



„Senioren am Steuer“

und die Möglichkeiten der
Fahreignungsüberprüfung
aus Sicht der Fahrerlaubnisbehörden

Referent:

Regierungsamtsrat Thomas Hofstätter, Regierung von Oberbayern - München



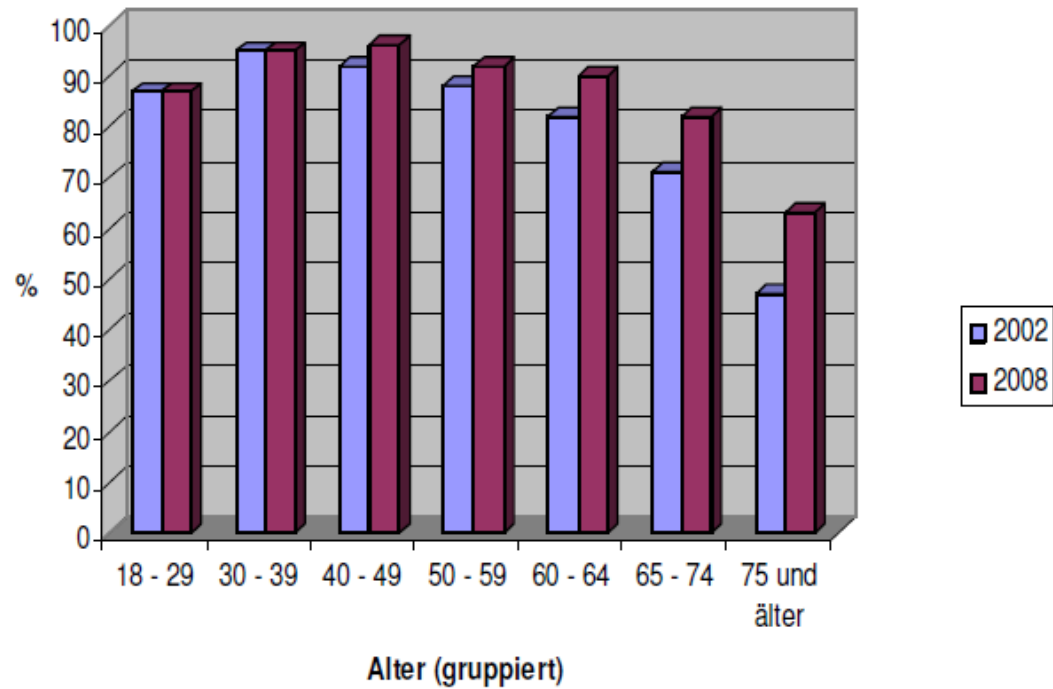
Ausgangssituation





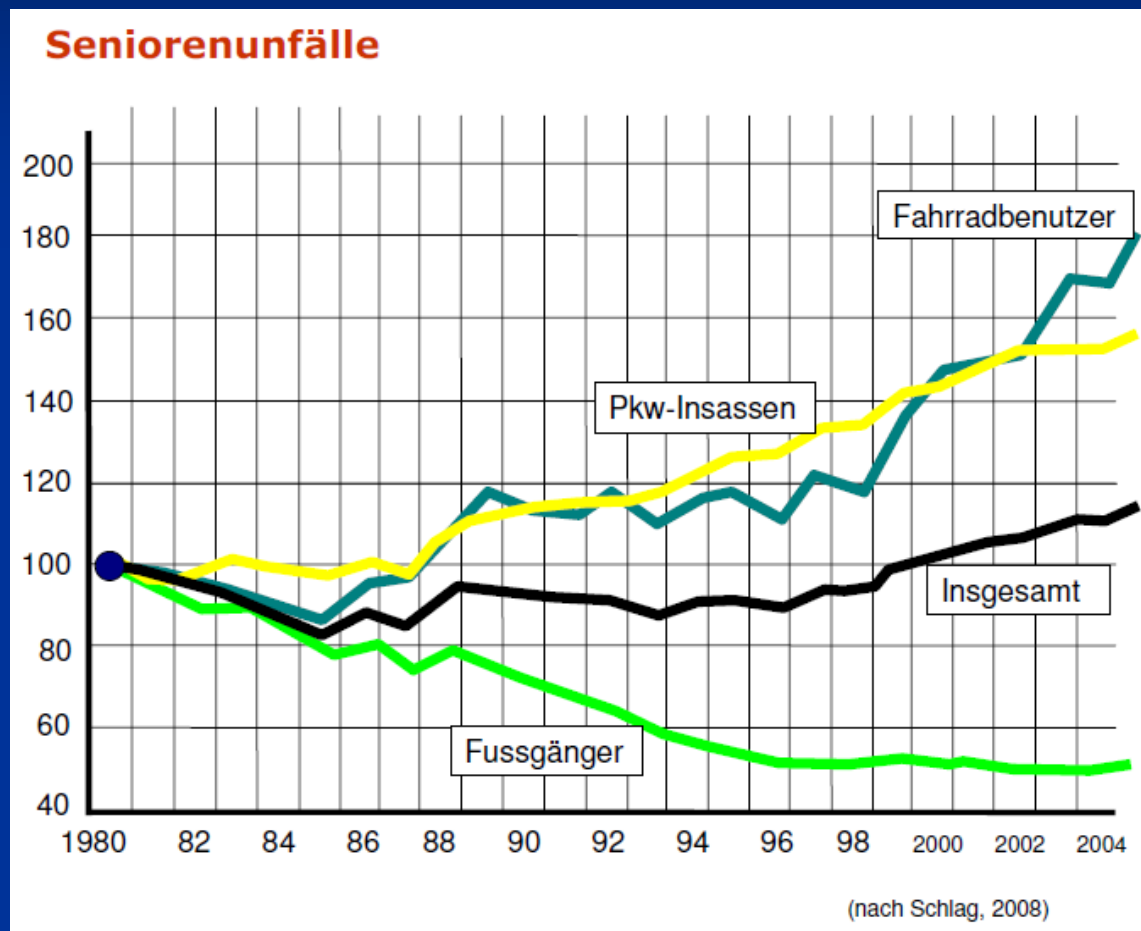
GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Führerscheinbesitz nach Alter (MiD 2002 und 2008)



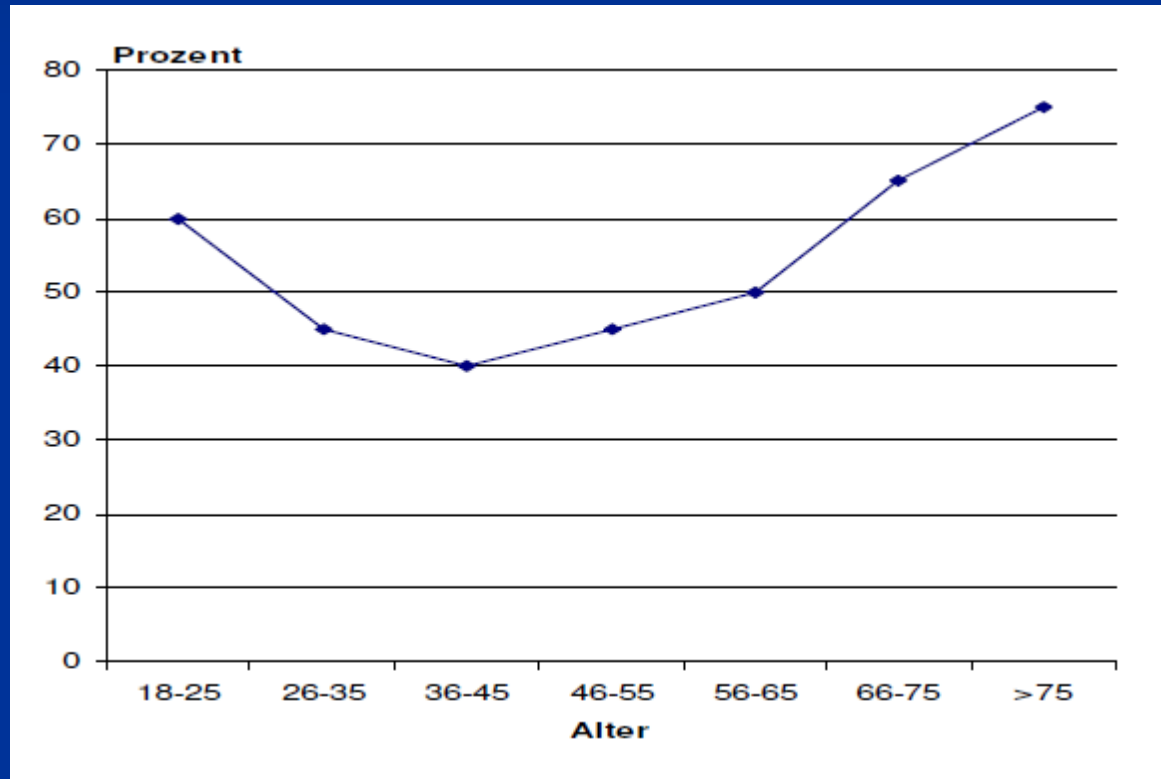


GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

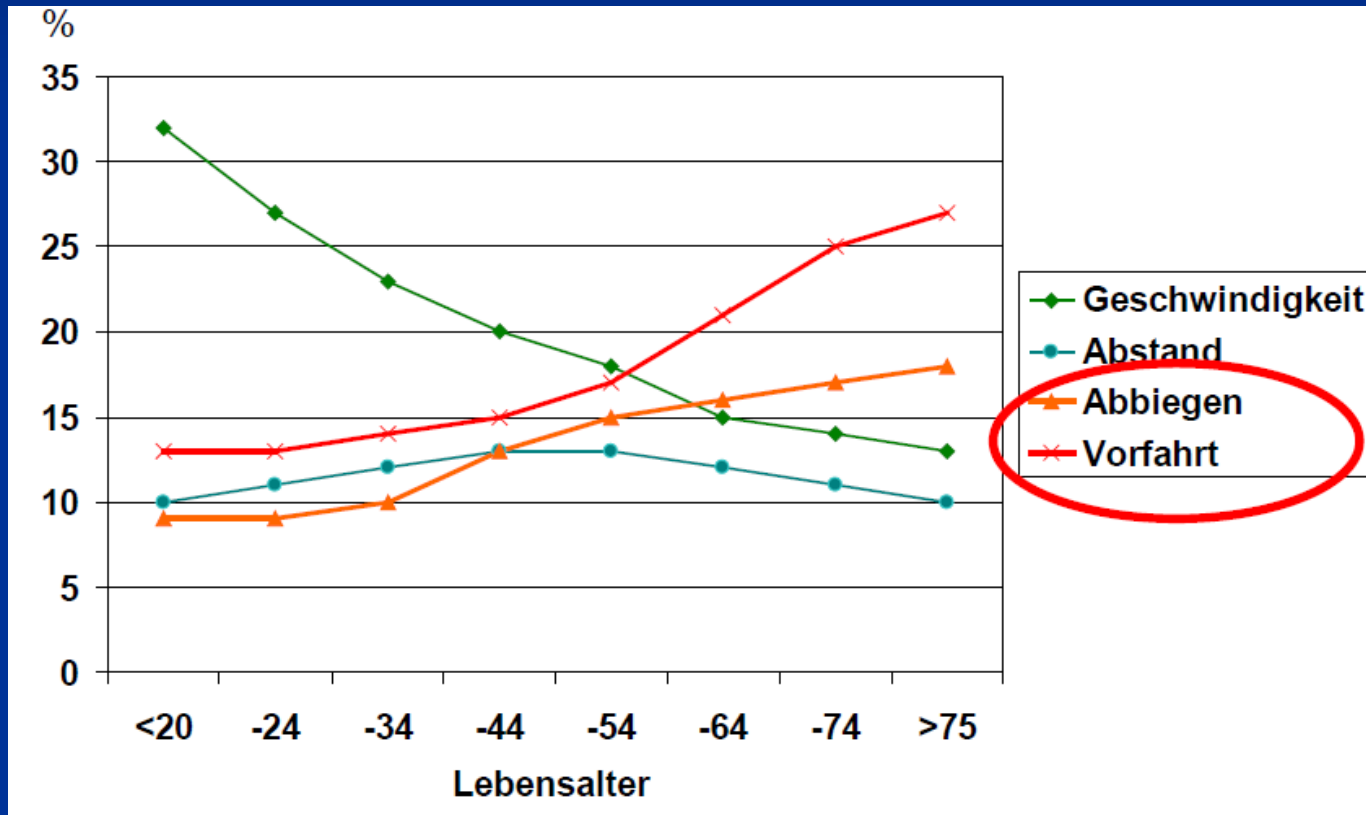


GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Verursacher von Unfällen mit Personenschaden



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“



Zur Personengruppe der älteren Fahrer:

- ❖ Laut gesellschaftlicher und wissenschaftlicher Konvention: 65 Jahre und älter
- ❖ Aussagen zum „älteren Fahrer“ beziehen sich auf den Durchschnitt dieser Altersgruppe
- ❖ Gerade im Alter besteht eine große intra- und interindividuelle Variabilität der Leistungsfähigkeit („es gibt junge Alte und alte Junge“)
- ❖ Das chronologische / kalendarische Alter ist nur ein dürftiger Indikator zur Beschreibung Älterer
- ❖ Besser ist die Betrachtung des „funktionalen Alters“:
 - Physis (körperl. Leistungsfähigkeit, Gesundheit)
 - Psyche (kognitive Leistungsfähigkeit, emotionale Befindlichkeit)
 - Soziales (soziale Rollen, Integration)
 - Identität (Werte und Selbstbild)

Problematik der älteren Fahrer hinsichtlich Krankheiten und Mängel:

- ❖ Bei Patienten über 70 Jahren bestehen im Durchschnitt sieben Krankheitsdiagnosen
- ❖ Typisch sind unerwünschte Arzneimittelwechselwirkungen (wie z.B. Schläfrigkeit, Schwindel, Verdauungsstörungen, Verwirrtheit): Sie treten erfahrungsgemäß bei jedem 7. Patienten über 65 Jahre auf
- ❖ Das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, ist für Personen mit mehr als einer Krankheit bereits 2,6 mal höher als für gesunde Personen
- ❖ Zu den verkehrssicherheitsrelevanten Erkrankungen werden in erster Linie degenerative Gelenkerkrankungen, Herz-Kreislaufkrankungen, Hypertonie sowie Diabetes mellitus, Demenzen und psychische Störungen gezählt.

Häufige fahreignungsrelevante Erkrankungen im Überblick

5. Diabetes mellitus	Körperliche Beeinträchtigung	Kognitive u. Verhaltensbeeinträchtigung
Risiko von Hypoglykämien	Zittern, Herzklopfen, Schwäche, Übelkeit	Wahrnehmungsstörung,* Bewusstseinsstörungen, Kontrollverlust, Verwirrtheit, Unruhe, Aggressivität
Komplikationen bei chronischer Diabetes	diabetische Retinopathie (Sehstörungen) und Neuropathie (Taubheitsgefühle, Muskelschwäche etc.)	
Nach Anlage 4 ist Eignung nach einmaliger Stoffwechselentgleisung gegeben, wenn Einstellung auf Insulin erfolgt ist. Für Gruppe 2 ausnahmsweise bei guter Stoffwechselführung ohne Unterzuckerung		

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

6.3 Parkinsonsche Krankheit	Körperliche Beeinträchtigung	Kognitive u. Verhaltensbeeinträchtigung
	Koordination des Bewegungsablaufs Verlangsamte Motorik	Konzentrationsfähigkeit abhängig vom Medikation und Tagesform
Komplikationen nach längerem Verlauf	Einschränkungen der willkürlichen Blickbewegungen	Erhöhte Tagesschläfrigkeit und imparative Schlafattacken
mit organischem Psychosyndrom		geistige Verlangsamung; Demenz und Depression
Eignung ist für Gruppe 1 gegeben bei leichten Fällen und erfolgreicher Therapie		

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

7.3 Schwere Altersdemenz	Körperliche Beeinträchtigung	Kognitive u. Verhaltensbeeinträchtigung
Vor allem in späteren Stadien der Alzheimer Demenz	Keine unmittelbar auf die Demenz zurückzuführenden körperlichen Beeinträchtigungen	Beeinträchtigungen der Gedächtnisfunktionen, Aufmerksamkeit und Orientierung
Frontotemporale Demenzen (z.B. Pick-Demenz)		Störungen der Impulskontrolle, und Affektregulation
Vaskuläre Demenzen (meist chronisch progredient, nach Schlaganfall ggf. therapierbar)		Sehr variabel im Verlauf abhängig von betroffenen Arealen
<p>Eignung ist bei schwerer Altersdemenz nicht gegeben. Zur leichten und mittelgradigen Demenz sagt Anlage 4 nichts aus. Unfallrisiko bei Diagnose Demenz entspricht Fahrern mit 0,8 ‰!. Laut Beg.-Leitlinien ist ein ärztliches Gutachten in Verbindung mit neuropsychologischer Untersuchung erforderlich. Progredienz beachten!.</p>		



Exkurs:

Die Fahreignungsüberprüfung, wie sie in der Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland verankert ist
(Straßenverkehrsgesetz / Fahrerlaubnisverordnung)

Fazit:

Eine **obligatorische** Fahreignungsüberprüfung für Fahrerlaubnisinhaber der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE erfolgt im Rahmen der Verlängerung der regelmäßig auf 5 Jahre befristeten Erteilung der vorgenannten Fahrerlaubnisklassen.

Eine **obligatorische** Fahreignungsüberprüfung für Fahrerlaubnisinhaber der Klassen A, A1, A2, AM, B, BE, L und T ist in der Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland bislang **nicht vorgesehen**. Sie erfolgt daher **nur anlassbezogen**, d. h. nach bereits erfolgter (z.T. massiver) Auffälligkeit im Straßenverkehr (Unfälle) oder wenn die Fahrerlaubnisbehörde anderweitig Kenntnisse über Erkrankungen oder Mängel eines Fahrerlaubnisinhabers erlangt (Mitteilungen von Polizei / Ärzten / Angehörigen / Nachbarn).

Frage: Wie sieht die anlassbezogene Fahreignungsüberprüfung aus?



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Gibt es eine „Meldepflicht“ bzgl. der Ungeeignetheit von Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen?

Nein. Die Pflicht zur Vorsorge obliegt dabei jedem Verkehrsteilnehmer selbst oder einem für ihn Verantwortlichen.

Wer eingeschränkt verkehrstüchtig ist, darf nur dann am Verkehr teilnehmen, wenn er oder der für ihn Verantwortliche die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hat, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden (§2 (4) StVG i. V. m. §2 (1) FeV).

Strafbar macht sich, wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Allein schon der Versuch ist strafbar (§315 c Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 und 3 StGB).

Zunächst ist abzustellen auf die Legaldefinition der Fahreignung in

§ 2 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz:

„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. Ist der Bewerber auf Grund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so erteilt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist.“

... sowie ...

§ 46 Abs. 1 und 2 Fahrerlaubnisverordnung:

„Erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist.

Erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis noch als bedingt geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, schränkt die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis soweit wie notwendig ein oder ordnet die erforderlichen Auflagen an. Bei Inhabern ausländischer Fahrerlaubnisse schränkt die Fahrerlaubnisbehörde das Recht von der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, so weit wie notwendig ein oder ordnet die erforderlichen Auflagen an. Die Anlagen 4, 5 und 6 sind zu berücksichtigen.“

§ 46 Abs. 3 Fahrerlaubnisverordnung beschreibt nun den „Einstieg“ in die Fahreignungsüberprüfung beim Fahrerlaubnisinhaber:

„Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 entsprechend Anwendung.“

Exkurs:

§ 11 : Eignung (allgemein + Verfahrensvorschriften)

§ 12 : Sehvermögen

§ 13 : Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik

§ 14 : Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungs- und Arzneimittel

Was sind „Tatsachen“, die „Bedenken“ an der Fahreignung begründen?

Mit Tatsachen sind nicht bereits Vermutungen gemeint, sondern konkrete und verwertbare Anhaltspunkte, die ggf. auch gerichtlich überprüfbar sein müssen, z.B. aktenkundige strafgerichtliche Verurteilungen, polizeiliche Mitteilungen im Rahmen des § 2 Abs. 12 StVG, KBA-Auskünfte etc.

Im Zweifel muss die FEB im Rahmen ihrer gesetzlichen Amtsermittlungspflicht den maßgeblichen Sachverhalt selbst aufklären.

Vorsicht ist bei (halb-)anonymen Mitteilungen geboten; oft empfiehlt es sich hierzu, zunächst Umfeldermittlungen einzuleiten (z.B. Abfrage bei Polizei bzgl. etwaiger dort bekannter Verkehrsauffälligkeiten); erhärten sich die mitgeteilten Eignungszweifel, ist es sinnvoll, den Betroffenen vorzuladen.

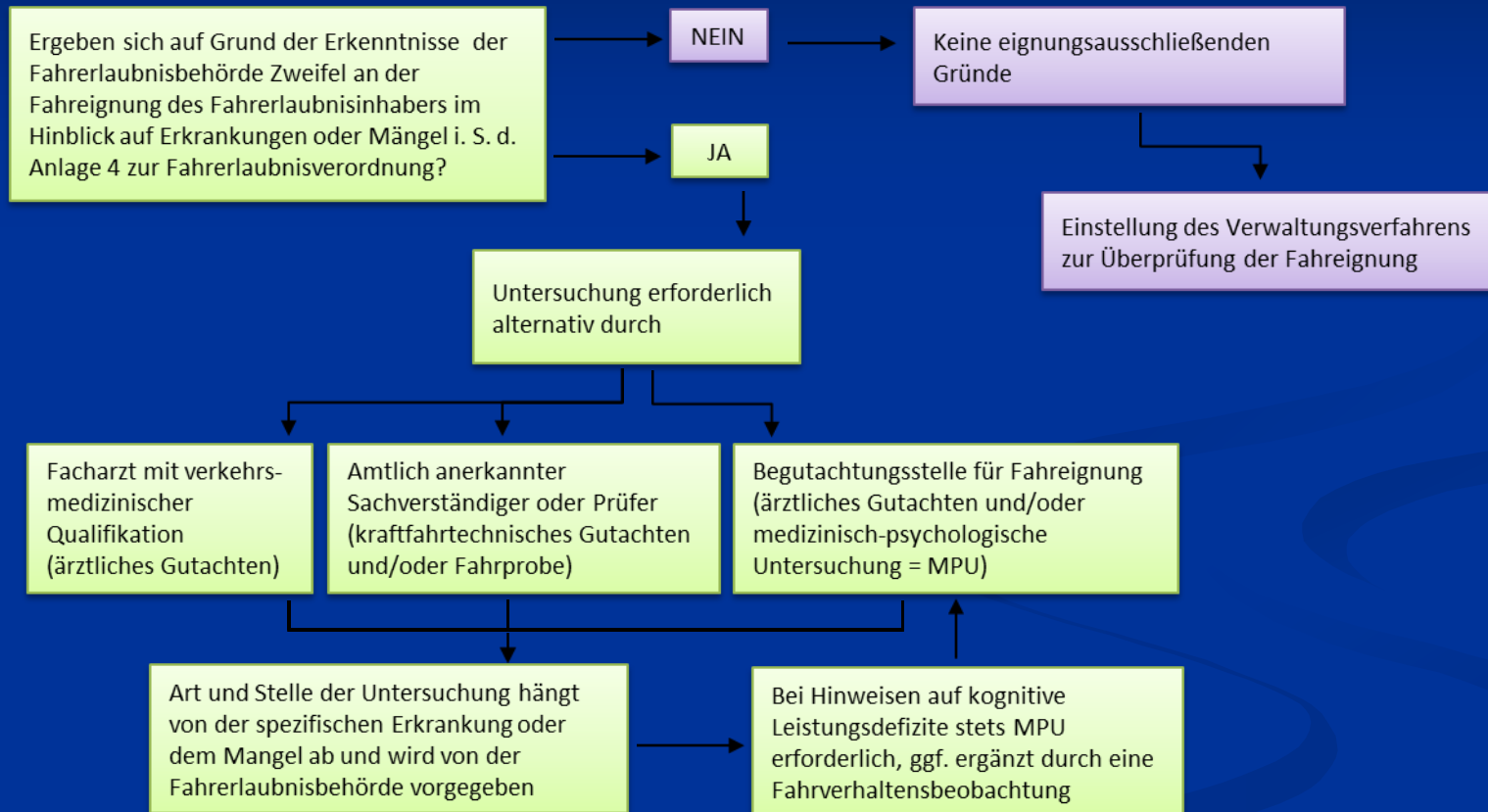
Weitere Vorgehensweise:

Die Fahrerlaubnisbehörde klärt nun anhand der vorliegenden Unterlagen (Mitteilungen Dritter, Befunde, Unfallberichte, Gerichtsurteile usw.) sowie im Regelfall (Kooperationsbereitschaft!) im persönlichen Gespräch mit dem Betroffenen, ob es sich beim zugrundeliegenden Sachverhalt tatsächlich um Tatsachen handelt, die die Bedenken begründen, dass der betroffene Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist.

Die Mitwirkung des Betroffenen ist ausdrücklich gewünscht, da nur so „entlastende“ Sachverhalte in das Verfahren einfließen können!

Im Rahmen der Entscheidung, ob eine Begutachtung angeordnet wird, muss – wie bereits unter Verweis auf die Rechtsprechung ausgeführt - das Vorliegen etwaiger Krankheiten oder Mängel nicht schon bewiesen sein; es genügt der hinreichende Verdacht auf das Vorliegen der selben sowie die vorgenannten (belastbaren) Zweifel an der Fahreignung:

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“



Zum Verfahren – Allgemein

Die Fahrerlaubnisbehörde (FEB) teilt dem Betroffenen mit:

- Die Gründe für die Eignungszweifel (Sachverhalt, Rechtsgrundlage, ggf. Ermessen), § 11 Abs. 6 FeV
- Die sich aus den Eignungszweifeln ergebende(n) Fragestellung(e)n, § 11 Abs. 6 FeV
- Die Art des beizubringenden Gutachtens (ärztlich / kraftfahrtechnisch / MPU), § 11 Abs. 2-4 FeV
- Die in Frage kommende Art der Untersuchungsstelle (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV)
- Eine Frist für die Beibringung des Gutachtens (§ 11 Abs. 6 FeV)
- Die Möglichkeit der Akteneinsichtnahme

Der Betroffene teilt der FEB mit, welche untersuchende Stelle er beauftragt hat.

Die FEB sendet der untersuchenden Stelle den Auftrag mit der „Fragestellung“ sowie den relevanten Teil der Fahrerlaubnisakte (anlassbezogene Begutachtung! / Datenschutz).

Der Betroffene als Auftraggeber (privatrechtlicher Werkvertrag), kann verlangen, dass die Untersuchungsstelle das Gutachten nur ihm persönlich aushändigt.

Die nicht fristgerechte Vorlage des Gutachtens führt automatisch zur Feststellung der Nichteignung (§ 11 Abs. 8 FeV) durch die FEB und damit letztendlich zum Entzug der Fahrerlaubnis.

Die Anordnung von Fahreignungsgutachten durch die Behörde

- ❖ Anlage 15 enthält die Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten
- ❖ § 11 Abs. 5 bis 8 regelt die allgemeinen Grundsätze, die bei der Anordnung eines Gutachtens zu beachten sind sowie die Mitwirkungspflicht des Betroffenen.
- ❖ Anlassbezogenheit, Ermessen: Wesentlich ist, dass sich aus der Gutachtenanordnung ergibt, weshalb die FEB Zweifel an der Eignung hat. Dies ist ebenso wie ein eingeräumtes Ermessen zu begründen. Die Fragestellung(en) sind dem Betroffenen in der Anordnung mitzuteilen. Nur dann ist der Betroffene in der Lage, die Rechtmäßigkeit der behördlichen Anordnung zu überprüfen und zu entscheiden, ob er der Anordnung Folge leisten will oder nicht. Ebenso ist der Betroffene darauf hinzuweisen, dass er die zu übersendenden Unterlagen einsehen kann. Der untersuchenden Stelle sind die vollständigen Unterlagen zu übersenden, unter Beachtung der gesetzlichen Verwertungsverbote.
- ❖ Rechtsnatur einer Gutachtenanordnung: Zwar ist die Anordnung eines Eignungsgutachtens nach herrschender Meinung kein Verwaltungsakt, der mit Rechtsmitteln anfechtbar ist, sondern dient als Mittel der Sachverhaltsaufklärung rein der Vorbereitung einer behördlichen Entscheidung. Aufgrund der weitreichenden Folgen, die sich aus der Nichtbeibringung eines Gutachtens für den Betroffenen ergeben können, kann nur eine rechtmäßige Anordnung im Vorfeld die Rechtsfolge des § 11 Abs. 8 auslösen, d.h. die Entziehung der Fahrerlaubnis begründen.



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Einwand „finanzielles Unvermögen“

Der Verweis auf ein finanzielles Unvermögen seitens des Betroffenen kann regelmäßig ein Absehen von der Anordnung nicht begründen (Sicherheitsrecht!). Diesem Einwand kann (wenn er lückenlos und zweifelsfrei nachgewiesen wurde) dadurch Rechnung getragen werden, dass nach einem sachgerechten Ausgleich zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der wirtschaftlichen Lage des Betroffenen zu suchen ist – es ist daher vom Betroffenen zu fordern, dass er alle in Betracht kommenden Möglichkeiten ausschöpft (Ratenzahlung, Darlehen...), um die einer Begutachtung entgegenstehenden finanziellen Hemmnisse auszuräumen.

Angemessene Fristsetzung, Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Die Frist zur Vorlage des Gutachtens muss angemessen sein, andernfalls hat der Betroffene die Nichtvorlage des Gutachtens nicht zu vertreten („objektive Unmöglichkeit“) mit der Folge, dass eine Entziehung der FE nicht über § 11 Abs. 8 möglich ist! D.h. wenn im Einzelfall ein Vielzahl externer Befunde zu erheben ist, muss dies bereits bei der Anordnung berücksichtigt werden, ggf. kann die Frist zur Vorlage des Gutachtens moderat verlängert werden. Anders liegt der Fall, wenn die Hinderungsgründe für die Behörde nicht offenkundig sind (Darlegelast liegt beim Betroffenen).

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kommt auch beim Untersuchungsumfang zu tragen: wurde im Vorfeld z.B. bereits ein fachärztliches Gutachten beigebracht, wäre eine erneute medizinische Untersuchung im Rahmen einer MPU unverhältnismäßig, es kann demnach nur eine Teilbegutachtung (PU) angeordnet werden, bzw. Leistungsbegutachtung (ggf. mit anschließender Fahrprobe).



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Verwertbarkeit von Gutachten

Der Betroffene ist zur Vorlage eines Gutachtens nicht verpflichtet. Dies kann dann bedeutsam werden, wenn uns ein Gutachten versehentlich direkt (ohne Einwilligung des Betroffenen) zugesandt wird. Es darf dann nicht verwertet werden. Nur der Betroffene – nicht die Behörde – hat Anspruch auf die Aushändigung des Gutachtens.

Sobald die Fahrerlaubnisbehörde ein Gutachten zulässigerweise vorliegen hat, ist es allerdings als neue Tatsache zu werten, der selbständige Bedeutung zukommt, selbst dann, wenn die zugrundeliegende Anordnung nicht rechtmäßig ergangen ist. Dies kann sich also zum Nachteil des Betroffenen auswirken und spielt auch für sich anschließende Verfahren eine Rolle (Gutachten ist aktenkundig und würde bei der nächsten Begutachtung mitgeschickt, wenn noch verwertbar).

Nach Vorlage des Gutachtens ist dieses sorgfältig auszuwerten. Die FEB hat dabei eine eigene Entscheidungskompetenz. Rechtsbegriffe wie „geeignet“ oder „nicht geeignet“ hat der Gutachter nicht zu verwenden, sondern die konkrete(n) Fragestellung(e) der Behörde zu beantworten. Nur wenn das Gutachten schlüssig und nachvollziehbar ist, können weitere Maßnahmen darauf gestützt werden.

GdP-Seminar „Drogen im Straßenverkehr“

Die Begutachtung selbst hat auf der Grundlage von „Leitlinien“ und „Kriterien“ zu erfolgen und ist umgekehrt auch behördlicherseits an Hand von diesen auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit zu überprüfen = Wertigkeit des Gutachtens im Verwaltungsverfahren:



Bei einem nicht nachvollziehbaren, mangelhaften Gutachten kommt eine Nachbesserung in Betracht. Wiederum ist die Aufforderung hierzu an der Betroffenen als Auftraggeber des Gutachtens zu richten.

(zusätzlicher Hinweis: eine MPU ist kein Ersatz für ein mangelhaftes ärztliches Gutachten).

Das ärztliche Gutachten (§ 11 Abs. 2 FeV)

Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung bestehen insbesondere, wenn Tatsachen bekannt werden, die auf eine Erkrankung oder einen Mangel nach Anlage 4 oder 5 hinweisen. Die Behörde bestimmt in der Anordnung auch, ob das Gutachten von einem

1. für die Fragestellung (Absatz 6 Satz 1) zuständigen Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation,
2. Arzt des Gesundheitsamtes oder einem anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung,
3. Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“ oder der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“,
4. Arzt mit der Zusatzbezeichnung "Facharzt für Rechtsmedizin" oder
5. Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 FeV erfüllt

erstellt werden soll. Die Behörde kann auch mehrere solcher Anordnungen treffen. Der Facharzt nach Nr.1 soll nicht zugleich der den Betroffenen behandelnde Arzt sein.

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Dabei wird geprüft, ob

- ❖ sich der Verdacht auf eine Erkrankung / einen Mangel erhärten oder widerlegen lässt.
- ❖ durch die Erkrankung / den Mangel die Fahreignung ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.
- ❖ trotz des Vorliegens einer Erkrankung / des Mangels die Fahreignung bestätigt werden kann.

❖ Lässt sich die vorliegende Problematik nicht abschließend klären bzw. kommen im Rahmen der Befunderhebung weitere abklärungsbedürftige Eignungszweifel hinsichtlich der Fahreignung hinzu, so können

- ❖ auch mehrere ärztliche Gutachten
- ❖ ergänzend eine MPU (z.B. wegen Leistungsdiagnostik)
- ❖ ergänzend ein kraftfahrtechnisches Gutachten

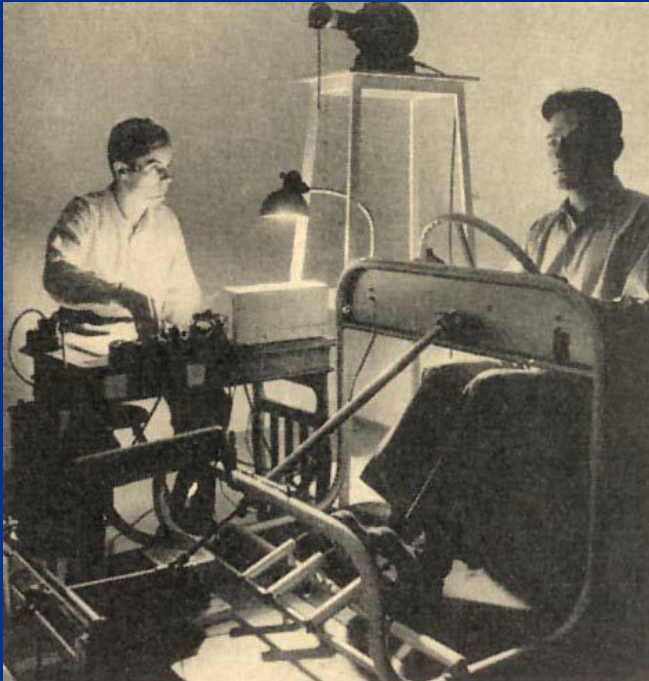
angeordnet werden.



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

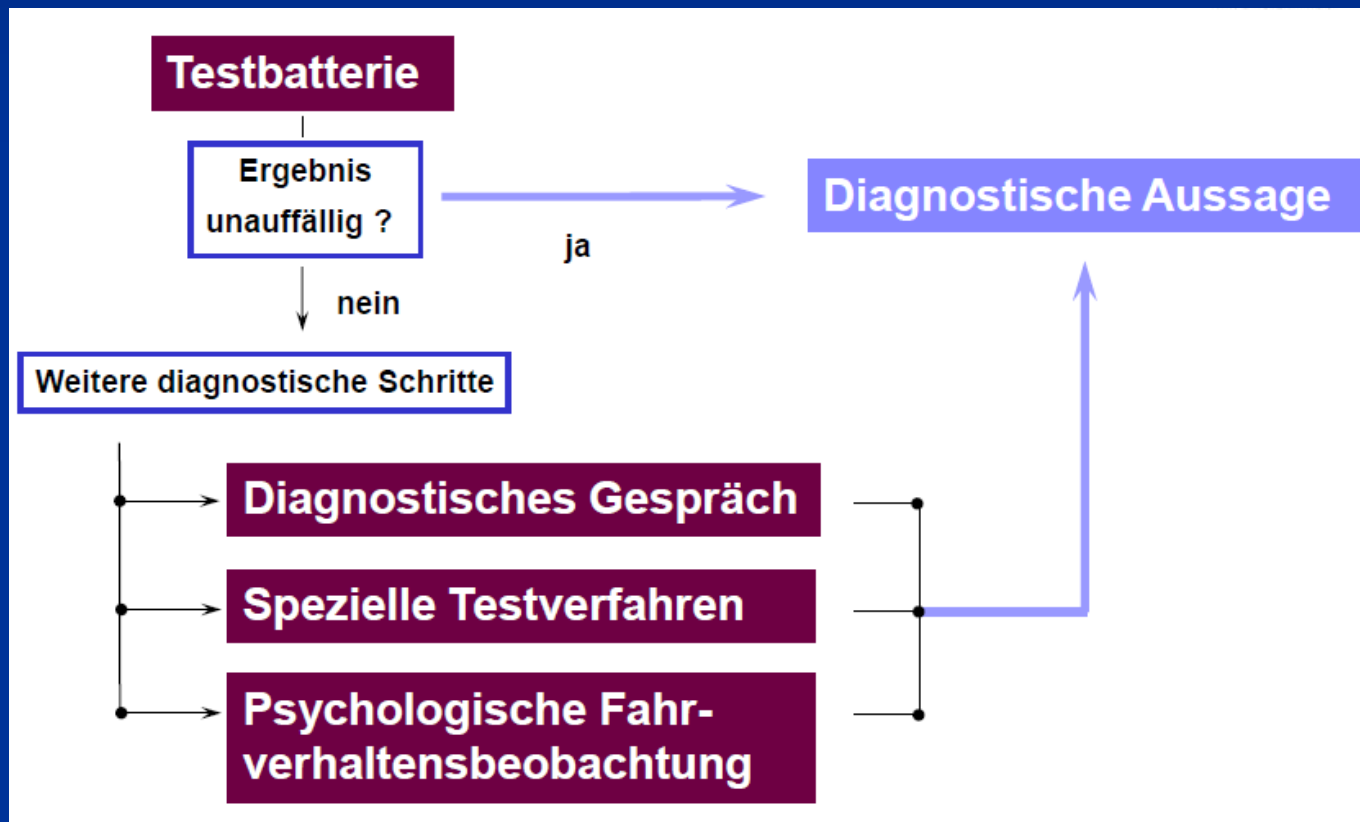
Leistungsdiagnostik (MPU)

Erfassung der individuellen geistigen Fähigkeiten beim Führen von Fahrzeugen
(Leistungstests und Fahrverhaltensbeobachtung)



... Leistungstests gestern und heute ...

Ablauf der Leistungsdiagnostik





GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Genauso wie es z.B. für Chemisch-Toxikologische Untersuchungen in den „Beurteilungskriterien“ zur Fahreignung – BK - eine Hypothese („CTU“) mit zugeordneten Kriterien gibt, so gibt es in den BK (Kap. 8.2, S. 276 ff.) für den Einsatz von Leistungstests eine Hypothese („PTV“-Psychologische Testverfahren) mit zugeordneten Kriterien.

Die Hypothese PTV (BK Kap. 8.2.7, S. 306 ff.) lautet:

„Die im Rahmen der Begutachtung verwendeten psychologischen Testverfahren sind nach wissenschaftlich anerkannten Grundsätzen entwickelt, anlassbezogen ausgewählt worden und zur Beantwortung der zugrundeliegenden Fragestellung geeignet. Die Ergebnisse der ausgewählten Tests wurden fachkundig erhoben, ausgewertet und interpretiert.“

=> Konkretisierung dieser Hypothese in den BK durch 8 PTV-Kriterien!



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Besprechung der Ergebnisse

Erfolgt regelmäßig in jedem Fall im Rahmen des Psychologischen Untersuchungsgesprächs, wenn die Anforderungen der Begutachtungs-Leitlinien nicht erfüllt sind. Sie dient nicht nur der Rückmeldung der Ergebnisse, sondern auch der Sicherstellung des Instruktionsverständnisses und des störungsfreien Verlaufs.

Detaillierte Testauswertung

Auswertung der Signalmatrix (Darstellung der Ergebnisse aller einzelnen Testaufgaben), um systematische Fehler zu erkennen und im Rahmen der Besprechung zu diskutieren.

Klärung von Kompensationsmöglichkeiten

Abklärung, ob isolierte Leistungsschwächen aus anderen Verhaltensbereichen bekannt sind und ob hier bereits Kompensationsstrategien ausprobiert wurden. Motivation zur Kompensation ist zu klären und setzt Einsicht in deren Notwendigkeit voraus (Indikation Psychologische Fahrverhaltensbeobachtung).

Abbruch der Leistungsdiagnostik

- bei alkoholisiertem oder durch Drogen beeinflusstem Klienten
- wenn vorübergehende interne Störeinflüsse vorliegen (Erkrankung etc.)
- bei Angabe „nicht gesund und leistungsfähig“ nach Abklärung im Gespräch



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Vorteile der Leistungstests:

Laborbedingung: Unabhängig von Fahrbefähigung durchführbar => Breit anwendbar

Laborbedingung: Durchführung ohne Risiko für Leib und Leben möglich (Beobachtung in der Realsituation Straßenverkehr entfällt) => Gefahrlos

Laborbedingung / Standardisierung => viele relevante Information in wenig Zeit
=> Zeitökonomisch

Laborbedingung => maximale Gleichheit der äußeren Bedingungen ist gegeben
=> maximale Vergleichbarkeit der individuellen Ergebnisse => Fair

Optimale Voraussetzungen zur Messung von Leistungsfunktionen. Den Maßstab liefert die Normierung (Eichung an großer Probandengruppe) => Genau

Optimale Voraussetzungen, die Möglichkeiten und Grenzen der diagnostischen Aussagen zu erkennen => Gütekriterien eines Tests => Transparent

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Nachteile der Leistungstests:

Reduzierte Validität:

- ⇒ Im höheren Alter abnehmende Fähigkeit, sich auf unbekannte Aufgaben einzustellen
- ⇒ Leistungstests sind immer „unbekannte“ Aufgaben
- ⇒ Dadurch Gefahr, dass Test nicht vorgegebenes Konstrukt (z.B. Reaktionsfähigkeit) misst, sondern Lern- und Umstellfähigkeit

Eingeschränkter Normvergleich:

- ⇒ Bei vielen Tests sind Personen mit hohem Lebensalter in der Normstichprobe (= Vergleichsmaßstab) nur schwach vertreten
- ⇒ Dadurch „Benachteiligung“ älterer Klienten beim Vergleich mit der Norm

Zudem werden die Leistungstests von häufig „PC-ungeübten“ älteren Kraftfahrern als zu abstrakt empfunden und von der inneren Einstellung her daher abgelehnt. Diese wollen sich vielmehr im praktischen Fahren beweisen, so dass diesen häufig die Fahrverhaltensbeobachtung als probateres Mittel zum Beweis der eigenen Leistungsfähigkeit erscheint:



Fahrverhaltensbeobachtung

zur Klärung von Kompensationsmöglichkeiten bei im Leistungstest gezeigten Defiziten, sofern diese als nicht so gravierend zu erachten sind, dass eine Kompensation grundsätzlich ausscheidet.

Anforderung an die physische Leistungsfähigkeit:

“Auch wenn von einem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich bereits in der Fahrpraxis bewährt hat, in den Leistungstestungen insgesamt unzureichende Leistungen erzielt wurden, konnte der Betreffende aber doch in einer Fahrverhaltensprobe nachweisen, dass die in der (ungewohnten) Testsituation festgestellten Minderleistungen sich auf das gelernte Fahrverhalten nicht entscheidend negativ auswirken ...

In Zweifelsfällen ist eine Fahrverhaltensprobe durch den psychologischen Gutachter vorzunehmen.”

Da aus der vorausgehenden MPU (Leistungstests) bereits objektive Erkenntnisse über Leistungsschwächen vorliegen, richtet sich das Augenmerk der Fahrverhaltensbeobachtung auf die Frage nach der Kompensation

Der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Durchführung der FVB muss in dem Kontext der Begutachtung der Fahreignung in einem für den Klienten zumutbaren Rahmen bleiben.

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Die Durchführung einer im Einzelfall erforderlichen Fahrverhaltensbeobachtung muss in einem Fahrschulwagen im Beisein eines Fahrlehrers und eines psychologischen Gutachters sowie unter Beachtung der Fragestellung erfolgen.

- ⇒ Die Fähranweisung,
 - ⇒ das Verhalten des Fahrlehrers und Beobachters (Psychologe) während der psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung und
 - ⇒ die Auswertung
- sind so weit wie möglich zu standardisieren.

Das Ergebnis einer Fahrverhaltensbeobachtung wird von einem verkehrspsychologischen Gutachter in den Kontext einer Gesamtbeurteilung gestellt, wird also zusätzlich gewertet und gewichtet:



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Vorteile der Fahrverhaltensbeobachtung:

Validität:

- ⇒ Einsatz von Tests, bei denen Schnelligkeit der Bearbeitung nicht dominiert
- ⇒ Gute Validität bei sehr schlechtem Abschneiden im Test

Normvergleich:

Neben Verwendung der Gesamtnorm auch Verwendung der „Altersnorm“ (= eigener Vergleich mit der ältesten Gruppe, die in der Normstichprobe in ausreichender Zahl vertreten ist). Zum Beispiel Vergleich mit der Gruppe der 60-65-Jährigen.

Dadurch

- ⇒ Relativierung des Vergleichs mit der Gesamtnorm zu Gunsten des älteren Klienten.
- ⇒ Vermeidung von Vergleichsmaßstäben, die mit Verkehrssicherheit nicht vereinbar sind (90-jähriger Klient sollte nicht an einer Normstichprobe von 90-Jährigen gemessen werden)



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Kompensationsebene

strategisch

taktisch

operationell

Verhalten

Entscheidungen vor Fahrtantritt

- Routenwahl
- Fahrtzeitpunkt

während der Verkehrsteilnahme

- antizipatorische Fahrmanöver
- Abstands- / Geschwindigkeitswahl
- ausreichende Umsicht

unmittelbare Gefahrenabwehr

- Ausweichmanöver
- Reaktionsverhalten
- Handeln unter Zeitdruck

Konsequenzen für den Einsatz in der Fahreignungsbegutachtung

Die Stärken der Leistungstests sind die Schwächen der Fahrverhaltensbeobachtung (Standardisierung, Objektivität, Genauigkeit)!

Die Stärken der Fahrverhaltensbeobachtung sind die Schwächen der Leistungstests (Nähe zum Realverhalten im Straßenverkehr, kompensatorische Auswirkung von Erfahrung und Umsicht)

=> Tests und Fahrverhaltensbeobachtung ergänzen sich optimal

Tests: Zeitökonomisch, „ungefährlich“

Fahrverhaltensbeobachtung: (Vergleichsweise) aufwändig, (potentiell) „gefährlich“

=> Tests immer als erste Stufe der Leistungsdiagnostik sinnvoll (Screeningfunktion)

Kraftfahrtechnisches Gutachten

Die kraftfahrtechnische Beurteilung erfolgt nur aus technischer Sicht:

- ❖ welche technische Hilfen können und müssen unter welchen Bedingungen eingesetzt werden
- ❖ Ein Vorschlag der Eintragung im Führerschein wird gegeben

Beachtet werden folgende wesentliche Aspekte :

- ❖ Leistungsfähigkeit des zu Begutachtenden
 - mental
 - psychisch
 - motorisch
- ❖ Kosten
 - Kostenträger vorhanden
 - Kostenabsicherung
- ❖ Verwendung des Kraftfahrzeuges
 - nur durch die begutachtete Person
 - auch durch Fahrerlaubnisinhaber ohne Einschränkung

GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Um eine ordnungsgemäße und reibungslose Begutachtung durchführen zu können, benötigt der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) in der Regel folgende Unterlagen:

- ❖ Beauftragung durch den Betroffenen in Verbindung mit der anordnenden Behörde.
- ❖ Der Sachverständige kann ein technisches Eignungsgutachten nur dann erstellen, wenn ihm alle bereits angefertigten medizinischen und/oder psychologischen Befunde vorliegen. Ärztliche/psychologischen Gutachten / Befunde sind daher allgemein so verständlich abzufassen, dass andere beteiligte Fachgebiete sie interpretieren können.

Das vorläufige (kraftfahrtechnische) Eignungsgutachten

Das vorläufige Eignungsgutachten beinhaltet in der Regel eine Inaugenscheinnahme und Bedienprobe, die nach einem Gespräch und der Durchsicht der bestehenden Gutachten durchgeführt wird. Es dient als Grundlage für die Umrüstung des Fahrzeuges und für die Fahrprobe.

Die Fahrprobe (mit einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer)

Sehr häufig ist der technische Gutachter bei der Erstellung seines Gutachtens auf Feststellungen angewiesen, die er nur bei einer praktischen Fahrprobe mit dem/der Betroffenen machen kann, wenn sie im öffentlichen Verkehrsraum stattfindet (§2 Abs. 15 Satz 1 StVG). Mitunter dient die Fahrprobe auch der Feststellung, ob sich der Fahrerlaubnisinhaber mit bereits getätigten Fahrzeugein- und umbauten sicher im Straßenverkehr bewegen kann.

Beispiel:

Die sichere Handhabung eines Fahrzeugs mittels Beschleunigen und Bremsen von Hand ist durch die praktische Anwendung während der Fahrt im öffentlichen Verkehrsraum zu ermitteln.

Fahrsimulatoren, die die praktische Fahrprobe ersetzen, stehen bisher nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung. Vor allem stehen die Kosten für derartige hochwertige Simulatoren in keinem Verhältnis zu den Kosten, die bei einer Fahrprobe anfallen.



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Der Begriff „Fahrprobe“ ist nicht näher definiert. In der FeV wird lediglich von der "Begutachtung der Eignung" durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen gesprochen. Das VdTÜV-Merkblatt verwendet hierzu den Begriff "Fahrprobe". Die Art der Fahrprobe (Dauer, Fahrtstrecke, Anforderungsprofil) richtet sich nach der Funktion der Fahrprobe im konkreten Fall. Sie ist keine Prüfungsfahrt, wie sie in der Prüfungsrichtlinie für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse festgelegt ist.

Die Fahrprobe muss mit einem entsprechend der Behinderung umgerüsteten und in der Regel mit Doppelbedienungsanlage ausgerüsteten KFZ sowie in Begleitung eines Fahrlehrers durchgeführt werden.

Eine praktische Fahrprobe ist ein geeignetes und deshalb zulässiges Mittel zur Prüfung der körperlich-geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen (Bay. VGH, Urt. v. 12.7.1982, 11 B 81 A. 2204, DAR 1982 S. 339). Die dabei geforderten Übungen sind rechtlich zulässig, soweit sie sinnvoll und sachgerecht sind und die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Menschenwürde (Art. 1, 2 GG) beachten. Der Gutachter handelt dabei im Rahmen der Maßnahmen zur Sachverhaltsermittlung.



Bedingte Fahreignung, Auflagen und Beschränkungen

Bedingte Fahreignung

liegt vor, wenn der Betroffene auf Grund körperlicher und/oder geistiger Mängel z.B. aufgrund von Krankheit oder Behinderung, Defizite aufweist, jedoch durch entsprechende Auflagen oder Beschränkungen gewährleistet werden kann, dass der Betroffene ein Kfz im öffentlichen Straßenverkehr sicher führen kann, §§ 23 Abs. 2, 46 Abs. 2, 25 Abs. 3. FeV

Auflagen

betreffen den FE-Inhaber als Person und werden (wenn sie durch eine entsprechende Schlüsselzahl nach Anl. 9 FeV hinterlegt sind) im Führerschein eingetragen, andernfalls kommt ein Auflagenbescheid in Betracht, z.B. wenn sich aufgrund eines fachärztlichen Gutachtens die Notwendigkeit regelmäßiger Nachuntersuchungen gem. Anl. 4 ergibt
Beispiele: Verpflichtung zum Tragen einer Sehhilfe, Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Umkreisbeschränkungen u.a.

Die Nichtbeachtung von Auflagen stellt eine **Ordnungswidrigkeit** dar, § 75 Nr. 9 FeV



GMTTB Wintertagung „Senioren am Steuer“

Beschränkungen

beziehen sich auf eine best. Fahrzeugart oder ein bestimmtes Fahrzeug mit besonderen Einrichtungen. Der Kraftfahrer ist somit nicht Inhaber der vollen Klasse. Eintrag erfolgt im Führerschein oder die Beschränkung wird per Bescheid angeordnet. Was durch eine Auflage kompensiert werden kann, darf dabei nicht durch eine (zusätzliche) Beschränkung ergänzt werden.

Beispiele: Verpflichtung, ein Kfz nur mit max. Hubraum, max. zul. Gesamtgewicht, Automatikgetriebe, Hilfsbremsanlage u.a. zu fahren.

Ein Verstoß gegen eine Beschränkung gilt dabei als **Fahren ohne Fahrerlaubnis**, § 21 Abs. 1 StVG.

Wegfall von Auflagen / Beschränkungen:

Auflagen und Beschränkungen werden nur auf Antrag des FE-Inhabers i.d.R. durch Vorlage von Gutachten gem. § 11 Abs. 2 – 4 FeV aufgehoben, wenn ihr Grund weggefallen und damit die volle Eignung eingetreten ist. Bei Beschränkungen kommt dies grundsätzlich einer Erweiterung der FE gleich, was u.U. das Ablegen einer Fahrprüfung gemäß §§ 15-18 FeV erforderlich macht; davon kann in Ausnahmefällen abgewichen werden (z.B. bei geringfügiger Erweiterung einer auf Kfz bis 2,8 t beschränkten FE der Klasse 3 auf die Klasse B unbeschränkt).



Entzug der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde § 3 Abs. 1 StVG, § 46 FeV

Setzt die Feststellung der Nichteignung oder fehlenden Befähigung voraus. Zu dieser Entscheidung kann die Behörde sowohl z.B. aufgrund einschlägiger Rechtsvorschriften (§ 46 Abs. 1, Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 7 FeV) - auch ohne die Anordnung eines Gutachtens – gelangen, als auch nach Auswertung von Gutachten (Hilfsmittel zur Sachverhaltsaufklärung).

In jedem Fall hat die Behörde vor Entziehung der Fahrerlaubnis ein eventuelles Verwertungsverbot als auch den Vorrang eines möglicherweise anhängigen Strafverfahrens (z.B. nach Verursachung eines Verkehrsunfalles mit Personenschaden) zu beachten.

Mit der Entziehung erlischt die Fahrerlaubnis. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis erlischt das Recht zum Führen von Kfz im Inland (§ 3 Abs. 2 StVG, § 46 Abs. 6 FeV).

§ 47 FeV regelt das weitere Verfahren (Einziehung aller deutschen Führerscheine bzw. Anbringen eines Sperrvermerks auf ausländischen Führerscheinen, Benachrichtigung der ausstellenden Behörde über das KBA).



© Spiegel.de

VIELEN DANK
für Ihre Aufmerksamkeit!