

wie Ausführungen zum „Dauerbrenner“ der HWS-Verletzungen (Rn. 179 ff.); dort wird auf Fälle mit „out of position“ (Rn. 205) ebenso eingegangen wie auf Überraschungseffekte (Rn. 215) oder degenerative Veränderungen (Rn. 237 ff.), die – vielleicht überraschend – die Schadenanfälligkeit nicht grundsätzlich erhöhen (Rn. 245). Hören und Gleichgewicht (Rn. 386 ff.) werden ebenso dargestellt wie seelische Unfallfolgen (Rn. 490 ff.).

d) Im abschließenden Teil D („Juristische Grundlagen für die Verfolgung von Ansprüchen aus Personenschäden im Straßenverkehr“) werden auf über 250 Seiten die wichtigsten Fragen im Zusammenhang mit Personenschäden behandelt. Besonders verdienstvoll ist der Hinweis auf die Wichtigkeit der Sachverhaltsermittlung. Nach Darstellung der Grundlagen der Haftung finden sich Ausführungen zum Schmerzensgeld (Rn. 115 ff.), zum Erwerbs- und Haushaltsführungsschaden (Rn. 169 ff., 259 ff.) und zu Schadensersatzansprüchen bei Tötung (Rn. 325). Für den Praktiker wichtig sind die Ausführungen zur Verjährung (Rn. 364 ff.) ebenso wie die Hinweise zum Abfindungsvergleich (Rn. 601 ff.).

Naturgemäß kann im Rahmen eines interdisziplinären Werkes von Umfang und Tiefe her nicht das Gleiche erwartet werden wie bei einem ausschließlich juristisch ausgerichteten Werk. Vielleicht wären aber bei der Darstellung von psychischen Folgeschäden (Rn. 151) neben der Verweisung auf das medizinische Kapitel doch noch einige zusätzliche Hinweise auf einschlägige juristische Quellen sinnvoll, beispielsweise auf den Umfang der entsprechenden anwaltlichen Darlegungspflicht (BGH, NZV 2013, 536) und zum entsprechenden Nachweis (OLG Hamm, NZV 2002, 171), des Weiteren auf einschlägige Untersuchungen im Zusammenhang mit Ermittlung (Born, Rudolf, Becke, NZV 2008, 1) und Begutachtung von psychischen Schäden (Stevens, NZV 2008, 383). Gut gelungen sind dagegen die Querverweise im Zusammenhang mit HWS-Verletzungen (Rn. 155 ff.), instruktiv die Ausführungen im Zusammenhang mit der Schmerzensgeldteilklage (Rn. 167 f.).

4. Das Fazit ist in jeder Hinsicht positiv, denn das Ziel des Werkes wird in vollem Umfang erreicht. Erst eine genaue Analyse des Unfallhergangs und eine eingehende Begutachtung der Unfallfolgen ermöglichen anschließend eine zutreffende rechtliche Bewertung des Sachverhalts. Die komplexen wechselseitigen Beziehungen zwischen den verschiedenen Disziplinen werden verständlich dargestellt. Das Werk von Castro/Becke/Nugel hilft sehr dabei, dem Mandanten die „richtigen“ Fragen zu stellen, aber ebenso in Bezug auf mögliche Vorhaltungen oder Rückfragen gegenüber dem technischen bzw. medizinischen Sachverständigen im Rahmen der dortigen Begutachtung. Wer in diesem Sinne über den juristischen „Tellerrand“ hinaus schaut, wird in der praktischen Arbeit von dem neuen Werk uneingeschränkt profitieren.

Rechtsanwalt Prof. Dr. Winfried Born, Dortmund

Handbuch des Fahreignungsrechts – Leitfaden für Gutachter, Juristen und andere Rechtsanwender – Herausgeber: Andreas Patermann, Wolfgang Schubert, Matthias Graw, 2015, Kirschbaum Verlag, 68,90 Euro, 377 Seiten Text, 51 Seiten Appendix, ISBN 978-3-7812-1865-9.

Das umfangreiche Werk soll nach dem Konzept der 3 Herausgeber und der 23 Autoren in 10 Kapiteln den chronologischen Ablauf des historisch gewachsenen, vielschichtigen Verwaltungsverfahrens im Gebiet des Verkehrsordnungsrecht darstellen. Zielgruppe des Werkes sind die *Fahrerlaubnisbehörden*, die drei Instanzen der *Verwaltungsgerichte*, Verkehrspsychologen und –mediziner, amtlich anerkannte Sachverständige des Kraftfahrzeugwesens, fachlich Geschulte im Polizeidienst und die Suchtberater und Vorbereiter auf die Fahreignungsbegutach-

tung. Dieses Konzept hat in Fachkreisen bereits ein günstiges Echo erhalten, so ist es von der Leiterin des Referats Fahrerlaubnisse des Berliner Landesamtes für Ordnungsangelegenheiten als wertvolle Informationsquelle eingeschätzt worden.

Das einleitende erste Kapitel 1 „Stand der Fahreignungsbegutachtung in Deutschland“ wurde von drei Autoren verfasst: Dem Mitherausgeber W. Schubert – Professor Dr. rer. nat. und Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, außerdem Fachbereichsleiter Verkehrspsychologie / Verkehrsmedizin der DEKRA sowie Direktor für Verkehrspsychologie des Bonner Instituts für Rechts- und Verkehrspsychologie, ferner der em. Universitätsprofessor in Heidelberg R. Mattern – medizinische Universität – Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und C. Reimann, Diplom-Psychologin, Fachbereich Verkehrspsychologie / Verkehrsmedizin der DEKRA. Diese drei Autoren bringen wichtige Informationen in den beiden ersten Untertiteln „1 Rechtshistorischer Abriss“ und „2 Wissenschaftliche Entwicklungsgeschichte der Medizinisch-psychologischen Untersuchung.“ Der jetzigen Referatsleiter der Begutachtungsstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen Weinand und Mitautor des Handbuches hat bereits 1994 die „Historische Entwicklung“ der Fahreignungsbegutachtung, *BAST* Heft 31 nach dem damaligen Stand der Praxis dargelegt. In Kapitel 1 Nr. 1 des neuen Handbuches wird die geschichtliche Entwicklung der Fahreignungsbegutachtung in Deutschland seit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ von 1909 zusammengefasst mit dem Satz von R. Herzog, 1992 Bundespräsident, der Schutz von Leben und Gesundheit der Allgemeinheit sei die „vornehmste Staatsaufgabe“. Ebenso sah der Bundesverfassungsrichter Kirchhof die Freiheit des Straßenverkehrs als Bestandteil der Handlungsfreiheit gem. Art 2 Abs. 1 GG „nur im Rahmen der verfassungsrechtlichen Ordnung gewährleistet“ (DRiZ 1995, 253). Die drei Autoren W. Schubert, R. Mattern, C. Reimann erläutern unter 2 die Entwicklung des jetzt gültigen verfassungskonformen Verkehrsrechts. Maßgebend war lange Zeit das Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ von 1973, das die medizinischen Kenntnisse von körperlicher Leistungsfähigkeit darstellte und 1992 in vierter Auflage veröffentlicht wurde, hinzu kam 1995 das „Psychologische Gutachten Kraftfahrereignung“ als Teil der Fahreignungsbegutachtung. Unter Nr. 3 des Kapitels 1 wird die Entstehung der „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ von 2000 dargestellt. Schon wenige Jahre später erwies sich diese erste Fassung der Leitlinien für die Begutachtungspraxis nicht als hinreichend aussagekräftig, sodass die beiden Gesellschaften der Verkehrsmedizin und der Verkehrspsychologie 2005 die „Beurteilungskriterien“ als Fachbuch verfassten, die 2013 eine zweite Auflage erforderlich machten. Diese Auflage setzte sich in Praxis und Wissenschaft durch und ist 2006 vom Bundesverkehrsminister für alle Träger von Begutachtungsstellen in Kraft gesetzt worden.

Zur Erleichterung des Verständnisses dieser Kriterien wurde von den Fachgesellschaften außerdem ein „Grundriss Fahreignungsbegutachtung“ erstellt. Auch ein Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien wurde 2002 und 2005 herausgebracht, der durch Aufnahme in die 10. Änderungsverordnung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in der Anlage 4a zu § 11 Abs. 5 FeV verbindlich gemacht wurde. Die Nr. 4 des Kapitels 1 „Quantitative Einordnung der Fahreignungsbegutachtung“ gibt Informationen über Gutachtenanlässe und Gutachtenergebnisse der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen aus den Jahren 2013 und 2014. Kapitel 1 wird unter 5 mit einem kurzen Überblick über den aktuellen Stand der Fahreignungsbegutachtung abgeschlossen.

Das Kapitel 2 „Grundlagen der Fahreignungsbegutachtung“ unter Nr. 1 „Fahreignung – Überblick über die Regelungen“ von dem Verwaltungsrichter Patermann, Mitherausgeber, ist wegen der Darstellung der fahreignungsrechtlichen Prognosen wert-

voll. So wird auf die „Fehlerkultur“ bei der Eignungsbeurteilung durch Mediziner und Psychologen aufmerksam gemacht und zugleich auf die „Begutachtungs-Leitlinien für die Kraftfahrereignung“ von 2014 verwiesen. Der Überblick zu den einzelnen Eignungsmerkmalen ist einprägsam gestaltet. Im Abschnitt 2.9 S.59 wären Hinweise auf die Darstellungen „Arzneimittel und Drogen im Straßenverkehr“ von Möller wertvoll gewesen. (Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts Band 2 unter 15 B 2012); auch die Darstellung „Wiedererlangung der Eignung“ in Kapitel 2 unter 3 ist eine Ergänzung zu den Begutachtungs-Leitlinien, Kommentar 2.Aufl.2005 unter 3 D.144. von Professor Dr.phil.E.Stephan, Psychologisches Institut der Universität Köln.

Im Anschluss an diese Themen wird von W.Schubert die Auswahl der Begutachtungsstellen unter dem Gesichtspunkt drohender Interessenkonflikte behandelt mit der Maßgabe, die gleichzeitige Tätigkeit der Gutachter und Therapeuten im Zusammenhang mit Fahreignungsuntersuchungen zu verhindern. Unter dem Titel „Begutachtungsanlässe“ stellt Patermann ausführlich (30 Seiten) den Untersuchungsgrundsatz (Nr.1), dessen Begrenzung (Nr.2) und die Begutachtungsanlässe (Nr.3) dar. Der Untersuchungsgrundsatz in Verfahren der Fahrerlaubniserteilung und -entziehung (§ 2 VII, VIII; § 3 I 3 StVG) für die Einarbeitung der Mitarbeiter der Behörden ist ansprechend gestaltet, er muss aber im Zusammenhang mit den Kommentierungen zum StVG / FeV gesehen werden. (Die gestraffte Darstellung der Ermittlungspflichten bei Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVG Rn.74 43.Aufl.2015 sollte zugleich referiert werden.)

In Kapitel 3 unter 5 stellt der Erste Polizeikommissar Bauer, Nürnberg, auf 7 Seiten die Pflichten der Polizei anschaulich dar. Der Rechtsanwalt Peitz als Autor der Nr.6-8 von Kapitel 3 hat auf 20 Seiten die Aufgaben der Behörden bei der Gefahrenabwehr durch ungeeignete Kraftfahrzeugführer behandelt.

Regierungsamtmann Hofstetter, München berichtet in Kapitel 4 über die Praxis der behördlichen Sachverhaltsermittlung.

Das Kapitel 5 „Methodik der Fahreignungsbegutachtung“ (27 Seiten) von Reimann, H. Hoffmann-Born, Prof.D. med Graw, Prof. D. Mußhoff und W. Schubert behandelt unter 1.3 die selten dargestellte „Psychologische Fahrverhaltensbeobachtung“..

Es folgt Kapitel 6 „Verwaltungsrechtliche Folgen der Begutachtung“ von A. Patermann mit wertvollen Hinweisen auf die verwaltungsgerichtliche Praxis (22 Seiten) ferner unter Kapitel 6 Nr.3 das Thema „Schweigepflicht der Fahreignungsbegutachter“ von F. Müller-Rath und W. Schubert.

Das Kapitel 7 wird ebenfalls von F. Müller-Rath und W. Schubert bearbeitet (19 Seiten), das Dreiecksverhältnis : Betroffener als privatrechtlicher Auftraggeber, der Träger der Begutachtung und die Fahrerlaubnisbehörde wird ausführlich behandelt.

Kapitel 8 von F. Müller-Rath fasst die Rechtsfolgen werkvertraglicher Pflichtverletzungen – Haftung und Zivilprozess zusammen (19 Seiten), Kapitel 9 das wichtige „System der amtlichen Anerkennung von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung (§ 66 FeV) und von Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung“ von P. Labitzke, Landesamt für Bauen und Verkehr, Frankfurt (Oder) , M. Weinand und M. Wloka, Deutscher Akkreditierungsrat, Berlin.

Das Werk schließt mit Kapitel 10 „Spezielle Themenkomplexe“ von Prof. Dr. Müller, Professor für Verkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei, Dr.rer.nat.Kollbach, Medizinisch-Psychologischer Dienst, Berlin, und Dipl.-Päd. Schulte, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (35 Seiten). Das Fahreignungsseminar und die Dokumentation im Explorationsgespräch, Tonband- und Videomitschnitt sind wichtige Themen.

Dem Werk sind als Appendix die Anlagen zur FeV Nr. 4,4 a, 5, 6, 9, 14, 15 und 16 beigelegt, außerdem Informationsblätter zum Abstinenzkontrollprogramm, es folgen weitere Blätter zum Ablauf einer Fahreignungsbegutachtung und gutachtliche Stellungnahmen zur Begutachtung und zur Fahrprobe.

Das vorliegende gelungene Konzept des Werkes wird in der Fachwelt zur Kenntnis genommen werden, weil es die vielschichtigen Gebiete des Fahreignungsrechts wissenschaftlich übersichtlich gestaltet. Im Fahreignungsrecht tätige Beamte, andere Behördenmitarbeiter, Fachrichter und Anwälte sind mit diesem Werk sowie den Kommentaren zum StVG und der FeV, den aktuell gehaltenen Handbüchern und den Begutachtungs-Leitlinien und Beurteilungskriterien gut ausgerüstet.

Dr. Ludwig Gebrmann, Richter am Oberverwaltungsgericht
a. D., Reppenstedt

MPU (k)ein Problem. Das notwendige Wissen für eine schnelle und erfolgreiche MPU - Vorbereitung, von Dirk-Antonio Harms 2.Auflage 2015, Kirschbaum Verlag Bonn, 244 Seiten, ISBN 978-3-7812 — 1934-2 19,80 Euro.

Der Autor war als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie mehrere Jahre an der Universität Braunschweig wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Verkehrspsychologie und gründete 1999 eine eigene verkehrspsychologische und psychotherapeutische Praxis, außerdem arbeitete er 6 Jahre bis 2009 als MPU-Gutachter in Begutachtungsstellen für Fahreignung. Anschließend war er psychotherapeutisch im Rahmen des Projektes „Führerscheindoktor“ der Anwaltschaft für Verkehrsrecht in der Nachschulung (§ 70 FeV) und in Fahreignungsseminaren als Verkehrspsychologie tätig.

Diese weitgespannten Erfahrungen des Autors sind die Grundlage für sein Buch, das in der Neuauflage „als Begleitlektüre der verkehrspsychologischen Beratung und Therapie“ eine bestehende Informationslücke schließt: Sein Werk erweist sich als ansprechende und verständliche Informationsquelle für verantwortungsbewusste Fahrerlaubnisinhaber schon in der Phase ihrer Einarbeitung in die Fahrpraxis und für die beruflich stark belasteten Kraftfahrer, unter ihnen die Berufskraftfahrer, die zur Entspannung nach aufreibenden Stunden in dem hektischen öffentlichen Verkehrsnetz der Versuchung erliegen, konsumierte Rauschmittel in ihrer Wirkung auf das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs falsch einzuschätzen. Damit stellt sich der Autor der wichtigen Aufgabe, mit einer Therapie eine Hilfe für die Rehabilitation von Alkohol und Drogenkonsumenten zu erreichen. Seine Bemühungen sind für die Verkehrssicherheit von erheblicher Bedeutung, denn die Verkehrstherapie ist gesetzlich noch nicht geregelt und auch noch nicht amtlich qualitätsgesichert (Kapitel 8 „Was leistet eine Verkehrstherapie“)

Das Buch beginnt mit dem kurzen Abschnitt 1 "Hilfe, mein Führerschein. Sie sind bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) durchgefallen". Der Autor beruhigt mit der Bemerkung: „Dann hilft Ihnen dieses Buch, ihre Chancen auf den Führerschein zu verbessern.“ Ist der Betroffene auf seine Fahrerlaubnis angewiesen, verliert er durch deren Entzug die existenziell wichtige Berechtigung, er muss sich zwangsläufig einer weiteren medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen. Auch wenn er noch Inhaber einer Fahrerlaubnis ist, darf die Behörde ihn bei erheblichen Zweifeln an seiner Fahreignung zu einer weiteren Eignungsüberprüfung durch einen verkehrsmedizinischen Gutachter oder eine medizinisch-psychologische Begutachtung kurzfristig auffordern.

Durch Verkehrsstraftaten, wiederholte Verkehrszuwendungen oder verkehrsgefährlichen Alkohol und Drogenkonsum auffällig gewordene Fahrerlaubnisinhaber werden von der