

Möglichkeiten bei fehlerhaften medizinisch-psychologischen Gutachten

Eine Inanspruchnahme verkehrspsychologischer Unterstützung nach einer negativ verlaufenen medizinisch-psychologischen Begutachtung kann in Einzelfällen zu einer günstigeren Entscheidung für den Antragsteller führen, wie an einem Fallbeispiel dargestellt wird. Dabei bedarf es der Aufgeschlossenheit der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde, wenn die Begutachtungsinstitution selbst eine Korrektur, trotz vorliegender Fehler, ablehnt. Auf Probleme aus Sicht der betroffenen Antragsteller bzw. Inhaber einer Fahrerlaubnis wird hingewiesen.

Von Magdalena Pöhler und Maritta Zentgraf



© Yvonne Weis/stock.adobe.com

Die VERKEHRSDIENST-Autorinnen Magdalena Pöhler und Maritta Zentgraf vermuten eine deutlich größere Dunkelziffer fehlerbehafteter Gutachten, als ihnen bislang bekannt wurde – zum Beispiel nach Alkoholvergehen

Im September 2018 erschien Herr X. zur Beratung. Er war zwei Jahre zuvor (2016) morgens gegen 3:00 Uhr mit 2,1 Promille im Straßenverkehr aufgefallen. Er berichtete von bereits zwei medizinisch-psychologischen Begutachtungen, die letzte, im Juli 2018, war aufgrund der Einordnung in die Hypothese H0 negativ ausgefallen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es sehr abweichende Zuordnungen aus gutachterlicher Sicht gibt, das heißt, Gutachter werten identische Sachverhalte höchst unterschiedlich.

Im Beratungsprozess muss der Verkehrspsychologe bzw. die Verkehrspsychologin den Kunden vor dem Hintergrund vorliegender Fakten sowie der im Gespräch gemachten Angaben ebenfalls MPU-diagnostisch einordnen. Dies ist unabhängig, da sich aus dieser Einordnung die weiteren notwendigen Schritte ableiten, um eine erneute medizinisch-psychologische Begutachtung erfolgreich gestalten zu können.

Unter Bezugnahme auf die Beurteilungskriterien (3. Auflage 2013) war bei Herrn X von einer „Alkoholgefährdung“ gemäß Hypothese A3 auszugehen: *„Es lag eine Alkoholgefährdung vor, die sich in gesteigerter Alkoholgewöhnung, unkontrollierten Trinkepisoden oder ausgeprägtem Entlastungstrinken äußerte. Der Klient hat aufgrund eines angemessenen Problembewusstseins sein Alkoholtrinkverhalten ausreichend verändert, sodass von einem dauerhaft kontrollierten Alkoholkonsum ausgegangen werden kann.“* (S. 144)

Im weiteren Beratungsprozess – bei sieben verkehrstherapeutischen Einzelsitzungen im Zeitraum November 2018 bis Mai 2019 – wurden die Alkoholfahrt detailliert analysiert, die Alkoholsozialisation rekonstruiert, funktionale Aspekte des damaligen Alkoholgebrauchs bzw. -missbrauchs herausgearbeitet, ein konstruktiverer Umgang mit Stress und Belastungen thematisiert und der nach eigenen Angaben seit der Alkoholfahrt praktizierte kontrolliert-bewusste Alkoholkonsum kritisch reflektiert. Aktive Rückfallarbeit

floss stetig mit ein. Als Ergebnis der Einzelintervention konnte im Rahmen einer Abschlussdiagnostik festgestellt werden, *„dass sich Herr X. die Grundlagen erarbeitet hat, und sein verändertes Verhalten ausreichend stabilisieren konnte, um künftig regelkonform am Straßenverkehr teilnehmen zu können“*.

Da Herr X. erst mit 16 Jahren nach Deutschland immigriert und kein Muttersprachler ist sowie sich weiterhin viel in der Gruppe seiner Landsleute aufhält, wurde in der abschließenden Teilnahmebescheinigung zudem mitgeteilt, dass *„Herr X. bei einer Begutachtung der Fahreignung einer einfühlsamen Diagnostik mit entsprechendem zeitlichen Rahmen bedarf, da es ihm gelegentlich schwer fällt, sich in angemessener und gezielter Weise zu den angesprochenen Themenkomplexen zu äußern. Weiterhin bitten wir den soziokulturellen Hintergrund des Herrn X. zu berücksichtigen. Es ist u.U. notwendig, die Aussagen des Herrn X. durch konkretisierende Nachfragen abzusichern.“* Seine Sprachkompetenz ist vollkommen ausreichend, die Einzelintervention wurde ebenfalls ohne Dolmetscher durchgeführt.

Der Kunde wählte dieselbe Begutachtungsstelle wie im Juli 2018 aus. Mit dem Ergebnis: erneute Einordnung in die Hypothese H0. Aus gutachterlicher Sicht sei eine diagnostische Einordnung nicht möglich, da nach Auswertung aller vorliegenden Informationen die Angaben des Herrn X. letztendlich als nicht verwertbar beurteilt werden müssten. Er habe sich bezüglich seines früheren Trinkverhaltens nicht offen äußern können bzw. er habe keine realistischen Angaben bezüglich seines früheren Trinkverhaltens machen können. (Gutachten S. 18) Entsprechend sei auch keine Prognose möglich gewesen, die eine Aufarbeitung der weiteren bestehenden Eignungsdefizite durch Teilnahme an einem § 70-Kurs für alkohol auffällige Kraftfahrer begründet hätte.

Herr X wandte sich mit dem neuen Gutachten (1.7.2019) sowie dem Schreiben der Fahrerlaubnisbehörde (5.7.2019), mit welchem er aufgefordert wurde, nach Eingang der Fahrerlaubnisakte nunmehr das Gutachten vorzulegen bzw. den

Antrag auf Neuerteilung zurückzuziehen, erneut an uns.

Bei genauer Durchsicht der Gutachtenniederschrift ergaben sich aus unserer Sicht gravierende Mängel an der Einordnung des Herrn X durch die psychologische Gutachterin Fr. M. Sc. R. in die Hypothese H0, und damit insgesamt an dem negativen Gutachtenvotum.

Aus unserer Sicht sind die Angaben von Herrn X im psychologischen Untersuchungsgespräch durchaus verwertbar, um eine MPU-diagnostische Einordnung und anschließende Prüfung der „angemessenen Problembewältigung“ vornehmen zu können. Die gutachterliche Einordnung der Nichtverwertbarkeit stand zudem im Widerspruch zu den von der psychologischen Gutachterin Frau R. selbst im Gutachten niedergeschriebenen Angaben, die Herr X zu seinem damaligen Umgang mit Alkohol machte. Danach stimmen aus psychologischer und medizinischer Sicht seine Trinkmengenangaben der Vergangenheit mit dem aktuellen medizinischen Forschungsstand zur körperlichen Alkoholgewöhnung überein.

Die Beurteilungskriterien definieren die Hypothese H0 als gegeben, wenn der Klient den Fragen ausweicht, nicht offen auf die Fragen antwortet, die Trinkmengen und Trinkhäufigkeiten bagatellisiert sowie sich in starke Widersprüche verwickelt. All dies war bei Herrn X nicht der Fall gewesen. Herr X hatte offen auf die wenigen Nachfragen der Gutachterin geantwortet, er hatte sein ehemaliges Alkoholkonsumverhalten sowie die Fahrt nicht bagatellisiert und klare Mengenangaben gemacht, beispielsweise „In der Zeit habe er 13-14 Bier 0,5 l 3-4-mal in der Woche getrunken. (...) Oder er sei zu den Kollegen gegangen und habe dort 3-4-mal in der Woche 13-14 Bier 0,5 l getrunken und nebenbei geschraubt. Diese Menge habe er bestimmt bis Dezember 2016 getrunken.“ (Gutachten, S. 11-12) Es finden sich weitere Passagen im Gutachten, die den damaligen Überkonsum im Sinne eines Entlastungsstrinkens in einer kritischen Lebensphase (nicht bestandene Umschulungsprüfung, Geldforderungen, wirtschaftliche Sorgen etc.) im Vorfeld der Alkohol-

auffälligkeit im Straßenverkehr plausibel machen.

Herr X hatte sich bereits selbstständig, und noch einmal intensiver in der verkehrspsychologischen Einzelintervention, mit seinem Leben und seinem Verhalten selbstkritisch auseinandergesetzt. So hatte er zur Begutachtung seine, in der Einzelintervention erarbeitete „biografische Konsumkurve“ mitgebracht als positiven Anker gegen seine Prüfungsangst. Die psychologische Gutachterin sei daran jedoch nicht interessiert gewesen.

Bezüglich der „angemessenen Problembewältigung“ berichtete Herr X in der Untersuchung über sein Konzept des kontrolliert-bewussten Alkoholkonsums, welches er seit langer Zeit bereits erprobt hatte und das er fortsetzen wolle und eben nicht, wie die Gutachterin in der Mitschrift behauptete, dass er alkoholabinent leben wolle. Eine Einordnung in die Hypothese H0 war somit in keiner Weise begründet und die zusammenfassende Befundwürdigung der Gutachterin entsprechend nicht korrekt.

Aus unserer Sicht war Herr X eindeutig in die Hypothese A3 einzuordnen. Unter Hypothese A3 ist bezüglich einer angemessenen Problembewältigung keine Abstinenznotwendigkeit gegeben. Sondern es ist völlig ausreichend, wenn das Trinkverhalten reduziert, stabilisiert und gefestigt ist im Sinne eines Konzeptes für einen kontrolliert-bewussten Alkoholkonsum auf Basis eines fundierten Problembewusstseins (BK S. 147-153; BGL S. 74-75). Seit der Alkoholfahrt waren drei Jahre vergangen. Herr X hatte sein Trinkverhalten in einer risikoarmen Art und Weise stabilisiert.

Sollte es noch Defizite in der „Problemaufarbeitung“ geben, zum Beispiel in Bezug auf die ehemaligen Konsummotive (hier nennt Hr. X lediglich: „...Langeweile, Schlafprobleme, noch kein Kind da“) und in Bezug auf das „Rückfallbewusstsein“ (hier nennt Hr. X zum Beispiel als Strategie bei der Arbeitslosigkeit: schnell einen neuen Job finden), geht aus der Systematik der

Beurteilungskriterien (2013) hervor, dass eine Empfehlung für einen § 70-Kurs ausgesprochen wird, da gerade diese Defizite in einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer aufzuarbeiten sind.

Unser Versuch, mit der fachlich Verantwortlichen des Begutachtungsträgers unsere fachliche Einschätzung vor dem Hintergrund der Beurteilungskriterien und der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung zu erörtern (25.7.2019 ff.), schlug insofern fehl, als nach einem Telefongespräch am 14.8.2019 per Mail mitgeteilt wurde: „(...) *muss ich Ihnen leider mitteilen, dass nach einem ausführlichen Gespräch mit unserer Gutachterin Frau R. eine Empfehlung für eine Kursteilnahme bei dem o.g. Kunden nicht infrage kommt.*“ Abgesehen davon, dass unter Bezugnahme auf Grundlagen der Fahreignungsbegutachtung die diagnostische Einordnung inkorrekt erfolgt ist, und dies eine Neufassung des Gutachtens bedingt hätte, hatte in diesem Fall die fachlich Verantwortliche die Begutachtung supervidiert, eventuell ist auch hierin die Begründung für die ablehnende Haltung zu sehen.

Mit Schreiben an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde Ende August 2019 wurde der Vorgang aus unserer fachlichen Sicht kommentiert und die gutachterliche Einordnung in die Hypothese H0 kritisch hinterfragt (siehe oben). Unsere Einordnung in die Hypothese A3 wurde anhand der gemachten Angaben im Gutachten begründet und dargelegt: Wenn die Gutachter zu einer negativen Einschätzung bezüglich der „Problembewältigung“ kommen, müssten sie eine Empfehlung zur Teilnahme an einem § 70-Kurs aussprechen. Gründe, die gegen eine erfolgreiche Kursteilnahme sprächen (Hypothese A7), waren dem Gutachten nicht zu entnehmen.

In diesem Fall hat die zuständige Fahrerlaubnisbehörde den Vorgang umgehend geprüft und mit Schreiben vom 28.8.2019 die Zustimmung zur Teilnahme an einem § 70-Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer erteilt.

In unserem Institut tauchen immer wieder Fälle wie dieser beschriebene Fall auf, mit je eigenen Entwicklungsverläufen:

- Ideal sind die Fälle, in denen die Gutachter sich in einem fachlichen Diskurs mit den kritischen Rückmeldungen auseinandersetzen und begründet Stellung beziehen: Dies kann bedeuten, ein Gutachten neu auszufertigen bzw. ein erläuterndes Schreiben für die Fahrerlaubnisbehörde zu formulieren.
- Schwieriger sind Fälle, in denen sich die Gutachter fachlich nicht auseinandersetzen wollen bzw. können, da dann nur die Möglichkeit besteht – wie in diesem Fall – die Fahrerlaubnisbehörde argumentativ zu überzeugen. Die Behörde muss ja das Gutachten als Hilfsmittel ihrer Entscheidung eigenständig prüfen.
- Die Fahrerlaubnisbehörde kann vor ihrer Entscheidung eine fachlich begründete andere Meinung zur Stellungnahme an die Begutachtungsstelle schicken. In der Regel – so unsere Erfahrung – bleiben die Gutachter bei ihrem Gutachtenergebnis, nicht ohne anzubieten, kleinere Mängel im Gutachten zu verändern. Überzeugt diese Stellungnahme nicht, könnte die Fahrerlaubnisbehörde durchaus anders als gutachterlich geurteilt entscheiden.
- Oder die Fahrerlaubnisbehörde kümmert sich nicht um andere fachliche Einschätzungen und folgt dem Gutachten, das heißt, lehnt den Antrag ab bzw. entzieht die Fahrerlaubnis. Dem Betroffenen bleibt in diesem Fall nur noch der Rechtsweg, der aufgrund der zeitlichen Perspektive, des finanziellen und inhaltlichen Aufwands sowie des ungewissen Ausgangs zumeist nicht beschränkt wird.
- Bei einem Versuch, die Fahrerlaubnisbehörde von der Mängelhaftigkeit eines Gutachtens zu überzeugen, ist zu bedenken, dass dafür das Gutachten vorgelegt werden muss. Das Problem: Häufig wird von Dritten empfohlen, dass solch fehlerhafte, für den Antragsteller ungünstige Gutachten nicht in der Fahrerlaubnisakte landen, sodass eine spätere Begutachtung unvoreingenommen angegangen werden kann.

Zusätzliche Probleme aus Sicht der Antragsteller/Bürger betreffen zum einen die Zeitdauer, in denen

das Neuerteilungsverfahren ja nicht entschieden wird, was für den Bewerber bedeutet, weiterhin auf seine Fahrerlaubnis verzichten zu müssen – mit entsprechenden Einschränkungen.

Zum anderen kostet Zeit Geld – weniger Verdienst, eventuell weitere Abstinenzkontrollen, Kosten anwaltlicher Inanspruchnahme, und eigentl. müssten die Aktivitäten der Verkehrspsychologen auch honoriert werden.

Die Dunkelziffer fehlerbehafteter Gutachten dürfte deutlich größer sein als die uns, durch persönlichen Kontakt, bekannt werdenden Fälle. Ohne fachliche Unterstützung erscheint ein Angen gegen fehlerhafte Gutachten aussichtslos. Dies bedeutet für die MPU-Gutachter, dass ihre Praxis nur selten hinterfragt und damit durchgängig als richtig anerkannt wird.

Wir fragen uns, warum die Qualitätssicherungselemente, wie die Begutachtung durch die BASt in den vergangenen Jahren, nicht zu einer merklichen Verbesserung der MPU-Gutachten geführt haben. Und warum die Aufsichtsbehörden nicht konsequenter gegen Problemfälle einschreiten. Vielleicht wäre eine nochmalige Prüfung der Einführung einer Ombudsstelle (Beschwerdestelle) ein gangbarer Weg ... §§

Literatur:

Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (2018). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 115. Abgerufen unter: www.bast.de

DGVP/DGVM (Hrsg.) (2013) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Kirschbaum Verlag: Bonn (3. Aufl.)

Magdalena Pöhler, Diplom-Psychologin, Verkehrspsychologin in Fahreignungsberatung, Einzelintervention und §§ 70/36-Kursen

Maritta Zentgraf, Diplom-Psychologin, Verkehrspsychologin, Leiterin Beratung und Einzelintervention im IFS Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg

Die Autorinnen: Magdalena Pöhler und Maritta Zentgraf sind Verkehrspsychologinnen im IFS Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg, und unter anderem als amtlich anerkannte Kursleiterinnen für Besondere Aufbau-seminare und § 70 FeV-Kurse tätig.