

Aus der Nervenlinik der Universität Tübingen  
Geschäftsführender Direktor: Professor Dr. H. Heimann

KATAMNESTISCHE UNTERSUCHUNGEN  
ZUR FÜHRERSCHEINBEGUTACHTUNG

Inaugural-Dissertation  
zur Erlangung des Doktorgrades  
der Zahnheilkunde

dem Fachbereich Klinische Medizin  
der Eberhard-Karls-Universität  
zu Tübingen

vorgelegt von  
Gerhard Ruoffner  
aus Tübingen

1975

Aus der Nervenklinik der Universität Tübingen  
Geschäftsführender Direktor: Professor Dr. H. Heimann

KATAMNESTISCHE UNTERSUCHUNGEN  
ZUR FÜHRERSCHEINBEGUTACHTUNG

Inaugural-Dissertation  
zur Erlangung des Doktorgrades  
der Zahnheilkunde  
dem Fachbereich Klinische Medizin  
der Eberhard-Karls-Universität  
zu Tübingen

---

vorgelegt von  
Gerhard Ruoffner  
aus Tübingen

1975

In grosser Dankbarkeit  
meinen Eltern  
gewidmet

Dekan : Prof. Dr. U. Feine  
Berichterstatter : Prof. Dr. R. Lempp

# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	<u>Seite</u>
A. Einleitung und Problemstellung	1
B. Literaturübersicht	4
C. Untersuchungsmaterial und Methodik	10
D. Eigene Untersuchungen, Ergebnisse und Diskussion	
Untersuchungen Kapitel I: Analyse der Zweitbegutachtungen	14
Ergebnisse und Diskussion von Kapitel I	34
Untersuchungen Kapitel II: Vergleich der Kriterien Erstbegutachter / Zweitbegutachter	39
Ergebnisse und Diskussion von Kapitel II	46
Untersuchungen Kapitel III: Verkehrsbewährung der Zweitbegutachteten	51
Ergebnisse und Diskussion von Kapitel III	69
E. Zusammenfassung	72
F. Literaturverzeichnis	74
G. Verzeichnis der Abkürzungen	80
H. Anhang	
Muster des Auswertungsbogens für Führerscheinakten	81
Tabellen	85
Fall-Beispiele	86

A. EINLEITUNG UND PROBLEMSTELLUNG

Es ist in unserem vom Kraftfahrverkehr zu einem sehr grossen Teil bestimmten Lebensbereich eine immer wieder von Verkehrsexperten, Verkehrspolitikern, Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen (BINDER 1960, HEEGNER 1961, TÜV Stuttgart 1965, MAUKISCH 1966, BÖCHER 1969) erhobene Forderung, die Sicherheit des Menschen im Strassenverkehr zu erhöhen und das Sicherheitsinteresse der Allgemeinheit zu fördern, auch wenn die zu diesem Ziel führenden Massnahmen oft auf Kosten der Interessen von Individuen gehen und sehr oft starke Einschränkungen und Härten im Lebensbereich des Einzelnen bedingen (LEWRENZ 1958, PETER 1960, PEUKERT u. NIESCHKE 1963, LEWRENZ 1964, HASE 1966, MUNSCH 1966).

So ist zum Beispiel seit vielen Jahren und in wachsendem Masse die Fahreignungsbegutachtung von Personen, die durch körperliche, geistige, psychische und charakterliche Mängel aufgefallen sind, eine solche Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Wohl der Allgemeinheit.

Dieser Weg, eine Negativauslese (HOFFMANN 1961, WAGNER 1965, LEWRENZ 1962, LEWRENZ 1964, MUNSCH 1966) unter den Verkehrsteilnehmern und solchen, die es werden wollen, zu treffen und diese Personen nicht zum Kraftverkehr zuzulassen, wird von den zuständigen Gerichten und Verkehrsbehörden seit langem eingeschlagen.

Als geeignete Hilfsorgane für solche Entscheidungen ste-

hen den Behörden Institutionen wie zum Beispiel die Medizinisch-psychologischen Institute bei den Technischen Überwachungsvereinen und die entsprechenden Untersuchungsstellen an den Universitäten zur Verfügung, da in solchen Entscheidungsfällen der Rat von auf solche Fälle spezialisierten Fachleuten benötigt wird (MUNSCH 1966, MAUKISCH 1966, OSWALD 1971), obwohl es auch heute, nach über 20 Jahren der immer weiter zunehmenden Verkehrsgutachter-Tätigkeit, noch oft sich widersprechende Meinungen in diesem Bereich der Wissenschaft gibt.

Wenn nun die Eigenschaften eines Untersuchten von einer solchen Gutachterstelle in der Weise beurteilt werden, dass den Verkehrsbehörden von der Erteilung oder von der Belassung einer Fahrerlaubnis abgeraten wird, dann ergeben sich oft für den Untersuchten grosse Schwierigkeiten, die seine berufliche und soziale Existenz und Bewegungsfreiheit ohne Fahrerlaubnis bedrohen können (BÖCHER 1962, EHRHARDT 1962, PEUKERT und NIESCHKE 1963, HERTER 1965).

Deshalb legt ein gewisser Teil dieser Personen gegen die Ablehnung Widerspruch ein und lässt ein zweites Gutachten über seine Fahreignung erstellen, evtl. auch bei zwei sich widersprechenden Gutachten ein Obergutachten, um vielleicht auf diesem Weg zu einer positiven Beurteilung zu gelangen (PEUKERT und NIESCHKE 1963, HERTER 1965).

Solche Personen kommen auch oft zur Zweitbegutachtung in die Universitäts-Nervenlinik Tübingen.

Da hier solche Zweitbegutachtungen seit Ende der 50er Jahre durchgeführt werden, ist es interessant zu wissen,

1. in wievielen Fällen es hier entgegen dem ablehnenden Bescheid der Vorgutachter, die in der Regel die Technischen Überwachungsvereine sind, zu einer befürwortenden Beurteilung der Fahreignung kam,
2. welche Kriterien bei den Beurteilungen der zwei Gutachterstellen die unterschiedlichen Entscheidungen bedingten (s. auch HESSLER 1961, TÜV HANNOVER 1961), und
3. ob sich die bei der Zweitbegutachtung positiv beurteilten Personen in der nachfolgenden Zeit im Verkehr bewährt haben (s. auch PEUKERT und NIESCHKE 1963).

Wir haben nun versucht, diesen Fragen nachzugehen und durch Vergleich von Vorgutachten und Zweitgutachten und ausserdem durch das Studium der Verkehrsanamnese und Verkehrsbewährung der untersuchten Personen anhand von Führerscheinakten und Auskünften aus dem Verkehrszentralregister in Flensburg einen Teil dieser Fragen zu klären.

## B. LITERATURÜBERSICHT

Wie in der Einleitung schon erwähnt, fällt den Verkehrsbehörden die verantwortungsvolle Aufgabe zu, auch bei Anträgen auf eine Fahrerlaubnis von Personen mit zweifelhafter Fahreignung, die schon wegen mehrerer Entzüge der Fahrerlaubnis, wegen krimineller Vorstrafen und wegen häufiger Verkehrsvorstrafen den Gerichten aufgefallen waren (s. auch TÜV HANNOVER 1961), ebenso bei Anträgen von Personen mit körperlichen, neurologischen und psychiatrischen Störungen, eine Entscheidung zu treffen, die beiden Forderungen gerecht wird, nämlich einerseits die Allgemeinheit vor den persönlichkeits- und krankheitsbedingten Risiken dieser Antragsteller zu schützen (MAUKISCH 1966), und andererseits dem Einzelnen persönliche Freiheit und Entfaltungsmöglichkeiten nicht zu beschneiden (EHRHARDT 1962, VENZLAFF 1964, LEWRENZ 1964).

Um diese Entscheidungen auch objektiv gegen Rechtsansprüche des Antragstellers durch wissenschaftliche Befunde untermauern zu können, wird oft von Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen ein kompetentes verkehrsmedizinisch-verkehrspsychologisches Gutachten als Hilfe zur Entscheidung angefordert.

Diese Gutachten sollen aber nur eventuelle Mängel der Begutachteten feststellen und davon ausgehend eine Prognose über ihre weitere Verkehrsbewährung erstellen, nicht aber ein moralisches Urteil fällen, wie z.B. das OVG Lüneburg (in: WINKLER 1963) fordert.

Ebenso soll in der Gutachtertätigkeit nach BRESSER (1960) "nicht der Imperativ des Helfens obenanstehen, sondern die Verpflichtung zu einem sachverständigen Urteil".

Die Antragsteller sollen auch nur den Mindestanforderungen an Kraftfahrer entsprechen (LEWRENZ 1964), was eine nicht zu weitgehende Forderung bedeutet.

PETER (1960) schreibt dazu:

"In jedem anderen Bereich menschlichen Zusammenlebens haben wir mehr Chancen, trotz persönlichen Mängeln und Eigenheiten ungeschoren aneinander vorbeizukommen, als im motorisierten Verkehr.

Geringfügiges Fehlverhalten, nicht ganz genügende Anpassung wird hier (im Strassenverkehr) durch Motorenkraft in Dimensionen übertragen, wo evtl. solche Mängel in ihren Auswirkungen durchaus nicht mehr tragbar sind.

Wer wegen seelischer Störungen und unsozialer Einstellung das Leben anderer Menschen in Gefahr bringt, wird normalerweise als gemeingefährlich bezeichnet. Der gleiche Tatbestand wird innerhalb des Strassenverkehrs nicht so genannt und viel harmloser empfunden, obschon er wegen seiner viel grösseren Häufigkeit noch ernster zu nehmen wäre. Offensichtlich hat sich unser Denken an die gewaltige Entwicklung des Motorfahrzeugs und an die Grösse der dadurch geschaffenen Gefahren noch gar nicht angepasst. Wir müssen umdenken".

Besonders häufige und wichtige Begutachtungsfälle sind auch die sogenannten "Unfälle", deren Typ von vielen Autoren

(KUNERT 1953, KUNERT 1955, GROSSJOHANN 1956, LEJEUNE 1957, SCHULTZ 1957, MAYER 1959, STREICH 1965) beschrieben wird, deren Existenz aber auch von Autoren, wie DRÖSLER (1960), MITTENECKER (1962) und UNDEUTSCH (1962) verneint wird.

Ebenso ist eine Begutachtung bei Personen wichtig, die durch Trunkenheit am Steuer nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch sich selbst gefährden (BINDER 1960).

In dieser Kategorie von Fahrern sind besonders viele Fälle, in denen die Fahrerlaubnis schon mehrmals wegen des gleichen Delikts, nämlich wegen Trunkenheit am Steuer, entzogen worden war, wo es sich also um echte Rückfälltäter handelte, wie auch z.B. in den Untersuchungen von BUIKHUISEN (1971) und von KROJ und HELLEMANN (1971).

Ein Teil der wegen Verkehrsdelikten bestraften Personen wurde auch schon krimineller Vergehen wegen bestraft, und es gibt auch mehrere Untersuchungen über den Zusammenhang dieser beiden Deliktarten, z.B. von DRÖSLER (1959), FAHRNER (1969), HEEGNER (1961) und zusammenfassende Arbeiten z.B. von MIDDENDORFF (1969) und KUNKEL (1974).

Auch diese Personen bedingen doch für die Allgemeinheit durch ihre soziative Unangepasstheit und ihre Risikobereitschaft, die Gesetze ohne Bedenken zu übertreten, ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Der Strassenverkehr ist nun einmal ein Gefahrenbereich, in dem man nach GUELDE (1952) als Beteiligter auch auf das richtige Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer grundsätzlich vertrauen können muss.

Am konkretesten sind jene Fälle vom Sachverständigen zu beurteilen, bei denen es sich um fassbare körperliche, psychiatrische und neurologische Mängel und Störungen handelt, da er in diesen Fällen meist genauen Beurteilungsrichtlinien und Eignungsgesichtspunkten folgen kann.

So z.B. bei Amputationsbehinderten, Seh- und Hörschwachen, Epileptikern, Hirngeschädigten und Süchtigen, wo er fassbaren, objektiven und offensichtlichen Mängeln gegenübersteht, die nicht durch fassadär angepasstes Verhalten verfälscht werden können, wie dies oft der Fall bei charakterlichen Mängeln ist (TÜV STUTTGART in den FS-Akten von Fall Nr. 35).

Diese Richtlinien und Eignungsgesichtspunkte sind in der Literatur vielfach bearbeitet worden, unter anderem von GROSSJOHANN (1957) und von PETERSOHN (1966) über Hirnverletzungen und Kraftfahreignung; über Epilepsie bei NITTNER (1960) und bei JUNG und MEYER-MICKELEIT (1956), von PEUKERT und NIESCHKE (1963) und LEWRENZ (1964) über verschiedene Arten von Krankheiten, von PEUKERT (1958) über Diabetiker, von BRESSER (1960) über psychiatrische und neurologische Krankheitsbilder.

Für diese vielfältigen und schwierigen Entscheidungsprobleme wurden durch Erlässe der zuständigen Ministerien (s. auch PEUKERT und NIESCHKE 1963) den Behörden in der Form von solchen Untersuchungsstellen Mittel an die Hand gegeben, um im jeweiligen Fall, gestützt auch auf die wohlwollende Objektivität des Gutachters (LEWRENZ 1964) in der Beurteilung, so gerecht wie möglich entscheiden zu können.

Die Entscheide und Vorschläge des Gutachters sind natürlich für den Auftraggeber nicht bindend (PETER 1960), aber in den meisten Fällen wird von den Behörden dem Vorschlag des Experten voll entsprochen.

Es ist aber trotz allem noch mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, da sich oft die Gutachter über bestimmte Entscheidungsrichtlinien nicht im Klaren sind, zumal es nach MAUKISCH (1966) kein anerkanntes Risikomass gibt, und auch durch verschieden lange und intensive Erfahrung im Bereich der Verkehrsbegutachtung sich von Institut zu Institut grosse Differenzen ergeben. Besonders zwischen den Gutachterstellen der TÜVs und den Untersuchungsstellen an den Universitäten bestehen oft grosse Differenzen, was meist durch die grössere Erfahrung der TÜV-Stellen infolge längerer Verkehrsgutachter-Tätigkeit bedingt ist, wie LEWRENZ (1964) schreibt, wohingegen HERTER (1966) der Meinung ist, dass es sogar oft zu einer guten Übereinstimmung zwischen verschiedenen Gutachtern kommt, wobei er auf die zwei Gutachterstellen Nervenlinik Tübingen und TÜV Stuttgart abzielt.

Diese Übereinstimmung kann man untersuchen, indem man vergleicht, wieviele Begutachtungsfälle bei den Universitäts-Instituten ebenso wie beim TÜV beurteilt werden, wenn es zu Zweitbegutachtungen an den Universitäts-Instituten kommt, denen ein ablehnendes Gutachten beim TÜV vorausgegangen ist.

In einer Arbeit über solche Zweitbegutachtungen fanden

MÜLLER und WOLF (1969) an der Universität Homburg/Saar eine 52 %ige Übereinstimmung mit dem TÜV SAARLAND, REINHARDT und ZINK (1970) fanden an der Universität Erlangen-Nürnberg eine nur 38 %ige Übereinstimmung mit den Begutachtungsentscheiden des TÜV BAYERN.

Ausserdem kann man Bewährungskontrollen über die Verkehrsbewährung der Begutachteten anstellen, wie dies auch MÜLLER und WOLF (1969) über einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren taten.

C. UNTERSUCHUNGSMATERIAL UND METHODIK

Das Untersuchungsmaterial, Fahreignungsgutachten aus der Nervenklinik Tübingen (NK) der Jahre 1964-1969 und ablehnende Fahreignungsgutachten von auswärtigen Gutachtern, denen ein befürwortendes Zweitgutachten der NK aus den Jahren 1964-1969 folgte, stammt aus den Krankengeschichten der NK und aus den Führerscheinakten der Verkehrsbehörden. Daten zur Kontrolle der Verkehrsgeschichte der betreffenden Personen stammen aus den Führerscheinakten der Verkehrsbehörden und aus dem Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg <sup>1)</sup>.

Die Führerscheinakten konnten entweder direkt auf den Verkehrsbehörden eingesehen werden oder wurden auf Anforderung von den jeweiligen Verkehrsbehörden uns zur Durchsicht nach Tübingen geschickt.

Die Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister (Ablichtungen der dortigen Eintragungen) erfolgten auf Anfrage im April 1974.

Die Gutachten (GA) der NK wurden eingeteilt in solche GA, die kein Vorgutachten hatten und in solche, denen ein Vorgutachten vorausgegangen war.

Die Vorgutachten waren fast alle von Medizinisch-psy-

-----  
1) An dieser Stelle möchte ich den Verkehrsbehörden und dem Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg für die freundliche und grosszügige Unterstützung, die sie mir bei dieser Arbeit gewährt haben, herzlich danken.

chologischen Instituten (MPI) der Technischen Überwachungsvereine in Baden-Württemberg, ganz wenige nur (ca. 3 %) von niedergelassenen Nervenärzten erstellt worden. Deshalb wird im folgenden nur noch von TÜV-Vorgutachten gesprochen.

Die GA in der NK, die ein Vorgutachten hatten, waren fast alle reine Zweitgutachten und keine Obergutachten im eigentlichen Sinn, wie dies auch MÜLLER und WOLF (1969) bei ihren Untersuchungen an der Universität Homburg festgestellt hatten.

Die TÜV-GA bestanden immer aus einem Teil, dem "medizinisch-psychologischen Verkehrsgutachten" (s. dazu auch HASE 1965).

Die NK-GA bestanden in den meisten Fällen aus einem "nervenfachärztlichen" Gutachten und aus einem "verkehrspsychologischen Zusatzgutachten" (s. auch OSSWALD 1973), die stets gegenseitig abgestimmt waren (HERTER 1965, 1966).

Der Vergleich zwischen den TÜV-GA und den NK-GA erfolgte in dieser Arbeit nicht, indem Zahlenwerte von Untersuchungsmaßnahmen und Testmaßnahmen miteinander verglichen wurden, da infolge verschiedener Untersuchungs- und Testmaßnahmen in den einzelnen Bereichen unterschiedliche Zahlenwerte herauskamen, sondern indem jeweils die übergeordnete "wörtliche" Beurteilung des Gutachters über den jeweiligen Befund verglichen wurde.

Beispiel: 1.) Beurteilung des TÜV: Reaktion "schlecht",  
Beurteilung der NK : Reaktion "ausreichend",  
d.h. die NK hatte "besser" als der TÜV

beurteilt.

- 2.) TÜV-Urteil: Intelligenz "genügend",  
NK-Urteil : "durchschnittlich",  
d.h. die NK hatte "entsprechend" dem  
TÜV beurteilt.

Gutachten, in denen sich der Untersucher nicht festlegte und die Entscheidung der Behörde allein überliess, werden wie bei PETER (1960) zu den "bedingt geeigneten" Fällen gezählt.

In etwa 10 der ausgewerteten Fälle waren auf den Verkehrsbehörden keine Führerscheinakten zu finden. In diesen Fällen erfolgte die Auswertung anhand der Aktenauszüge im NK-GA, das in der NK im Doppel vorhanden war, und der Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister.

Die eigenen Untersuchungen werden in drei Kapitel eingeteilt, entsprechend den schon in der Einleitung angesprochenen Fragenkomplexen:

Kapitel I:    Wie hoch ist der Prozentsatz derjenigen Führerscheingutachten, in denen wir als Zweit- oder Obergutachter den Probanden besser als der TÜV-Vorgutachter beurteilt haben ?

Kapitel II:   Welche unterschiedlichen Kriterien führten zu den unterschiedlichen Beurteilungen ?