangen werden.

2.4 Zur sachlich notwendigen Unterscheidung zwischen den „Privatgutachten/Parteigutachten“ der ministeriell benannten Obergutachter und der „Privatgutachten/Parteigutachten“ von Fachärzten und anderen Gutachtern

Aus rechtlicher Sicht wird grundsätzlich dann von einem „Privatgutachten/Parteigutachten“ gesprochen, wenn die entsprechende Begutachtung nicht von einer Verkehrsbehörde oder einem Gericht, sondern vom Betroffenen selbst veranlasst wird. Dabei ist offenkundig davon auszugehen, dass die Qualifikationen des Gutachters oder die Qualität des Gutachtens nicht von der Frage abhängt, wer das Gutachten veranlasst hat. Deshalb ist es von wesentlicher Bedeutung darauf einzugehen, in welchen zentralen Punkten sich „Privatgutachten/Parteigutachten“ von Obergutachtern/innen von denen anderer Gutachter/innen unterscheiden. Eggersmann und Pansegrau heben zunächst hervor, dass bei fehlender Veranlassung durch Verkehrsbehörden auch Obergutachten „Privatgutachten“ sind:

„Allerdings sind Gutachten, welche von Probanden ohne Aufforderung durch die Fahrerlaubnisbehörde beigebracht werden, z. B. als Obergutachten bezeichnete Expertisen, als Privatgutachten zu behandeln.“ (Schubert et al. 2002, S. 23).

Zugleich heben die beiden Autoren aber auch hervor, dass die durch Obergutachter/innen erstellten Gutachten sich grundsätzlich von sonstigen „Privatgutachten“ unterscheiden:

„Ungeachtet dessen unterscheiden sich ‚reine‘ Privatgutachten und so genannte Obergutachten allerdings wesentlich dadurch, dass im ersten Falle der Gutachter lediglich auf die vom Betroffenen gemachten Angaben sowie die von ihm übergebenen Unterlagen (z. B. Strafurteil) angewiesen ist, wohingegen Letzterem auch die Akten der Behörde zur Verfügung stehen.“ (Schubert et al. 2002, S. 23).

Eggersmann und Pansegrau weisen auch darauf hin, dass gerade durch die Berücksichtigung der aktenkundigen Verkehrsvorgeschichte der Wert des Gutachtens wesentlich erhöht wird:

„Der so genannte Obergutachter ist also in der Lage, die vom Betroffenen gemachten Angaben zu überprüfen und zu hinterfragen. Dieser Umstand macht den eigentlichen Unterschied zwischen Privat- und so genannten Obergutachten aus und erlaubt – jedenfalls soweit die obigen Voraussetzungen der Anordnung eines solchen Gutachtens erfüllt sind – die ‚Gleichsetzung‘ mit Gutachten der anerkannten Stellen (vgl. dazu VG Ansbach, Urteil vom 18.01.1993, Az.: AN 10 K 93.00084).“ (Schubert et al. 2002, S. 23)

Anzumerken bleibt darüber hinaus, dass von den Obergutachter/innen nicht nur ein ungleich größerer fachlicher und zeitlicher Aufwand für die Erstellung des einzelnen Gutachtens betrieben wird (und betrieben werden kann), als dies bei den BfF möglich ist, sondern auch von den zuständigen Landesministerien fachlich besonders qualifizierte Persönlichkeiten als Obergutachter/innen benannt werden. Von daher kann es keinem Zweifel unterliegen, dass auch sogenannte „Privatgutachten/Parteigutachten“ - soweit sie von Obergutachtern/innen erstellt werden - in besonderem Maße geeignet sind, als Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsbehörden zu dienen.

2.5 Zum Rechtsanspruch der Betroffenen auf durch Obergutachter/innen erstellte „Privatgutachten/Parteigutachten“

Angesichts der Feststellung, dass die betroffenen Bürger ohnehin berechtigt sind, den Verkehrsbehörden „Privatgutachten“ vorzulegen, scheint es „prima facie“ nicht notwendig, sich mit der Frage auseinander zu setzen, ob seitens der betroffenen Bürger ein Rechtsanspruch auf die Begutachtung durch eine(n) Obergutachter/in besteht. Der Betroffene ist ja in keiner Weise daran gehindert, sich an eine(n) Obergutachter/in zu wenden. Und ein " Privatgutachten/Parteigutachten " in Auftrag zu geben. Allerdings wird kein(e) Obergutachter/in eine Begutachtung vornehmen, ohne dass die Verkehrsakte vorliegt, da ohne fundierte Auseinandersetzung mit der aktenkundigen Verkehrsvorgeschichte ein sachgerechtes Gutachten mit einer fundierten Verkehrsverhaltensprognose nicht erstellt werden kann.

Bei dieser Vorbedingung stellt sich die rechtliche Frage, ob die Verkehrsbehörden auch dann verpflichtet sind, dem/der Obergutachter/in die Verkehrsakte zur Verfügung zu stellen, wenn die Verkehrsbehörde die Veranlassung eines Obergutachtens nicht für erforderlich ansieht und deshalb allenfalls ein „Privatgutachten“ durch den Betroffenen selbst in Auftrag gegeben werden kann. Hierzu wurden durch das OVG Koblenz in einem entsprechenden Streitfall grundlegende Ausführungen gemacht und rechtsverbindlich festgestellt, dass jeder betroffene Bürger das Recht hat, einen „Parteigutachten“ einzuholen, und hieran nicht von der Verkehrsbehörde durch Verweigerung der Überlassung der Verkehrsakte gehindert werden darf. Das OVG Koblenz führt hierzu aus:

„Ein Anspruch auf Überlassung der bei der Antragstellerin beauftragten Führerscheinekte an den vom Antragsteller beauftragten Gutachter zum Zwecke der ordnungsgemäßen Erstellung des Gutachtens folgt in diesem Fall aus dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG), da der Antragsteller ohne Zuhilfenahme eines eigenen Gutachters nicht in der Lage ist, in qualifizierter Weise sich mit dem bereits erstatteten Gutachten und der darauf basierenden Ablehnung seines Antrages auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis auseinanderzusetzen und den Erwägungen der Antragsgegnerin entgegenzutreten.“ (OVG Rheinland-Pfalz; Beschluss vom 11.12.1996; AZ: 7 B 13243/96.OVG, Seite 3)

Das Gericht begründet den Anspruch auf Überlassung der Verkehrsakte an den von dem Betroffenen ausgewählten Obergutachter damit, dass für den betroffenen Bürger ohne die Möglichkeit eines qualifizierten „Parteigutachtens“ keine „**Waffengleichheit**“ gegenüber der Verkehrsbehörde gewährleistet sei:

„Zwar ist grundsätzlich nicht zu verkennen, dass während des Verwaltungsverfahrens die Behörde „Herr des Verfahrens“ ist und die zu veranlassenden Sachaufklärungsmaßnahmen bestimmt. Andererseits darf jedoch nicht der beteiligte Bürger zum bloßen Objekt staatlichen Handelns werden, dem deshalb – nicht zuletzt auch unter dem Gesichtspunkt der Waffengleichheit – Mitwirkungsrechte einzuräumen sind; dies auch vor dem Hintergrund, dass im Verfahren auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis letztlich der Antragsteller die Beweislast für die Wiedererlangung seiner Fahreignung trägt. Es muss ihm deshalb gestattet werden, sich angemessen mit einem von der Behörde veranlassten Gutachten auseinanderzusetzen, zumal wenn dieses Gutachten zur Grundlage der behördlichen Entscheidung gemacht wird. Die Möglichkeit einer angemessenen Auseinandersetzung mit dem von der Behörde veranlassten Gutachten und eines qualifizierten Parteivortrags erfordern im vorliegenden Fall die Überlassung der Führerscheinekte an den vom Antragsteller zu beauftragenden Gutachter, damit dieser in umfassender und sorgfältiger Weise ein Gutachten erstellen kann. Diese Aktenüberlassung ist der Behörde auch zumutbar, da ihre Aufgabenerfüllung hierdurch ersichtlich nicht

erschwert wird, keine sonstigen Geheimhaltungsinteressen bestehen und auch der Schutz der Daten des Antragstellers nicht entgegensteht. Auf letzteres hat der Antragsteller mit seinem vorliegenden Begehren gerade verzichtet. Hinzu kommt, dass der Antragsteller die Aktenüberlassung an einen amtlich anerkannten Gutachter begehrt.“ (OVG Rheinland-Pfalz 1996, S. 3f.)

Aus den vorgenannten richterlichen Ausführungen ergibt sich, dass es rechtswidrig wäre, wenn eine Verkehrsbehörden durch ihre Weigerung, die Verkehrsakte für ein „Privatgutachten/Parteigutachten“ durch eine(n) Obergutachter/in zur Verfügung zu stellen, dem betroffenen Bürger die Möglichkeit nähme, die gegen ihn bestehenden Eignungsbedenken auszuräumen. Bemerkenswert ist im Übrigen auch, dass das OVG im letzten Satz des vorgenannten Zitats den vom zuständigen Landesministerium als Obergutachter benannten Wissenschaftler als „amtlich anerkannten Gutachter“ bezeichnet.

3. Thesen für und gegen die Notwendigkeit institutioneller Obergutachtenstellen und Obergutachter/innen

Um die Argumente für und gegen die Institution „Obergutachter/innen“ differenziert zu erörtern, sollen im folgenden die Argumente für die gegensätzlichen Positionen in gegensätzlichen Thesen formuliert und diskutiert werden:

Thesen, die gegen die Institution „Obergutachter/innen“ bzw. „Obergutachterstellen“ sprechen:

1. Da in der FeV Obergutachter/innen nicht erwähnt werden, fehlt es den Bundesländern an einer Rechtsgrundlage für die Benennung von Oberachtern/innen beziehungsweise die Einrichtung von Obergutachterstellen.
2. Obergutachter/innen sind nach der Liberalisierung der Zulassung von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) überflüssig, da die betroffenen Bürger ohnehin die Möglichkeit haben, unter der Vielzahl von Begutachtungsstellen ganz unterschiedlicher Träger zu wählen.
3. Durch die Akkreditierung der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) und die Qualitätsüberwachung durch die BAST ist eine so hohe Qualität der Eignungsgutachten gewährleistet, dass es keiner Obergutachten mehr bedarf.
4. Da betroffene Bürger ohnehin das Recht haben, jederzeit Privatgutachten vorzulegen, ist die Benennung von Obergutachter/innen überflüssig.
5. Obergutachter/innen beziehungsweise die Träger von Obergutachterstellen werden nicht akkreditiert, dies führt dazu, dass bei den Obergutachten eine geringere Qualität gegeben ist als bei den Gutachten der BfF.

Gegenthesen, die für die Institution „Obergutachter/innen“ bzw. „Obergutachterstellen“ sprechen:

6. Obergutachter/innen bzw. Obergutachterstellen können durch eine fundierte Selbstbindung hinsichtlich des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung eine der staatlichen Akkreditierung äquivalente, formale Qualität gewährleisten.

7. Obergutachter/innen bieten aufgrund der besonders hohen fachlichen Qualifikation der von den Länderministerien ausgewählten Persönlichkeiten und aufgrund günstigerer Rahmenbedingungen eine inhaltlich höherwertige Alternative zu den Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF).
8. Die auch für Laien erkennbare wissenschaftliche Anbindung an die Universitäten und die damit gegebene offenkundige Unabhängigkeit von den Trägern der Gutachterstellen für Fahreignung (BfF) bietet für die betroffenen Bürger eine wichtige unabhängige (!) Alternative, bei der die Besorgnis der Befangenheit (wegen negativer Vorgutachtens) am ehesten gering ist.
9. Die Verkehrsbehörden benötigen unabhängige, wissenschaftlich verankerter Untersuchungsstellen/Gutachter, bei denen sie formal korrekte Gutachten von BfF inhaltlich überprüfen lassen können, wenn sie im Einzelfall trotz eines solchen positiven Gutachtens noch Eignungsbedenken haben.
10. Die wissenschaftliche Fundierung der Beurteilung der Fahreignung wurde in den vergangenen Jahrzehnten entscheidend durch die Beiträge von Obergutachter/innen in der Literatur und durch deren Mitarbeit in den Fachgremien des Bundesverkehrsministeriums, der BASt und nicht zuletzt den Gremien der Fachgesellschaften gefördert.

Zur 1. These: Da in der FeV Obergutachter/innen nicht erwähnt werden, fehlt es den Bundesländern an einer Rechtsgrundlage für die Benennung von Oberachtern/innen beziehungsweise die Einrichtung von Obergutachterstellen.

Diese These ist wenig zwingend, da dieses Argument nur dann zutreffen würde, wenn die Prämisse Geltung hätte, dass den Bundesländern jede Maßnahme, die nicht ausdrücklich erlaubt ist, verboten ist. Diese Prämisse ist offensichtlich falsch. Zutreffend ist vielmehr, dass Regelungen im Bereich des Fahrerlaubnisrechts weitestgehend in den Bereich der Länderhoheit fallen. Insoweit sind entsprechende Entscheidungen der obersten Landesbehörden zweifelsfrei rechtmäßig. Offenkundig war auch die Mehrheit der Vertreter der Bundesländer im Bund-Länderfachausschuss dieser Auffassung, denn sonst hätte die Verabschiedung des oben genannten Beschlusses keinen Sinn gemacht, in dem die Benennung „von Persönlichkeiten mit herausragender Qualifikation“ (Begutachtungs-Leitlinien 2.2 Absatz d, s. o.) als Möglichkeit, die den Ländern offen steht, ausdrücklich genannt wird.

Zur 2. These: Obergutachter/innen sind nach der Liberalisierung der Zulassung von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) überflüssig, da die betroffenen Bürger ohnehin die Möglichkeit haben, unter der Vielzahl von Begutachtungsstellen ganz unterschiedlicher Träger zu wählen.

Zweifellos hat sich auch in der Wahrnehmung der betroffenen Bürger durch die Zulassung von zahlreichen weiteren Trägern für BfF seit 1999 der Eindruck verfestigt, selbst nun mehr Entscheidungsmöglichkeiten zu haben und dadurch das eigene Schicksal auch mehr beeinflussen zu können. Allerdings ist die neue Situation nur durch einen geringen qualitativen Unterschied gekennzeichnet, da auch in der Vergangenheit zwischen den BfF in unterschiedlichen Städten (allerdings i. d. R. des selben Trägers) gewählt werden konnte.

Die jetzt mögliche, subjektiv erlebte größere „Freiheit der Wahl“ dürfte dennoch ein gewisses positives Gewicht haben. Bedeutsam ist aber im vorliegenden Zusammenhang, dass die inhaltlich bedeutsame Wahlfreiheit faktisch weit geringer ist, als dies von außen erscheint. Denn durch die Akkreditierung sind Untersuchung und Begutachtung auch bei den Untersuchungsstellen unterschiedlicher Träger so weitgehend vereinheitlicht worden, dass nach negativer Begutachtung ein erneuter Versuch an der BfF eines anderen Trägers mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder scheitert, weil Untersuchungsumfang und Entscheidungskriterien sehr einheitlich sind. Positive Sachverhalte zugunsten des Betroffenen, die bei der ersten Untersuchung nicht erkannt wurden, werden demnach auch bei der zweiten Untersuchung mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder nicht erkannt werden. Inhaltlich besteht also im Ergebnis so gut wie keine Wahlfreiheit! Zumal auch der Untersuchungsumfang wegen der verbindlichen Gebührenordnung sich weitestgehend ähnelt. Er

Zur 3. These: Durch die Akkreditierung der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) und die Qualitätsüberwachung durch die BASt ist eine so hohe Qualität der Eignungsgutachten gewährleistet, dass es keiner Obergutachten mehr bedarf.

Zweifellos haben die Akkreditierung und die damit verbundenen Maßnahmen des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung dazu beigetragen, die Qualität der Gutachten der BfF zu steigern. Allerdings führte diese Qualitätssicherung vor allem zu einer Steigerung der formalen Qualität. Dies ist aber für die betroffenen Probanden ein höchst „zweischneidiger“ Fortschritt, denn dies bedeutet zugleich, dass die erstellten negativen Gutachten durch diese formale Qualitätsverbesserung in der Regel zwar dem äußeren Anschein nach "wasserdicht" sind, ohne dass dies aber inhaltlich zu einer höheren Treffsicherheit führen muss. Im Ergebnis führt dies dazu, dass die betroffenen Bürger, als Laien, weniger Möglichkeiten haben, Ansatzpunkte zu finden, mit denen sie ein aus ihrer Sicht unberechtigt negatives Gutachten kritisieren können.

Geht man von der oben genannten rechtlichen Forderung nach Waffengleichheit, wie sie in dem zitierten Urteilstext des OVG Koblenz angesprochen wurde, aus, so ergibt sich, dass gerade durch die Akkreditierung und die damit verbundenen Maßnahmen der Qualitätssicherung die "Waffen-Ungleichheit" zwischen den Verkehrsbehörden und dem betroffenen Bürger im Ergebnis, unbeabsichtigter Weise, sogar noch verstärkt wird.

Angesichts des Sachverhalts, dass durch die Akkreditierung die BfF auch unterschiedlicher Träger nach denselben Kriterien untersuchen und begutachten; ferner, dass sie bei übereinstimmenden Gebühren auch mit etwa demselben Zeitaufwand und denselben Untersuchungsmethoden arbeiten müssen, bleibt den betroffenen Bürgern letztlich nur das Obergutachten als eine echte Alternative, um ein möglicherweise inhaltlich unzutreffendes Gutachten zu widerlegen.

Zur 4. These: Da betroffene Bürger ohnehin das Recht haben, jederzeit Privatgutachten vorzulegen, ist die Benennung von Obergutachter/innen überflüssig.

Angesichts der Verpflichtung der Verkehrsbehörde, auch Privatgutachten, die nicht von ihr angefordert wurden, zu würdigen, liegt es im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit, aber auch der Verkehrsbehörden, dass solche Privatgutachten vorwiegend (am besten ausschließlich) von Institutionen bzw. Persönlichkeiten erstattet werden, die über eine hohe Fachkompetenz verfügen. Es liegt auf der Hand, dass gerade

dies für die Benennung von Obergutachtern/innen bzw. die Einrichtung von Obergutachterstellen durch die zuständigen Aufsichtsbehörden des Landes spricht. Denn Verkehrsbehörden können bereits aus Zeitgründen nicht im Einzelfall prüfen, über welche fachliche Kompetenz der/die jeweilige Privatgutachter/in verfügt und insbesondere auch nicht hinreichend der Frage nachgehen, ob er/sie nun überhaupt über die notwendigen Kenntnisse für die Erstellung einer Verkehrsverhaltensprognose verfügt.

Das Gewicht solcher Privatgutachten/Parteigutachten ist daher in der Regel aus folgenden Gründen – zu Recht - vergleichsweise gering:

- Sehr häufig werden solche „Privatgutachten“ von Ärzten beziehungsweise Psychotherapeuten erstellt, die in einem Behandlungsverhältnis als Therapeuten zu dem Betroffenen stehen. Bereits die Vermengung der Therapeuten- mit der Gutachterrolle entwertet – gerade auch aus der Sicht der neuen FeV - ein solches „Privatgutachten“ von vornherein, da dort ausdrücklich festgehalten ist, dass der behandelnde Arzt nicht einmal in Fällen, in denen er als Facharzt eigentlich ein Gutachten erstellen dürfte, dies bei seinem eigenen Patienten tun darf. Umso mehr gilt dies selbstverständlich für (behandelnde) Hausärzte (vgl. hierzu FeV, § 11 Abs. 2 Satz 5 sowie u. a. Schubert et al. 2002, S. 105, 4)
- Privatgutachtern fehlt in der Regel die notwendige Erfahrung und fachliche Qualifikation, um die Gutachtaufgabe in angemessener Form bearbeiten zu können. Dies gilt im Übrigen auch für die Ärzte, die (oftmals allzu eng zugeschnittene) verkehrsmedizinische Zusatzqualifikationen erworben haben. Da für die Erstellung von Privatgutachten prinzipiell eine unübersehbare Zahl von Ärzten und Psychotherapeuten infrage kommt, besteht die Gefahr, dass insbesondere finanzkräftige Betroffene solange „suchen“, bis sie den „passenden“ Gutachter gefunden haben.

Da den Privatgutachtern i. d. R. die Verkehrsakten nicht zur Verfügung stehen und von den Verkehrsbehörden auch nicht zur Verfügung gestellt werden, ist der Gutachter nur schwerlich in der Lage, die aufgrund der Vorgeschichte bestehenden Bedenken der Verkehrsbehörde gegen die Eignung in fundierter Weise auszuräumen.

Diese grundsätzlichen Einwände gegen Privatgutachten/Parteigutachten gelten, die ohne Verkehrsakte erstellt wurden, auch dann, wenn ein solches Privatgutachten/Parteigutachten dem Anschein nach „nachprüfbar und nachvollziehbar“ ist. Diese Sachlage führt dazu, dass Privatgutachten, soweit sie nicht von ministeriell benannten Obergutachtern erstattet sind, nur ein geringes Gewicht haben können, besser gesagt: haben müssen. Bereits die Anzahl der Fachärzte, die entsprechend der FeV Gutachten erstellen können, ist unabsehbar groß. Das heißt andererseits, dass den Betroffenen häufig nutzlose Kosten entstehen, da sich Verkehrsbehörden in ihrer Entscheidungsfindung nicht auf Gutachten von „beliebigen“ Privatgutachtern mit der notwendigen Sicherheit stützen können. Für „Privatgutachten“ kommen prinzipiell Hunderttausende von Ärzten/innen und einige zehntausend Diplompsychologen/innen infrage.

Angesichts dieser Ausgangslage liegt es im Interesse der betroffenen Bürger, der Verkehrsbehörden und insbesondere der allgemeinen Verkehrssicherheit, dass einem Wildwuchs durch „beliebige Privatgutachter“ vorgebeugt wird und nach sorgfältiger Prüfung durch die obersten Landesbehörden nur besonders qualifizierte Persönlichkeiten als Obergutachter/innen benannt bzw. entsprechende Obergutachterstellen einge-

richtet werden, denen dann auch auf Wunsch der Betroffenen die Verkehrsakten der Behörde zur Verfügung zu stellen sind.

Zur 5. These: Obergutachter/innen beziehungsweise die Träger von Obergutachterstellen werden nicht akkreditiert, dies führt dazu, dass bei den Obergutachten eine geringere Qualität gegeben ist als bei den Gutachten der BfF.

Zweifellos stellt die Akkreditierung eine effektive Maßnahme der Qualitätssicherung dar. Andererseits darf die Wirkung dieser Maßnahme auch nicht überschätzt werden, da die Akkreditierung auf einem Qualitätsmanagement und Qualitätssicherungssystem beruht, das sich aus der Natur der Sache heraus vorwiegend auf formale Aspekte stützen muss. Ferner ist im Hinblick auf die Obergutachter/innen bzw. die Obergutachterstellen zu beachten, dass sich die positiven Wirkungen einer Akkreditierung, wie sie durch eine staatliche Stelle wie der BAST erzielt werden, auch in ähnlicher Weise durch private/eigenständige Organisation von Qualitätsmanagement und Qualitätssicherung erreichen lassen. Hierauf wird im folgenden Abschnitt eingegangen.

Zur 6. These: Obergutachter/innen bzw. Obergutachterstellen können durch eine fundierte Selbstbindung hinsichtlich des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung eine der staatlichen Akkreditierung äquivalente, formale Qualität gewährleisten.

Die Gesellschaft der medizinischen und psychologischen Obergutachter/innen (OGA) hat Richtlinien zur Qualitätssicherung bei der Erstellung von Obergutachten entwickelt und in der Mitgliederversammlung als Selbstbindung verabschiedet. Durch diese Richtlinie soll ein der staatlichen Akkreditierung inhaltlich äquivalentes Regelwerk bereitgestellt werden.

In diesen Richtlinien sind die Voraussetzungen genannt, die Persönlichkeiten erfüllen müssen, die als Obergutachter/innen benannt werden sollen. Ferner sind die Bedingungen festgelegt, die gewährleistet sein müssen, damit sachgerechte Obergutachten erstattet werden können. Daneben beinhalten diese Richtlinien auch einen Katalog von Anforderungen, die von Stellen erfüllt sein müssen, an denen Obergutachten erstattet werden.

Durch diese Selbstbindung der Obergutachter/innen ist eine hohe formale Qualität der erstellten Gutachten gewährleistet. Auf die hohe inhaltliche Qualität ist im folgenden Abschnitt einzugehen.

Zur 7. These: Obergutachter/innen bieten aufgrund der besonders hohen fachlichen Qualifikation der von den Länderministerien ausgewählten Persönlichkeiten und aufgrund günstigerer Rahmenbedingungen eine inhaltlich höherwertige Alternative zu den Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF).

Obergutachter/innen sind i. d. R. an Universitäten angesiedelt. Jede(r) einzelne musste sich für die Tätigkeit an der Universität durch persönliche Leistungen in Forschung und Lehre qualifizieren und muss sich darüber hinaus auch für den Bereich der Verkehrsmedizin oder der Verkehrspsychologie in besonderem Maße qualifiziert haben. Angesichts dieser Ausgangslage liegt das durchschnittliche fachwissenschaftliche Ausgangsniveau der Obergutachter/innen zwangsläufig wesentlich höher als das durchschnittliche Fachniveau der Mitarbeiter der BfF.

Obergutachter/innen bzw. Obergutachterstellen können aber auch aus den folgenden äußeren Gründen eine über die Begutachtungsleistungen der BfF hinausgehende Qualität bieten:

Die Obergutachter/innen sind an keine Gebührenordnung gebunden und können daher ein ihren Aufwendungen entsprechendes Honorar fordern. Dagegen sind die BfF gezwungen, innerhalb eines sehr engen Gebührenrahmens zu arbeiten. Dies führt dazu, dass das gesamte Verfahren auf ein möglichst kostensparendes Vorgehen ausgerichtet ist. Dies bedeutet, dass sich die Untersuchungen in der Vielzahl von Fällen auf das Allernotwendigste beschränken müssen. Durch sehr überlegtes Vorgehen, die Ausschöpfung aller Rationalisierungsmöglichkeiten sowie ein ausgefeiltes System des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung kann der größte Teil der Fälle bei den BfF trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen, dennoch in einer angemessenen Weise untersucht und begutachtet werden.

Auf der andern Seite führt dieses zwangsläufig und zum Teil schematische (und damit kostensparende) Verfahren dazu, dass bei etwas schwierigeren Einzelfällen - zumindest gelegentlich - nicht genügend Zeit bleibt. Entsprechende Schwierigkeiten können beispielsweise darin bestehen, dass sich der betroffene Bürger für die Begutachtung eine bestimmte „Erfolgsstrategie“ zurechtgelegt hat und an dieser vermeintlichen Erfolgsstrategie auch dann noch festhält, wenn er bereits das erste negative Gutachten erhalten hat. Gerade in solchen und vergleichbaren Fällen bedarf es eines besonderen Aufwandes und besonderer Kompetenz, um den Probanden zur Aufgabe seiner Strategie zu veranlassen und damit die Chance zu eröffnen, in der Exploration valide Daten zu erhalten. Schließlich verfügen Obergutachter/innen häufig aufgrund ihrer sonstigen wissenschaftlichen Qualifikation über zusätzliche diagnostische Instrumente, die über das in den BfF verwendete Instrumentarium hinausgehen.

Angesichts der von der Gesellschaft der medizinischen und psychologischen Obergutachter/innen verabschiedeten Maßnahmen des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung, der wesentlich günstigeren Rahmenbedingungen, unter denen Obergutachten erstattet werden können, und angesichts der hohen persönlichen Qualifikation der benannten Obergutachter/innen kann wohlbegründet davon ausgegangen werden, dass die Obergutachten i. d. R. besser fundierte Krankheitsdiagnosen und Verkehrsverhaltensprognosen beinhalten als die Gutachten der BfF.

Zur 8. These: Die auch für Laien erkennbare wissenschaftliche Anbindung an die Universitäten und die damit gegebene offenkundige Unabhängigkeit von den Trägern der Gutachterstellen für Fahreignung (BfF) bietet für die betroffenen Bürger eine wichtige unabhängige (!) Alternative, bei der die Besorgnis der Befangenheit (wegen negativer Vorgutachtens) am ehesten gering ist.

Wenn ein betroffener Bürger bereits an einer BfF negativ begutachtet worden ist, folgt hieraus häufig ein i. d. R. sachlich nicht begründetes, aber emotional gut nachvollziehbares Misstrauen gegenüber gleichartigen Untersuchungsstellen. Gerade in dieser Situation ist es wichtig, dass Untersuchungsstellen und Gutachter zur Verfügung stehen, denen der betroffene Bürger bereits aufgrund der institutionellen Rahmenbedingungen besondere Sachkunde und besondere Objektivität zutraut.

Die auch für Laien erkennbare wissenschaftliche Anbindung an die Universitäten und die offenkundige Unabhängigkeit von den übrigen Trägern der Begutachtungsstellen

für Fahreignung (BfF) bieten den betroffenen Bürgern eine wichtige Alternative, bei der die Besorgnis der Befangenheit (wegen negativen Vorgutachtens) am ehesten gering ist.

Insoweit kann die Anbindung an Universitäten, die bei den Obergutachter/innen i. d. R. gegeben ist, wesentlich dazu beitragen, das für eine angemessene Begutachtung wichtige Vertrauensverhältnis zwischen Probanden und Gutachter/in zu fördern.

Zur 9. These: Die Verkehrsbehörden benötigen unabhängige, wissenschaftlich verankerte Untersuchungsstellen/Gutachter, bei denen sie formal korrekte Gutachten von BfF inhaltlich überprüfen lassen können, wenn sie trotz eines solchen positiven Gutachtens noch Eignungsbedenken hat.

Die Neuzulassung einer Vielzahl von Trägern für BfF bringt die naheliegende Gefahr mit sich, dass angesichts des dadurch bedingten scharfen Konkurrenzdrucks der Kampf um den Kunden über sachlich unbegründet niedrige Ablehnungsquoten geführt wird. Die vermeintliche oder reale Information, dass man bei einer bestimmten Untersuchungsstelle bzw. einem bestimmten Träger leichter ein positives Gutachten bekomme, führt sehr rasch zu einer "Abstimmung mit den Füßen" und damit zu einer Gefährdung von Arbeitsplätzen bei den (angeblich) strengen BfF. Angesichts dieser Situation ist die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, dass einzelne Gutachter in Versuchung kommen könnten, die Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes bzw. den Erfolg des eigenen Trägers durch aus der Sicht der allgemeinen Verkehrssicherheit „allzu wohlwollende" Gutachten zu fördern.

Zur 10. These: Die wissenschaftliche Fundierung der Beurteilung der Fahreignung wurde in den vergangenen Jahrzehnten entscheidend durch die Beiträge von Obergutachter/innen in der Literatur und durch deren Mitarbeit in den Fachgremien des Bundesverkehrsministeriums, der BAST und nicht zuletzt den Gremien der Fachgesellschaften gefördert.

Gemessen an der kleinen Zahl von Obergutachtern haben diese die Entwicklung der Verkehrspsychologie in ungewöhnlich hohem Ausmaß (überproportional) geprägt. Einer der ersten psychologischen Obergutachter, Undeutsch, gehört neben Thomä zu den deutschen Pionieren für die Etablierung der Exploration als wissenschaftliches Instrument der Psychologischen Diagnostik, innerhalb der Forensischen Psychologie und der Verkehrspsychologie.

Zahlreiche Veröffentlichungen, die von medizinischen und insbesondere auch von psychologischen Obergutachtern erarbeitet wurden, haben die Verkehrsdiagnostik in entscheidender Weise geprägt. Sie übertreffen sowohl an Zahl wie zum Teil an Gewicht die Veröffentlichungen, die von Gutachtern der BfF veröffentlicht wurden. Zu nennen sind hier unter anderem die Veröffentlichungen von Winkler, Kunkel, Undeutsch, Stephan.

Entsprechend werden diese Autoren in der Mehrheit der Gutachten der BfF als wissenschaftliche Grundlagen zitiert. Es liegt auf der Hand, dass die Erarbeitung entsprechender Daten und Veröffentlichungen nur auf der Basis eigener Erfahrungen als Gutachter erfolgen konnte. Die Auseinandersetzung mit konkreten diagnostischen Fragen löste bei den betroffenen Autoren ein vertieftes wissenschaftliches Interesse aus. Ohne dieses Interesse würden in der Literatur grundlegende Veröffentlichungen zur Dia-

agnostik, aber auch zur Evaluation von Nachschulungsmaßnahmen fehlen. Beispielhaft sind hierzu einige der Veröffentlichungen der oben genannten Autoren zu nennen:

Gehrmann, L. & Undeutsch, U. (1995). Das Gutachten der MPU und Kraftfahreignung. München: Beck'sche Verlagsbuchhandlung.

Kunkel, E. (1977). Biografische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. Köln: Verlag TÜV Rheinland.

Stephan, E. (1992). Naturwissenschaftlich-psychologische Verkehrsprognose und Wagniswürdigung in der Eignungsbeurteilung. In: Deutsches Autorecht 61 (1), S. 1–6.

Winkler, W. (1998). Fahreignungsbegutachtung und Nachschulung verkehrsauffälliger Kraftfahrer. In: Verteidigung in Verkehrsstrafsachen. Bonn: Dt. Anwalt Verlag, S. 21-46.

Auch das Psychologische Gutachten Kraftfahreignung wurde unter der wesentlichen Mitarbeit von Obergutachtern verfasst. In dem Paritätischen Ausschuss, der die Gutachtenleitlinien, die zur Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der FeV verfasst worden sind, erarbeitet hat, waren die Hälfte medizinische und psychologische Obergutachter. Auch der Kommentar zu den Gutachtenleitlinien (vgl. Schubert et al. 2002) wurde in zentralen Teilen von Obergutachtern verfasst bzw. mitgeprägt. Wenn den Wissenschaftlern die konkrete Erfahrung mit Gutachtenfällen entzogen wird, muss diese zentrale Quelle der wissenschaftliche Weiterentwicklung der Verkehrsdiagnostik und der Verkehrstherapie austrocknen.

4. Zusammenfassung

Obergutachter/innen bzw. Obergutachterstellen blicken auf eine lange und - gemessen an den wissenschaftlichen Veröffentlichungen und deren Einfluss - sehr erfolgreiche Geschichte zurück. Durch die Akkreditierung der Träger von BfF und die damit verbundene formale Verbesserung der Einzelgutachten sowie die Zulassung einer Vielzahl von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) ist die Bedeutung von Obergutachter/innen und Obergutachterstellen nicht etwa gesunken, sondern gewachsen. Denn durch die Zulassung neuer Träger und die Einrichtung einer Vielzahl neuer BfF verschiedener Träger ist der Konkurrenzdruck unter den BfF gewachsen. So besteht eine gewisse Gefahr, dass der Konkurrenzkampf über sachlich unbegründet niedrige Ablehnungsquoten geführt werden könnte.

Andererseits kann es für manche negativ begutachtete Probanden auch sehr wichtig sein, sich an eine Institution wenden zu können, die sich auch äußerlich wahrnehmbar deutlich von den BfF unterscheidet und eine erkennbar stärkere wissenschaftliche Orientierung aufweist.

Die Entwicklung und Sicherung der formalen Qualität von Gutachten gewährleistet zwar einen gewissen notwendigen Mindeststandard, zugleich führen die Maßnahmen des Qualitätsmanagements und der Qualitätssicherung aber auch dazu, dass die betroffenen Bürger und ihre Rechtsvertreter/innen so gut wie gar nicht mehr an offenkundigen formalen Mängeln anknüpfen können.

Inhaltliche Mängel können aber nur – falls vorhanden - durch eine erneute, andersartige und umfangreichere Untersuchung zutage treten. Soweit sich die Folgebegutachtungen auf das weitgehend identische Vorgehen und eine sehr ähnliche fachliche Kompetenz stützen (wie

dies bei den BfF auch verschiedener Träger der Fall ist), ist eine Replikation vorausgegangener negativer Ergebnisse – auch wenn diese einen inhaltlichen Fehler beinhalten – sehr wahrscheinlich. Bei Obergutachtern/innen besteht demgegenüber aufgrund ihrer besonderen wissenschaftlichen Verankerung und aufgrund des ihnen möglichen größeren Untersuchungsaufwands, da sie ja an keine Gebührenordnung gebunden sind, daher unter quantitativen und qualitativen Aspekten eine größere Chance, das neue und abweichende Befunde erhoben werden.

Die besonders hohe wissenschaftliche Qualifikation der Obergutachter/innen ergibt sich u. a. zwingend aus dem überproportional großen Anteil an den einschlägigen wissenschaftlichen Veröffentlichungen. Hier dürfte die klare Mehrheit der Veröffentlichungen von Obergutachtern/innen stammen, während die Obergutachter insgesamt nur über etwa 1 Prozent der Probanden, die vorher an einer Begutachtungsstelle für Fahreignung untersucht worden waren, ein Gutachten erstellen.

Wird die geringe Zahl von Obergutachten in Relation zu der Gesamtzahl der jährlich erstatteten Gutachten an BfF bedacht, ist die außergewöhnlich große Präsenz von Obergutachtern/innen in wissenschaftlichen Untersuchungen, Veröffentlichungen und den wichtigsten Fachgremien besonders bemerkenswert.

Angesichts dieser Sachlage stellt sich die Frage, wie sich die wissenschaftliche Fundierung der verkehrspsychologischen Begutachtung, Intervention sowie Prognoseerstellung weiterentwickeln soll, wenn die wissenschaftliche Wurzel dieser Weiterentwicklung durch Wegfall der praktischen Erfahrungen aus Gutachtenerstellungen entfällt und damit die Autoren, die wesentlich das wissenschaftliche Fundament der Verkehrsdiagnostik und Verkehrstherapie geprägt haben, ihrer empirischen Basis beraubt werden.

Literatur

Gemeinsamer Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (2000). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Unterreihe Mensch und Sicherheit. Heft M 115. Bergisch Gladbach: BASt.

Gesellschaft der medizinischen und psychologischen Obergutachter (OGA) e. V. (2003) Richtlinien zur Qualitätssicherung. Bislang unveröffentlichtes Manuskript.

Kroj, G. (Hrsg.) (1995). Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.

OVG Rheinland-Pfalz; Beschluss vom 11.12.1996; AZ: 7 B 13243/96.OVG.

Schubert, W.; Schneider, W.; Eisenmenger, W. & Stephan, E. (Hrsg.). (2002). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH.

Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). Zitiert nach: Hentschel, P. (2003). Straßenverkehrsrecht (37. Aufl.). München: Verlag C. H. Beck.