

Vorwort zur erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage

Die Beurteilungskriterien sind ein unerlässlicher Bestandteil bei der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern. Sie wurden im Jahr 2005 von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) veröffentlicht. 2006 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Kriterien „Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik“ in die Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung übernommen. Sie sind seitdem bundesweit verbindlich anzuwenden.

Durch den interdisziplinären Charakter konnten die Beurteilungskriterien erfolgreich weiterentwickelt und verbessert werden. Nach wertvollen Hinweisen aus Wissenschaft, Praxis und Verwaltung liegt nun die 2. erweiterte und überarbeitete Auflage vor.

Im Zentrum der Überlegungen steht immer der Mensch. Es sind vor allem die Fahrerinnen und Fahrer, die mit ihrem Verhalten, ihrem Respekt und ihrer Vorsicht den Straßenverkehr sicherer und das Fahren angenehmer machen.

Deutschlands Straßen sind heute so sicher wie nie zuvor. Viele Maßnahmen haben zu diesem Erfolg beigetragen: straßenbauliche Fortschritte, eine verbesserte Ausrüstung der Fahrzeuge und der Notfallmedizin, aber auch wichtige gesetzliche Regelungen im Bereich des Verkehrs- und Verhaltensrechts.

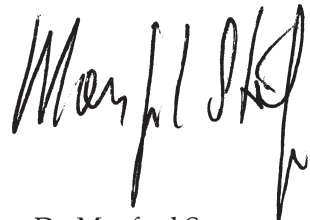
Die Beurteilungskriterien bei der Erstellung von Gutachten leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ihre Anwendung hat ganz wesentlich zur Erhöhung der Qualität und Transparenz und zur Vereinheitlichung der anzuwendenden Kriterien im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung beigetragen. So helfen sie dabei, unsere Straßen sicherer zu machen, Unfälle zu vermeiden und damit Leben zu retten!



Dr. Engelbert LÜTKE DALDRUP
Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Vorwort zur 1. Auflage

Mit den von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin entwickelten Beurteilungskriterien soll bei der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern der Verkehrssicherheit auf der einen und der Einzelfallgerechtigkeit auf der anderen Seite gleichermaßen Rechnung getragen werden. Diese Zielsetzung, die Vereinheitlichung der Beurteilungskriterien und ebenso die mit der Veröffentlichung verbundene Transparenz sind für jeden verantwortungsvollen Verkehrspolitiker uneingeschränkt zu begrüßen. Ganz besonders möchte ich aber auch die Kooperation der Fachgesellschaften und damit den interdisziplinären Charakter der Beurteilungskriterien würdigen. Mit dem vorgelegten Werk und seinen fundierten Ausführungen wird eine wichtige Orientierung und Grundlage für die kontinuierliche Verbesserung sowie weitere Fachdiskussion auf diesem Gebiet geschaffen, in die insbesondere alle Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung sowie die Bundesanstalt für Straßenwesen einzubinden sind. Damit sind die Beurteilungskriterien ein weiteres Beispiel dafür, dass die Verkehrssicherheit nur gemeinsam vorangebracht werden kann.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Manfred Stolpe', with a stylized, cursive script.

Dr. Manfred STOLPE
Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Geleitwort zur erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage

Mit Herausgabe dieser 2., überarbeiteten und erweiterten Auflage der Beurteilungskriterien wird die kontinuierliche Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Erkenntnisse in den beteiligten Fachgebieten berücksichtigt und in eine praktische Handreichung für die medizinischen und psychologischen Sachverständigen umgesetzt.

Die von den beiden Fachgesellschaften DGVP und DGVM bereits in Berlin, Frankfurt am Main, Dresden und Ulm gemeinsam durchgeführten jährlichen Fachsymposien haben wichtige Anregungen gegeben, welche in die Neugestaltung eingeflossen sind. Einbezogen wurden auch die Ergebnisse der Fit to Drive-Kongresse in Berlin, Wien und Prag.

Insbesondere sind die Möglichkeiten einer entlastungs- und ressourcenorientierten Diagnostik erweitert. So wurden die Kapitel zur Hypothesenstruktur, zu den Indikatoren und zu den chemisch-toxikologischen Analysen maßgeblich überarbeitet. Der wissenschaftliche Fortschritt und die Methodenentwicklung auf dem Gebiet der Toxikologie haben hier zur stärkeren Einbindung der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) geführt.

Das Kapitel „Der Einsatz von psychologischen Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung“ wurde komplett neu erstellt und soll mehr Einheitlichkeit bei der Anwendung und Interpretation von Tests bewirken.

Die Beurteilungskriterien sind für die praktische Arbeit eine zuverlässige Orientierung und Hilfestellung bei der Bewertung und Beurteilung der Fahreignung. Sie erhöhen wesentlich die Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Begutachtungsprozesses. Dies dient einerseits den Verwaltungsbehörden und -gerichten, die die erstellten fachärztlichen und medizinisch-psychologischen Gutachten als Grundlage ihrer Entscheidungsfindung benötigen. Andererseits dient es auch dem Betroffenen selbst und der Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung seiner individuellen Mobilität, weil ihm die Chance geboten wird, seine Fahreignung im Straßenverkehr zu sichern oder zurück zu erlangen. Damit leistet das Werk einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

In dieser Perspektive hat es das Potenzial, seine Wirkung auch in den Verkehrsbereichen Wasser, Luft und Schiene zu entfalten, wo bei krankheits- bzw. verhaltensbedingten Auffälligkeiten (z. B. Drogen- und Alkoholproblemen) ebenfalls Untersuchungen hinsichtlich der Beurteilung der körperlichen und geistigen Eignung durchgeführt werden.

Die Beurteilungskriterien richten sich primär an die am Begutachtungsprozess beteiligten oder in der Rehabilitation tätigen Psychologen, Ärzte und Naturwissenschaftler. Darüber hinaus können sie von den je nach Fragestellung zuständigen Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation angewandt werden, soweit die zu bearbeitende Fragestellung Eingang gefunden hat.

In diesem Zusammenhang ist es notwendig, auf die Vermeidung einer Rollenkonfusion hinzuweisen: Der behandelnde bzw. beratende Arzt oder Psychologe darf nicht zugleich verantwortlich am Begutachtungsprozess beteiligt sein. Allerdings sollte nach jeder therapeutischen Maßnahme zur Wiederherstellung der körperlichen und geistigen Eignung eine Begutachtung durchgeführt werden, um zu überprüfen, ob die zuvor erfolgten medizinischen und/oder psychologischen Maßnahmen ihre Wirkung im Einzelfall entfaltet haben. Eine Ausnahme bilden hier derzeit die nach § 70 FeV von akkreditierten Trägern durchgeführten Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung.

Der besondere Dank der Herausgeber gilt den Mitgliedern der „Ständigen Arbeitsgruppe der DGVP und der DGVM zur Weiterentwicklung der Beurteilungskriterien“ (StAB) für das Zusammenstellen der Änderungsvorschläge und die Ausarbeitung der Texte

Jürgen BRENNER-HARTMANN (Ulm) – federführend –
Anita MÜLLER (Hamburg)
Dr. Karin MÜLLER (Berlin)
Prof. Dr. Frank MUSSHOF (Bonn)
Dr. Hannelore HOFFMANN-BORN (Frankfurt a. M.) und
Dr. Sabine LÖHR-SCHWAAB (Stuttgart).

Bedanken möchten wir uns außerdem bei allen Kolleginnen und Kollegen, die weiteres Verbesserungspotenzial aufgezeigt haben, sowie bei der BAST für ihre konstruktiven Hinweise und die gute Zusammenarbeit in der Endabstimmung der Dokumente. Ebenso sei den in Kapitel 7 genannten Fachkollegen aus wissenschaftlichen Instituten Dank ausgesprochen, die durch ihre kompetenten Beiträge zu den dort zusammengestellten Texten geholfen haben, den aktuellen Stand der Erkenntnisse wiederzugeben.

Die Beurteilungskriterien werden in der jeweils neuesten Fassung als verbindliches Dokument im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung bundesweit angewendet und finden Eingang in die Anforderungen der BAST an zu akkreditierende Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung auf Grundlage der Normen DIN EN ISO/IEC 17020.

Die in dieser Ausgabe festgelegten Beurteilungsgrundsätze werden zudem Eingang in die von den regionalen Ärztekammern angebotene Zusatzqualifikation „Verkehrsmedizin“ finden und damit die Qualität der Ausbildung von Verkehrsmedizinern sowie der Erstellung fachärztlicher Gutachten fördern.

Zukünftige Schwerpunkte der Weiterentwicklung werden neue Kapitel zu den Themenkomplexen „Kompensation“, „Persönlichkeitsverfahren“ und „Beurteilungskriterien für ältere Kraftfahrzeugführer“ sein.

Prof. Prof. h. c. Dr. rer. nat.
Wolfgang SCHUBERT
1. Vorsitzender der DGVP

Prof. Dr. med.
Rainer MATTERN
Präsident der DGVM

Geleitwort zur 1. Auflage

Die vorliegenden Beurteilungskriterien wurden im „Arbeitskreis Beurteilungskriterien“ erstellt und kontinuierlich weiter entwickelt. Sie sind als geistiges Eigentum der im Fachausschuss MPU des Vereins der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) organisierten Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung (incl. DEKRA) entwickelt worden.

Mitglieder des AK Beurteilungskriterien

- Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger NICKEL, Hannover (federführend bis 1993)
- Dipl.-Psych. Gerd KAJAN, Köln (federführend bis 1996)
- Dipl.-Psych. Jürgen BRENNER-HARTMANN, Stuttgart (seit 1991 (federführend seit 1996))
- Dipl.-Psych. Angelika SCHELL, Hannover (1992 bis 1996)
- Dipl.-Psych. Dominik HAMMER, Passau (seit 1992)
- Dr. med. Dipl.-Psych. Uwe BUCHHOLTZ, München (1992 bis 1997)
- Dr. med. Jürgen MÜLLER-WICKOP, Hamburg (1992 bis 1995)
- Dr. med. Sabine LÖHR-SCHWAAB, Stuttgart (1994 bis 1997)
- Dr. med. Hannelore HOFFMANN-BORN, Frankfurt/Main (1994 bis 1997)
- Dipl.-Psych. Dr. Wolfgang SCHUBERT, Berlin (seit 1995)
- Dipl.-Psych. Uli VELTGENS, Düsseldorf (1996 bis 1998)
- Dipl.-Psych. Wolfgang REDDEMANN, Göttingen (1997)
- Dipl.-Psych. Dr. Hans JANSEN, Hamburg (seit 1997)
- Dipl.-Psych. Sylvia MARZAI, Berlin (1998 bis 2002)
- Dipl.-Psych. Dr. Karin MÜLLER, Berlin (seit 2003).

Hinsichtlich der Historie der Entwicklung der Beurteilungskriterien für die Fahreignungsdiagnostik ist festzustellen, dass die entscheidenden Impulse von Herrn Wolf-Rüdiger NICKEL (Hannover) ausgingen, der bis 1993 auch Federführender des Arbeitskreises des VdTÜV war. Später haben maßgebliche Beiträge Herr Gerd KAJAN (Köln) und seit 1996 Herr Jürgen BRENNER-HARTMANN (Stuttgart) geleistet. Verdienste um die medizinischen Beiträge bei der Entwicklung der Beurteilungskriterien erwarben sich insbesondere Frau Dr. Sabine LÖHR-SCHWAAB (Stuttgart) und Frau Dr. Hannelore HOFFMANN-BORN (Frankfurt/Main). Insbesondere gebührt Herrn Jürgen BRENNER-HARTMANN Dank, der den Arbeitskreis zur Pflege und Entwicklung der Beurteilungskriterien mit Umsicht und Gewissenhaftigkeit geleitet hat. Als Federführender des Arbeitskreises prägt seine Handschrift maßgeblich die vorliegende Fassung.

Eine weitgehende Überarbeitung erfolgte im Jahr 2001 im Auftrag der Kommission Fahreignung beim VdTÜV durch den Federführenden des AK Beurteilungskriterien, Herrn Dipl.-Psych. Jürgen BRENNER-HARTMANN. Wichtige Anregungen für die Neufassung der Hypothese 2 und die Sichtweise der Notwendigkeit des Alkoholverzichts bei starker Alkoholgewöhnung sind aus einer intensiven und fruchtbaren Diskussion mit Herrn Prof.

Dr. Egon STEPHAN, Universität zu Köln, entstanden, dem an dieser Stelle ausdrücklich für seine konstruktive Mitwirkung gedankt sei.

Eine weitere Aktualisierung war nach der rechtsförmlichen Anerkennung von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV für Klienten mit Drogenproblematik im Jahr 2003 erforderlich geworden. Dabei sind in Zusammenarbeit mit den akkreditierten Anbietern dieser Kurse die D-Kriterien überarbeitet und um die Hypothese D 7 ergänzt worden.

Weitere Anregungen zur Fortentwicklung der Beurteilungskriterien gab der 32. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 20. bis 23.3.2003 in Magdeburg, bei dem in einem „Rundtischgespräch“ unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Rainer MATTERN (Heidelberg) und Herrn Dr. Wolfgang SCHUBERT (Berlin) die Beurteilungskriterien einer breiten Zuhörerschaft vorgestellt wurden. Insbesondere die von Herrn Prof. Dr. Rolf ADERJAN (Heidelberg) vorgetragenen Aspekte aus toxikologischer Sicht haben zu einer weiteren Überarbeitung der Kriterien angeregt. Nach einem gemeinsamen Beschluss der Vorstände der DGVP und der DGVM im November 2003 in Ulm wurden die Kriterien hinsichtlich der medizinischen und chemisch-toxikologischen Befunderhebung überarbeitet und ergänzt. In jüngster Zeit sind Anreicherungen der Beurteilungskriterien durch Beiträge von Herrn Prof. Dr. Rolf ADERJAN, Herrn Prof. Dr. Rainer MATTERN und Herrn Prof. Dr. Gerold KAUERT (Frankfurt/Main) aus toxikologischer Sicht sowie Herrn Dr. Rolf HENNIGHAUSEN (Goslar) hinzu gekommen.

Am 9. September 2004 wurden die Beurteilungskriterien anlässlich einer Sondersitzung der Kommission Fahreignung des VdTÜV an die DGVP und die DGVM zur weiteren Entwicklung, Pflege und Verbreitung ohne jedwede wirtschaftliche Auflagen und Bedingungen übergeben.

Am 5. November 2004 wurde in Berlin ein gemeinsames Symposium der beiden Fachgesellschaften durchgeführt, welches sich mit den Beurteilungskriterien befasste. Die Zielstellung des Symposiums diente der Diskussion um die Vereinheitlichung der Kriterien für die Beurteilung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Diskussionen in Fachausschüssen und des institutionalisierten Erfahrungsaustausches der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) haben gezeigt, dass das Qualitätsziel gleicher Beurteilung von gleichen Sachverhalten in der Fahreignungsdiagnostik noch nicht vollständig erreicht ist. Die Vorstände der beiden Fachgesellschaften verstehen die Kooperation auf diesem Gebiet „als große Chance zu mehr Verkehrssicherheit und Individualgerechtigkeit“. Ein weiteres Thema war die Harmonisierung der fachwissenschaftlichen Grundlagen der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Europa. Aus diesem Grunde war auch ein Vertreter der Europäischen Union aus Brüssel von der Directorate General for Energy and Transport (DG Tren), Herr Joel VALMAIN, anwesend. Im Mittelpunkt des Interesses der weit über 300 Teilnehmer aus sieben Ländern stand dabei ein Austausch von wissenschaftlichen Erkenntnissen und Erfahrungen in der Begutachtung der Fahreignung. Das Symposium verfolgte ferner die Zielstellung, die „Beurteilungskriterien“ als „normatives Dokument“ in die

Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aufnehmen zu lassen und deren Anwendung auch bei der Erstellung von Facharztgutachten sicherzustellen. Zum Symposium konnten auch Vertreter aus Politik, Behörden, gesellschaftlichen Organisationen und Institutionen aus dem gesamten Bundesgebiet begrüßt werden. Im Weiteren diente das Symposium als wissenschaftliches Forum zur Anmeldung von Kritik als Basis für die Fortentwicklung der Beurteilungskriterien. Durch die Anwendung der Beurteilungskriterien wird ein Beitrag zur Erhöhung der Einzelfallgerechtigkeit und der Rechtsgleichheit erreicht und unter Berücksichtigung der Entlastungs- und Ressourcendiagnostik die Transparenz des Begutachtungsprozesses erhöht. Manche Kriterien und Verfahrensweisen werden nach breiter Akzeptanz unter Fachleuten neben der Publikation auch der Verankerung in Verwaltungsvorschriften und der Kontrolle ihrer Einhaltung bedürfen.

Dr. rer. nat. Dipl.-Psych.
Wolfgang SCHUBERT
1. Vorsitzender DGVP

Prof. Dr. med.
Rainer MATTERN
Präsident DGVM

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| Vorwort des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur 2. Auflage | 5 |
| Vorwort des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur 1. Auflage .. | 7 |
| Geleitwort der Herausgeber zur 2. Auflage | 9 |
| Geleitwort der Herausgeber zur 1. Auflage | 11 |
| Einleitung | |
| Historischer Abriss | 17 |
| Evaluation der Beurteilungskriterien | 20 |
| Jüngere Entwicklungen und Anpassungsschritte | 23 |
| Aktuelle Ausgabe | 26 |
| 1 Aufgaben der Diagnostik | 27 |
| 2 Abriss der verkehrspsychologischen und verkehrsmedizinischen Diagnostik bei der Fahreignungsbegutachtung | 29 |
| 2.1 Anlässe und Fragestellungen der medizinisch-psychologischen Untersuchungen | 31 |
| 2.2 Hypothesen als Grundlage der Untersuchung | 35 |
| 2.3 Operationalisierung der diagnostischen Hypothesen | 41 |
| 2.4 Beurteilungskriterien und Indikatoren | 41 |
| 2.5 Untersuchungsplanung | 43 |
| 2.6 Auswertung von Informationen und Befunden | 43 |
| 2.7 Absicherung der diagnostischen Hypothesen | 44 |
| 2.8 Unterschiedliche Qualitäten der Diagnostik | 45 |
| 2.9 Grundsätze der Gutachtenerstellung | 48 |
| 2.9.1 Gutachtenaufbau | 48 |
| 2.9.2 Interdisziplinarität | 49 |
| 2.9.3 Nachvollziehbarkeit | 49 |
| 2.9.4 Nachprüfbarkeit | 50 |
| 2.9.5 Verständlichkeit | 50 |
| 2.9.6 Empfehlungen | 51 |
| 3 Hypothesen und Beurteilungskriterien bei Alkohol- und Verkehrsauffälligkeiten (AV) | 53 |
| 4 Hypothesen und Beurteilungskriterien bei Drogenmissbrauch (D) | 63 |
| 5 Indikatoren zu den AV-Kriterien und zu Hypothese 0 | 69 |
| 6 Indikatoren zu den D-Kriterien | 127 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 7 | Auswahl von Untersuchungsmitteln und Interpretation der Befunde | 155 |
| 7.1 | Chemisch-toxikologische Analysen | 156 |
| 7.1.1 | Nachweisbarkeit von Suchtstoffen im Blut | 157 |
| 7.1.2 | Nachweisbarkeit von Suchtstoffen im Urin | 159 |
| 7.1.3 | Nachweisbarkeit von Suchtstoffen in Haaren | 162 |
| 7.1.4 | Nachweisbarkeit von Suchtstoffen im Speichel oder auf der Haut | 166 |
| 7.1.5 | Methodik und Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Analysen | 168 |
| 7.1.6 | Hypothese und Kriterien CTU | 172 |
| 7.2 | Der Einsatz von psychologischen Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung | 180 |
| 7.2.1 | Theoretische Einbettung | 180 |
| 7.2.2 | Anlässe für den Einsatz von psychologischen Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung | 186 |
| 7.2.2.1 | Medizinisch-psychologische Begutachtung von verkehrsauffälligen Fahrern | 186 |
| 7.2.2.2 | Vorzeitige Erteilung einer Fahrerlaubnis | 187 |
| 7.2.2.3 | Erfüllen von besonderen Anforderungen an die psychophysische Leistungsfähigkeit | 187 |
| 7.2.2.4 | Gesundheitliche Beeinträchtigungen, Dauermedikation und ältere Kraftfahrer | 188 |
| 7.2.3 | Anforderungen an Leistungstests in der Begutachtung der Fahreignung | 189 |
| 7.2.3.1 | Methodische Anforderungen | 191 |
| 7.2.3.1.1 | Hauptgütekriterien der Ergebnisse einer Messmethode | 191 |
| 7.2.3.1.2 | Übergreifende Gütekriterien einer Untersuchungsmethode (Nebengütekriterien) | 195 |
| 7.2.3.2 | Methodische Anforderungen an psychologische Tests zur Klassifikation (Diagnose) | 197 |
| 7.2.3.2.1 | Formen der populationsbezogenen Normierung von Beobachtungsmethoden | 198 |
| 7.2.3.2.2 | Die kriteriumsorientierte Normierung und das kriteriumsorientierte Testen | 200 |
| 7.2.4 | Anforderungen an den Anwender leistungspsychologischer Tests in der Verkehrspsychologie | 201 |
| 7.2.5 | Anforderungen an die Testdurchführung und -auswertung | 203 |
| 7.2.5.1 | Testdurchführung | 203 |
| 7.2.5.2 | Testauswertung | 204 |
| 7.2.6 | Die Bewertung der Ergebnisse des Einsatzes von Leistungstests | 206 |
| 7.2.7 | Hypothese und Kriterien PTV | 208 |
| 8 | Literaturhinweise | 215 |