

EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU)

Norbert Hilger¹, Horst Ziegler², Georg Rudinger¹, Don DeVol³, Johannes Jansen⁴,
Gerhard Laub⁵, Karin Müller⁶, Wolfgang Schubert⁷

Die Legalbewährung von einmalig und wiederholt mit Alkohol im Straßenverkehr auffälligen Kraftfahrern wurde für einen Zeitraum von drei Jahren nach einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) anhand von Abfragen aus dem Verkehrszentralregister (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) untersucht. Die begutachteten Studienteilnehmer (MPU-Gruppen) wurden aus den Unterlagen von MPU-Trägern der TÜV, der ABV und der DEKRA in Deutschland anteilig nach den jeweiligen Untersuchungszahlen für Alkoholauffällige aus dem Jahre 2006 ausgewählt und mit einer Vergleichsgruppe mit einer Ordnungswidrigkeit unter Alkoholbeteiligung (OWi) verglichen, welche entsprechend der gesetzlichen Regelungen die Fahrerlaubnisse behalten hatten und keine MPU absolvierten. Zentrale Befunde der vorliegenden Untersuchung sind, dass die Bewährungszahlen der einzelnen Gruppen sehr hoch waren und weder die einzelnen MPU-Fallgruppen noch die OWi-Gruppe sich signifikant voneinander unterschieden. Die Bewährungszahlen bei den MPU-Gruppen (erstauffällig/wiederholt auffällig/positiv/Kursempfehlung) lagen zwischen 91,7 % und 93,5 %; bei der OWi-Gruppe bei 91,8 %. Die Zahlen der MPU-Gruppen zeigen damit im Vergleich zu den Ergebnissen früherer Studien wie ALKOEVA und EVAGUT eine weitere Steigerung des Anteils von Kraftfahrern, die sich nach der MPU im Straßenverkehr bewähren. Die vorgelegten Ergebnisse werden als Beleg für die Prognosesicherheit der MPU bei alkoholauffälligen Fahrern und den rückfallprotektiven Charakter des gegenwärtigen Verfahrens zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland interpretiert.

EVA-MPA – Recidivism of DWI drivers after medical-psychological assessment (MPA)

The recidivism rates of first time and repeat drink driving offenders who had to submit to a medical-psychological assessment (MPA) and in part attend a driver improvement course (DI) were observed for a probation period of 3 years. The observed cases (MPA-groups) were recruited from the archives of the MPA-organizations TÜV and DEKRA in proportion to the number of MPA drunk drivers who were assessed in 2006 within each organization. The recidivism data were gained from the Central Index for Traffic Offenses (VZR) which is operated by the Federal Motor Transport Authority (KBA). The recidivism rates of the MPA-groups were compared with the rates of a control-group which consisted of a group of drunk drivers with a minor DUI-offence (OWi-group) and who according to German licensing regulations did not have to undergo an assessment or any other kind of intervention. The core findings of the current study show that the probation rates are very high and differ neither between the MPA-groups nor in comparison to the OWi-group. The legal probation rates were found at 91,8% for the OWi-group and between 91,7% and 93,5% for the MPA-groups (i.e. single vs. repeated offence and positive assessment vs. driver improvement course). In comparison to the findings of earlier evaluation studies (ALKOEVA and EVAGUT) the results of the current study show a further increase in the percentage of drivers without a relapse after having passed the MPA. Altogether, the presented results strongly indicate the predictive reliability of the medical-psychological assessment of drunk drivers and demonstrate the effectiveness of the present German licensing procedure in preventing recidivism.

- 1 Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Zentrum für Evaluation und Methoden, Bonn
- 2 TÜV Hessen
- 3 TÜV Thüringen
- 4 TÜV Nord
- 5 TÜV SÜD
- 6 ABV GmbH (bis 2010 TÜV Rheinland)
- 7 DEKRA

Schlüsselwörter

Fahreignung – MPU – Legalbewährung – Evaluation – Rückfallquote

Keywords

Fitness to drive – driver assessment (MPU) – criteria of quality – evaluation – recidivism rate

1 Ausgangslage

Im Jahre 2010 wurden in Deutschland 101.596 medizinisch-psychologische Fahreignungsuntersuchungen (MPU) durchgeführt (Blutalkohol 2011 Vol. 48 Nr. 5 S. 279–281). Diese Untersuchungen werden im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung bei Eignungszweifeln durch die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden gefordert. Erst nach einer positiven Eignungsprognose durch eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung

(BfF) können bei der Fahrerlaubnisbehörde vorliegende Eignungszweifel relativiert und die Frage nach der Erteilung einer Fahrerlaubnis positiv beantwortet werden. Falls die Fahrerlaubnis nicht entzogen wurde, aber gravierende Eignungszweifel seitens der Fahrerlaubnisbehörde bestehen, kann über eine mögliche Entziehung der Fahrerlaubnis anhand eines Fahreignungsgutachtens entschieden werden.

Die wichtigsten Untersuchungsanlässe waren 2010 Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr ab 1,6 Promille (29%) oder wie-



derholte Alkoholauffälligkeiten (17%) sowie Drogen- und Medikamentendelikte (20%). Kombinationen aus Alkoholdelikten und verkehrs- oder strafrechtlichen Auffälligkeiten machten 8% aus. Verkehrsrechtliche Auffälligkeiten ohne Alkohol waren bei 15% der Fragestellungen Ursache für die Anordnung einer MPU. Neben diesen Hauptanlassgruppen können auch andere Ursachen wie beispielsweise strafrechtliche Auffälligkeiten, die Erteilung einer Fahrerlaubnis vor Erreichen einer festgelegten Mindestaltersgrenze oder körperliche und geistige Beeinträchtigungen bzw. Erkrankungen Eignungsuntersuchungen erforderlich machen. Die Untersuchungen sind freiwillig, bei einer Nichtvorlage des behördlich geforderten Eignungsgutachtens kann jedoch das Überprüfungsverfahren i. d. R. nicht zu Gunsten des oder der Betroffenen abgeschlossen werden. In Deutschland ist dies im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und auf dem Verordnungswege über die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelt. Die MPU können in Deutschland nur in speziell von den zuständigen Landesbehörden anerkannten BfF durchgeführt werden. Diese werden zunächst hinsichtlich verschiedener Qualitäts-, Organisations- und Personalanforderungen durch eine Bundesbehörde, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), überprüft, und erst nach erfolgreicher Dokumentation der erforderlichen Voraussetzungen erfolgt die Anerkennung durch die Landesbehörden. Gegenwärtig sind 14 Trägerorganisationen in Deutschland anerkannt. Diese Organisationen haben ein flächendeckendes Netz von über 270 Begutachtungsstellen eingerichtet, welches über die fachgerechte Erstellung der Fahreignungsgutachten hinaus auch eine gute räumliche Erreichbarkeit für betroffene Bürger gewährleistet.

Für die Begutachtung selbst liegen fachliche Beurteilungskriterien zur Kraftfahreignung vor (Schubert & Mattern, 2009), die bundesweit einheitlich angewendet werden. Diese bilden einen formalen fachlichen Rahmen, der für alle BfF in Deutschland mit ihren medizinischen und psychologischen Gutachtern verbindlich vorgeschrieben ist. Die Fachgesellschaften in Deutschland, das sind die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), haben die Verantwortung für die Überprüfung und Weiterentwicklung dieser Beurteilungskriterien. Ursprünglich waren diese Kriterien von den großen Begutachtungsträgern in Deutschland im Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) entwickelt und 2004 an die Fachgesellschaften zur Weiterentwicklung übergeben worden. Die Anforderungen an die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung verpflichten seitdem alle Gutachter und Begutachtungsstellen auf die Anwendung und Einhaltung dieser Begutachtungsvorgaben, und die BASt legt diese Kriterien auch ihren regelmäßigen Gutachtenüberprüfungen zu Grunde.

Ausgangspunkt für die Anordnung einer Überprüfung der Fahreignung bei Kraftfahrern durch die Fahrerlaubnisbehörden in Deutschland sind Eignungszweifel, die bei verschiedenen Anlassgruppen und Auffälligkeiten entstehen, und die in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000) formuliert und begründet sind. Ausführlich beschrieben und kommentiert ist dies auch bei Schubert et al. (2005). Bei alkoholauffälligen Verkehrsteilnahmen ergeben sich die Eignungszweifel aus der hohen Rückfallwahrscheinlichkeit, die für Kraftfahrer mit hohen Blutalkoholkonzentrationen oder wiederholten Auffälligkeiten ermittelt wurde. Insbesondere hohe Blutalkoholkonzentrationen sind das Resultat einer hohen Alkoholverträglichkeit, die aus regelmäßigem und intensivem Alkoholmissbrauch resultiert. Ohne eine gravierende Änderung der Alkoholtrinkgewohnheiten und der darauf bezogenen Einstellungen,

besteht die große Gefahr, dass bei Alkoholkonsum die Trennung von Fahren und Trinken nicht umgesetzt wird und sich erneute Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr ereignen. Erste Zahlen und Ergebnisse hierzu wurden von Buikhuisen & van Wieringh (1968) für die Niederlande veröffentlicht, entsprechende Untersuchungen für Deutschland wurden u. a. von Stephan (1984) vorgelegt. In den folgenden Jahren wurde auch der Frage nachgegangen, wie sich die Legalbewährung im Verkehr bei Personen im Anschluss an eine abgeschlossene Eignungsbegutachtung (MPU) im Zeitverlauf darstellt. Hier sind vor allem zwei einflussreiche Forschungsprojekte der BASt und des VdTÜV zu nennen, die unter den Kürzeln ALKOEVA (Winkler et al., 1988, 1990) und EVA-GUT (Jacobshagen & Utzelmann, 1996) bekannt geworden sind. Bei diesen Forschungsprojekten wurden neben der Legalbewährung von alkoholauffälligen Fahrern nach MPU auch die Effekte einer Teilnahme an den in den 1970er Jahren eingeführten Nachschulungskursen für auffällige Kraftfahrer in Deutschland untersucht. Diese Kurse wurden mit der Einführung der FeV mit einem rechtlichen Rahmen versehen und laufen seither als „Kurse nach § 70 der FeV zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“. Die Teilnahme an diesen Kursen kann nach einer MPU erfolgen, wenn entsprechende Empfehlungen im Gutachten formuliert wurden, d. h. wenn aus gutachterlicher Sicht eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass durch die Teilnahme an einem solchen Kurs noch vorliegende Eignungsdefizite behoben werden können. Nach Zustimmung der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde kann anschließend eine Teilnahme erfolgen. Die Teilnahme an Kursen nach § 70 ist freiwillig, betroffene Personen können noch vorhandene Problembereiche auch über andere Wege und Maßnahmen, wie z. B. psychologische Beratung oder Therapie, angehen. Während der Erfolg dieser alternativen Maßnahmen durch eine erneute Eignungsbegutachtung überprüft werden muss, wird die Fahrerlaubnis nach erfolgreichem Abschluss eines § 70-Kurses ohne weitere MPU wieder erteilt. Die Begründung hierfür ist dadurch gegeben, dass Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung ein spezielles Anerkennungsverfahren durchlaufen, in welchem ihre Wirksamkeit überprüft und bestätigt wird.

Betrachtet man nun die Zahlen zur Legalbewährung nach MPU und deren Entwicklung über die Jahre, zeigt sich ein abfallender Trend der Rückfallzahlen. Für einen dreijährigen Beobachtungszeitraum ergab sich bei ALKOEVA eine Rückfallzahl von 18,8%, bei EVAGUT lag die Rückfallzahl hingegen zwischen 9,9 und 12,2% bei positiv begutachteten alkoholauffälligen Fahrern. Die MPU-Fälle wurden bei ALKOEVA aus den Jahren 1979 bis 1983 gezogen, bei EVAGUT aus den Jahren 1987 bis 1989. Bei den Zahlen von Stephan (1984) wurden alkoholauffällige Kraftfahrer aus dem Jahr 1973 überprüft und die Bewährung nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis berücksichtigt. Auch in dieser Population war eine hohe Anzahl von Personen enthalten, die erst nach einer MPU die Fahrerlaubnis wieder erhielten. Die Rückfallzahlen bei diesen Personen lagen nach drei Jahren in der Gruppe der Ersttäter bei 24,9% und in der Gruppe der Wiederholungstäter bei 16,7%. Dritt- und Mehrfachtäter hatten sogar eine Rückfallquote von 26,7%.

Bedenkt man die wesentlichen Veränderungen, die im deutschen Fahrerlaubnissystem im vergangenen Jahrzehnt vor allem bei der Begutachtung von auffälligen Fahrern stattgefunden haben, entsteht der dringende Bedarf nach aktuellen Zahlen zur Legalbewährung – insbesondere bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Zudem ist eine regelmäßige Wirksamkeitsüberprüfung der eingesetzten Verfahren analog zu den Wirksamkeitsevaluationen der



§ 70-Kurse auch grundsätzlich angezeigt, um Weiterentwicklungen voranzutreiben. Wichtige Maßnahmen und Veränderungen der vergangenen Jahre, die sich auf die Legalbewährung ausgewirkt haben können, sind folgende:

- Einführung der Akkreditierungsprüfung aller Träger von Begutachtungsstellen in Deutschland im Jahr 2000 durch die BAST;
- Einführung der 0,5 Promille-Grenze in Deutschland im Jahr 2001;
- Einführung der neuen einheitlichen Beurteilungskriterien bei allen Begutachtungsstellen im Jahr 2005;
- Zunahme und Erweiterung der Beratungs- und Therapieangebote zur Vorbereitung einer MPU.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2010 durch die Kommission Fahreignung des Verbands der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) und den darin zusammengeschlossenen Trägern amtlich anerkannter BfF (DEKRA, TÜV Hessen, TÜV Nord, TÜV Rheinland/ABV, TÜV SÜD, TÜV Thüringen) eine Studie zur Legalbewährung von einmalig und wiederholt mit Alkohol im Straßenverkehr auffälligen Kraftfahrern in Auftrag gegeben, die vom Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM) der Universität Bonn durchgeführt und ausgewertet wurde. Bei den BfF der beteiligten Träger wurden in diesem Zeitraum in Deutschland insgesamt mehr als $\frac{3}{4}$ der MPU im Bereich der Alkoholfragestellungen durchgeführt.

2 Methode

Für die Stichprobe von Teilnehmern einer MPU, im Folgenden MPU-Stichprobe genannt, wurden insgesamt $n = 1.600$ männliche Fahrerlaubnisbewerber mit MPU-Teilnahme aus den Untersuchungsakten der im VdTÜV organisierten Träger gezogen, die aufgrund einer Alkoholfragestellung im Zeitraum zwischen November 2005 und Oktober 2006 begutachtet wurden. Die Studie wurde auf männliche Teilnehmer beschränkt, da bei der grundsätzlichen Zielsetzung der Studie hinsichtlich der Legalbewährung von alkoholauffälligen Fahrern die Geschlechterfrage keine hohe Bedeutung hatte. Zudem konnte man dadurch Erhebungsschwierigkeiten bei weiblichen Teilnehmerinnen ausschließen, die nur über den Geburtsnamen im Verkehrszentralregister (VZR) auffindbar sind. Aufgrund von Namenswechseln (durch Heirat) waren hohe Ausfallsquoten zu befürchten, insbesondere weil in den BfF der Geburtsname nicht gespeichert wurde. Der Anteil der erfassten männlichen alkoholauffälligen Fahrer liegt zudem bei über 90% an der Gesamtgruppe. Die MPU-Stichprobe untergliedert sich nach Vorgeschichte (Erst- vs. wiederholte Auffälligkeit) und Begutachtungsergebnis (positiv vs. § 70-Empfehlung) in vier Gruppen, für welche je $n = 400$ Fälle in die Bruttostichprobe zur Abfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) aufgenommen wurden. Die Aufteilung der Stichprobengröße auf die Begutachtungsträger erfolgte je Gruppe proportional zur Häufigkeitsverteilung von MPU-Alkoholfällen in 2006 bei den beteiligten Trägern. Innerhalb der Träger wurden die Teilstichproben aus den verschiedenen Standorten wiederum entsprechend der jeweiligen Verteilung der MPU-Fälle rekrutiert. Die Fälle wurden nach einem Zufallsprinzip gezogen und durch die Träger an das KBA weitergeleitet. Nach der Auswertung im KBA wurden von dort die Einzelergebnisse anonymisiert an das ZEM gemeldet.

Als Vergleichsgruppe wurde eine nach Bundesland geschichtete Zufallsstichprobe von $n = 3.200$ männlichen Fahrerlaubnisinhabern durch das KBA gezogen, die im Rekrutierungszeitraum erst-

Tabelle 1: Aufbau und Größe der Bruttostichproben

		Alkohol	
		erstauffällig	wiederholt
MPU	positiv	$n = 400$	$n = 400$
	§ 70	$n = 400$	$n = 400$
OWi		$n = 3.200$	

malig mit einer Alkohol-Ordnungswidrigkeit (OWi) im VZR aufgefallen waren. Die Aufteilung des Stichprobenumfangs auf die Bundesländer erfolgte proportional zur Verteilung der Bundesländer in der MPU-Stichprobe. Ziel hierbei war es, die beiden Stichproben hinsichtlich der Dichte der Verkehrsüberwachung vergleichbar zu machen. Eine darüberhinaus gehende Parallelisierung z.B. hinsichtlich Alter wurde nicht vorgenommen. Tabelle 1 gibt den Aufbau und die Größe der MPU- und OWi-Bruttostichproben wieder.

Als Rückfall werden im Folgenden alle Alkoholauffälligkeiten betrachtet, die sich innerhalb von 36 Monaten nach individuellem Beginn der Beobachtungsphase ereignen. Für die Personen der MPU-Gruppe beginnt diese Beobachtungsphase jeweils mit der Erteilung der Fahrerlaubnis, für die Personen der OWi-Gruppe startet diese Phase mit der Rechtskraft der Referenztat, also der erstmaligen Alkohol-Ordnungswidrigkeit im Rekrutierungszeitraum. Die VZR-Abfragen erfolgten Anfang November 2010. Für alle in die Auswertung eingeschlossenen Untersuchungsteilnehmer liegen diese Abfragezeitpunkte zumindest neun Monate nach individuellem Ende der Beobachtungsphase. Aufgrund dieses Umgangs mit der Meldeverzugsproblematik kann davon ausgegangen werden, dass die vorliegenden VZR-Abfragen nahezu alle im Beobachtungszeitraum begangenen Taten enthalten.

Im Sinne der Validität der MPU ist einerseits zu erwarten, dass die Rückfallwahrscheinlichkeiten der MPU-Gruppen nicht größer sind als die Rückfallwahrscheinlichkeit der OWi-Gruppe. Zum anderen sollten sich auch die Rückfallwahrscheinlichkeiten der MPU-Gruppen untereinander nicht unterscheiden. Da keine weiteren Festlegungen zur Bedeutsamkeit möglicher Unterschiede zwischen den Gruppen gemacht wurden, werden diese Forschungshypothesen hier als statistische Nullhypothesen formuliert. Als Signifikanzniveau wird einheitlich $\alpha = ,05$ gewählt.

3 Ergebnisse

Ausschöpfung

Von den abgefragten Personen der MPU-Gruppen wurden in der Auswertung nur jene berücksichtigt, für die eine Erteilung der Fahrerlaubnis innerhalb von sechs Monaten nach der MPU im VZR eingetragen ist, und denen innerhalb des Beobachtungszeitraums die Fahrerlaubnis (FE) nicht aufgrund einer Tat ohne Alkoholbezug entzogen wurde. Tabelle 2 gibt die Häufigkeiten der ausgeschlossenen Fälle getrennt nach Stichprobengruppe an.

Während die Ausschöpfung in den MPU-Gruppen zwischen 74% und 82% liegt, ergibt sich für die OWi-Gruppe aufgrund der Belassung der Fahrerlaubnis sowie der Rekrutierung aus dem VZR eine sehr viel höhere Ausschöpfung. In der OWi-Gruppe wurden nur 20 Fälle, bei welchen eine Entziehung der Fahrerlaubnis ohne Alkoholbezug vorgenommen wurde, aus der Analyse ausgeschlossen.

Tabelle 2:
Ausschöpfung der
MPU-Stichprobe

	Erstauffällig, positiv		Wiederholt auffällig, positiv		Erstauffällig, § 70		Wiederholt auffällig, § 70	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Bruttostichprobe	400	100	400	100	400	100	400	100
VZR-negativ	27	7	15	4	19	5	16	4
Keine FE-Erteilung nach MPU	30	8	15	4	29	7	41	10
FE-Erteilung später als 6 Monate nach MPU	13	3	39	10	32	8	41	10
Erneute FE-Entziehung (ohne Alkoholbezug)	5	1	5	1	8	2	6	2
Ausgewertete Fälle	325	81 %	326	82 %	312	78 %	296	74 %

Bundesland und Alter

Die Wohnorte der Fahrerlaubnisinhaber auf Ebene der Bundesländer verteilen sich aufgrund der diesbezüglichen Parallelisierung in beiden (Brutto-)Stichproben in gleicher Weise (vgl. Tabelle 3). Die Abweichungen zwischen den einzelnen MPU-Gruppen sind gering und werden nicht im Einzelnen aufgeführt. Um einen Eindruck von der „Repräsentativität“ der Untersuchungsergebnisse zu gewinnen, ist hier zum Vergleich der Bevölkerungsstand 2006 von männlichen Erwachsenen aufgeführt (vgl. Statistisches Bundesamt, 2007, Tabelle 3.4). Die statistisch größten Abweichungen sind für Nordrhein-Westfalen, welches in der Stichprobe unterrepräsentiert ist, sowie Sachsen und Berlin, die jeweils überrepräsentiert sind, zu beobachten.

Tabelle 4 gibt die Altersverteilungen von MPU- und OWi-Stichproben wieder. Im Vergleich der beiden Stichproben fällt insbesondere die stärkere Besetzung der Klasse ‚bis 21 Jahre‘ in der OWi-Stichprobe auf. Mutmaßlicher Hintergrund dieses Unterschiedes ist, dass junge Kraftfahrer zum einen einer strengeren Gesetzgebung unterliegen und zum anderen altersbedingt geringere BAK-Werte aufweisen.

Tabelle 3: Bundeslandverteilung der Wohnorte von MPU-/OWi-Stichproben im Vergleich zum männlichen Bevölkerungsstand 2006

	MPU-/OWi- Stichprobe	Männliche Bevölkerung
Baden-Württemberg	13,8 %	12,9 %
Bayern	18,6 %	15,0 %
Berlin	1,4 %	4,3 %
Brandenburg	4,1 %	3,3 %
Bremen	0,8 %	0,8 %
Hamburg	0,9 %	2,2 %
Hessen	5,9 %	7,3 %
Mecklenburg-Vorpommern	3,4 %	2,2 %
Niedersachsen	10,1 %	9,5 %
Nordrhein-Westfalen	12,2 %	21,5 %
Rheinland-Pfalz	4,6 %	4,9 %
Saarland	1,9 %	1,3 %
Sachsen	9,4 %	5,4 %
Sachsen-Anhalt	5,0 %	3,1 %
Schleswig-Holstein	3,6 %	3,4 %
Thüringen	4,6 %	3,0 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Rückfallhäufigkeiten

Tabelle 5 gibt die Ergebnisse der VZR-Abfragen getrennt nach den einzelnen Stichprobengruppen wieder. Es wird deutlich, dass die Rückfallquoten der MPU-Gruppen mit 6,5% (erstauffällig, positiv), 8,3% (wiederholt auffällig, positiv), 8,0% (erstauffällig, § 70) und 6,8% (wiederholt auffällig, § 70) sowohl im Vergleich untereinander als auch im Vergleich mit der Rückfallquote der OWi-Gruppe von 8,2% auf demselben Niveau liegen.

Die Unterschiede zwischen diesen Rückfallquoten sind statistisch nicht signifikant. Die Rückfallwahrscheinlichkeiten der MPU-Gruppen sind jeweils nicht größer als die der OWi-Gruppe – zu testen ist hier nur, ob die Rückfallwahrscheinlichkeit der Gruppe ‚wiederholt auffällig, positiv‘ größer als die der OWi-Gruppe ist ($\chi^2 = 0,002$, $df = 1$, $p = 0,481$), da die Rückfallquoten der anderen MPU-Gruppen ja kleiner als 8,2% sind. Die MPU-Gruppen unterscheiden sich ebenfalls nicht signifikant ($\chi^2 = 1,139$, $df = 3$, $p = 0,768$).

Abbildung 1 stellt die Rückfallgeschwindigkeiten der einzelnen Stichprobengruppen dar. Es zeigt sich, dass die Quoten der MPU-Gruppen innerhalb des Beobachtungszeitraumes von drei Jahren durchgängig unterhalb der Quote der OWi-Gruppe liegen.

4 Diskussion

Die vorliegende Studie zur Legalbewährung von alkoholauffälligen Kraftfahrern zeigt, dass sich die Rückfallquoten aller betrachteten MPU-Fallgruppen (erstauffällige und wiederholt auffällige Fahrer mit positiver Prognose oder § 70-Kursempfehlung) weder untereinander noch von der Rückfallquote der OWi-Gruppe signifikant unterscheiden.

Die Rückfallzahlen liegen bei den positiv beurteilten MPU-Gruppen bei 6,5% (erstauffällige Fahrer) und 8,3% (wiederholt auffäl-

Tabelle 4: Altersverteilungen

Alter	MPU- Stichprobe		OWi- Stichprobe	
	n	%	n	%
bis 21 Jahre	85	6,8 %	447	14,1 %
22 bis 24 Jahre	129	10,2 %	286	9,0 %
25 bis 34 Jahre	361	28,7 %	684	21,5 %
35 bis 44 Jahre	331	26,3 %	743	23,4 %
45 bis 64 Jahre	336	26,7 %	910	28,6 %
65 Jahre und mehr	17	1,4 %	110	3,5 %
Basis	1 259	100,0 %	3 180	100,0 %



Tabelle 5: Ergebnisse der Verkehrszentralregister-Abfragen

	MPU-Stichprobe								OWi-Stichprobe	
	Erstauffällig, positiv		Wiederholt auffällig, positiv		Erstauffällig, § 70		Wiederholt auffällig, § 70			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Neigung zur Trunksucht									9	0,3
Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses	1	0,3	4	1,2	6	1,9	6	2,0	15	0,4
Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses	14	4,3	14	4,3	14	4,5	8	2,7	106	3,3
Vollrausch			1	0,3	1	0,3			1	0,0
Führen eines Kfz mit BAK $\geq 0,5$ ‰	6	1,8	8	2,5	4	1,3	6	2,0	130	4,1
Rückfall	21	6,5	27	8,3	25	8,0	20	6,8	261	8,2
Kein Rückfall	304	93,5	299	91,7	287	92,0	276	93,2	2919	91,8
Basis	325	100%	326	100%	312	100%	296	100%	3180	100%

lige Fahrer), die Rückfallquote der OWi-Gruppe liegt bei 8,2%. Formuliert man diese Zahlen als Bewährungsquoten, fallen rund 92% bzw. 94% der alkoholauffälligen Kraftfahrer nach einer positiven Begutachtung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis innerhalb der nachfolgenden drei Jahre nicht mehr mit Alkohol im Verkehr auf. Bei der OWi-Gruppe sind es ebenfalls etwa 92%.

Durch die Studie wird insofern belegt: Für alkoholauffällige Personen, die wiederholt oder mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille auffällig geworden sind, und die vor dem Hintergrund der entsprechenden rechtlichen Regelungen als so stark rückfallgefährdet bewertet werden, dass ihnen nicht nur die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, sondern auch eine MPU vor Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis rechtlich als zwingend notwendig bewertet wird, liegen die Bewährungsquoten im Anschluss an eine MPU auf vergleichbarem Niveau wie die Quoten von Personen, bei denen nach einer Alkoholauffälligkeit rechtlich keine Entziehung der Fahrerlaubnis vorgesehen ist und auch keine Notwendigkeit gesehen wird, eine medizinisch-psychologische Begutachtung zur Entscheidung über die Belassung der Fahrerlaubnis anzuordnen. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass durch die MPU die Rückfallrisiken alkoholauffälliger Kraftfahrer auf ein Niveau gesenkt werden, das demjenigen Risiko entspricht, welches gemäß den geltenden rechtlichen Regelungen zur Bewertung einer Alkoholauffälligkeit als tolerierbar angesehen wird.

Während sich frühere Evaluationsstudien auf den Nachweis beschränkten, dass sich die Bewährungs- bzw. Rückfallquoten im Anschluss an die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auf der Grundlage eines positiven Gutachtens oder der Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht wesentlich unterscheiden, wird durch die vorliegende Studie erstmals der Nachweis geführt, dass diese Quoten sich nicht signifikant von den Ergebnissen der Personen unterscheiden, bei denen ohne Entziehung einer Fahrerlaubnis nach Ablauf des Fahrverbotes rechtlich ohne weitere Maßnahmen Kraftfahreignung als wieder gegeben angenommen wird. Dies gilt sowohl für die Bewährungsquoten nach positivem Begutachtungsergebnis als auch für die Bewährung nach der Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung im Anschluss einer MPU. Demnach ist die Gefahr einer erneuten alkoholisierten Verkehrsteilnahme mit allen verbundenen Risiken im Anschluss an eine MPU nicht höher als bei der Gruppe, bei der gesellschaftlich bzw.

rechtlich keine grundsätzlichen Zweifel an der Fahreignung bestehen.

Setzt man das Ergebnis in Beziehung zu den Zahlen früherer Evaluationsstudien wie ALKOEVA und EVAGUT, so zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang der Quote von erneuten Auffälligkeiten über die Jahre (vgl. Abbildung 2). Bei ALKOEVA (1988) waren nach positivem Gutachten noch 18,8% der wiederholt alkoholauffälligen Fahrer erneut auffällig geworden. Bei EVAGUT (1996) waren es 9,9% der wiederholt alkoholauffälligen Fahrer und 12,2% der erstmals auffälligen Fahrer.

Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich bei den Personen, die nach der MPU einen § 70-Kurs absolviert haben. Bei ALKOEVA lag die Rückfallrate im Mittel über alle drei geprüften Kursmodelle (IFT, IRaK und Leer) bei 13,5%. Bei EVAGUT wurden Teilnehmer des § 70-Kurses Leer überprüft und es zeigte sich bei erstaufrälligen Fahrern eine Rückfallquote von 11,3% und bei wiederholt auffälligen Fahrern eine Quote von 14,5%. In der vorliegenden Studie liegt die Quote unter Teilnehmern von § 70-Kursen bei alkoholerstauffälligen Fahrern bei 8,0% und bei wiederholt auffälligen Fahrern bei 6,8%. Auch für § 70-Kursteilnehmer wird also ein Trend zur Reduzierung der Rückfallquoten erkennbar. Dieser Trend wird auch durch die ebenfalls in Abbildung 2 dargestellten Ergebnisse neuerer Evaluationen der Kurse IFT, IRaK, LEER und K70 (vgl. Brieler & Zentgraf, 2010; Kalwitzki et al., 2011; Kraus, 2011; Schülken et al., 2011) bestätigt.

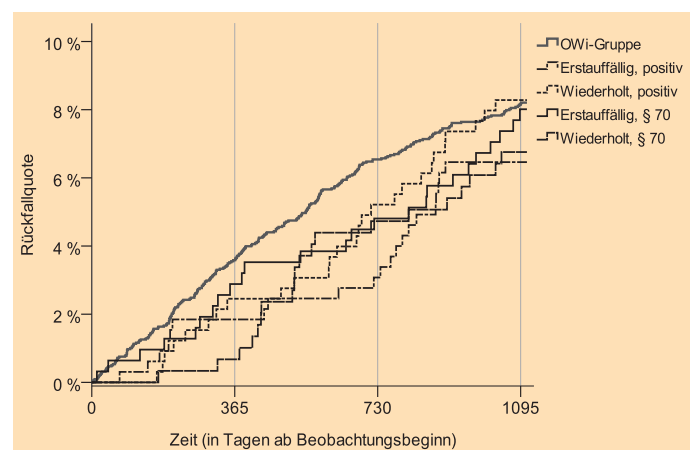


Abbildung 1: Rückfallentwicklung

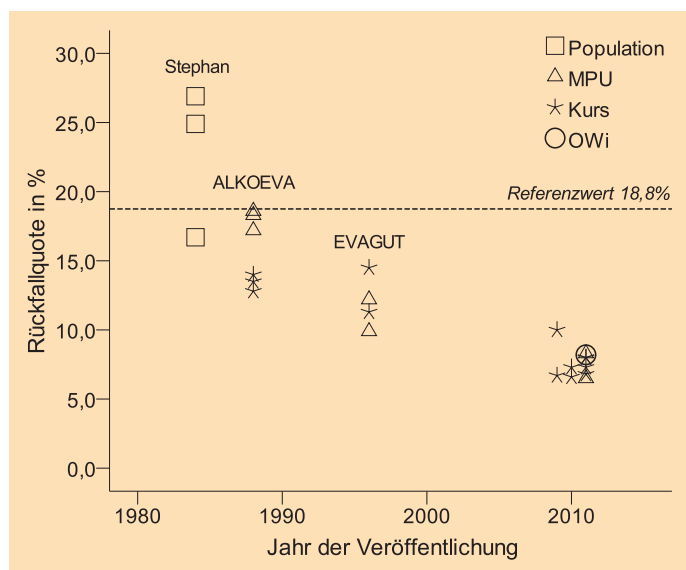


Abbildung 2: Entwicklung der Ergebnisse von Bewährungsstudien in Deutschland seit 1980

Einleitend wurde auf wichtige Maßnahmen und Veränderungen der vergangenen Jahre hingewiesen, nämlich die Akkreditierungsprüfung, die 0,5 Promille-Grenze, die neuen einheitlichen Beurteilungskriterien sowie die Zunahme und Erweiterung der Beratungs- und Therapieangebote zur Vorbereitung auf eine MPU. Betrachtet man die jetzt festgestellten, im Vergleich zu früheren Evaluationsstudien niedrigeren Rückfallquoten, lässt das Untersuchungsdesign jedoch keine Rückschlüsse zu, inwiefern die verschiedenen Einflussgrößen von dieser Entwicklung beigetragen haben. Spezifische Wirkungsaussagen zu den jeweiligen Maßnahmen und veränderten Rahmenbedingungen sind nicht möglich, nicht hinsichtlich der einleitend erwähnten Faktoren, aber auch nicht bzgl. zu vermuteter Einflussgrößen wie etwa der Kontrollintensität und -dichte der Polizei. Für die grundlegenden Ergebnisse dieser Studie, die Vergleiche zwischen den MPU-Gruppen und der OWi-Gruppe, stellen mögliche Veränderungen der Kontrolldichte hingegen kein Problem dar.

Insgesamt belegen die Ergebnisse dieser Studie aber sinkende Rückfallquoten bzw. ansteigende Bewährungsquoten im Anschluss an eine MPU im Vergleich zu den früheren Evaluationsstudien ALKOEVA und EVAGUT, sowohl nach positivem Ergebnis der MPU als auch nach Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis im Anschluss an die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer nach § 70 FeV.

Für die Zukunft wäre es weiterhin wünschenswert, dass auch Studien zur Erfassung der Legalbewährung bei anderen wesentlichen MPU-Fragestellungen durchgeführt werden. Damit würde eine breitere Bewertungsgrundlage bzgl. der generellen Qualität der MPU erreicht werden. Insbesondere bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern ohne Alkohol- oder Drogenbeteiligung, für welche die Beurteilungskriterien gegenwärtig überarbeitet und erweitert werden, wäre dies sinnvoll. Daneben stellen auch Drogen- und Medikamentenfragestellungen eine relevante Gruppe dar. Der Rahmen zur Durchführung solcher Studien könnte deutlich verbessert werden, wenn eine automatisierte Informationsweitergabe durch die Fahrerlaubnisbehörden an das KBA erfolgen würde. Damit würde nicht allein die Datenqualität zunehmen, sondern es ließen sich vor allem differenziertere Fragestellungen untersu-

chen, die der Komplexität des Rückfallgeschehens angemessen wären. Vorschläge für solche Vorgehensweisen wurden bereits vorgestellt (Jacobshagen & Nickel, 2010) und sollten weiter verfolgt werden. Der zeitliche und kostenmäßige Aufwand solcher Studien ist durch die Träger von Begutachtungsstellen immer schwerer aufzubringen. Unter verbesserten Rahmenbedingungen wäre es auch möglich, regelmäßiger und in kürzeren Zeitabständen die benötigten Studien durchzuführen. Schließlich würde auch die Möglichkeit geschaffen, die eingesetzten Beurteilungskriterien und deren Weiterentwicklungen zeitnah hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu überprüfen und ggf. zu verbessern.

Literatur

- Bundesanstalt für Straßenwesen (2000). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 115.
- Brieler, P., Zentgraf, M. (2010). Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer: Programm IFT – Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit. Blutalkohol, 47, No. 6, S. 383–393.
- Buikhuisen, W., van Weringh, J. (1968). Vorspeelen van Recidivisme. Nederlands Tijdschrift voor Criminologie, 5, S. 233–240.
- Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (2010). Bessere Wirksamkeitskontrollen von MPU und Kursen – Warum die Routinemitteilungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 56, S. 74–78.
- Jacobshagen, W., Utzelmann, H.-D. (1996). Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtung bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand – Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. VdTÜV e.V. (Hrsg.), Köln: Verlag TÜV Rheinland.
- Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerscharz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U., Brieler, P. (2011). Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 57, S. 142–148.
- Kraus, C. (2011). LEER Rehabilitation course for drink driving offenders. In: Twisk, D. & Nickel, W.-R. (Eds.) Proceedings, Fit to Drive 5th International Traffic Expert Congress, The Hague – April 6–8 2011, 44–45, Kirschbaum Verlag Bonn.
- Schubert, W., Mattern, R. (Hrsg.) (2009). Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, 2. Auflage. Kirschbaum Verlag Bonn.
- Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., Stefan, E. (Hrsg.) (2005). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Ausgabe. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2011). Zur Wirksamkeit des verkehrspsychologischen Kurses „K70“ zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 57, S. 28–33.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2007). Bevölkerung und Erwerbstätigkeit (Fachserie 1, Reihe 1.3, 2006). Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Stephan, E. (1984). Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1/1984, S. 28–34.
- Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1988). Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. BASt (Hrsg.), Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 64, Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag.
- Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1990). Zur Langzeitbewährung von Kursen für wiederholt alkoholauffälligen Kraftfahrern. Untersuchungen nach 60 Monaten Bewährungszeitraum. Blutalkohol 27, S. 154–174.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Norbert Hilger
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität
Zentrum für Evaluation und Methoden
Oxfordstr. 15
53111 Bonn

Horst Ziegler
Verband der TÜV e.V. (VdTÜV)
Friedrichstraße 136
10117 Berlin