

# ZVS

Zeitschrift für  
Verkehrssicherheit

Organ der DGVM Heidelberg | Organ der DGVP Berlin

Ein Exemplar zur  
Information für Sie.

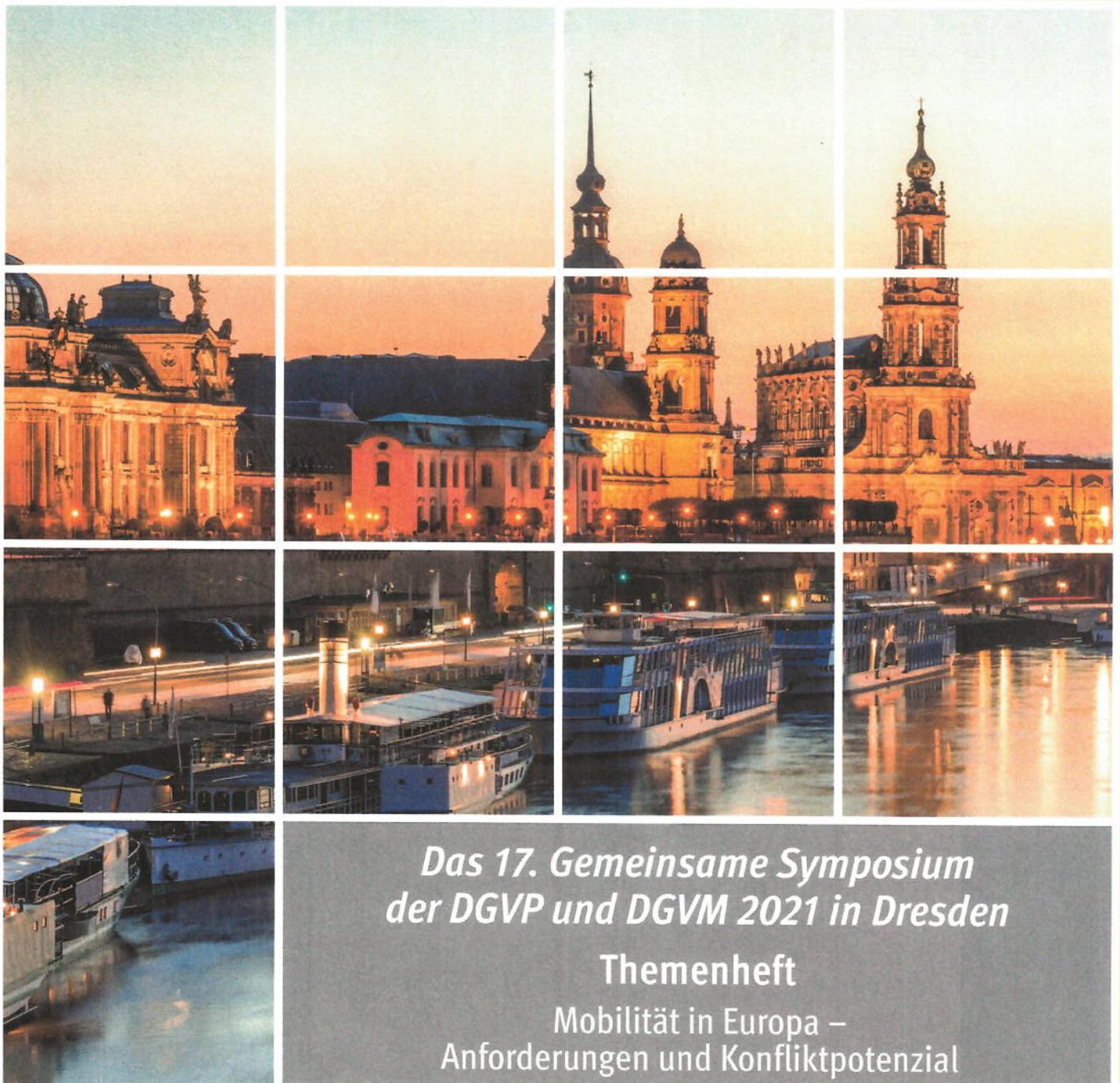
Bitte Seite *116* beachten.

Mit freundlicher Empfehlung  
Kirschbaum Verlag, Bonn

2

Mai 2022  
68. Jahrgang

[www.zvs-online.de](http://www.zvs-online.de)



In Bearbeitung befinden sich weiterhin die Kapitel zu Bewegungsbehinderungen, Nierenerkrankungen und Neurologie. Bei der Überarbeitung ist stets zu bedenken, dass die Begutachtungsleitlinien nicht nur für die ärztlichen Gutachterinnen und Gutachter relevant sind,

sondern dass auch die Fahrerlaubnisbehörden bei Klärung des Fahreignungszweifels daran gebunden sind. Sie dienen ebenfalls als wichtige Grundlage bei der ärztlichen Beratung und müssen daher für alle genannten Zielgruppen nutzbar und verständlich sein.

Dr. med. Martina Albrecht

Anschrift  
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Brüderstraße 53  
51427 Bergisch Gladbach

## Workshops

# Leistungs- und Persönlichkeitstests

Bettina Schützhofer und Peter Strohbeck-Kühner

Psychophysische Leistungstests und psychologische Fahrverhaltensbeobachtung stellen einen festen Bestandteil medizinisch-psychologischer Fahreignungsbegutachtungen (MPUs) dar. Es ist geregelt, welche Leistungsdimensionen als relevant gelten und deshalb zu erfassen sind, mit welchen Verfahren diese zu messen sind und welche Kriterien erreicht werden müssen, um von einem zum Führen von Kraftfahrzeugen ausreichendem Leistungsvermögen ausgehen zu können. Die zur Anwendung kommenden Verfahren gelten als ausreichend valide und reliabel. Gleichwohl bleibt die Frage offen, ob diejenigen, die durch Leistungstests oder gegebenenfalls im Rahmen einer psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung zeigen konnten, dass sie über ein ausreichendes Leistungsbild verfügen, dieses in der realen, unbeobachteten Fahrsituation auch verantwortungsbewusst umsetzen. Gerade das Beispiel junger Verkehrsteilnehmer:innen, die sich auf dem Zenit ihrer Leistungsfähigkeit befinden und trotzdem die höchste Unfallrate aufweisen, macht deutlich, dass eine sichere Fahrweise nicht lediglich eine Funktion des Leistungsbilds ist, sondern dass auch anderen Aspekten, insbesondere Persönlichkeitsaspekten, hier eine zentrale Bedeutung zukommt.

Der Einsatz von Persönlichkeitstests im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung war in der Vergangenheit tabuisiert, dies infolge eines Jahrzehnte zurückliegenden Verwaltungsgerichtsurteils, welches Persönlichkeits-tests bei Fahreignungsbegutachtungen wegen eines zu starken Eingriffs in die Persönlichkeitsrechte verbot. Dieses Urteil erfolgte jedoch vor dem Hintergrund, dass in der Frühphase der Fahreignungsbegutachtung mit projektiven Verfahren wie dem Rorschach-Test oder dem Thematischen Auffassungstest (TAT) bzw. mit klinisch-psychiatrischen Fragebogenverfahren wie dem MMPI gearbeitet wurde.

In Deutschland werden Persönlichkeitsmerkmale im Rahmen von MPUs deshalb lediglich durch das diagnostische Interview und durch zufällige Verhaltensbeobachtungen erfasst, was jedoch sehr zeitaufwändig ist und keinen Normenvergleich zulässt. Demgegenüber werden in Österreich zudem Persönlichkeitsfragebogen, ggf. auch objektive Persönlichkeitstests eingesetzt.

In dem Workshop konnte aufgezeigt werden, dass die fahreignungsbezogenen Persönlichkeitstests in ihrer Entwicklung inzwischen wesentlich ausgereifter und theoriebasiert

sind, gute Testgütekriterien wie Validität und Reliabilität aufweisen und deutlich kriteriumsnäher sind als die in der Vergangenheit eingesetzten Verfahren. So weisen Persönlichkeitsmerkmale wie soziales Verantwortungsbewusstsein, Selbstkontrolle, Psychische Stabilität, Risikobereitschaft und Aggressivität einen engen Bezug zur Verkehrsanpassung auf.

Anhand der Konformitäts- und Emotions-Kontroll-Skala (KEKS) von Schützhofer und Banse (2018) wurde der Einsatz und Nutzen persönlichkeitsdiagnostischer Fragebogenverfahren in der Fahreignungsdiagnostik diskutiert. Die KEKS ist ein theoriebasiert entwickeltes Selbstberichtverfahren, das verkehrsrelevante Einstellungen und Persönlichkeitseigenschaften erfasst, die das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden betreffen können. Sie erfasst die Dimensionen Soziale Konformität, Zuverlässigkeit und Emotionale Kontrolle. Unter Sozialer Konformität wird dabei die Fähigkeit verstanden, implizite Regeln und Abmachungen sozialen Verhaltens einzuhalten. Zuverlässigkeit meint die Fähigkeit, anderen gegenüber verlässlich und verantwortungsvoll zu handeln. Emotionale Kontrolle bedeutet, in schwierigen oder stres-

sigen (Verkehrs-)Situationen, ruhig und besonnen zu bleiben.

Studien konnten zeigen, dass diese Skalen über eine gute Konstrukt- und Kriteriumsvalidität verfügen und signifikante Korrelationen mit (selbstberichteten) Verkehrsunfällen und Verkehrsstraftaten aufweisen. Insofern erscheint der zusätzliche Einsatz von Persönlichkeitsfragebogen ein probates Instrumentarium für die Fahreignungsdiagnostik zur Prognose der Verkehrsanpassung und zur Absicherung der Befunde des diagnostischen Interviews. Der häufig gegenüber Persönlichkeitstests geäußerte Einwand, dass sie zu anfällig seien für Verfälschungstendenzen, kann insofern relativiert werden, als gezeigt werden konnte, dass die Bereitschaft, unerwünschte Verhaltensweisen oder Symptome einzuräumen eher schriftlich als im diagnostischen Interview vorhanden ist. Es existieren auch Möglichkeiten und Techniken, Verfälschungstendenzen einzuzugrenzen oder in den Griff zu bekommen. Zudem kommt der Tendenz, Fragebögen im Sinne der Sozialen

Erwünschtheit zu beantworten eine diagnostische und prognostische Bedeutung zu, da Soziale Erwünschtheit mit Gewissenhaftigkeit und Emotionaler Stabilität korreliert.

Zusammenfassend konnte in dem Workshop erarbeitet werden, dass sowohl Leistungs- als auch Persönlichkeitsdiagnostik relevante Aspekte der Fahreignung erfassen und es von der Persönlichkeit der Betroffenen abhängt, ob sie ihre Leistungsmöglichkeiten auch adäquat nutzen. Verkehrspsychologische Persönlichkeitstests sind i. A. gut validiert und auch prädiktiv valide. Verfälschungstendenzen können kontrolliert werden und die Tendenz zur Sozialen Erwünschtheit kann diagnostisch und prognostisch auch durchaus positive Aspekte haben. Persönlichkeitsdiagnostische Fragebogenverfahren können deshalb als wesentlich besser als ihr Ruf angesehen werden.

#### Literaturverzeichnis

Bundesverwaltungsgericht: Urteil vom 11.4.2019 – BVerwG 3 C 8.18: Entziehung der Fahrerlaubnis nach

Verletzung des Trennungsgebots durch einen gelegentlichen Konsumenten von Cannabis

Schubert, W.; Dittmann, V.; Brenner-Hartmann, J. (Hrsg.) (2013): Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien (Schriftenreihe Fahreignung, 3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag

#### Dr. Bettina Schützhofer

b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

Dr. Bettina Schützhofer, seit 1999 im Bereich der Verkehrspsychologie tätig, seit 2006 Geschäftsführerin der sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Lehrbeauftragte an der Universität Graz sowie der FH Joanneum, allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Verkehrspsychologie

#### Anschrift

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH  
Schottenfeldgasse 28/8  
A-1070 Wien

#### Dr. sc. hum Peter Strohbeck-Kühner

peter.strohbeck-kuehner@med.uni-heidelberg.de

#### Anschrift

Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin  
Klinikum der Universität Heidelberg  
Voßstraße 2, Geb. 4040  
D-69115 Heidelberg

## Trennvermögen bei (Cannabis-) Drogenkonsum

Renate Zunft und Udo Kranich

Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung von drogenauffälligen Kraftfahrern werden verschiedene Problemgruppen unterschieden. Nach den Beurteilungskriterien in der 3. Auflage (2013) werden diese hinsichtlich der Problemausprägung und Problembewältigung in die sogenannten D-Hypothesen eingeordnet. Eine dieser Gruppe (D-4) sind die gelegentlichen Cannabiskonsumenten, bei denen bei fortgesetztem Konsum das Trennvermögen zwischen Cannabis-konsum und Fahren beurteilt werden muss. Dieses spezielle Problemfeld war Gegenstand eines Workshops, welcher mit ca. 40 Personen sehr gut besucht war.

Es handelt sich bei den D-4 Fällen um eine eher kleine Gruppe von Betroffenen. Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Neufassung der Beurteilungskriterien (4. Auflage) ist eine Überarbeitung auch der D-4-Hypothese angedacht. Handlungsbedarf für die-

sen Schritt ergab sich u. a. deswegen, weil die aktuelle Rechtsprechung beachtet werden musste. Hier ist insbesondere auf ein Urteil des BVerwG des 3. Senats vom 11. April 2019 – BVerwG 3 C 8.18 2019 hinzuweisen. Der Betroffene als Inhaber einer Fahrerlaubnis wird zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgefordert. Die Fragestellung dieser Untersuchung bezieht sich bei dieser Sachlage insbesondere auf das Trennvermögen zwischen Konsum und der Kraftfahrzeugführung.

Im o. g. Workshop zum Thema: „Trennvermögen bei (Cannabis)Drogenkonsum“ wurde der Entwurf der neuen D-4-Hypothese, incl. der dazugehörigen Kriterien sowie einige Indikatoren vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert. Dabei standen im Meinungsaustausch folgende Schwerpunkte im Mittelpunkt:

- Was ist neu an der D-4-Hypothese in der 4. Auflage der Beurteilungskriterien?
- Was steckt hinter den angedachten Veränderungen für diese Fälle?
- Was ergibt sich daraus aus medizinischer/psychologischer Sicht für die Begutachtung?
- Wo liegen mögliche Glatteisstellen für die Fahreignungsbegutachtung (Auswahl)?
- Welche Fallkonstellationen sind denkbar (Auswahl)?
- Welche Anregungen/Hinweise/Kritiken gibt es aus dem Auditorium?
- Wo besteht weiterer Schulungsbedarf?

Die Kriterien beziehen sich v. a. auf die Trennbereitschaft und das Trennvermögen der auffälligen Person im Umgang mit Cannabis. Auch auf die Fähigkeit zur Regelakzeptanz sowie Konsum- und Verhaltens-