

Abstract

(Glitsch, Uni Greifswald, anlässlich des 10. BNV-Kongress, 17. und 18. Mai 2019 in Kassel)

Keine Diagnostik ohne Theorie?!

Warum in der Fahreignungsdiagnostik keiner weiß, was diagnostiziert wird, und was man dagegen tun kann

Bislang erwecken z. B. Lehrbuchbeiträge der psychologischen Diagnostik oder Studien zur Legalbewährung (EVA – MPU, Hilger et al., 2012) den Anschein als genüge die MPU wissenschaftlichen Gütekriterien: „Auch die wissenschaftlichen Grundlagen des Begutachtungsverfahrens und die fachlichen Kriterien sind inzwischen bekannt gemacht worden und werden auf jährlich von den zuständigen Fachgesellschaften durchgeführten Symposien diskutiert“ (W. Schubert in Schmidt-Atzert und Amelang, 2012, S. 568). Tatsächlich hat eine Überprüfung von Gütekriterien der in der medizinisch-psychologischen Untersuchung verwendeten diagnostischen Verfahren bisher nie stattgefunden (mit Ausnahme der psychologischen Leistungstestverfahren).

Die Operationalisierung des Konstrukts „Fahreignung“ erfolgt in Anlehnung an die Gesetzeslage gem. §2 Abs. 4 des Straßenverkehrsgesetzes. „Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.“

Eine einheitliche Definition des Konstrukts „Fahreignung“ existiert - dem unbestimmten Rechtsbegriff der Fahreignung folgend - nicht. Juristen beschreiben das Konstrukt Fahreignung als einen „unbestimmten Rechtsbegriff“, der einer weiteren Auslegung und Präzisierung bedarf (vgl. Geiger, 2009). Unbestimmt ist ein Merkmal innerhalb eines gesetzlichen Tatbestands dann, wenn sich sein objektiver Sinn nicht sofort erschließt. Als Ursache von erheblichen oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze werden Persönlichkeits- und verhaltensbezogene Aspekte der Fahreignung betrachtet, wobei Juristen in diesem Zusammenhang von „charakterlichen Mängeln“ sprechen.

Die charakterlichen bzw. persönlichkeitsrelevanten Aspekte der Fahreignung werden in Anlage 4a (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten) zum § 11, Abs. 5 der Fahrerlaubnisverordnung konkreter differenziert. Dort wird daraufhin gewiesen, dass Gegenstand der Untersuchung nicht die gesamte Persönlichkeit des Betroffenen ist, sondern nur solche Eigenschaften, Fähigkeiten und Verhaltensweisen, die für die Kraftfahreignung von Bedeutung sind (Relevanz zur Fahreignung).

Wissenschaftlich nachzuweisen sind die *relevanten* Aspekte der Kraftfahreignung (Kriterien) sowie die Güte und Qualität der verwendeten Indikatoren für die Bestimmung von Fahreignung. Welche Kriterien und Indikatoren dies sein sollen wird zwar in den Beurteilungskriterien (Schubert, et al., 2013) behauptet. Ob die in den Beurteilungskriterien definierten Kriterien und Indikatoren über eine ausreichende (prognostische) Relevanz verfügen, ist bislang vollkommen ungeklärt.

Mit dem Vortrag sollen Wege aufgezeigt werden, die Theoriebildung zum Konstrukt Fahreignung voranzutreiben, den Nachweis von Gütekriterien bei Fahreignungsbegutachtungen zu fördern und damit die Fahreignungsdiagnostik wissenschaftlich zu substantiieren, wie dies auf anderen Gebieten psychologischer Diagnostik und Gutachtenerstellung bereits üblich ist (vgl. Diagnostik psychischer Störungen, Familienrechtsgutachten etc.).