

M. Albrecht, S. Schmidt

Expertengespräch zu den Anforderungen von Anlage 5 (2) Fahrerlaubnisverordnung

Einleitung

In der Anlage 5 (zu § 11 Abs. 9, § 48 Abs. 4 und 5) der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), die am 1.1.1999 in Kraft trat, sind Eignungsuntersuchungen für Bewerber und Inhaber der Klassen C, C1, D, D1 und der zugehörigen Anhängerklassen E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung definiert.

Nach Anlage 5 (2) verlangt der Gesetzgeber von Bewerbern um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E sowie der Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung die Erfüllung besonderer Anforderungen hinsichtlich:

- Belastbarkeit,
- Orientierungsleistung,
- Konzentrationsleistung,
- Aufmerksamkeitsleistung,
- Reaktionsfähigkeit.

Die zur Untersuchung dieser Merkmale eingesetzten Verfahren müssen nach dem Stand der Wissenschaft standardisiert und unter Aspekten der Verkehrssicherheit validiert sein.

Der Nachweis über die Erfüllung dieser Anforderungen ist unter Beachtung der Grundsätze nach Anlage 15 FeV (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten) durch Beibringung eines betriebs- oder arbeitsmedizinischen Gutachtens nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu führen

- von Bewerbern um die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E und der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung,
- von Bewerbern um die Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE und D1E ab dem 50. Lebensjahr,
- von Bewerbern um die Verlängerung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ab dem 60. Lebensjahr.

Im Rahmen der Begutachtung finden in der Regel verschiedene Testverfahren Anwendung, die FeV schreibt keine bestimmten Verfahren vor. In den im Jahr 2000 in 6. Auflage erschienenen „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung“ werden im Kapitel „Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit“ Mindestanforderungen bezüglich der zu erreichenden Prozenträge definiert, ohne bestimmte Testverfahren zu nennen. Es gilt die Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Verfahren der Prozentrang 33 – gemessen an altersunabhängigen Normwerten – erreicht oder überschritten werden muss, dass aber der Prozentrang 16 in den relevanten Verfahren ausnahmslos erreicht sein muss. Hiervon kann nur abgesehen werden, wenn in einzelnen Untertests bei Abweichungen nach unten Kompensationsmöglichkeiten gegeben sind. In Zweifelsfällen ist eine Fahrverhaltensprobe durch den psychologischen Gutachter vorzunehmen.

Nach Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung stellt sich nunmehr die Frage, wie ausgedehnt das Spektrum eingesetzter und akzeptierter Testverfahren ist und welche Erfahrungen die Gutachter im Rahmen der Begutachtung gemäß Anlage 5 (2) FeV bereits erworben haben.

Einige Landesbehörden (z. B. Nordrhein-Westfalen) haben Listen von akzeptierten Testverfahren aufgestellt.

Zur Klärung dieser Fragen fand am 7.11.2000 in der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein Expertengespräch statt, an dem neben Experten aus der Verkehrspsychologie, der Rechts- und Verkehrsmedizin Vertreter der Länder und der Träger der Begutachtungsstellen (Begutachtungsstellen für Fahreignung sowie Arbeits- und Betriebsmediziner) teilnahmen.

Ziel des Expertengesprächs war es, Transparenz über den derzeitig praktizierten Umgang mit den Anforderungen von Anlage 5 (2) bzw. der neuen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung zu gewinnen, insbesondere des Kapitels „Anforderungen an die psychische Leistungsfähigkeit“ der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung. Weiterhin sollte versucht werden, einen Konsens über bundesweit zu empfehlende Testverfahren zu erzielen.

Weitere Diskussionspunkte waren Mindestanforderungen an die Verfahren, Vor- und Nachteile sowie wünschenswerte Weiterentwicklungen der vorhan-

denen Instrumente. Erste Erfahrungen der Träger der Begutachtungen mit den in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung genannten Prozenträgen 16/33 wurden gesammelt und die Anforderungen an den Fahrverhaltenstest im Rahmen einer Kompensationsprüfung diskutiert. Auch fachliche und organisatorische Fragen zur Begutachtung (Einweisung der Klienten in die Tests, Anforderungen an die Untersucher, Mindestanforderungen an das Gutachten etc.) wurden besprochen.

Im Folgenden werden Ergebnisse dieses Expertengesprächs dargestellt.

Ergebnisse

Testverfahren

Von den Trägern der Begutachtung wurden als eingesetzte Testsysteme vor allem das Act-and-React-Testsystem (ART) des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Wien und das Wiener Testsystem (WTS) der Firma Schuhfried, weiterhin die Testbatterie zur Aufmerksamkeitsprüfung (TAP) von Zimmermann und Fimm genannt. Weiterhin wurden das Verfahren „Corporal“, der d2-test nach Brickenkamp und der Linienverfolgungs-Test (LVT) aufgeführt.

Anforderungen an die Testverfahren

Eingesetzte Testverfahren müssen nach Ansicht der Experten in erster Linie in Bezug auf die untersuchende Fragestellung valide sein (einige Verfahren sind an realen Fahrproben validiert), an ausreichend großen repräsentativen Stichproben normiert, standardisiert, reliabel und objektiv. Parallelverfahren seien wünschenswert, um bei Wiederholungen Übungseffekte zu minimieren. Die Verfahren sollten zeitökonomisch einsetzbar sein.

Setzung der Prozenträge

Nach Aussage der verkehrspsychologischen Experten handelt es sich bei den Prozenträgen 16 und 33 um empirische Setzungen, die aus der verkehrspsychologischen Erfahrung heraus entstanden sind. Bei der Formulierung der Anforderung in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung wurde bewusst die altersunabhängige Norm als Referenz gewählt. Die Erfordernisse des Realverkehrs sind nicht altersabhängig, daher sollten die Anforderungen an Berufskraftfahrer zur Personenbeförderung ausreichend hoch sein, um die Sicherheit insbesondere der Fahrgäste zu gewährleisten.

Eine Anpassung der Anforderungen an die jeweilige Altersgruppe würde diesem Grundgedanken widersprechen. Dennoch gibt es Befürworter einer altersabhängigen Norm, da z. B. ältere Menschen häufig wenig Erfahrungen mit Computern haben und hierdurch auftretende Probleme bei der Testdurchführung die absoluten Testergebnisse beeinflussen können.

Umsetzung in den Bundesländern

In einigen Bundesländern sind die medizinisch-psychologischen Begutachtungsstellen die erste Anlaufstelle, in anderen die Betriebs- oder Arbeitsmediziner. Die länderspezifischen Erlasse zur Umsetzung der FeV richten sich grundsätzlich nach den Vorgaben der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, wandeln diese aber zum Teil leicht ab. So sind die Vorgaben für die Einhaltung und Umsetzung der Prozentrag-Grenzwerte in den nördlichen Bundesländern weniger scharf, werden aber strikter exekutiert, wogegen in anderen Bundesländern die Grenzwerte schärfer sind, was durch Kompensationsprüfungen aufgefangen wird. Weder in der FeV noch in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung ist die Zahl der anzuwendenden Testverfahren festgelegt. Dies führt zu Schwierigkeiten, wenn gefordert wird, dass in der Mehrzahl der Verfahren ein definierter Prozentrag erreicht werden muss.

Teilweise wird bei Unterschreitung des Prozentrags 16 nur Bewerbern um eine Verlängerung, nicht aber um eine Neuerteilung, die Möglichkeit einer Kompensationsprüfung gegeben.

Anforderungen an die Untersucher

Berechtigt, entsprechende Gutachten zu erstellen, sind die Begutachtungsstellen für Fahreignung und Arbeits- und Betriebsmediziner. Die Durchführung der Testverfahren einschließlich der Instruktion der Probanden kann nach übereinstimmender Meinung der Experten sowohl durch einen qualifizierten Arzt oder Psychologen als auch durch entsprechend geschulte Testassistenten erfolgen. Entscheidend ist hier weniger die Profession als die Kenntnis der Verfahren, ihrer Anforderungen an Diagnostiker, Proband und Situation sowie der relevanten Einflussfaktoren bei der Testdurchführung. Die Träger der Begutachtung haben spezielle Schulungsprogramme für das Personal. Sobald sich die Frage einer Kompensationsprüfung stellt, ist eine differenziertere psychologische Untersuchung erforderlich. Bei medizinischer Fra-

gestellung muss eine medizinische Untersuchung durchgeführt werden.

Ablauf der Untersuchung

Bei Nichterreichen der geforderten Prozentränge werden nach Angaben der teilnehmenden Vertreter von Trägerorganisationen zumeist nach Überprüfung „äußerer“ Gründe wie akute oder chronische Erkrankungen oder mangelndes Instruktionsverständnis in einem Gespräch Parameter wie Fahrerfahrung und -bewährung, Sicherheitsbewusstsein, Fähigkeit zur Selbstkritik und andere Grundeinstellungen exploriert. Wenn erforderlich, wird eine medizinische Untersuchung veranlasst oder es werden weitere psychometrische Testverfahren eingesetzt. Sollten die erzielten Ergebnisse für die Beurteilung der geforderten Eignung nicht ausreichen, wird eine Fahrprobe durchgeführt.

Anforderungen an das Gutachten

Es wurde übereinstimmend festgestellt, dass bei Getesteten, deren Ergebnisse unauffällig sind, das Gutachten weitgehend standardisiert sein kann. Es sollte immer die Nennung der angewandten Verfahren mit Begründung beinhalten, die zugrundeliegenden Normwerte und die Testergebnisse für jedes Verfahren, sowie eine abschließende Bewertung. Bei einer Kompensationsdiskussion muss das Gutachten individuell erweitert werden.

Erste Erfahrungen mit der Umsetzung

Beim RW TÜV liegt die Ablehnungsquote bei Bewerbern um die Ersterteilung bei 2,4 %. Bei Verlängerungsanträgen von Kraftomnibusfahrern über 50 Jahre unterschritten etwa 50 % die Grenze Prozentrang 33, letztendlich wurden aber nur 3,3 % der Anträge abschlägig beschieden. Von den Kraftomnibusfahrern über 60 Jahre erreichten etwa drei Viertel zunächst nicht den erforderlichen Prozentrang 33, insgesamt wurden letztendlich rund 17 % abgelehnt.

Testwiederholungen bei verschiedenen Institutionen sind nach Angabe der Experten praktisch unbegrenzt möglich und daher problematisch. Auch besteht aufgrund unterschiedlicher Richtlinien die Gefahr eines „Gutachtentourismus“ zwischen den Bundesländern. Es ist daher nicht erkennbar, wie viele Bewerber letztendlich keine Neuerteilung bzw. Verlängerung erreichen.

Ausblick

Folgende Forderungen wurden übereinstimmend gestellt: Die Entwicklung alters- und ggf. zielgruppenspezifischer Normwerte wird für sinnvoll erachtet, um die Ergebnisse der Klienten besser einordnen zu können. Es besteht der Wunsch nach mehr Parallelverfahren, um die Problematik der Mehrfachtestungen zu entschärfen, und nach adaptiven Tests, die der Zielgruppe der Älteren entgegenkommen. Seitens der Betriebs- und Arbeitsmediziner, die teilweise noch nicht über ein Testsystem verfügen, wird ein kostengünstiges System gewünscht, das speziell auf die Fragestellungen der Anlage 5 (2) FeV zugeschnitten ist.

Es bestand Konsens, dass die Entwicklung einer bundeseinheitlichen Liste akzeptierter Testverfahren wünschenswert sei. Die Fahrprobe bei der Kompensationsprüfung ist naturgemäß nicht bundesweit standardisierbar. Es könnten aber Prinzipien zur Durchführung und Beurteilung entwickelt und festgelegt werden.

Die Ergebnisse des Expertengesprächs werden mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem zuständigen Bundesländer-Fachausschuss erörtert.

Anschrift

M. Albrecht
S. Schmidt
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach