

Die im Folgenden dargelegten Befunde stützen sich auf die in der Führerscheineakte enthaltenen Angaben, schriftlich erhobene Fragebogendaten, dokumentierte Aufzeichnungen während des psychologischen Untersuchungsgesprächs sowie auf die medizinische Untersuchung und die psychologischen Testverfahren in unserer Begutachtungsstelle für Fahreignung.

Gesundheit und Leistungsfähigkeit wurde am Untersuchungstag auf Befragen bestätigt. Es wurde das Vorgehen sowie das Ziel erläutert, Anhaltspunkte und Befunde zu erheben, welche eine Beantwortung der Fragestellung gestatten.

Psychologische Testverfahren

Der Umfang des Einsatzes psychologischer Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung ist abhängig von der Fragestellung, der beantragten Fahrerlaubnisklasse und personenspezifischen Besonderheiten. Die Erfassung der Leistungsvoraussetzungen zum Führen eines Fahrzeugs ist dabei nur ein Bestandteil einer auf mehrere Methoden gestützten Diagnostik der Fahreignung.

Psychologische Testverfahren in der Fahreignungsbegutachtung erfassen die psycho-funktionalen Grundkomponenten Belastbarkeit, optische Orientierung, Konzentration, Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit, die zum Führen eines Kraftfahrzeuges notwendig sind. Gemessen werden Prozesse der Informationsaufnahme, -verarbeitung und der motorischen Reaktion, die für die Erbringung der Fahrtätigkeit erforderlich sind (Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung⁽²⁾).

Die Testdurchführung erfolgt unter standardisierten Bedingungen, die Instruktion(en) werden in standardisierter Form vorgegeben.

Die Ergebnisse werden in Prozentrangwerten (PR) einer altersunabhängigen Normstichprobe angegeben. Ein Prozentrang sagt aus, wie viel Prozent der in der Gesamtnorm erfassten Personen schlechtere Leistungen erzielen. Der PR für die bestmögliche Leistung ist 100, für die geringste Leistung 0.

Die Entscheidung darüber, ob eine Anforderung erfüllt wird oder nicht, orientiert sich an den Vorgaben in den Begutachtungsleitlinien⁽²⁾ und den Beurteilungskriterien⁽¹⁾. Kraftfahrer der Gruppe 1 müssen in den anlassspezifisch durchgeführten Tests mindestens den Prozentrang 16 erreichen. Für die Fahrerlaubnisgruppe 2 (Fahrerlaubnisklassen C, D) gilt die erhöhte Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Testverfahren mindestens der Prozentrang 33 erreicht werden muss und dass der Prozentrang 16 in den relevanten Verfahren ausnahmslos erreicht sein muss.

Der Fahrer eines Fahrzeuges muss Informationen über die Straße und Umgebungsbedingungen, über andere Verkehrsteilnehmer, das eigene Fahrzeug und die eigene Befindlichkeit in schneller und handlungsadäquater Weise verarbeiten. Hierfür sind eine Vielzahl von unterschiedlichen Aufmerksamkeits-, Wahrnehmungs-, Steuerungs- und Speicherprozessen notwendig. Die Effizienz des gesamten Handlungsprozesses hängt dabei von dem Zusammenspiel aller Teilprozesse ab. Es ist von einem Kompensationsmodell auszugehen, in dem Schwächen in einzelnen Leistungsbereichen durch Stärken in anderen ausgeglichen werden können. Deshalb ist zur Beschreibung der Anforderungen an diese Faktoren ein additives Modell nicht sinnvoll, wonach für jedes Element Mindestanforderungen definiert werden, die zu erfüllen sind. Vielmehr ist von einem Kompensationsmodell auszugehen, in dem Schwächen in einzelnen Leistungsbereichen durch andere Leistungsbereiche ausgeglichen werden können. (vgl. Beurteilungskriterien⁽¹⁾) Das Fahrverhalten ist als ein komplexer Steuerungsprozess zu verstehen, der insgesamt in seinem „Handlungserfolg“ bewertet wird.

Die angewendeten psychologischen Leistungstests sprechen diese Grundkomponenten aufgrund des vielschichtigen Zusammenwirkens der kraftfahrerspezifischen Leistungsfunktionen jedoch nicht völlig isoliert voneinander an, denn jeder Test benötigt zu seiner Absolvierung Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, zentralnervöse Verarbeitung und zumindest ein Minimum an motorischer Reaktion. (Beurteilungskriterien⁽¹⁾) Reaktionsfähigkeit wird beispielsweise bei jedem Test gemessen, bei dem man auf einen Reiz reagiert; „Belastbarkeit“ lässt sich als eine längerfristig konstante Aufmerksamkeitsleistung bei länger andauernder und wechselnder Beanspruchung auffassen.

Zur Durchführung der Leistungstests bzgl. der zugehörigen Leistungsdimensionen ist von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie festgestellt: