



**SICHER MOBIL MIT HANDICAP**  
**VERTRAULICHE FAHREIGNUNGSÜBERPRÜFUNG**  
**IM VORFELD DER BEHÖRDE**

**STUDIE AUS DEM VERKEHRSWESEN 2012**

**Autor**

**Edith Grünseis-Pacher**  
**CLUB MOBIL**

**Co-Autoren**

**Christina Bachmaier**  
**David Grünseis**  
**Friederike Moinard-Pacher**

Gefördert durch





## **Inhaltsverzeichnis**

1. Zusammenfassung .....	1
2. Durchführung .....	5
2.1 Termine und Anmeldung .....	5
2.2 Seh- und Hörtest .....	5
2.3 Einführungsgespräch.....	5
2.4 Verkehrspsychologische Überprüfung.....	5
2.4.1 RT/S3 – Wahlreaktion Gelb/Ton.....	6
2.4.3 2HAND/S6 – Joystick (Einseitig rechts, 10 Durchgänge) .....	7
2.4.4 AMT/S11 – Verkehrspsychologische Kurzform .....	8
2.4.5 DT/S17 – Adaptiv Kurz ohne Fußtasten .....	8
2.4.6 TAVTMB/S1 – Kurzform Screening .....	9
2.4.7 VISGES/S1 – Kurzform Screening .....	9
2.5 Praxisfahrt im Schonbereich der Straße.....	10
<b>AUFGABE 1: GRUNDAUFGABEN</b> .....	11
<b>AUFGABE 2: STARTEN UND GRUNDÜBUNGEN</b> .....	11
<b>AUFGABE 3: SLALOMFAHREN</b> .....	11
<b>AUFGABE 4: SPURKARREE</b> .....	12
<b>AUFGABE 5: EINPARKEN BZW. RÜCKWÄRTSFAHREN</b> .....	12
<b>AUFGABE 6: REVERSIERGASSE</b> .....	13
2.5.1 Fahrhilfen im Projekt.....	14
<b>HANDBEDIENGERÄT FÜR GAS UND BREMSE</b> .....	14
<b>COMMANDER</b> .....	15
<b>ELEKTRONISCHES LINKSGAS</b> .....	15
<b>PEDALAUFsätze</b> .....	16
<b>PEDALABDECKUNG</b> .....	16
<b>LENKHILFEN</b> .....	16
<b>HEBELVERLEGUNG</b> .....	17

<b>UMSETZHILFE</b> .....	17
2.6 Praxisfahrt im Straßenverkehr.....	18
2.7 Explorationsgespräch .....	19
2.8 Endgespräch .....	20
3. Stichprobenbeschreibung.....	22
3.1 Teilnehmeranzahl Pilot- und Folgeprojekt .....	22
3.2 Alter und Geschlecht der Probanden .....	22
3.3 Gesundheitliche Einschränkungen .....	24
4. Ergebnisse .....	26
4.1 Seh- und Hörstärkentest .....	26
4.2 Ergebnisse der Verkehrspsychologischen Testung .....	26
4.3 Benötigte Fahrzeuge.....	27
4.4 Ergebnisse Praxisfahrt im Schonbereich der Straße .....	27
4.5 Ergebnisse Fahrt im Straßenverkehr .....	28
4.6 Gesamtergebnis .....	29
5. Teilnehmerbefragung.....	31
„Haben Sie vor der Überprüfung aktiv am Straßenverkehr teilgenommen?“ .....	31
„Wer hat Ihnen empfohlen, Ihre Fahrtauglichkeit testen zu lassen?“ .....	31
„Warum haben Sie sich überprüfen lassen?“ .....	32
„Hat Sie das Ergebnis überrascht?“ .....	32
„Finden Sie, dass das Projekt gesetzlich beschlossen werden sollte?“ .....	33
6. NACHBETREUUNG:.....	34
„Waren Sie nach der Überprüfung bei Ihrer zuständigen Behörde?“ .....	34
„Gab es Schwierigkeiten bei der Behörde?“ .....	34
„Wurde Ihre Lenkberechtigung von der Behörde zeitlich befristet?“ .....	35
„Fanden Sie folgendes Prozedere belastend.....“ .....	35
... Verkehrspsychologische Untersuchung?“ .....	35
... standardisierte Fahrprobe?“ .....	35

... Behördenweg?“.....	36
7. Diskussion und Schlussfolgerung.....	37
8. LITERATUR .....	41
Anhang A Anmeldebestätigung .....	47
Anhang B Aktuelle Befindlichkeit.....	48
Anhang C Verhaltensbeobachtung während Test und Exploration .....	49
Anhang D Protokoll Fahrtauglichkeit im Schonbereich der Straße.....	50
Anhang E Protokoll Fahrtauglichkeit im Straßenverkehr.....	51
Anhang F Fahrverhaltensbeobachtung .....	52
Anhang G Explorationsbogen .....	54
Anhang H Gesamtergebnis Fahrtauglichkeit Führerscheinklasse B.....	60
Anhang I Endbrief an die Teilnehmer .....	66

**Anmerkung zur geschlechterneutralen Formulierung: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in dieser Studie auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung (z.B. TeilnehmerInnen) verzichtet. Sämtliche personenbezogenen Formulierungen gelten grundsätzlich für beide Geschlechter.**



# 1. ZUSAMMENFASSUNG



## SICHER MOBIL MIT HANDICAP

VERTRAULICHE FAHREIGNUNGSÜBERPRÜFUNG IM VORFELD DER BEHÖRDE

Pilot- und Folgeprojekt

**Schlaganfall, Schädel-Hirn-Trauma, Multiple Sklerose, Parkinson, ... Jedes Jahr erleiden mindestens 40.000 Österreicher eine dieser "Erkrankungen". Nach Wiedererlernen grundlegender Fähigkeiten zur Bewältigung des Alltags steht an erster Stelle der Wunsch, wieder selbst am Steuer eines Fahrzeuges zu sitzen.**

Wie bereits in der Studie „Forschungsbericht aus dem Verkehrswesen“ dargestellt, führen medizinische Akutereignisse häufig zu physischen und/oder psychischen Defiziten, welche die Fähigkeit, selbst ein Fahrzeug zu lenken, sehr häufig einschränken. Vor allem nach/mit neurologischen Erkrankungen sind sich Patienten meist nicht der Eigenverantwortlichkeit bewusst, die ihnen in Bezug auf die Validierung ihrer Fahrfähigkeit obliegt. In diesem Fall beruht das österreichische Gesetz derzeit nämlich auf dem Prinzip genau dieser Eigenverantwortlichkeit: Nach Auftreten einer körperlichen und/oder psychischen Einschränkung sollen Führerscheinbesitzer diese Veränderung der zuständigen Behörde mitteilen, damit ihnen im Falle einer Polizeikontrolle oder eines Unfalls weder rechtliche noch versicherungstechnische Nachteile entstehen können. Aus Angst vor der Führerscheinabnahme wird dieser Meldeempfehlung gegenüber der Behörde jedoch kaum nachgekommen.

Um Personen mit gesundheitlichen Defiziten nach Möglichkeit wieder zu sicherer aktiver Mobilität im Straßenverkehr zu verhelfen, rief die CLUB MOBIL-Gründerin Edith Grünseis-Pacher in Zusammenarbeit mit anerkannten Spezialisten im Bereich der Verkehrspsychologie (FACTUM, INFAR Wien und SCHUHFRIED GmbH) und der Fahrsicherheit (ÖAMTC, ÖAMTC Fahrtechnik, Dachverband der Fahrschulen) das innovative Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP ins Leben.

Dabei handelt es sich um ein völlig neues Konzept basierend auf absoluter Vertraulichkeit der Ergebnisse. Da so wie in der Pilotstudie auch im Rahmen der Folgestudie die Resultate nicht an die zuständigen Behörden weitergeleitet werden mussten, wurde den Teilnehmern die Angst vor dem Behördenweg genommen und zugleich an das Verantwortungsbewusstsein der Betroffenen appelliert. Probanden, deren Fahreignung im Projekt bestätigt wurde, konnten sich jedoch im Hinblick auf eine Validierung ihrer Lenkberechtigung mit den Ergebnissen an die Führerscheinbehörde wenden.

Das Testverfahren überprüfte in beiden Projekten folgende Bereiche: Seh- und Hörstärke, Verkehrspsychologische Leistungsfunktionen (Reaktion, Konzentration, ...), für die Teilnahme am Straßenverkehr grundlegende Fähigkeiten, Feststellung der zum Ausgleich körperlicher Einschränkungen notwendigen Fahrhilfen und Fahrverhalten in Echtsituation.

Eine wesentliche Neuerung im Vergleich zu herkömmlichen Testmethoden bestand bei SICHER MOBIL MIT HANDICAP darin, dass die verkehrspsychologischen Testverfahren an die motorischen Defizite der Probanden angepasst waren. Außerdem wurden die Fahrtests nicht an einem Simulator durchgeführt sondern im täglichen Straßenverkehr mit einem den jeweiligen Behinderungen angepassten Fahrschulfahrzeug. Dies trug zusätzlich dazu bei, angemessene Testbedingungen für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen herzustellen.

Im Pilotprojekt von Mai 2007 bis Mai 2009 wurde bei 208 Personen eine vertrauliche Abklärung der Fahrfähigkeit trotz gesundheitlicher Einschränkungen (vor allem auf Grund von neurologischen Akutereignissen) im Vorfeld der Behörde durchgeführt.

Die Ergebnisse der beiden Studien brachten sehr aufschlussreiche, zum Teil jedoch auch besorgniserregende Erkenntnisse. Eine positive Auswirkung im Bereich „Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr“ zeichnete sich bereits gleich nach Beendigung des Projektes ab: Nahmen vor der vertraulichen Begutachtung 69,1 % aller Probanden mit negativem Testergebnis trotz unzureichender Fahrtauglichkeit aktiv am Straßenverkehr teil, so waren dies im Anschluss an die Überprüfung nur mehr etwa 5,7 %. Dies lag daran, dass 93,5 % der nicht fahrfähigen Personen vor der Teilnahme an SICHER MOBIL MIT HANDICAP der Meinung waren, nach Änderung der gesundheitlichen Verfassung noch immer die notwendigen Voraussetzungen für eine aktive Straßenverkehrsteilnahme zu besitzen.

Aus diesem Grund sowie auf Grund der regen Nachfrage betroffener Personen konnten von Jänner 2010 bis Februar 2012 weitere 250 Probanden mit neurologischen Defiziten in einem von Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), ÖAMTC und SCHUHFRIED GmbH unterstützten Folgeprojekt getestet werden. Die Überprüfung fand an 30 Terminen in den ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren Teesdorf und Marchtrenk statt und betraf die Führerscheinklasse 1, PKW.

Aus den Ergebnissen dieser Forschungsprojekte lässt sich zusammenfassend festhalten, dass 72,1 % der Probanden in der verkehrspsychologischen Testung gravierende Schwächen aufwiesen, die ohne Fahrverhaltensbeobachtung zu einer Ablehnung geführt hätten. Die Fahrprobe führte in 58,6 % der Fälle zu dem Schluss, dass eine Eignung - zumindest mit Einschränkungen - dennoch gegeben war und nur in etwa 4 % kam es vor, dass die Testung der Leistungsfunktionen positiv verlief, dagegen die Fahrprobe zu dem Schluss führte, dass die Fahreignung nicht gegeben war.

Das heißt: Sowohl im Pilot- als auch im Folgeprojekt wurde das Hauptaugenmerk auf die praktische Fahrprobe gelegt. Auch wenn die Überprüfung der Leistungsfunktionen negativ ausfiel, absolvierten die Probanden eine standardisierte Fahrprobe, welche von Fahrlehrern und Verkehrspsychologen dokumentiert und bewertet wurde. Konnte ein Teilnehmer bei der etwa 30-minütigen Fahrt zeigen, dass er die hohen Anforderungen des Straßenverkehrs ohne weiteres erfüllen kann, bestätigten ihm die Experten (trotz negativem VPU-Ergebnis) eine gegebene oder eingeschränkte Fahrtauglichkeit. Im Gegensatz dazu wurde Klienten mit positiven Leistungsfunktionen nach einer nicht zufriedenstellenden Fahrprobe eine negative Fahreignung bescheinigt.

Wie die Regressionsanalysen zur Prognose der Gesamtbeurteilung zeigen, liefert die Beurteilung des Fahrverhaltens aus der Fahrprobe den größten Erklärungsbeitrag zur Gesamtbeurteilung.

Daraus lässt sich ableiten, dass bei dieser Klientengruppe vor allem eine Fahrverhaltensbeobachtung in einem adaptierten Fahrzeug sowie eine intensive Beratung eine faire und valide Eignungsbeurteilung unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ermöglichen.

Um eine kosten- und zeiteffiziente Weiterführung des aus der Rehabilitation nicht mehr wegzudenkenen Projektes zu gewährleisten, ist von der Projektgründerin Edith Grünseis-Pacher angedacht, eine zusätzliche Absicherung der Resultate durch eine verkehrspsychologische Überprüfung zu unterlassen, sofern die Ergebnisse auch nach dieser Abänderung des Testumfangs von den Verkehrsabteilungen anerkannt werden.

Eine derartige Vereinfachung des Überprüfungsverfahrens ist dadurch gerechtfertigt, dass sich die entscheidenden Ergebnisse über die Fahrtauglichkeit eines Probanden mindestens genauso aus den Fahrproben ergeben. Die verkehrspsychologische Stellungnahme betreffend der kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen stellt auch bei einem behördlichen Verfahren für den Amtsarzt, welcher Gutachter im Führerscheinverfahren ist, lediglich einen Hilfsbefund dar; der Arzt ist nicht an das Ergebnis einer verkehrspsychologischen Stellungnahme gebunden.

## **2. DURCHFÜHRUNG PROJEKT 2** (FORSCHUNGSARBEITEN AUS DEM VERKEHRSWESSEN, BAND 193)

### **2.1 TERMINE UND ANMELDUNG**

Ausgehend von den bisherigen Erfahrungen wusste Edith Grünseis-Pacher, dass von 10 angemeldeten Probanden durchschnittlich nur 8 auch wirklich zum Termin erscheinen würden, da es sich bei den Teilnehmern um Personen mit latenten Erkrankungen handelte. Im Pilotprojekt wurde an 24 Tagen die Fähigkeit zum Lenken eines Kraftfahrzeuges bei 208 Personen überprüft. Beim Folgeprojekt konnte an 30 Terminen die Fahrfähigkeit von 250 Teilnehmern getestet werden. Etwa 4 Wochen vor dem jeweiligen Termin wurde den vorgemerkten Teilnehmern eine Anmeldebestätigung zugeschickt.

### **2.2 SEH- UND HÖRTEST**

Die Teilnehmer wurden in der Anmeldebestätigung aufgefordert, vor der eigentlichen Fahrtauglichkeitsüberprüfung einen Seh- und Hörstärkentest in einer Filiale der Firma Hartlauer ihrer Wahl durchführen zu lassen. Die Überprüfung umfasste eine Visusbestimmung gemäß § 7 Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) sowie einen Test des Hörvermögens gemäß § 9 FSG-GV. Diese Abklärung sollte allerdings keine vollständige medizinische Untersuchung ersetzen sondern eine Art Screening darstellen. Bei Fehlfunktion wurde ein Facharztbesuch empfohlen. Dank der aktiven Unterstützung der Fa. Hartlauer wurden die Tests an den gesamten Probanden kostenlos durchgeführt.

### **2.3 EINFÜHRUNGSGESPRÄCH**

Am Überprüfungstag fand einleitend ein Gespräch zwischen Edith Grünseis-Pacher, den Teilnehmern und dem miteingeladenen Angehörigen statt. Dabei wurde der Tagesablauf präsentiert, die aktuelle Befindlichkeit festgestellt, ausführlich auf die Notwendigkeit des Behördenweges eingegangen und die verschiedenen Sponsoren vorgestellt.

### **2.4 VERKEHRSPSYCHOLOGISCHE ÜBERPRÜFUNG**

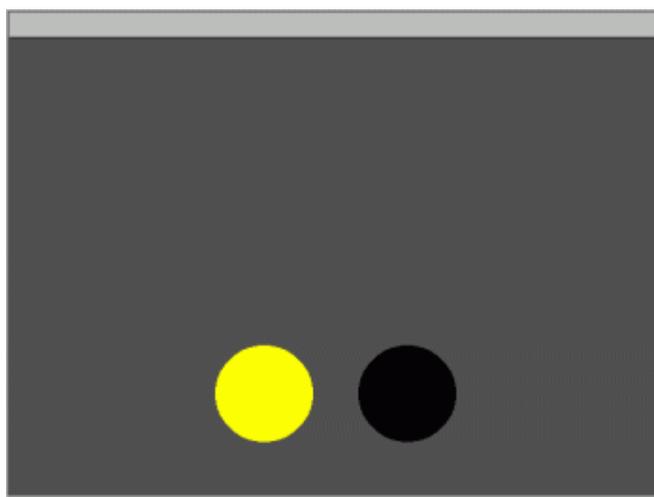
Alle Untersuchungsteilnehmer hatten auch im Folgeprojekt eine standardisierte Testbatterie zur Überprüfung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit zu bearbeiten. Diese Überprüfung mittels Laptop am Testsystem nahm pro Person durchschnittlich zwei Stunden

in Anspruch. Die sieben Testverfahren wurden in einer vordefinierten und gleich bleibenden Reihenfolge vorgegeben. Die Probanden wurden von den Psychologen zunächst über den testdiagnostischen Ablauf instruiert und zum selbstständigen Arbeiten aufgefordert. In diesem Zusammenhang wurden die Teilnehmer auf die wesentlichen Kriterien wie Geschwindigkeit sowie Genauigkeit (möglichst schnelles aber auch genaues Arbeiten) aufmerksam gemacht und darüber informiert, dass sie an ihre persönliche Leistungsgrenze stoßen würden, jedoch nicht aufgeben sollten. Fragen seitens der Klienten waren jederzeit erlaubt; Hilfestellungen wurden jedoch nur während der Instrukionsphase bzw. vor Beginn des jeweiligen Testdurchganges geboten. Die Probanden wurden gebeten, ihre Kopfhörer vor Beginn des ersten Leistungstestes aufzusetzen.

Die Testverfahren kamen in nachstehender Reihenfolge zur Anwendung und wurden wie folgt durchgeführt:

#### *2.4.1 RT/S3 – Wahlreaktion Gelb/Ton*

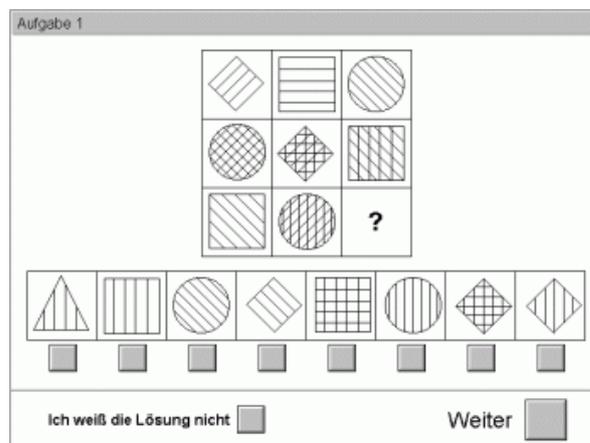
Als Eingabemedium dient die Probandentastatur. Eine animierte Instrukionsphase und eine fehlersensitive Übungsphase führen in die Aufgabenstellung ein. Im Rahmen der Testvorgabe werden den Probanden Farbreize und/oder akustische Signale vorgegeben. Die Probanden erhalten die Instruktion, die Reaktionstaste nur bei Darbietung relevanter Reize (gelber Farbreiz plus akustisches Signal) zu drücken und anschließend den Finger sofort wieder auf die Ruhetaste zurückzulegen. Die Verwendung von Kopfhörern garantiert eine ungestörte Reizdarbietung.





#### 2.4.4 AMT/S11 – Verkehrspsychologische Kurzform

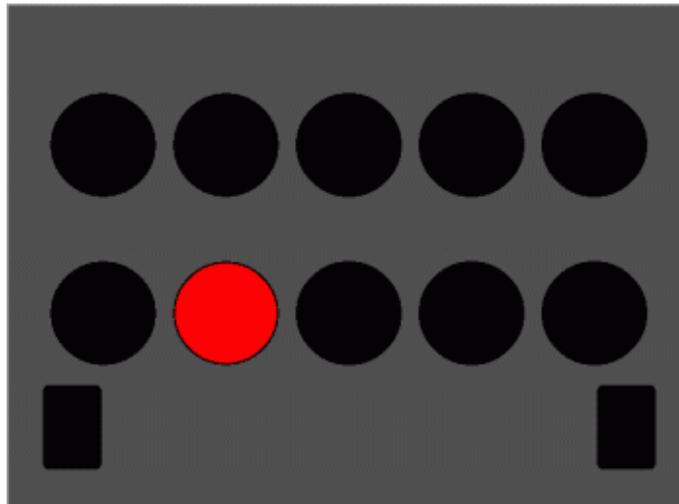
AMT ist ein sprachfreies Verfahren zur Erfassung der allgemeinen Intelligenz im Sinne des schlussfolgernden Denkens. Die Items gleichen klassischen Matrizenaufgaben. Die Itemdarbietung erfolgt adaptiv, d.h. dem Probanden werden nach einer Initialphase im fortschreitenden Testprozess zunehmend nur solche Items zur Bearbeitung vorgelegt, die von der Schwierigkeit her im Bereich seiner Leistungsfähigkeit liegen. Überspringen einer Aufgabe bzw. Zurückblättern zu einer vorangegangenen Seite ist nicht möglich. Die acht Antwortmöglichkeiten pro Item halten die Ratewahrscheinlichkeit gering.



Nach diesem Test folgte eine fünfminütige Pause. Es war den Probanden freigestellt, ob sie den Testraum verlassen oder die Zeit vor ihrem Laptop abwarten wollten. Danach wurden drei weitere Leistungsverfahren vorgegeben.

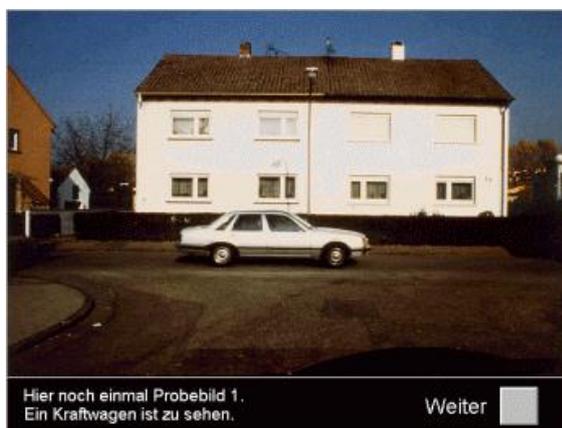
#### 2.4.5 DT/S17 – Adaptiv Kurz ohne Fußtasten

Den Probanden werden Farbreize und akustische Signale vorgegeben. Die Reaktion erfolgt durch Betätigung der korrespondierenden Tasten auf der Probandentastatur. Die Reizdarbietung erfolgt im Modus Adaptiv, in dem sich die Vorgabegeschwindigkeit an das Leistungsniveau der Probanden anpasst. Das Belastende bei DT liegt im fortlaufenden, möglichst anhaltend schnellen und unterschiedlichen Reagieren auf schnell wechselnde Reize. Das Verfahren erfordert als kognitive Teilleistungen die Unterscheidung von Farben und Tönen, das begriffliche Fixieren der relevanten Merkmale von Reizkonfigurationen und Bedienungselementen sowie der Zuordnungsregeln und das Auswählen der relevanten Reaktion nach den im Testverlauf erlernten Zuordnungsregeln. Die Verwendung von Kopfhörern garantiert eine ungestörte Reizdarbietung.



#### 2.4.6 TAVTMB/S1 – Kurzform Screening

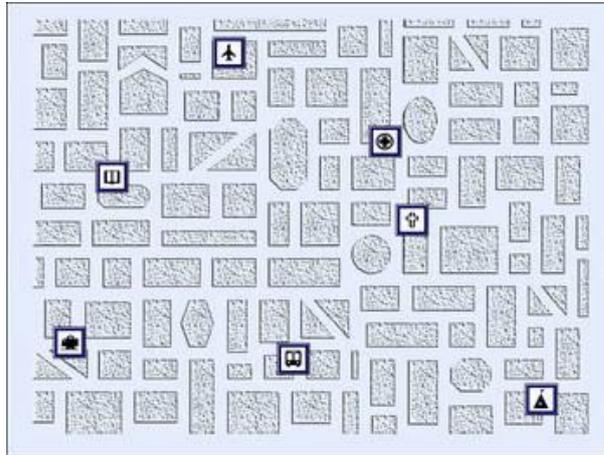
Den Probanden werden kurz Bilder von verschiedenen Verkehrssituationen dargeboten. Nach jedem Bild soll angegeben werden, was darauf zu sehen war. Dabei kann aus fünf vorgegebenen Antwortmöglichkeiten gewählt werden. Ein akustisches Signal im Vorfeld kündigt das Aufscheinen des Bildes an.



#### 2.4.7 VISGES/S1 – Kurzform Screening

Den Probanden wird am Bildschirm zunächst der Plan einer Stadt dargeboten, auf dem typische Orte durch Symbole markiert sind. Die Aufgabe der Klienten besteht darin, sich die Lokationen der einzelnen Symbole einzuprägen und anschließend korrekt wiederzugeben. Dazu wird der Stadtplan ohne die Symbole vorgegeben und die Probanden werden aufgefordert, denjenigen Ort auf dem Stadtplan zu markieren, an dem sich das Symbol zuvor befunden hat. Unmittelbar nachdem die Klienten einen Punkt des Plans markiert haben, wird die tatsächliche Position des abgefragten Symbols angezeigt, um den Probanden eine

Rückmeldung über die Richtigkeit ihrer Antwort zu geben. Die einzelnen Aufgaben variieren bezüglich der Anzahl der Symbole und hinsichtlich der räumlichen Charakteristika.



Insbesondere erforderte der letzte Test viel Geschick im Umgang mit der Maus und gestaltete sich bei Probanden mit wenig Computererfahrung als schwierig, so dass das Bedienen der Maus in einigen Fällen von den Psychologen übernommen werden musste.

Die Handhabung der restlichen Testverfahren schien für die Klienten einfacher zu sein, da diese über die Probandentastatur erfolgte, die zwar für die meisten Teilnehmer unbekannt, jedoch mit jeweiliger schriftlicher Instruktion vor jedem Test einfach zu bedienen war.

Obwohl die Probanden zu selbstständigem Arbeiten aufgefordert waren, war eine ständige Betreuung der Klienten durch die Psychologen notwendig, da ein reibungsloser Testablauf ansonsten nicht möglich gewesen wäre. Meistens handelte es sich dabei um Verständnis- oder Motivationsprobleme. Probleme dieser Art, aber auch allgemeine Verhaltensauffälligkeiten während der Testung wurden in einem Verhaltensbeobachtungsbogen mitprotokolliert (siehe 0).

## ***2.5 PRAXISFAHRT IM SCHONBEREICH DER STRASSE***

Nach Feststellung des benötigten Fahrzeuges (Schalt- oder Automatikgetriebe, eventuelle Fahrhilfen) wurde ungeachtet der Ergebnisse der verkehrspsychologischen Überprüfung mit allen Teilnehmern für die Dauer von 20 Minuten eine standardisierte Beobachtungsfahrt auf einem dem Straßenverkehr abgewandten Platz in einem ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum durchgeführt. Allen Teilnehmern sollte die Möglichkeit gegeben werden, aufzuzeigen, ob eventuelle verkehrspsychologische Defizite durch ihre Erfahrung vor der Erkrankung bzw.

durch Anpassung des Fahrverhaltens an die neuen Gegebenheiten ausgeglichen werden können.

Da die Voraussetzung für die Fahrt im Straßenverkehr eine positive Beurteilung der Praxisfahrt am Platz war, wurden alle Probanden der Fairness halber vom selben Fahrlehrer, Stefan Ringlhofer, getestet.

Es handelte sich bei den Aufgaben um eher einfache, aber sehr aussagekräftige Übungen:

### **AUFGABE 1: GRUNDAUFGABEN**

- Auto aufschließen
- ins Auto einsteigen
- vorbereitende Maßnahmen (Spiegeln einstellen, ...)
- Betätigen von Gas und Bremse ohne laufenden Motor

### **AUFGABE 2: STARTEN UND GRUNDÜBUNGEN**

- Starten des Fahrzeuges mit Schlüssel/Knopf
- Gas geben und Spur halten
- Spursicherheit und Blickverhalten
- Lenkradführung

### **AUFGABE 3: SLALOMFAHREN**

Die Probanden sollen eine möglichst flache und gleichmäßige, slalomartige Linie im Schrittempo durch die Kontrollstangen fahren.

Dabei werden

- Geschwindigkeit,
- Handling und
- Rhythmus

bewertet.

**KONTROLLSTATION**  
SLALOMFAHREN

Der Fahrschüler soll eine möglichst flache, gleichmäßige und slalomartige Linie im Schritttempo zwischen den Kontrollstangen fahren

1. Gang möglichst ohne Gas

Um eine gleichmäßige Linienführung zu erreichen, muss der Blick zur entferntesten Kontrollstange gerichtet sein

32

#### AUFGABE 4: SPURKARREE

Die Teilnehmer müssen die Endmarkierungen A und B im Schritttempo eng umfahren. Die aufgestellten Tore müssen mit 10 – 20 km/h durchfahren werden.

Bewertet werden:

- Geschwindigkeit
- Rhythmus
- Richtige Ausführung

2.10. Weitere Kontrollstationen

**KONTROLLSTATION**  
SPURKARREE

Enges umfahren der Endmarkierungen A und B im Schritttempo

Durchfahren der Tore mit 10 bis 20 km/h  
Die Übung wird mit dem 2. Gang durchgeführt

⚠ Beim Durchfahren der Tore soll der Blick weit voraus gerichtet sein

39

#### AUFGABE 5: EINPARKEN BZW. RÜCKWÄRTSFAHREN

Die Probanden sollen das Fahrzeug in die richtige Ausgangsposition stellen, den Blinker einschalten und langsam in die 8 m lange Parklücke durch Tasten am Haltepunkt einfahren. Die Endstellung soll möglichst parallel zu den seitlichen Kontrollstangen und innerhalb der Markierung sein.

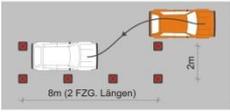
Geachtet wird dabei vor allem auf:

- Blink- und Lenkkombination
- Fahrzeugbeherrschung
- Endstellung des Fahrzeuges

**KONTROLLSTATION**

**EINPARKEN**

- Kfz in Ausgangsposition stellen und Blinker setzen
- Langsames Einfahren in die Parklücke durch Tasten am Haltepunkt
- Annähernd parallel zu den seitlichen Kontrollstangen und innerhalb der Markierung zum Stillstand kommen



**BEACHTUNG**

- Vor Einfahren in die Parklücke Sicherungsblicke nach vorne und über die linke Schulter nach hinten
- Während des Einfahren in die Parklücke über die rechte Schulter nach hinten schauen
- Beim Gegenlenken Kontrollblick zur äußeren vorderen Stoßstange
- Wieder über die rechte Schulter blicken

Einparken sowohl zum rechten als auch zum linken Fahrbahnrand

43

## AUFGABE 6: REVERSIERGASSE

Auf einem sehr groß gewählten Platz (8 x 6 m) sollen die Teilnehmer das Auto in drei Zügen reversieren.

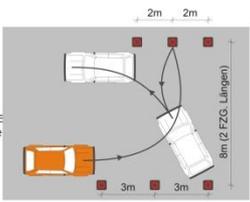
Es werden dabei folgende Punkte bewertet:

- Verständnis der Instruktionsanweisung
- Lenkradführung
- Geschwindigkeit
- Wendekreis und Fahrzeugbeherrschung

**KONTROLLSTATION**

**REVERSIERGASSE**

- Reversieren mit geringer Geschwindigkeit (Tasten am Haltepunkt)
- Ausfahren aus der Gasse in Querrichtung bis unmittelbar vor die Markierungspunkte
- Gegenlenken möglichst bis zum Anschlag der Lenkung - innerhalb des letzten ½ bis ¾ Meter vor dem Stillstand



**BEACHTUNG**

Vor Fahrtbeginn den Verkehrsraum vor, neben und hinter dem Kfz beobachten

44

### 2.5.1 Fahrhilfen im Projekt

Im Gegensatz zu vielen gesundheitlichen Einschränkungen lassen sich beinahe alle körperlichen Defizite durch Fahrhilfen ausgleichen.

Der CLUB MOBIL besitzt das erste und einzige adaptierte Leih-Fahrschulfahrzeug Österreichs mit Automatikgetriebe und VEIGEL-Fahrhilfen, mit denen 98 % aller körperlichen Einschränkungen ausgeglichen werden können.

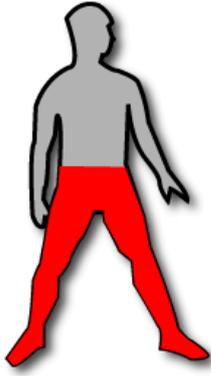


Alle Fahrhilfen können in Sekunden ohne Werkzeug abgenommen oder weggeklappt und den Bedürfnissen der Probanden angepasst werden:



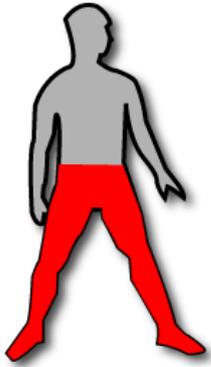
#### **HANDBEDIENGERÄT FÜR GAS UND BREMSE**

Zum Gasgeben wird der ergonomisch geformte Handgriff in Uhrzeigerichtung gedreht. Ein leichter Druck nach vorne aktiviert die Bremse.



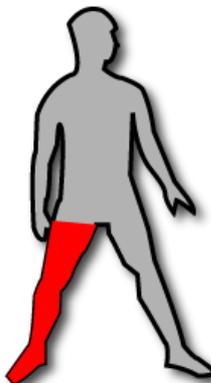
### **COMMANDER**

Diese Vorrichtung ermöglicht, die wichtigsten Funktionen (Blinker, Warnblinker, Hupe, Scheibenwischer, Lichthupe, Abblendlicht, Fernlicht) mit nur einem Finger zu betätigen.



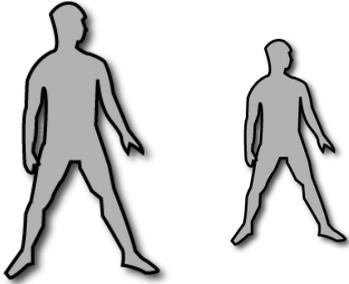
### **ELEKTRONISCHES LINKSGAS**

Durch Umlegen eines Schalters am Armaturenbrett wird das aktive Gaspedal gewechselt.



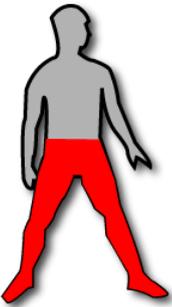
## **PEDALAUFsätze**

Pedalaufsätze verkürzen die Distanz zu den Pedalen bei kleinwüchsigen Personen oder Menschen mit einem kürzeren Bein.



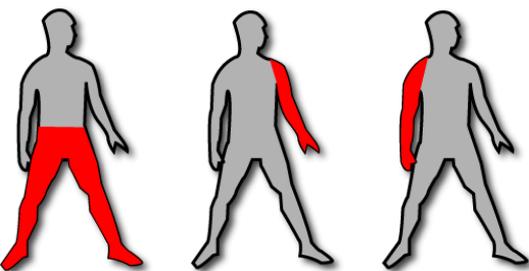
## **PEDALABDECKUNG**

Durch die PEDALABDECKUNG wird ungewolltes Betätigen der Pedale zuverlässig verhindert.



## **LENKHILFEN**

### **Lenkradknopf**

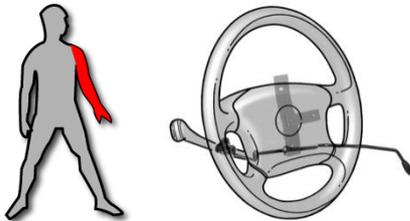


## Lenkradgabel

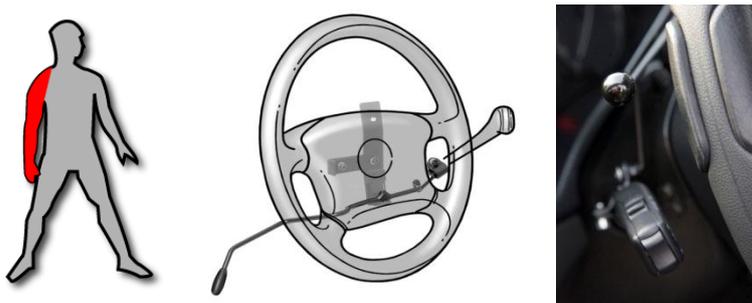


## HEBELVERLEGUNG

### Blinkerhebelverlegung nach rechts

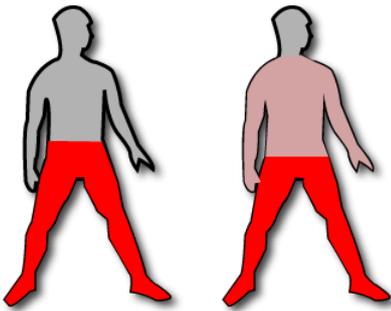


### Scheibenwischerhebelverlegung nach links



## UMSETZHILFE

Die UMSETZHILFE hilft Rollstuhlfahrern beim Überwinden der Distanz zwischen Rollstuhl und Autositz.



## **2.6 PRAXISFAHRT IM STRASSENVERKEHR**

Wie bereits in der Studie FORSCHUNGSARBEITEN AUS DEM VERKEHRSWESEN (Band 193) beschrieben, handelte es sich bei der verwendeten Fahrprobe um die Wiener Fahrprobe (Risser & Brandstätter, 1985), die an die lokalen Gegebenheiten angepasst wurde.

Die Fahrverhaltensbeobachtung im Straßenverkehr wurde mit einem Fahrschulwagen, der mit den notwendigen Adaptierungen ausgestattet war, oder einem Schaltgetriebeauto durchgeführt. Neben dem Fahrverhaltensbeobachter war ein Fahrlehrer anwesend, der die zu überprüfende Person bei der etwa 30-minütigen Fahrt betreute sowie die Anweisungen über die zu fahrende Route gab. Die Strecke beinhaltete verschiedene Anforderungen, die an die Testpersonen gestellt wurden:

Erkennen von unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Fahren im dicht bebauten Stadtgebiet auf ein-, zwei- und dreispurigen Straßen, Auf- und Abfahren auf/von Autobahnen, richtiges Verhalten bei verschiedenen Vorrangregelungen (mit Verkehrs- oder Lichtzeichen geregelte oder unregelte Kreuzungen) sowie richtiges Verhalten gegenüber Fußgängern und Radfahrern. Um die Situation für alle Probanden möglichst gleich zu gestalten und somit einen möglichst hohen Standardisierungsgrad zu erreichen, wurde vor und während der Fahrt immer dieselbe Vorgangsweise gewählt. So wurden die Probanden vor der Fahrt darüber informiert, dass sie jetzt eine Fahrprobe absolvieren, dass diese etwa 30 Minuten dauert, dass die Strecke sowohl Fahren im Stadtgebiet als auch Fahren auf der Autobahn beinhaltet und dass es sich nicht um einen Test oder eine Prüfung handelt, daher die Teilnehmer sich möglichst „normal“ (so wie immer) verhalten sollen. Der Fahrlehrer erklärte den Probanden die wichtigsten Funktionsweisen des Fahrschulautos. Den Klienten wurde weiters in einer

standardisierten Form beschrieben, wie der Weg der zu fahrenden Strecke angesagt wird: „Solange keine Hinweise gegeben werden, fahren Sie bitte geradeaus oder den Vorschriften entsprechend. Wenn Sie abbiegen sollen, wird Ihnen das rechtzeitig mitgeteilt.“ Nach Klärung möglicher Fragen begann die Fahrprobe. Das Fahrverhalten der Teilnehmer wurde vom Fahrlehrer sowie dem Psychologen in einem Beobachtungsbogen (siehe Anhang F) mitprotokolliert. Nach Beendigung der Fahrt wurden vom Psychologen und vom Fahrlehrer Noten nach dem Schulnotensystem für das Fahrverhalten der Probanden vergeben. Diese Noten spiegelten den Gesamteindruck der Beobachter wider, den diese während der Beobachtungszeit erhalten hatten. Beide beurteilten die Fahrt auf Grund der Beobachtungen sowie ihrer eigenen Erfahrung und Expertise.

Die Beobachter waren angehalten, für die Beurteilung der Fahrt vor allem folgende Aspekte zu beachten:

- Handling und Fahrzeugführung
- Antizipatorisches Verhalten (Art der Annäherung an Kreuzungen etc.)
- Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Kritische (gefährliche) Situationen

Die Beurteilung der Fahreignung ausschließlich auf Basis einer Fahrverhaltensbeobachtung ist innovativ, da es noch keine Untersuchungen gibt, die nachweisen, dass eine gute Fahrprobe tatsächlich mit Bewährung im Straßenverkehr zusammenhängt. Allerdings hat eine ausführliche Studie (Chaloupka & Risser 1995) gezeigt, dass die Variablen der Fahrverhaltensbeobachtungen signifikant mit den Unfallvariablen korrelieren. **Daraus ist zu schließen, dass die Fahrverhaltensbeobachtung es sehr wohl erlaubt, Aussagen über die Verkehrssicherheit zu treffen.**

## **2.7 EXPLORATIONSGESPRÄCH**

Am Ende des Überprüfungstages fand ein ausführliches Gespräch zwischen dem Psychologen, jedem einzelnen Teilnehmer und dessen Angehörigen statt. Neben einem Rückblick über den vergangenen Tag ging es hauptsächlich darum, die aktuellen Fahrgewohnheiten der Klienten sowie die Selbstwahrnehmungsfähigkeit hinsichtlich eigener Leistungseinbussen und deren Umgang damit, im Speziellen bezogen auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr, zu erheben. Neben diesen Hauptvariablen wurden auch der

Grund der Untersuchung, die erworbenen Führerscheinklassen, die Fahrerfahrung, die Verkehrsvorgeschichte sowie medizinische und soziodemografische Daten erfasst.

Nachdem alle notwendigen Informationen zusammengetragen waren, erfolgte eine detaillierte Besprechung der Testergebnisse sowie der Beobachtungsfahrt. Die Bewertung aller Daten bildete die Grundlage für die Gesamtempfehlung hinsichtlich künftiger Teilnahme am Straßenverkehr, wobei das Hauptaugenmerk auf der Fahrbeobachtung lag.

Im Falle einer negativen Absolvierung der verkehrspsychologischen Untersuchung wurde während der Fahrt im Straßenverkehr beobachtet, ob das unzureichende Testergebnis durch das Fahrverhalten kompensiert werden konnte. Trainingsverfahren für kognitive Leistungsdefizite wurden vor allem bei jüngeren Teilnehmern thematisiert. Bei Personen mit eingeschränkter oder negativer Fahreignung ging es vor allem darum, Gefahren einer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr aufzuzeigen und gemeinsam mit den Angehörigen nach Möglichkeiten alternativer Mobilitätsstrategien zu suchen. Sowohl die Einzelergebnisse als auch die Gesamtbefundlage wurden den Probanden in provisorischer Form vor Ort ausgehändigt (siehe Anhang H). Eine dreiseitige, übersichtliche Zusammenstellung und Interpretation der Testergebnisse mit Fahrprobe und Gesamtempfehlung wurde den Klienten ca. eine Woche nach Überprüfung per Post zugestellt.

## **2.8 ENDGESPRÄCH**

In einem ausführlichen Endgespräch zwischen Edith Grünseis-Pacher und jedem einzelnen Teilnehmer und dessen Angehörigem wurde auf der Eigenverantwortlichkeit im Bereich aktiver Verkehrsteilnahme insistiert. Die Probanden mit positiver (VPU positiv, Fahrprobe positiv), gegebener (VPU negativ, Fahrprobe positiv) oder beschränkter (VPU positiv oder negativ, Fahrzeug mit Fahrhilfen, Fahrprobe mit Beschränkung) Fahreignung wurden neuerlich dazu angehalten, ihre gesundheitlichen Defizite der Behörde bekannt zu geben.

Waren die Ergebnisse der Fahreignungsüberprüfung negativ, ging Edith Grünseis-Pacher eingehend auf die großen Risiken einer aktiven Verkehrsteilnahme ein und zeigte Alternativen zum Autofahren auf. An diesem Gespräch beteiligten sich sowohl die Probanden als auch ihre Begleitpersonen sehr intensiv und interessiert, da die Ratschläge der Organisatorin der eigenen Erfahrung entstammten.

Zum Schluss gab Edith Grünseis-Pacher jedem Teilnehmer eine speziell für ihn zusammengestellte Mappe, in welcher sie nochmals auf die gesetzlichen Bestimmungen (siehe ANHANG I) verwies und über Fahrzeugumbauten, Förderungen, Unterstützungen, Rechte und Pflichten eines körperbehinderten Menschen (siehe Broschüre „Mobilität für Menschen mit Handicap“) und über Alternativen zum Autofahren in Schriftform informierte.

### 3. STICHPROBENBESCHREIBUNG

#### 3.1 Teilnehmeranzahl Pilot- und Folgeprojekt

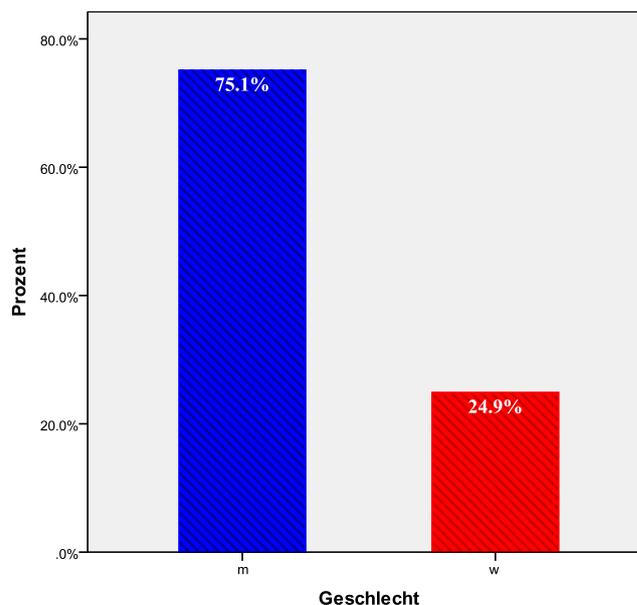
An insgesamt 54 Testtagen nahmen in den ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren Teesdorf (NÖ) und Marchtrenk (OÖ) 458 Personen an der Überprüfung ihrer Fahreignung trotz gesundheitlicher Einschränkungen teil.

Darunter befanden sich auch 33 Personen, denen es auf Grund ihrer körperlichen Behinderung nicht möglich war, die Voraussetzungen zur Absolvierung einer Lenkberechtigung bestätigt zu bekommen.

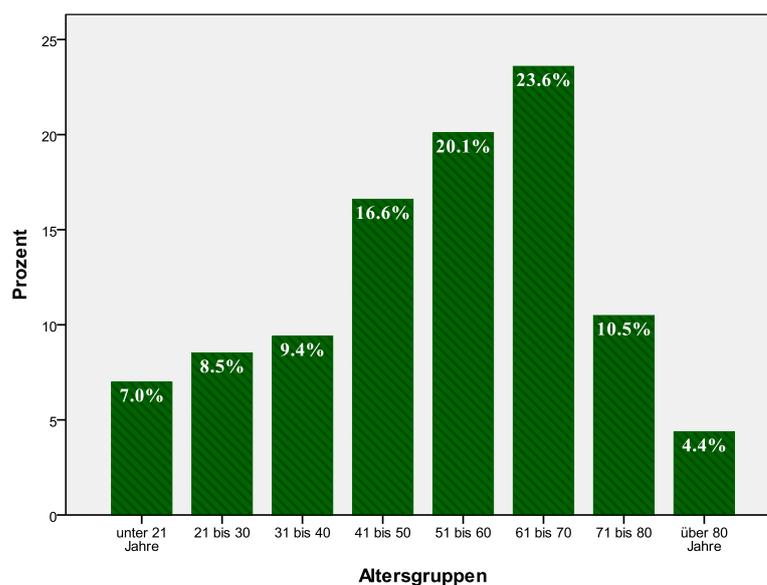
Die aussagekräftigen Analysen zur Gesamtbeurteilung wurden deshalb nur mit den 425 Führerscheinbesitzern, die an physischen und/oder psychischen Defiziten leiden, erstellt.

#### 3.2 Alter und Geschlecht der Probanden

Von allen Teilnehmern, deren Fahreignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 (Pkw) in den Projekten überprüft wurde, waren mehr als drei Viertel Männer und lediglich knapp ein Viertel Frauen.



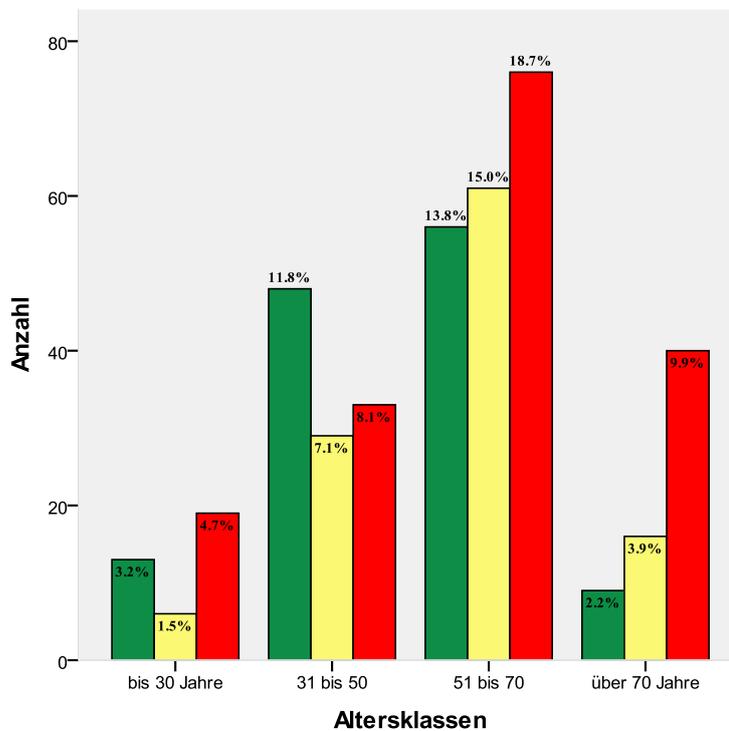
Dass überwiegend Männer an der vertraulichen Fahreignungsüberprüfung teilgenommen haben, lag wahrscheinlich daran, dass das Durchschnittsalter bei knapp 53 (52,62) Jahren und im Median bei 55 Jahren liegt und in dieser und der vorhergehenden Generation Autofahren eine eher männliche Dominanz aufzeigt.



		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	bis 30 Jahre	71	15.5	15.5	15.5
	31 bis 50	119	26.0	26.0	41.5
	51 bis 70	200	43.7	43.7	85.2
	über 70 Jahre	68	14.8	14.8	100.0
Gesamt		458	100.0	100.0	

Unabhängig von Geschlecht, Bildungsgrad und Art der Beeinträchtigung zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Alter der Klienten und der abschließenden Fahreignungsbeurteilung:.

Je älter ein Teilnehmer ist, desto wahrscheinlicher wird eine negative Beurteilung:

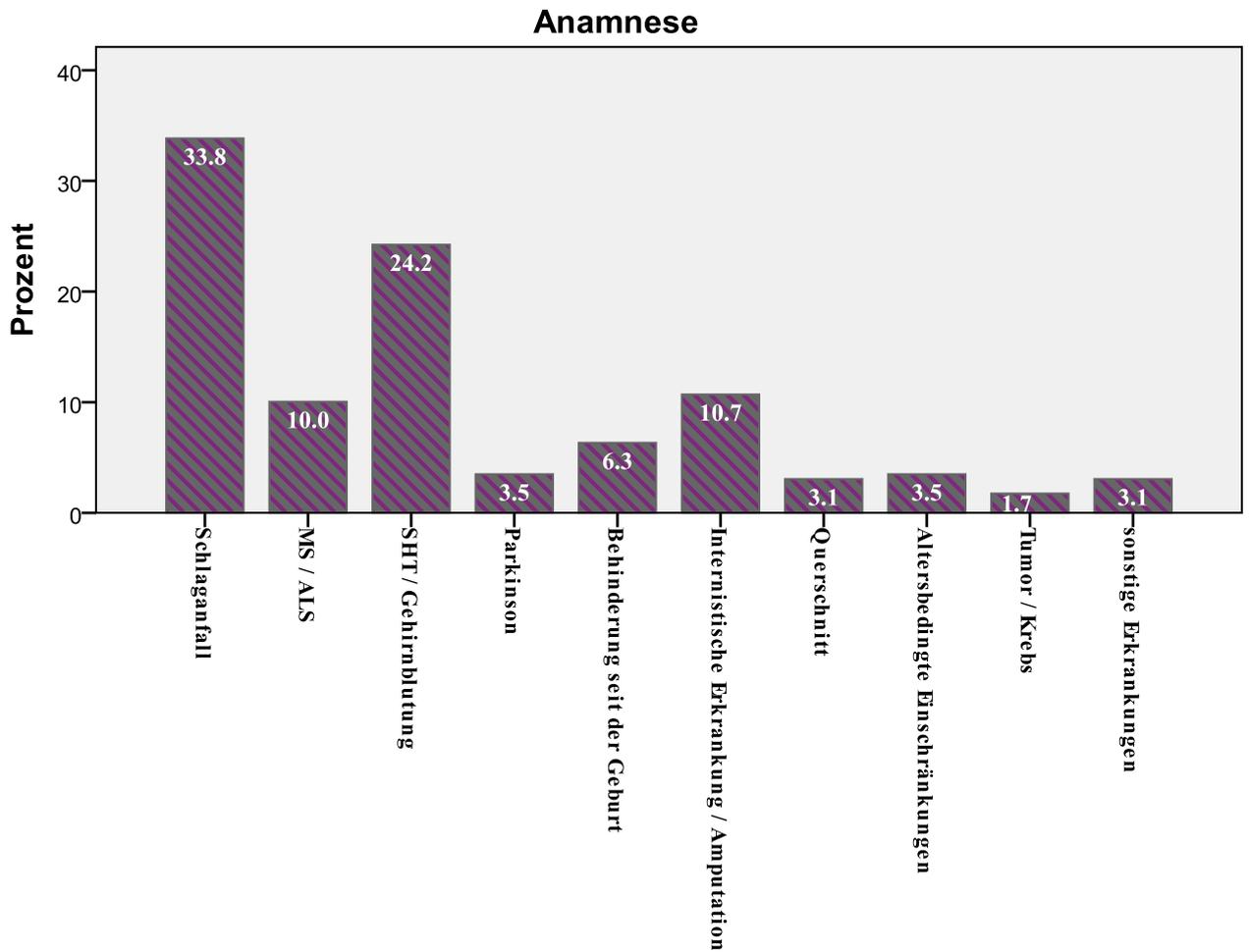


roter Balken = negative Fahrtauglichkeit, gelber Balken = eingeschränkte Fahrtauglichkeit, grüner Balken = positive Fahrtauglichkeit

### 3.3 Gesundheitliche Einschränkungen

Die gesundheitlichen Einschränkungen von 58 % der Probanden resultierten aus einem Schlaganfall bzw. einer unfallbedingten Gehirnblutung mit Schädel-Hirn-Trauma. Fast alle Personen, die ihre Fahreignung nach einer Amputation haben überprüfen lassen, litten an internistischen Erkrankungen wie Diabetes Mellitus, koronare Herzerkrankung, ... 13,5 % der Teilnehmer am Forschungsprojekt hatten Erkrankungen des Nervensystems (MS, ALS und Parkinson). Die Anzahl der Personen mit einer Behinderung seit Geburt bzw. einer altersbedingten Einschränkung schlugen sich mit 6,3 bzw. mit 3,5 % nieder.

		Anamnese			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Schlaganfall	155	33.8	33.8	33.8
	MS / ALS	46	10.0	10.0	43.9
	SHT / Gehirnblutung	111	24.2	24.2	68.1
	Parkinson	16	3.5	3.5	71.6
	Behinderung seit der Geburt	29	6.3	6.3	77.9
	Internistische Erkrankung / Amputation	49	10.7	10.7	88.6
	Querschnitt	14	3.1	3.1	91.7
	Altersbedingte Einschränkungen	16	3.5	3.5	95.2
	Tumor / Krebs	8	1.7	1.7	96.9
	sonstige Erkrankungen	14	3.1	3.1	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	



## 4. ERGEBNISSE

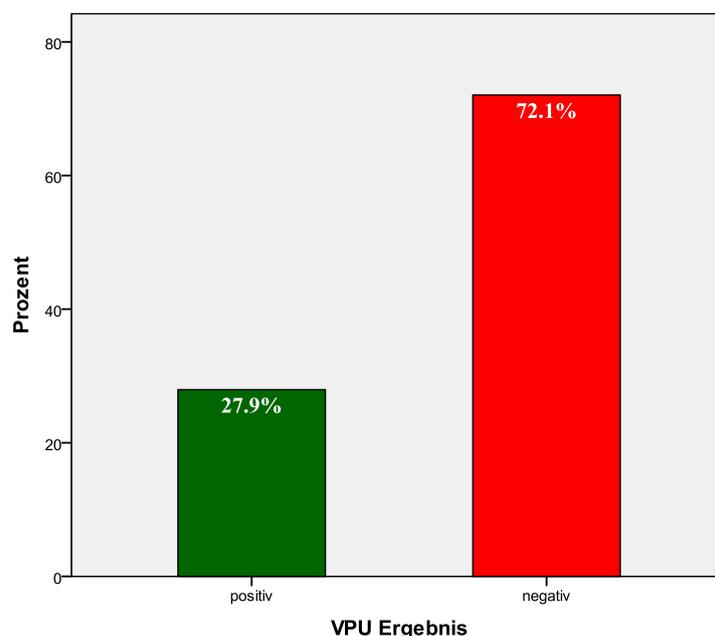
### 4.1 SEH- UND HÖRSTÄRKENTEST

Die Sehstärke von 5 der ursprünglich angemeldeten Teilnehmer lag unter den gesetzlich vorgesehenen Mindestwerten. Eine aktive Verkehrsteilnahme war aus diesem Grund von vorne herein ausgeschlossen und eine Fahreignungsüberprüfung war bei diesen Personen nicht möglich.

6 der 458 getesteten Personen wurden auf Grund der grenzwertigen Ergebnisse der Überprüfung der Seh- und Hörstärke durch die Fa. Hartlauer an einen Facharzt verwiesen. Die dort erstellte Stellungnahme bestätigte die ophthalmologische Voraussetzung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges.

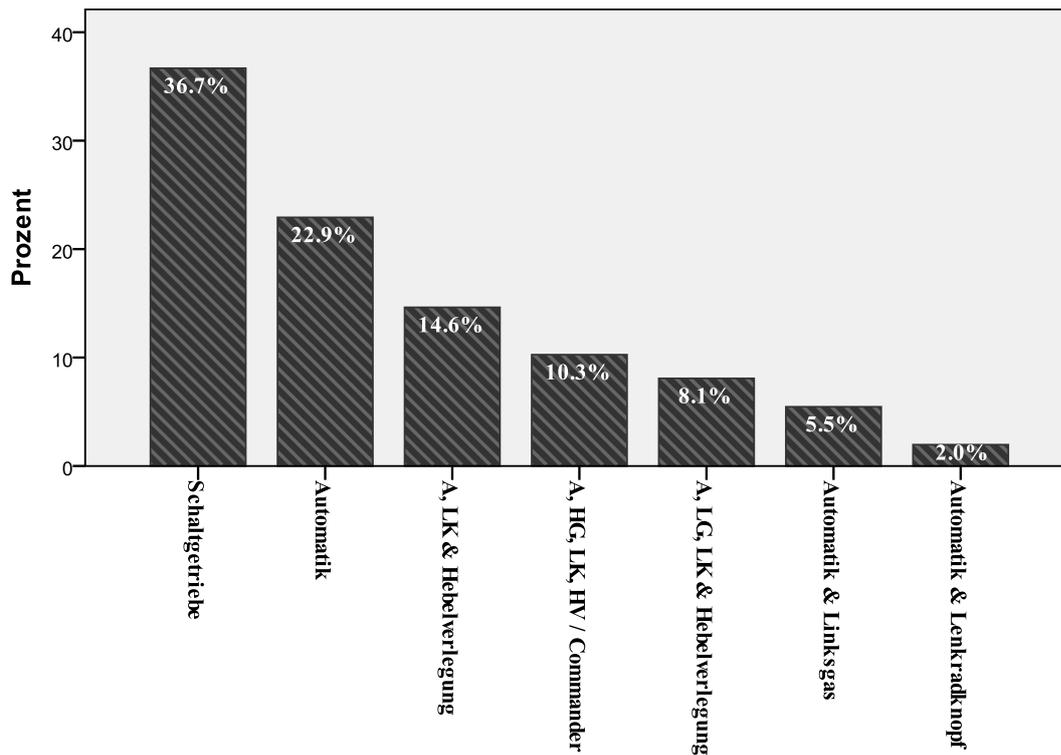
### 4.2 ERGEBNISSE DER VERKEHRSPSYCHOLOGISCHEN TESTUNG

Die kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen wurden von Verkehrspsychologen der Institute FACTUM/INFAR Wien getestet und bei 72,1% aller Probanden mit nicht ausreichend beurteilt. Diese Ergebnisse der Verkehrspsychologischen Überprüfung (VPU) hätten ohne standardisierter Fahrprobe somit bei 330 Teilnehmern zu einer negativen Fahreignung geführt.



### 4.3 BENÖTIGTE FAHRZEUGE

36,7 % der Probanden kamen problemlos mit einem herkömmlichen Schaltgetriebefahrzeug zurecht, 22,9% brauchten zum Ausgleich ihrer körperlichen Einschränkungen ein Fahrzeug nur mit Automatikgetriebe. Die restlichen Teilnehmer benötigten zusätzlich zur Automatik noch diverse Fahrhilfen.



### 4.4 ERGEBNISSE PRAXISFAHRT IM SCHONBEREICH DER STRASSE

4,2 % der 458 Teilnehmer (19 Personen) wurden im Anschluss an die Praxisfahrt im Schonbereich der Straße für unfähig befunden, am aktiven Straßenverkehr teilzunehmen, da bereits die auf den Straßenverkehr vorbereitenden Maßnahmen wie Aufschließen des Autos, Einsteigen in das Auto und korrektes Einstellen der Spiegel ein unüberwindliches Hindernis für sie darstellten. Mit 33 Klienten (7,2 %) wurden lediglich leichte Übungen am Platz durchgeführt, um zu überprüfen, ob überhaupt und mit welchen Fahrhilfen eine Lenkberechtigung absolviert werden könnte. 31,4 % der Probanden (144 Personen) zeigten beschränkte Fahrfähigkeiten auf einem dem Verkehr abgewandten Platz, wurden jedoch zur Beobachtungsfahrt im Straßenverkehr zugelassen.

Der beträchtliche Anteil an positiven Ergebnissen bei dieser ersten Übungsfahrt ist sicher auf den geringen Schwierigkeitsgrad der gestellten Aufgaben sowie auf die optimalen Rahmenbedingungen (abgeschlossener Platz, keine anderen Verkehrsteilnehmer, ...) zurückzuführen. Die eigentliche Fahrfähigkeit wurde bei der anschließenden Beobachtungsfahrt im normalen Verkehrsgeschehen festgestellt.

**Ergebnis Schonbereich**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	positiv	289	63.1	63.1	63.1
	eingeschränkt	144	31.4	31.4	94.5
	negativ	25	5.5	5.5	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	

#### 4.5 ERGEBNISSE FAHRT IM STRASSENVERKEHR

Nach der rund 30minütigen Fahrt im Straßenverkehr mit Fahrlehrer und beobachtendem Psychologen (Wiener Fahrprobe) wurde als summarisches Ergebnis der qualitativen Beobachtung und quantitativen Fehlerregistrierung eine Beurteilung von **positiv**, **eingeschränkt** oder **negativ** vergeben. Wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich, konnte bei 406 der insgesamt 458 Teilnehmer die Praxisfahrt auf der Straße durchgeführt werden; 33 Teilnehmer konnten nicht zur Fahrt im Straßenverkehr zugelassen werden, weil sie noch keinen Führerschein hatten; bei 19 Personen wurde auf Grund der zu kritischen Fahrt im Schonbereich der Straße aus Sicherheitsgründen keine Straßenfahrt durchgeführt. Mit 41,4 % der durchgeführten Fahrproben wurden rund vier von zehn Fahrten als „nicht genügend“ bewertet, 31 % der Probanden erreichten ein eindeutig positives Ergebnis und weitere 27,6 % der Teilnehmer erhielten eine eingeschränkt positive Fahrt bestätigt.

**Ergebnis Fahrprobe**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	positiv	126	31.0	31.0	31.0
	eingeschränkt	112	27.6	27.6	58.6
	negativ	168	41.4	41.4	100.0
	Gesamt	406	100.0	100.0	

In den jahrelangen Überprüfungen im Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP konnte von der Initiatorin Edith Grünseis-Pacher festgestellt werden, dass sich in 43,9 % der Fälle das Ergebnis der verkehrspsychologischen Untersuchung (VPU) nicht mit dem Ergebnis der durchgeführten Fahrprobe deckte. 39,7 % aller Probanden mit negativem VPU-Ergebnis

konnten in der Fahrprobe z. B. durch erlangte Geübtheit und vorausschauende Fahrweise die in der verkehrspsychologischen Untersuchung festgestellten Mängel kompensieren. Hingegen konnte bei 4,2 % der Teilnehmer mit positiver VPU in der Testfahrt eine keinesfalls ausreichende Fahrweise beobachtet werden.

**VPU Ergebnis \* Ergebnis Fahrprobe Kreuztabelle**

			Ergebnis Fahrprobe			Gesamt
			positiv	eingeschränkt	negativ	
VPU Ergebnis	positiv	Anzahl	76	31	7	114
		% innerhalb von Ergebnis Fahrprobe	60.3%	27.7%	4.2%	28.1%
	negativ	Anzahl	50	81	161	292
		% innerhalb von Ergebnis Fahrprobe	39.7%	72.3%	95.8%	71.9%
Gesamt		Anzahl	126	112	168	406
		% innerhalb von Ergebnis Fahrprobe	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

#### 4.6 GESAMTERGEBNIS

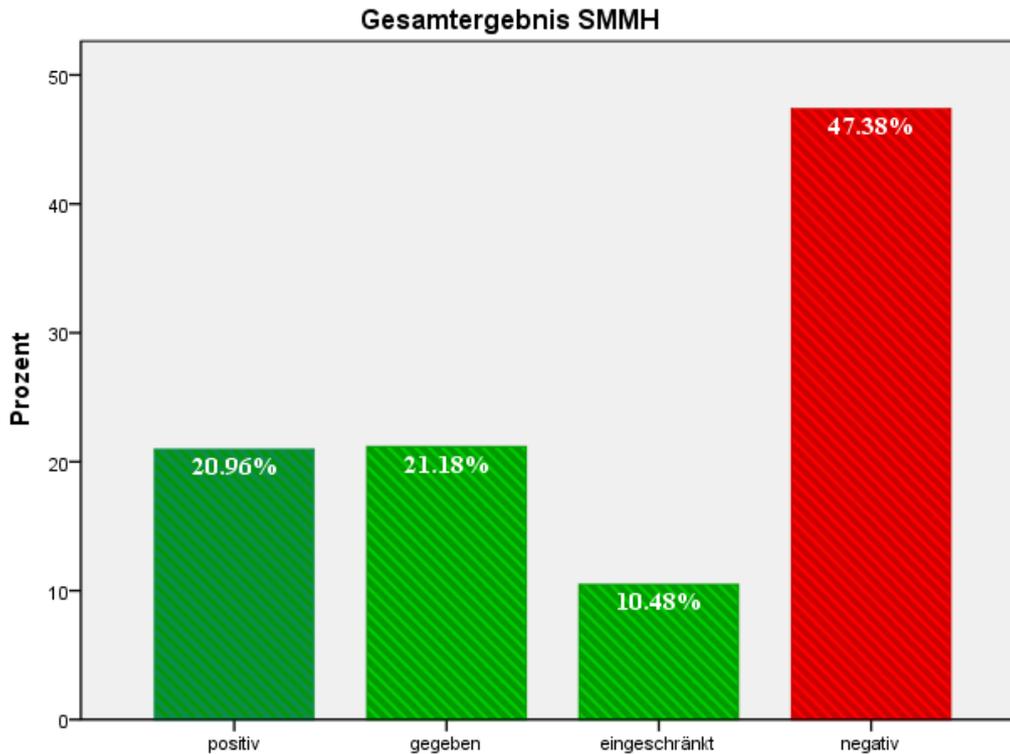
Vereinfacht können die Ergebnisse folgendermaßen zusammengefasst werden:

Ein relativ großer Anteil der untersuchten Personen mit gesundheitlichen Defiziten (47,4 %) wurde als nicht geeignet zum Lenken eines Kraftfahrzeuges beurteilt; 10,5 % waren mit Einschränkungen fähig, aktiv ein Auto zu fahren, bei 21,2 % war die Fahrtauglichkeit gegeben und bei genau 21 % konnte eine positive Fahreignung festgestellt werden.

Die häufigsten Beschränkungen lauteten auf: „Fahrstunden“, „Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt“, „Beschränkung auf Fahrten bei Tag“ und „Umkreisbeschränkungen“.

**Gesamtergebnis SICHER MOBIL MIT HANDICAP**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	positiv	96	21.0	21.0	21.0
	gegeben	97	21.2	21.2	42.1
	eingeschränkt	48	10.5	10.5	52.6
	negativ	217	47.4	47.4	100.0
Gesamt		458	100.0	100.0	



**Der Dringlichkeit halber muss bereits an dieser Stelle erwähnt werden, dass 69,1 % aller Probanden mit negativer Fahrtauglichkeit vor der Überprüfung im Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP ständig aktiv am Straßenverkehr teilgenommen haben. Nachdem mit den negativ getesteten Teilnehmern und ihren Angehörigen von Edith Grünseis-Pacher und ihrem Team den ganzen Tag auf die Risiken und Gefahren einer Teilnahme im Straßenverkehr eingegangen wurde, lenken „nur mehr“ 5,67 % selbst einen Pkw.**

## 5. TEILNEHMERBEFRAGUNG

### **„HABEN SIE VOR DER ÜBERPRÜFUNG AKTIV AM STRASSENVERKEHR TEILGENOMMEN?“**

75,5 % aller Personen, welche nach einem gesundheitlichen Akutereignis ihre Fahrtauglichkeit beim CLUB MOBIL testen ließen, nahmen auch vor der Überprüfung aktiv am Straßenverkehr teil. Dabei zeigte sich, dass sogar 69,1 % (!) der als negativ beurteilten Teilnehmer, selbst regelmäßig hinter dem Steuer ihres Fahrzeuges saßen!

**aktive Teilnahme am Straßenverkehr \* Gesamtergebnis SMMH Kreuztabelle**

			Gesamtergebnis SMMH				Gesamt
			positiv	gegeben	eingeschränkt	negativ	
Aktive Teilnahme am Straßenverkehr	ja	Anzahl	75	84	37	150	346
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	78.1%	86.6%	77.1%	69.1%	75.5%
	nein	Anzahl	17	13	11	64	105
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	17.7%	13.4%	22.9%	29.5%	22.9%
	kein FS	Anzahl	4	0	0	3	7
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	4.2%	.0%	.0%	1.4%	1.5%
Gesamt	Anzahl	96	97	48	217	458	
	% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

### **„WER HAT IHNEN EMPFOHLEN, IHRE FAHRTAUGLICHKEIT TESTEN ZU LASSEN?“**

Die permanente Zusammenarbeit zwischen Reha-Zentren und der CLUB MOBIL-Gründerin Edith Grünseis-Pacher hat sich zum wiederholten Mal in den Zahlen niedergeschlagen. 43,4 % aller Kunden kamen auf Empfehlung von Rehabilitationszentren.

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Krankenhaus / Rehazentrum	199	43.4	43.4	43.4
	Club Mobil	38	8.3	8.3	51.7
	ÖAMTC	47	10.3	10.3	62.0
	Freunde/Familie/Bekannte	50	10.9	10.9	72.9
	Medien	68	14.8	14.8	87.8
	Behörde	36	7.9	7.9	95.6
	andere	20	4.4	4.4	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	

**„WARUM HABEN SIE SICH ÜBERPRÜFEN LASSEN?“**

Die meisten Klienten haben an der Überprüfung durch CLUB MOBIL teilgenommen, weil sie ihre Fahrtauglichkeit zuerst im Vorfeld der Behörde abklären lassen wollten. Dies zeugt von der bestehenden Angst vor dem Behördenweg. Auch das familiäre Umfeld der Betroffenen spielt auf die Bewusstseinsbildung eine ausschlaggebende Rolle.

		<b>Anmeldungsgrund</b>			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Behörde	261	57.0	57.0	57.0
	Ich/Familie/ Freunde	174	38.0	38.0	95.0
	unklar	23	5.0	5.0	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	

**„HAT SIE DAS ERGEBNIS ÜBERRASCHT?“**

Wie bereits erwähnt, überschätzt die Mehrheit der Betroffenen ihre Kapazitäten in Bezug u. a. auf das Lenken eines Fahrzeuges. Vom psychologischen Standpunkt gesehen ist dies nachvollziehbar: Es ist immer schwer einzusehen, dass diverse Fähigkeiten nicht mehr gegeben sind.

		<b>Selbsteinschätzung der Fahrtauglichkeit</b>			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	282	61.6	61.6	61.6
	nein	176	38.4	38.4	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	

In der vorliegenden Studie hat sich unmissverständlich bestätigt, dass 93,5 % aller negativ Beurteilten sich von dem Resultat überrascht gezeigt haben, da sie der Meinung waren, eine positive Fahrtauglichkeit zu besitzen.

**Selbsteinschätzung der Fahrtauglichkeit \* Gesamtergebnis SMMH Kreuztabelle**

			Gesamtergebnis SMMH				Gesamt
			positiv	gegeben	eingeschränkt	negativ	
Selbst- einschätzung der Fahrtauglichkeit	ja	Anzahl	11	45	23	203	282
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	11.5%	46.4%	47.9%	93.5%	61.6%
	nein	Anzahl	85	52	25	14	176
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	88.5%	53.6%	52.1%	6.5%	38.4%
Gesamt		Anzahl	96	97	48	217	458
		% innerhalb von Gesamtergebnis SMMH	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

**„FINDEN SIE, DASS DAS PROJEKT GESETZLICH BESCHLOSSEN WERDEN  
SOLLTE?“**

Beinahe 100 % der Klienten wären für die Einführung einer verpflichtenden Überprüfung der Fahrtauglichkeit im Vorfeld der Behörde nach einem neurologischen Akutereignis.

**Wichtigkeit des Projekts SMMH**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	457	99.8	99.8	99.8
	nein	1	.2	.2	100.0
Gesamt		458	100.0	100.0	

## 6. NACHBETREUUNG

Um das weitere Verhalten der SICHER MOBIL MIT HANDICAP-Teilnehmer beobachten zu können, wandte sich Edith Grünseis-Pacher einige Zeit nach der Überprüfung mit folgenden Fragen an alle 458 Probanden. Manche Fragen konnten jedoch lediglich von den 406 Führerscheinbesitzern beantwortet werden.

### **„WAREN SIE NACH DER ÜBERPRÜFUNG DURCH DEN CLUB MOBIL MIT DEN PROJEKTERGEBNISSEN BEI IHRER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE?“**

86,3 % aller Teilnehmer mit positivem, gegebenem oder eingeschränktem Gutachten gingen zu der für sie zuständigen Verkehrsbehörde. 13,7 % der fahrfähigen Teilnehmer sprachen trotz bestätigter Fahreignung aus Angst nicht bei der Behörde vor.

#### **Informieren Sie die Behörde?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig ja	208	86.3	86.3	86.3
nein	33	13.7	13.7	100.0
Gesamt	241	100.0	100.0	

### **„GAB ES SCHWIERIGKEITEN BEI DER BEHÖRDE?“**

*Statistik auf Basis der Führerscheinbesitzer, die mit dem Ergebnis bei der Behörde waren*

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig ja	0	0	0	0.0
nein	208	100	100	100.0
Gesamt	208	100.0	100.0	

Jede österreichische Behörde und jeder von den Teilnehmern kontaktierte Facharzt hat ohne Schwierigkeiten die Gutachten von SICHER MOBIL MIT HANDICAP akzeptiert.

**„WURDE IHRE LENKBERECHTIGUNG VON DER BEHÖRDE ZEITLICH BEFRISTET?“**

Alle 208 Personen, die mit ihrem positiv, gegebenen oder eingeschränkten Ergebnis bei der Behörde waren, leiden unter fortschreitenden bzw. möglicherweise wiederkehrenden Erkrankungen, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen können. Laut Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) darf Personen mit derartigen Erkrankungen eine Lenkberechtigung nur zeitlich befristet belassen oder erteilt werden. **Die nachfolgende Statistik zeigt, dass die zuständigen Behörden in mehr als 50 % der Fälle die Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV) unterschiedlich vollziehen.**

**Zeitliche Auflagen**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	101	48.6	48.6	48.6
	nein	107	51.4	51.4	100.0
	Gesamt	208	100.0	100.0	

**„FANDEN SIE FOLGENDES PROZEDERE BELASTEND .....**

**... VERKEHRSPSYCHOLOGISCHE UNTERSUCHUNG?“**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	418	91,3	91.3	91.3
	nein	40	8.7	8.7	100.0
	Gesamt	458	100.0	100.0	

**... STANDARDISIERTE FAHRPROBE?“**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	173	42.6	42.6	42.6
	nein	233	57.4	57.4	100.0
	Gesamt	406	100.0	100.0	

**... BEHÖRDENWEG?“**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig ja	128	61.5	61.5	61.5
nein	80	28.5	28.5	100.0
Gesamt	208	100.0	100.0	

Die verkehrspsychologische Untersuchung bedeutete für die große Mehrheit eine unangenehme Stresssituation. Die Fahrprobe hingegen erwies sich als viel weniger belastend, weil die Probanden auf ihre frühere Erfahrung zurückgreifen konnten. Der Gang zu den Behörden wurde vielen durch die positiven Ergebnisse von SICHER MOBIL MIT HANDICAP erleichtert. Bei mehr als der Hälfte war jedoch die Angst noch nicht vollständig abgebaut.

## 7. DISKUSSION UND SCHLUSSFOLGERUNG

Sowohl im Pilot- als auch im Fortsetzungsprojekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP wurde die Fahrtauglichkeit von Personen mit gesundheitlichen Defiziten vor allem nach neurologischen Akutereignissen getestet. Hierzu wurden die kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen von Personen, die größtenteils eine gültige Fahrerlaubnis besitzen, mit Hilfe verkehrspsychologischer Tests überprüft. Im Anschluss an das adaptierte Untersuchungsdesign folgte zum einen eine Fahrt im Schonbereich der Straße, bei welcher vor allem die notwendigen Fahrhilfen vom Fahrlehrer und §108a Führerscheingesetz-Gutachter Stefan Ringlhofer festgestellt wurden und zum anderen eine standardisierte Fahrprobe, bekannt als WIENER FAHRPROBE, in welcher das tatsächliche Verhalten des Probanden im Straßenverkehr von Herrn Ringlhofer oder einem spezialisierten Fahrlehrer sowie einem Verkehrspsychologen protokolliert wurde.

Aus den Ergebnissen beider Forschungsprojekte lässt sich in verkehrspsychologischer Hinsicht zusammenfassend festhalten, dass die Probanden in der Testung mehrheitlich Schwächen aufwiesen, die ohne Fahrverhaltensbeobachtung zu einer Ablehnung geführt hätten. Die standardisierte Fahrprobe führte in vielen Fällen jedoch zu dem Schluss, dass eine Eignung - zumindest mit Einschränkungen - dennoch gegeben ist und nur sehr selten kam es vor, dass die Testung positiv verlief, dagegen die Fahrprobe zu dem Schluss führte, dass die Fahreignung nicht gegeben ist.

Weiters lässt sich aus diesen Resultaten folgern, dass keine grundlegende Korrelation zwischen den Ergebnissen der Überprüfung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen und der tatsächlichen Fahreignung besteht. Es war auf Grund der Einzigartigkeit des Projektes nicht feststellbar, ob die verwendete Testbatterie nicht aussagekräftig genug war oder ob eine Prüfung der Leistungsfunktionen bei Menschen mit neurologischen Defiziten generell keine aufschlussreichen Folgerungen zulässt. Wie die Erfahrung gezeigt hat, können etwa erlangte Geübtheit und vorausschauende Fahrweise in der Praxis die bei der verkehrspsychologischen Untersuchung (VPU) festgestellten eignungsausschließenden Mängel kompensieren.

Deshalb ist es durchaus denkbar, dass eine noch intensivere praktische Überprüfung der Fahrfähigkeit in Anwesenheit von zwei unabhängig voneinander protokollierenden

Fahrlehrern eine durchaus zuverlässige Aussage über die Fahrtauglichkeit des zu Überprüfenden bringen kann.

Im Idealfall wäre es u. a. für Forschungszwecke interessant, die Überprüfung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen mit einer eventuell noch besser angepassten Testbatterie fortzuführen. Dies wäre jedoch wieder mit einem stark erhöhten Kostenaufwand verbunden. Sollen die Kosten für die Teilnehmer jedoch auch weiterhin attraktiv sein, bedürfte es einer erneuten Förderung aus Bundesmitteln. Erste Schätzungen haben eine benötigte Unterstützung von mindestens € 550 je Probanden ergeben. Allerdings wurde die Projektinitiatorin Edith Grünseis-Pacher von Seiten des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) bereits darauf aufmerksam gemacht, dass keine Mittel mehr für das Projekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP zur Verfügung gestellt werden können.

Da die Nachfrage nach einer vertraulichen Fahreignungsüberprüfung im Vorfeld der Behörde stetig ansteigt, ist es für Frau Grünseis-Pacher undenkbar, dem Projekt ein definitives Ende zu setzen.

Um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, wurde von der CLUB MOBIL-Gründerin in Erwägung gezogen, im Zuge einer möglichen Weiterführung des Projektes SICHER MOBIL MIT HANDICAP auf die verkehrspsychologische Begutachtung zu verzichten. Diese Vorgehensweise dürfte eigentlich kein unüberwindbares Problem darstellen, zumal sogar bei einem behördlichen Verfahren verkehrspsychologische Stellungnahmen für den Amtsarzt, welcher Gutachter in einem Führerscheilverfahren ist, lediglich einen Hilfsbefund darstellen. Das heißt: Auch behördlicherseits kann eine positive Beobachtungsfahrt das Ergebnis einer negativen VPU hinsichtlich der Leistungsfunktionen aufwiegen!

**Um auch weiterhin eine vertrauliche Überprüfung der Fahrtauglichkeit im Vorfeld der Behörde anbieten zu können, würde Edith Grünseis-Pacher mit ihrem Team folgende Neuerungen einführen:**

1. Verzicht auf die Verkehrspsychologische Überprüfung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfunktionen;

2. Fahrprobe im Schonbereich der Straße und verlängerte Beobachtungsfahrt im Straßenverkehr im Beisein von zwei unabhängig voneinander protokollierenden Fahrlehrern;
3. Bewusstseinsbildendes Einzelgespräch mit ausführlicher Darstellung der im Straßenverkehr erworbenen Erkenntnisse zwischen dem Geprüften, seiner Begleitperson, den Fahrlehrern und der Initiatorin;
4. Zustellung einer von Edith Grünseis-Pacher ausgearbeiteten Zusammenfassung der Ergebnisse innerhalb von 10 Tagen.

**Weitere grundlegende Neuerungen würden den Ablauf im Überprüfungsverfahren betreffen:**

- Bisher mussten alle Probanden zur selben Zeit vor Ort sein, was immer wieder zu unvermeidbaren Wartezeiten zwischen den einzelnen Tests führte. Bei einer eventuellen Projektverlängerung wäre auf Grund des Entfalls der Verkehrspsychologischen Überprüfung eine zeitliche Optimierung durchaus möglich. Die Probanden könnten mit ihren Angehörigen einen individuellen Termin im Zweistunden-Takt erhalten.
- Außerdem ist angedacht, die vertrauliche Fahreignungsüberprüfung im Vorfeld der Behörde nicht mehr nur in zwei ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren anzubieten sondern je nach Anfrage auch auf andere ÖAMTC-Zentren in Österreich auszuweiten.

Was den finanziellen Aspekt des Projektes SICHER MOBIL MIT HANDICAP betrifft, versucht Edith Grünseis-Pacher für eine mögliche Projektweiterführung die Differenz zwischen Teilnehmerselbstbehalt und tatsächlichen Kosten mit Hilfe ihrer Partnerfirmen (z. B. ÖAMTC) und eventuellen Privatsponsoren zu finanzieren.

Der Fortbestand der bisher sehr erfolgreichen Initiative SICHER MOBIL MIT HANDICAP kann jedoch nur mit Hilfe der CLUB MOBIL-Partnerfirmen und vor allem des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gewährleistet werden.

Nur wenn die aus dem abgeänderten Prüfverfahren resultierenden Ergebnisse auch im gleichen Maße wie bisher von den zuständigen Fachärzten und Behörden anerkannt werden, wird das Interesse der Betroffenen gesteigert und es wird auch in Zukunft vom CLUB MOBIL ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Mobilität körperbehinderter Menschen und zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Österreich geleistet.

März 2012

## 8. LITERATUR

Arendasy, M., Hornke, L.F., Sommer, M., Häusler, J., Wagner-Menghin, M., Gittler, G., Bognar, B. & Wenzl, M. (2004). *Manual Intelligence-Structure-Battery (Version 24.00)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

BASSt (2000). *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung*. Bergisch Gladbach: BASSt

Biehl, B. (1996). *Manual Tachistoscopic Traffic Perception Test (TAVTMB)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

Brunnauer A., Laux G. & Geiger E. 2004, Fahrtüchtigkeit und psychische Erkrankung. *Zeitschrift für Neuropsychologie*, 15. Jg., Heft 3

Buchardt, I. (2007). *Grundriss Fahrerlaubnisrecht für Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner*. Bonn: Kirschbaum Verlag

Bukasa B., Christ R., Potocny-Seliger E., Smuc M. & Wenninger U. 2003, Validitätsprüfung verkehrspsychologischer Leistungstests für die Fahreignungsbegutachtung. *ZVS 49* S. 191-197, TÜV-Verlag, Köln

Bukasa, B. & Piringer, A. (2001). Validierungsstudien zur Überprüfung der Aussagekraft von Leistungstests für die Fahreignungsbegutachtung. *Psychologie in Österreich*, 21 (3), 187-194

Burgard E., Sick C.D., Hippel B. & Kiss M. 2004, Fahreignung nach Hirnschädigung. Erfahrungen aus der klinischen Praxis der Begutachtung und Beratung, *ZVS 3*, pp145-150

Chaloupka, Ch.; & Risser, R. (1995). Don't wait for accidents – possibilities to assess risk in traffic by applying the „Wiener Fahrprobe“. *Safety Science*, 19, 137-147

Golz, D., Huchler, S., Jörg, A., & Küst, J. (2004). Beurteilung der Fahreignung. *Zeitschrift für Neuropsychologie*, 15, 157-168

Häcker, H., Leutner, D. & Amelang, M. (1998). *Standards für pädagogisches und psychologisches Testen*. Supplementum 1/1998 der Diagnostica und der Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie

Haenggi, D. (1989). Differential aspects of visual short- and long-term memory. *European Journal of Cognitive Psychology*, 1, 285-292

Häusler, J., & Sommer, M. (2005). *Vergleichende Simulationsstudien zu Methoden der statistischen Urteilsbildung*. Vortrag gehalten auf der 7. Tagung der Fachgruppe für Methoden und Evaluation (28.September.-01.Oktober). Münster: Deutschland

Häusler, J., Sommer, M., & Chroust, S. (2007). Optimizing technical precision of measurement in computerized psychological assessment on Windows platforms. *Psychology Science*, 49, 116-131

Hambleton, R. K. (2005). Issues, designs, and technical guidelines for adapting tests into multiple languages and cultures. In R. K. Hambleton, P. F. Merenda, & C. D. Spielberger (Eds.), *Adapting educational and psychological tests for cross-cultural assessment* (pp. 3-38). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates

Hambleton, R. K., & Patsula, L. (1998). Adapting tests for use in multiple languages and cultures. *Social Indicators Research*, 45, 153-171

Hambleton, R. K., & Patsula, L. (1999). Increasing the validity of adapted tests: Myths to be avoided and guidelines for improving test adaptation practices. *Journal of Applied Testing Technology*, 1, 1-30

Hannen, P., Hartje, W., & Skeczek, W. (1998). Beurteilung der Fahreignung nach Hirnschädigung. *Nervenarzt*, 69, 864-872

Hartje, W. (2004). Die neuropsychologische Testdiagnostik hat nur begrenzte Aussagekraft für die Fahreignung. In Ch. Dettmers & C. Weiller (Eds.). *Fahreignung bei neurologischen Erkrankungen* (pp. 19-22). Bad Honnef: Hippocampus Verlag

Hartje, W., Pach, R., Willmes, K., Hannen, P., & Weber, E. (1991). Fahreignung hirngeschädigter Patienten. *Zeitschrift für Neuropsychologie*, 2, 100-114

Hjälmdahl M. 2003, Validation of in-car-observations. A method for driver assessment, in: Transportation Research Part B – Methodological Issues

Hornke, L. F. (2002). Item-Generative Models for Higher Order Cognitive Functions. In S. H. Irvine & P. C. Kyllonen (Eds.). *Item Generation for Test Development* (pp. 159-178). New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates

Hornke, L. F.; & Winterfeld, U. (2004). *Eignungsbeurteilungen auf dem Prüfstand: DIN33430 zur Qualitätssicherung*. Berlin: Spektrum Akademischer Verlag

Hornke, L. F.; Küppers, A.; & Etzel, S. (2000). Konstruktion und Evaluation eines adaptiven Matrizentests. *Diagnostica*, 46, 182-188

Hornke, L.F., Etzel, S. & Rettig, K. (2003). *Manual Adaptive Matrices Test (AMT)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

Hufnagel A. 2004, in: [www.epilepsie-informationen.de](http://www.epilepsie-informationen.de)

Keller M. & Dill C. 2000, Patients' fitness to drive following neurillogical or neuropsychological impairments, in: Proceedings of ICTTP (CD), Bern

International Test Commission (2001). International guidelines for test use. *International Journal of Testing*, 1, 93-114

Karner, T. & Biehle, B. (2001). Über die Zusammenhänge verschiedener Versionen von Leistungstests im Rahmen der verkehrspsychologischen Diagnostik. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 47, 53-63

Klebelberg D. 1982, Verkehrspsychologie, Springer Verlag Berlin, Heidelberg New York  
Kroj G. (Hrsg) 1995, Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung. Deutscher Psychologen Verlag GmbH, Bonn

Kosslyn, S. M. (1981). The medium and the message in mental imagery: A theory. *Psychological Review*, 81, 46-66

Kroj, G. (1995). *Psychologisches Gutachten Kraftfahreignung*. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag

Kubinger, K. D. (2006). *Psychologische Diagnostik. Theorie und Praxis psychologischen Diagnostizierens*. Göttingen: Hogrefe

Lienert, G. A.; & Raatz, U. (1998). *Testaufbau und Testanalyse*. München: Psychologie Verlags Union

Limbourg M. & Matern S. 2009, Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr, Band 4 einer Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, pp 199-200

Reulecke, W. (1991). Konzentration als trivalente Performanzvariable – theoretische Prämissen, Rastermodell und empirisches Umsetzungsbeispiel. In J. Janssen, E. Hahn, & Strang (Hrsg.), *Konzentration und Leistung* (S. 63-73). Göttingen: Hogrefe

Risser R. 2004, Eignung zum Lenken eines Kfz und Mobilität kognitiv beeinträchtigter Personen, in: Ruby M.M. & Spoerer E., Sichere Mobilität. Verkehrsteilnehmer im Spannungsfeld von Anforderung und Leistung; In motion 1: Humanwissenschaftliche Beiträge zur Sicherheit und Ökologie des Verkehrs, Salzburg: INFAR, pp 15-24

Risser, R. & Brandstätter, Ch. (1985). Die Wiener Fahrprobe. Freie Beobachtung. Kleine Fachbuchreihe des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, 21. Wien: Literas Verlag

Risser R., Sommer M., Grundler W., Chaloupka Ch., Kaufmann C, 2007 Validierung des Expertensystems Verkehr an verkehrsauffälligen Kraftfahrern, in Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 4. Quartal 2007, 53. Jahrgang, S 195-200, TÜV-Media GmbH, Köln

Risser, R., Chaloupka, Ch., Grundler, W., Sommer, M., Häusler, J., & Kaufmann, C. (2008). Using non-linear methods to investigate the criterion validity of traffic psychological test batteries. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 149-157

Schroeder H M, Driver M J, Streufert I (1975) Menschliche Informationsverarbeitung. Beltz Verlag, Weinheim & Basel

Schubert W. & Mattern R. 2009, Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik, Beurteilungskriterien, 2. überarbeitete Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn

Schuhfried, G. & Prieler, J. (1997). *Manual Reaction Test (RT)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

Schuhfried, G. (1998). *Manual Determination Test (DT)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

Schuhfried, G. (2004). Zur Normstichprobenwahl in der Fahreignungsbegutachtung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50, 97-98

Schuhfried, G. (2005). *Manual Expertensystem Verkehr (XPSV)*. Mödling: Schuhfried GmbH

Schuhfried, G. (2008). Handanweisung Adaptiver Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest (ATAVT). Mödling: Schuhfried GmbH

Sommer, M. & Arendasy, M. (2005). Theory-based construction and validation of a modern computerized intelligence test battery. Budapest: EAPA 2005 Abstracts

Sommer, M. & Häusler, J. (2005). Non-linear methods for the identification of drivers at risk to cause accidents. In L. Dorn (Ed.), *Driver behaviour and training. Vol..II* (pp. 425-436). Burlington: Ashgate

Sommer, M. & Häusler, J. (2006). Kriteriumsvalidität des Expertensystems Verkehr. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 52, 83-89

Sommer, M., Arendasy, M., Olbrich, A. & Schuhfried, G. (2004). Qualitätsverbesserung in der verkehrspsychologischen Diagnostik mit neuronalen Netzen: Eine Pilotstudie. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50, 193-198

Sommer, M., Arendasy, M., Schuhfried, G. & Litzenberger, M. (2005). Diagnostische Unterscheidbarkeit unfallfreier und mehrfach unfallbelasteter Kraftfahrer mit Hilfe nicht-linearer Auswertemethoden. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 51, 82-86

Sommer, M., Herle, M., Häusler, J., Risser, R., Schützhofer, B., & Chaloupka, Ch. (2008). Cognitive and personality determinants of fitness to drive. *Transportation Research Part F*, 11, 362-375

Sommer, M.; Herle, M.; Häusler, J.; & Arendasy, M. (2008). Von TAVTMB zu ATAVT: Eine Anwendung der Automatisierten Itemgenerierung unter einschränkenden Rahmenbedingungen. In G. Ebner & G. Fleck (Hrsg.), *Zweites Österreichisches Symposium für Psychologie im Militär*. Wien: Schriftreihe der Landesverteidigungsakademie

Sommer, M., Häusler, J., Herle, M., & Arendasy, M. (2009). Zur Notwendigkeit multipler Validitätsnachweise in der verkehrspsychologischen Diagnostik. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 55, 25-31

Sommer, M., Heidinger, Ch., Schauer, S., Häusler, J., Schmitz-Gielsdorf, J., & Arendasy, M. (2009, in revision). Cognitive and Personality Determinants of Post-Injury Driving Fitness. *Archives of Clinical Neuropsychology*

Wagner, M. & Karner, T. (2001). *Manual Cognitrone (COG)*. Mödling: SCHUHFRIED GmbH

Grünseis-Pacher, E. (2009) SICHER MOBIL MIT HANDICAP

Grünseis-Pacher, E., Beggiato, M., Reiter, D., Risser, R., Chroust, S., Häusler, J., Sommer, M. (2009) Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen (Band 193)



# Anhang A ANMELDEBESTÄTIGUNG



**Edith Grünseis-Pacher**

Anton-Maurer-Gasse 5  
A-4770 Andorf  
Tel. 0664/21 33042  
Fax 07766/3624  
e-mail: edith@clubmobil.at  
www.clubmobil.at

«Anrede»  
«Titel» «VN» «Name»  
«Adresse»  
«PLZ» «Ort»

Datum

«RENR»  
Sehr geehrter Herr «Titel» «Name»!

Herzlichen Dank für Ihre Anmeldung zum Forschungsprojekt SICHER MOBIL MIT HANDICAP. Mit diesem Schreiben erhalten Sie nun alle notwendigen Details zu der von Ihnen gebuchten - absolut vertraulichen - Fahrtauglichkeitsüberprüfung:

**Termin:** «Termin»  
**Ort:** **Fahrtechnikzentrum «Veranstaltung»** (Anfahrtsplan Rückseite)  
**Dauer:** **Beginn** 08.00 Uhr (bitte pünktlich kommen!!!!)  
**Ende** je nach Ergebnis – längstens jedoch bis ca. 17.30 Uhr  
**Kosten:** Die Überprüfungskosten von € 863,- werden bis auf den Selbstbehalt von **VERKEHRS- und SOZIALMINISTERIUM, ÖAMTC, SPARKASSE OÖ, INFAR/FACTUM, SCHUHFRIED, GENERALI, DLOUHY, VEIGEL sowie HARTLAUER** getragen.

**Von Ihnen ist insgesamt der Betrag von € 255,- (= €212,50 + 20 % Ust) bis spätestens 1 Woche vor der Überprüfung mit beiliegendem Erlagschein zu bezahlen.**

Anreise und Verpflegung während des Tages sind in diesem Betrag nicht inkludiert, allerdings werden Sie und Ihre Begleitung am Nachmittag von **SPAR** und **GUSCHLBAUER** zu Kaffee und Kuchen eingeladen.

**WICHTIG:** Der Seh- (Visusbestimmung ohne bzw. mit Sehhilfe) und Hörstärkentest soll bereits **vor** Ihrer Fahrtauglichkeitsüberprüfung in einer Ihnen nahe gelegenen **Hartlauer-Filiale mit Hörgeräte-Studio** absolviert werden. (Siehe Beilage) Bitte vereinbaren Sie **rechtzeitig** einen Termin und weisen Sie dabei auf dieses Projekt hin. Bitte dieses Schreiben zu Hartlauer mitnehmen. Die Tests sind für Sie **kostenlos!** **Ergebnisse von Hartlauer an 07766/3624 faxen lassen!** Danke!

**NICHT VERGESSEN:**

1. Falls notwendig: **Medikamente, Sehbehelfe** (z. B. Brille) und **Hörgeräte** ein- bzw. mitnehmen!
2. Zur Fahrtauglichkeitsüberprüfung dürfen Sie **auf keinen Fall alkoholisiert** sein! Bitte nehmen Sie weder bewusst noch unbewusst (z. B. Appetitanreger) sowohl am Vortag als auch am Veranstaltungstag Alkohol zu sich!
3. Bitte kommen Sie mit einer **Begleitperson**.
4. Bringen Sie Ihren **Führerschein**, einen **Ausweis**, die **Ergebnisse der Fa. Hartlauer** und **Befunde Ihrer Grunderkrankung** am Veranstaltungstag mit.

**Auf Ihr zuverlässiges Kommen freut sich**  
**Edith Grünseis-Pacher**

Gründerin CLUB MOBIL, Idee und Organisation SICHER MOBIL MIT HANDICAP und TRAINING MIT HANDICAP

Bankverbindungen: CLUB MOBIL: SPK Andorf, BLZ 20320, Konto 13100-011231 • UID: ATU 61939656  
Edith Grünseis-Pacher: SPK Andorf, BLZ 20320, Konto 13102-010182 • UID: ATU 48743409



## ANHANG B AKTUELLE BEFINDLICHKEIT

INSTITUT FÜR NACHSCHULUNG  
UND FAHRER - REHABILITATION



Danhausergasse 6/4-7  
1040 Wien  
Tel: 5041546  
Fax: 5041548

### Aktuelle Befindlichkeit

Fam.-Name: «**Titel**» «**Name**»                      Vorname: «VN»  
Geb.-Tag: «Geburtsdatum»                      Geb.-Ort/Land:  
Adresse: «PLZ» «Ort», «Adresse»              Tel.-Nr.: «Telefon»

Bitte beantworten Sie die nachstehenden Fragen gewissenhaft. Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die Assistentin/den Assistenten, sie/er wird Ihnen gerne behilflich sein.

#### Bitte Zutreffendes ankreuzen!

Fühlen Sie sich gesundheitlich beeinträchtigt?                      ja      nein

Wenn ja, inwiefern?.....

Fühlen Sie sich durch Müdigkeit beeinträchtigt?                      ja      nein  
(Haben Sie Nachtdienst gehabt?)

Fühlen Sie sich durch Alkohol beeinträchtigt?                      ja      nein  
(Haben Sie gestern Abend oder heute Früh Alkohol getrunken?)

Fühlen Sie sich durch Medikamente beeinträchtigt?                      ja      nein  
(Haben Sie gestern Abend oder heute Früh Schlaf- oder Beruhigungstabletten genommen?)

Nehmen Sie aufgrund ärztlicher Verordnung Medikamente?                      ja      nein

Wenn ja, welche?.....

Seit wann? .....

Ich fühle mich gesundheitlich in der Lage die verkehrspsychologische  
Fahreignungsuntersuchung zu absolvieren.

«Veranstaltung», «Termin»

.....

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

## ANHANG C VERHALTENSBEOBSACHTUNG WÄHREND TEST UND EXPLORATION

### Verhaltensbeobachtung während Test und Exploration; «Termin»

(nur vom Psychologen zu bearbeiten)

«RENr», «Titel», «VN», «Name», «Adresse», «PLZ», «Ort»; «Geburtsdatum»

FEO			<input type="checkbox"/>
<u>Tremor:</u>	Hände	<input type="checkbox"/> leicht	<input type="checkbox"/> stark
	Körper	<input type="checkbox"/> leicht	<input type="checkbox"/> stark
<u>Vegetative Symptome:</u>	Schwitzen	<input type="checkbox"/> leicht	<input type="checkbox"/> stark
	Gerötete Augen	<input type="checkbox"/> leicht	<input type="checkbox"/> stark
	Gerötete Gesichtshaut (Nase, Kinn)	<input type="checkbox"/> leicht	<input type="checkbox"/> stark
<u>Aggressivität:</u>	offen		<input type="checkbox"/>
	unterschwellig		<input type="checkbox"/>
	Impulsiv/unkontrolliert		<input type="checkbox"/>
<u>Gedankenduktus:</u>	klar		<input type="checkbox"/>
	vorausschauend		<input type="checkbox"/>
	verlangsamt		<input type="checkbox"/>
	verwirrt (verliert den Faden)		<input type="checkbox"/>
Erinnerungslücken			<input type="checkbox"/>
<u>Stimmungslage:</u>	gehoben		<input type="checkbox"/>
	depressiv		<input type="checkbox"/>
	neutral		<input type="checkbox"/>
<u>Leistungsmotivation:</u>	gegeben		<input type="checkbox"/>
	herabgesetzt		<input type="checkbox"/>
	Unsicherheit		<input type="checkbox"/>
Mangelnde Offenheit			<input type="checkbox"/>
Unkritische Selbstwahrnehmung			<input type="checkbox"/>
Mangelndes Normenbewußtsein			<input type="checkbox"/>
Leichtfertig			<input type="checkbox"/>
Prüfungsangst			<input type="checkbox"/>
Allgemein hohes Angstpotential			<input type="checkbox"/>
Akute persönliche Krise			<input type="checkbox"/>
Normales Sprach-/Leseverständnis			<input type="checkbox"/>
Erschwertes Sprach-/Leseverständnis			<input type="checkbox"/>
Ungenügendes Sprach-/Leseverständnis			<input type="checkbox"/>

# ANHANG D PROTOKOLL FAHRTAUGLICHKEIT IM SCHONBEREICH DER STRASSE

## PROTOKOLL FAHRTAUGLICHK. IM SCHONRAUM DER STRASSE

**B**

Fahrlehrer: Stefan Ringlhofer

Nachname:

Name:

Prüfart:

Vorname:

Prüfstrecke: OAMTC-FTZ

Trocken / Nass / Schnee / Eis / Nebel

**Fahrtauglich**

**0 ja**

**0 nein**

.....  
Unterschrift des Fahrlehrers

**Fahrstunden erforderlich**

**0 ja**

**0 nein**

### FAHRZEUGAUSSTATTUNG:

Schaltgetriebe   
 Automatikgetriebe   
 Drehknopf am Lenkrad   
 Drehgabel am Lenkrad   
 Gaspedal links   
 Hebelverlegung rechts   
 Hebelverlegung links   
 Handbediengerät f. Gas

Handbediengerät f. Bremse   
 .....   
 .....   
 .....

(Fehler eintragen)

(Fehler eintragen)

Bezeichnung	L	M	S	Bezeichnung	L	M	S
GRUNDAUFGABEN				EINPARKEN bzw. RÜCKWARTSFAHREN			
3.01 Auto aufpumpen				3.39 Blinken und Lenken			
3.02 ins Auto einsteigen				3.40 Fahrzeugbeherrschung			
3.03 vorbereitende Maßnahmen (Spiegel, ...)				3.41 Endstellung			
3.04 Betätigen von Gas und Bremse ohne Motor							
STARTEN UND GRÜNDÜBUNGEN							
3.05 Starten mit Schlüssel/Knopf							
3.06 Gas geben und Spur halten				REVERSIERGASSE			
3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				3.34 Instruktionsebene			
3.08 Lenkraführung				3.35 Lenkraführung			
SLALOMFAHREN				3.36 Geschwindigkeit			
3.09 Zu langsam				3.37 Wendekreis			
3.10 blinken				3.38 Fahrzeugbeherrschung			
3.11 Kontrollstangen							
3.12 Rhythmus							
SPURKARREE							
3.13 Enges Umfahren d. Endmarkierungen							
3.14 Durchfahren der Tore mit 10 - 20 km/h							
3.15 Rhythmus							
3.16 Richtige Ausführung							

### BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN

(Besprochenes markieren)

- Grundaufgaben
- Starten und Grundübungen
- Slalomfahren
- Spurkarree
- Reversiergasse
- Einparken bzw. Rückwärtsfahren
- Fragen beantworten

Raum für Bemerkungen

### 0 Fahrtabbruch, Grund:

\*A= Ausgabekriterien, \*\*Code= Zahl für Code gemäß § 2 Abs 3 i. d. FSG-DV BGBl II Nr. ..../1997, L/M/S= Le bzw. Mitte / Schwere

# ANHANG E PROTOKOLL FAHRTAUGLICHKEIT IM STRASSENVERKEHR

B

**PROTOKOLL FAHRTAUGLICHKEIT IM STRASSENVERKEHR**

Fahrlehrer: \_\_\_\_\_

Nachname: \_\_\_\_\_ Name: \_\_\_\_\_ Prüfort: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_ geb.: \_\_\_\_\_ Fahrzeug:  A\* Prüfstrecke: \_\_\_\_\_

Automatik:  J  N Code\*\* : \_\_\_\_\_  Trocken /  Nass /  Schnee /  Eis /  Nebel

Prüfzeit  
 Von: \_\_\_\_\_  
 Bis: \_\_\_\_\_

**Fahrtauglich**  
*O ja*  
*O nein*

Datum, Unterschrift Fahrlehrer \_\_\_\_\_

**Fahrtstunden erforderlich**  
*O ja*  
*O nein*

Bemerkungen/Auffälligkeiten:

**A. FAHREN IM VERKEHR** (Fehler eintragen)

Bezeichnung	(Fehler eintragen)			Bezeichnung	(Fehler eintragen)		
	L	M	S		L	M	S
<b>EBENE, STEIGUNG, GEFALLE</b>				<b>VORBEIFAHREN, ÜBERHOLEN</b>			
3.01 Anfahrtsicherheit				3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme			
3.02 Gangwahl				3.22 Überholricht, Behinderung			
3.03 Nebenhandlungen				3.23 Rechtzeitige Anzeige			
3.04 Abstellen und Sichern				3.24 Beschleunigen (Gangwahl)			
<b>SPURGESTALTUNG (Gerade, Kurve)</b>				3.25 Seitenabstand			
3.05 Wahl des Fahrstreifens				3.26 Wiedereinordnen			
3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens				<b>BEFAHREN VON QUERSTELLEN</b>			
3.07 Spursicherheit, Blickverhalten				3.27 Verkehrsbeurteilung			
3.08 Lenkradführung				3.28 Richtiges Annähern			
<b>TEMPOGESTALTUNG</b>				3.29 "Wartepflichterfüllung"			
3.09 Zu langsam (behindernd)				3.30 STOP, Arm- und Lichtzeichen (anhalten)			
3.10 Zu schnell für die Situation				3.31 Fußgänger, Radfahrer			
3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit				3.32 Blicktechnik			
3.12 Sicherheitsabstände				3.33 Rasches Verlassen			
<b>FAHRSTREIFENWECHSEL</b>				<b>EINBIEGEN</b>			
3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme				3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung			
3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen				3.35 Einordnen			
3.15 Rechtzeitige Anzeige				3.36 Blickverhalten beim Einordnen			
3.16 Richtige Ausführung				3.37 Fahrspur beim Einbiegen			
<b>SONSTIGES VERHALTEN</b>				3.38 Lenkradführung			
3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften				<b>HOHESTEMPO (Autobahn, Freiland)</b>			
3.18 Verhalten bei besonderen Partnern				3.39 Rechtzeitige Verkehrsbeurteilung			
3.19 Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde				3.40 Einfahren			
3.20 Behinderung, Gefährdung				3.41 Ausfahren			

**B. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN** (Besprochenes markieren)

<input type="checkbox"/> Wahl der Fahrgeschwindigkeit <input type="checkbox"/> Wahl der Fahrspur <input type="checkbox"/> Wahl von Tiefen- und Seitenabstand <input type="checkbox"/> Fahren auf Autobahnen und Autostrassen <input type="checkbox"/> Überholen, Überholtwerden <input type="checkbox"/> Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde <input type="checkbox"/> Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil <input type="checkbox"/> Anlauf-Ablauf erkennen	Raum für Bemerkungen
---	----------------------

**0** **Fahrtabbruch, Grund:** \_\_\_\_\_

\*A = Anfahrtsicherheit, \*\*Code = Zahl der Code gem. § 2 Abs. 3 i. V. FSG-DV BGBl. II Nr. .... /1997, L/M/G- Le bis Mitte 1997

32

# ANHANG F FAHRVERHALTENSBEOBSACHTUNG

## Fahrverhaltensbeobachtung

Bei wissenschaftlichen Projekten  
hier Nummer einfügen

ProbandIn	«Titel» «VN» «Name»	«RENR»
Beobachter		

PLZ, Straße & Nummer	«Adresse», «PLZ» «Ort»	
Vpn Nummer		
Sonstiges (nur für Forschungsprojekte relevant)		

Ort, Datum: «Veranstaltung», «Termin»	
Startzeit	Ankunftszeit

<b>Straßenzustand</b>	Trocken		Feucht, naß		Anderes:
<b>Wetter</b>	Gute Sicht		Schlechte Sicht		Anderes:
<b>Temperatur</b>	°C				

Kommentare/Bemerkungen zum Fahrverhalten:

Note (1 = sehr gut, 5 = nicht genügend):

«RENr»; «Titel» «VN» «Name»

		Variable	Ortsgebiet	Überland	Autobahn
	Geschwindigkeit	Zu schnell – Gesetz			
		Zu schnell – Situation			
		Zu langsam – Situation			
	Geschwindigkeitsanpassung vor bzw. in Kreuzung oder vor Hindernis	Spät, abrupt			
		Schlecht			
	Überholen	Ungesetzlich			
		Gefährlich/Schneiden			
		Bricht Manöver ab			
	Abstand zum Vordermann	Gefährlich/zu kurz			
		Zu lang			
	Blinkerverwendung	Zu früh			
		Zu spät			
		Gar nicht			
	Fahrspur	Spurwahl vor Kreuzung/Hindernis	Zu früh		
			Zu spät		
		Sperrlinie überfahren			
		Spurwechsel	Gefährlich/Schneiden		
			Zögernd		
		Blickverhalten	3-Seitenblick fehlt		
			Mangelhaft		
Spurverhalten	Zu weit links				
	Zu weit rechts				
	Schwankend				
	Verhalten als benachrangter Verkehrsteilnehmer (auch bei Stopptafel)	Missachtet, gefährlich			
		Zögernd, unklar			
	Besteht auf eigenem Vorrang und verursacht Gefahr				
	Ungeschützte Verkehrsteilnehmer	Nicht bemerkt, Schutzweg missachtet			
		Gibt spät Vorrang			
		Fußg./Radf. wartet am Straßenrand			
		Zwingt Fußg./Radf. Stehen zu bleiben			
		Bringt Fußg./Radf. In Gefahr			

# ANHANG G EXPLORATIONSBOGEN

## INSTITUT FÜR NACHSCHULUNG UND FAHRER - REHABILITATION



Danhausergasse 6/4-7  
1040 Wien  
Tel: 5041546  
Fax: 5041548

### Explorationsbogen

Re-Nr: «RENr»

Testdatum: «Termin»

Familienname: «Titel» «Name»

Vorname: «VN»

Erschwertes Sprach-Leseverständnis:

ja  nein

Muttersprache: .....

Staatsangehörigkeit: .....

Geburtsdatum: «Geburtsdatum»

Gründe für diese Untersuchung:

1 .....

2 .....

3 .....

Haben Sie sich früher schon einmal einer verkehrspsychologischen Stellungnahme unterzogen?

nein  ja Anzahl: .....

Wenn ja:

zurückliegend innerhalb drei Monate

innerhalb 12 Monate

davor

Haben Sie früher schon einmal eine Fahrprobe im Rahmen einer verkehrspsychologischen Untersuchung gemacht?

ja  nein

Fühlen Sie sich heute in irgendeiner Art beeinträchtigt?

ja  nein

Wenn ja; welche Art von Beeinträchtigung?

Medikamente

Müdigkeit

Alkohol vom Vortag

Sonstiges: .....

«RENr»; «Titel» «VN» «Name»; «Geburtsdatum»

**Familiärer Hintergrund:**

- Familienstand:  ledig  
 verheiratet / Lebensgemeinschaft  
 geschieden  
 verwitwet

- Wohnsituation:  alleine lebend  
 bei den Eltern wohnhaft  
 mit Partner/in in Wohngemeinschaft  
 Sonstiges .....

- Kinder:  Nein  
 Ja  
Anzahl:..... Geschlecht:..... Alter:.....

Gab es in der Familie eine Alkoholerkrankung oder andere chronische Erkrankungen?

- Nein  
 Ja

Wenn ja, welche? .....

Freizeitgestaltung und Hobbies: .....  
.....  
.....

- Umgang mit Stress/Möglichkeiten  
der Entspannung  Nein  
 Ja

Wenn ja, welche? .....

«RENr»; «Titel» «VN» «Name»; «Geburtsdatum»

Vereinsaktivitäten:  Nein

Ja

Wenn ja, welche? .....

### Schul- und Berufslaufbahn:

Höchste abgeschlossene Ausbildung:

Volksschule

Hauptschule

AHS / BHS

Polytechn.

Lehre

Universität

Derzeitige Tätigkeit:

Erwerbstätig. Beruf: .....

Arbeitslos. Seit wann (Monat/Jahr)? .....

Pension

### Lenkberechtigungsantrag:

Jahr des erstmaligen Erwerbs der Lenkberechtigung der Führerscheinklassen:

A (Klasse I) Seit wann: .....

B (Klasse I) Seit wann: .....

C (Klasse II) Seit wann: .....

D (Klasse II) Seit wann: .....

Fahrpraxis insgesamt in km pro Jahr:

unter 10.000

10.000 - 20.000

über 20.000

Schaltgetriebe

Automatikgetriebe

Umgebautes Auto. Welche Umbauten?

.....

.....

Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, bin ich auf fremde Hilfe angewiesen:

ja

nein

24

«RENr»; «Titel» «VN» «Name»; «Geburtsdatum»

Wie wichtig ist Ihnen grundsätzlich Mobilität mit dem PKW?

sehrwichtig       wichtig       weniger wichtig       unwichtig

Wozu benötigen/nutzen Sie das Fahrzeug?

	Nie	Selten	Off	Fast immer
Privat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Urlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beruflich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Könnten Sie ihre täglichen Besorgungen und Erledigungen ohne Auto selbstständig erledigen?

ja       eher ja       eher nein       nein

Welche Alternativen zum Auto schätzen Sie, um mobil sein zu können?

.....

Besitzen Sie eine Wochen-/Monats-/Jahreskarte für ein öffentliches Verkehrsmittel?       Ja       Nein

Wie schätzen Sie Ihren Fahrstil ein?       eher dynamisch / sportlich       eher zurückhaltend / vorsichtig

**Zählen Sie bitte alle Verkehrsunfälle der letzten 10 Jahre auf:**

Parkschaden:            Anzahl: .....

Sachschaden:            Anzahl: .....

Personenschaden:            Anzahl: .....

**Zählen Sie Ihre Verkehrsverstöße der letzten 10 Jahre auf:**

Führerscheinentzüge:            Anzahl: .....

Grund / Anlass:      Dauer: .....

.....

«RENr»; «VN»	«Name»;	«Geburtsdatum»
Geschwindigkeits- übertretungen:	<input type="checkbox"/>	Anzahl: .....
Falschparken:	<input type="checkbox"/>	Anzahl: .....
Sonstiges (z.B. mit Handy telefoniert, nicht angegurtet, Ladung nicht gesichert...):	<input type="checkbox"/>	Welche? .....
Strafen:	<input type="checkbox"/>	Anzahl: ..... Höhe in € insgesamt: .....

### Medizinische Vorgeschichte

**Angaben zu Ihrer medizinischen Vorgeschichte:** (Krankenhausaufenthalte, Operationen, Verletzungen, Herz-Kreislauferkrankungen, Bluthruckerkrankungen, Diabetes, Anfallsleiden, Schwindelerscheinungen, plötzliches Stürzen, Krampfanfälle, Depressionen oder sonstige Gemütskrankungen,...)

Welche Beeinträchtigungen bestehen  
derzeit?

Ausfall eines Arms →  links  rechts

Ausfall eines Beins →  links  rechts

Halbseitige Lähmung →  links  rechts

Paraplegie (Lähmung Lendenwirbelbereich)

Tetraplegie (Lähmung Halswirbelbereich)

Multiple Sklerose

Spastische Lähmung

Kleinwuchs

Sonstiges: .....

Wie würden Sie ihren Gesundheitszustand im allgemeinen bezeichnen?

ausgezeichnet     sehr gut     gut     weniger gut     schlecht

Wenn Sie ihren derzeitigen Gesundheitszustand mit demjenigen vor Ihrer körperlichen Beeinträchtigung vergleichen, wie würden Sie ihre jetzige Gesundheit einschätzen?

viel besser     etwas besser     etwa gleich gut     etwas schlechter     viel schlechter

«RENK»; «Titel» «VN» «Name»;

Haben Sie eine psychiatrisch-neurologische  
Behandlung in Anspruch genommen?

ja

nein

Wenn ja, Diagnose?

.....

Nehmen Sie derzeit Medikamente?

ja

nein

Wenn ja, welche und seit wann?

.....

Besteht bei Ihnen eine:

Sehschwäche

Farbsehschwäche

Farbblindheit

Wenn ja, welche?

.....

Weitere Embussen im Bereich der  
Motorik:

Nachlassen der  
Muskelkraft

Reduzierte  
Bewegungsgeschwindig-  
keit

Sonstiges

Wenn ja, welche und seit wann?

.....

Physiologische  
Veränderungen/Krankheiten:

Herzkreislaufsystem

Stoffwechselstörungen

Sonstiges

Wenn ja, welche und seit wann?

.....

Veränderungen im kognitiven Bereich:

Aufrechterhaltung der  
Aufmerksamkeit

Verlangsamtes  
Denken

Sonstiges

Wenn ja, welche und seit wann?

.....

Veränderungen hinsichtlich  
Angemessenheit/Richtigkeit und  
Geschwindigkeit von  
Entscheidungsprozessen und  
Reaktionen:

Benötige mehr  
Informationen

Längere  
Reaktionszeiten

Fehleranfälliger  
bei komplexen  
Situationen

Sonstiges

Wenn ja, welche und seit wann?

.....

Ich bestätige mit meiner Unterschrift alle Angaben wahrheitsgetreu beantwortet zu haben.

Datum:«Termin»

Unterschrift:

# ANHANG H      GESAMTERGEBNIS FAHRTAUGLICHKEIT FÜHRERSCHEINKLASSE B

## «RENr» SICHER MOBIL MIT HANDICAP – Fahrtauglichkeitsüberprüfung für Führerscheinklasse B FORSCHUNGSPROJEKT CLUB MOBIL

### **GESAMTERGEBNIS DER ÜBERPRÜFUNG AUF SEITE 5!**

Vorläufige Interpretationshilfe – ein übersichtliches Gutachten der Testergebnisse erhalten  
Sie von INFAR Wien/FACTUM OHG per Post. Erst mit diesem und einem  
FACHARZTGUTACHTEN können Sie zu Ihrer zuständigen Behörde gehen!

Überprüfte Person: «Titel» «VN» «Name», «Adresse», «PLZ» «Ort»;  
«Geburtsdatum»; durchgeführt am: «Termin»

### **Verkehrspsychologische Überprüfung im Rahmen des Forschungsprojektes - durchgeführt vom Institut INFAR, Wien/FACTUM OHG:**

positiv

negativ

Überblicksgewinnung: TAVTMB: .....%

|\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||

Sehr schlecht

Sehr gut

Abstimmung von Wahrnehmung und Bewegung: 2HAND: .....%

|\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||

Sehr schlecht

Sehr gut

Reaktionsgenauigkeit: DT:.....%

|\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||

Sehr schlecht

Sehr gut

Konzentrationsvermögen: COG:.....%

|\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||\_\_\_\_\_||

Sehr schlecht

Sehr gut

AMT:.....%    RT: Reakt.: .....%    Motorik:.....%

VISGED:.....%

.....  
Unterschrift Verkehrspsychologe

Überprüfte Person: «Titel» «VN» «Name», «Adresse», «PLZ» «Ort»;  
«Geburtsdatum»

**Sehtest** durchgeführt durch Fa. Hartlauer am .....

**positiv**  **negativ**

**grenzwertig**

Einschränkung/Empfehlung:

Besuch bei einem Augenfacharzt notwendig

Sehbehelf (Brille, Kontaktlinse) notwendig

.....

**Hörtest** durchgeführt durch Fa. Hartlauer am .....

**positiv**  **negativ**

grenzwertig

Einschränkung/Empfehlung:

Besuch bei einem Facharzt für HNO notwendig

.....

*Die Überprüfungsergebnisse der Fa. Hartlauer liegen bei.*

SEHSTÄRKENTEST wurde nicht durchgeführt.

HÖRSTÄRKENTEST wurde nicht durchgeführt.

Überprüfte Person: «Titel» «VN» «Name», «Adresse», «PLZ» «Ort»;  
«Geburtsdatum»; durchgeführt am: «Termin»

**Praxisbezogene Überprüfungsfahrt im Schonbereich der Straße mit  
Fahrsicherheitsinstructor und Fahrlehrer des ÖAMTC und  
verkehrstechnische Testung durch den CLUB MOBIL:**

positiv                       eingeschränkt                       negativ

Die „Wiener Fahrprobe“ im Straßenverkehr wird absolviert:  
 ja                       nein                      (Ergebnis siehe Seite 4)

- Benötigtes Fahrzeug:  Schaltgetriebe  
 Automatikgetriebe **10.02**  
 Drehknopf am Lenkrad **40.11**  
 Drehgabel am Lenkrad **40.12**  
 Gaspedal links **25.08**  
 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der linken Hand ... **35.03**  
 Bedienung der Schaltvorrichtungen mit der rechten Hand ... **35.04**  
 Handgas **25.04**  
 Angepasste Handbremse (mit der Hand betätigte Betriebsbremse) **20.06**  
 Trennwand vor Gas- und Bremspedal **30.09**  
 EMPFEHLUNG: Commander für Licht, Blinker, Scheibenwischer, ...  
oder Wischerhebelverlegung nach links **35.03**  
 .....

- BASISAUFGABEN (Fahrzeuginbetriebnahme, ...):**  möglich  
 nicht möglich  
**FAHRZEUGBEHERRSCHUNG:**  in Ordnung  
 nicht in Ordnung  
**VERSTÄNDNIS DER AUFGABE:**  möglich  
 nicht möglich  
**ÜBERBLICKSGEWINNUNG:**  gut  
 schlecht  
**KONZENTRATION:**  gut  
 schlecht

.....  
Unterschrift Fahrlehrer u. Fahrsicherheitsinstructor ÖAMTC  
Stefan Ringlhofer



Überprüfte Person: «Titel» «VN» «Name», «Adresse», «PLZ» «Ort»;  
«Geburtsdatum»; durchgeführt am: «Termin»

**Probleme traten auf in/bei:**

VORRANGSITUATIONEN bzw. WARTEPFLICHT bei GEGENVERKEHR:

ja .....  nein

VORRANGSITUATIONEN bzw. WARTEPFLICHT im Bereich KREISVERKEHR:

ja .....  nein

VERHALTEN GEGENÜBER FUSSGÄNGERN:

ja .....  nein

REAKTION und FAHRVERHALTEN:

ja .....  nein

BLICKVERHALTEN:

ja .....  nein

..... Fahrstunden empfohlen

**INTERPRETATION DER GESAMTBEFUNDLAGE:**

Basierend auf der Verkehrspsychologischen Überprüfung, der praxisbezogenen Überprüfungsfahrt im Schonbereich der Straße, der verkehrstechnischen Testung und der „Wiener Fahrprobe“ im Straßenverkehr, geben wir folgende Empfehlung ab:

**Die Fahrtauglichkeit ist zum jetzigen Zeitpunkt mit dem auf Seite 3 festgelegten Fahrzeug:**

**positiv**     **gegeben**     **eingeschränkt**     **negativ**

**Einschränkung/Empfehlung:**

- Beschränkung auf Fahrten bei Tag 05.01
- Beschränkung auf Fahrten in einem Umkreis von .... km des Wohnsitzes oder innerorts/ innerhalb der Region 05.02
- Fahren auf Autobahnen nicht erlaubt 05.07
- Beschränkt auf höchstzulässige Geschwindigkeit von nicht mehr als ..... km/h. 05.04
- ..... Fahrstunden mit abschließender Bestätigung der Fahrschule (Formular wird zugesandt)
- Neuerliche Überprüfung (inkl. VPU) nach ..... empfohlen.

.....  
Unterschrift Verkehrspsychologe

.....  
Unterschrift Fahrlehrer u. Fahrsicherheitsinstruktor ÖAMTC

Überprüfte Person: «Titel» «VN» «Name», «Adresse», «PLZ» «Ort»;  
«Geburtsdatum»; durchgeführt am: «Termin»

#### ZU IHRER INFORMATION UND KENNTNISNAHME:

Der CLUB MOBIL hat für Sie ein unverbindliches Ergebnis hinsichtlich der verkehrspsychologischen und fachlichen Fahrtauglichkeit erstellt bzw. erstellen lassen:

- Die medizinische Voraussetzung zum Lenken eines Kfz muss von einem Facharzt bestätigt werden.
- Die endgültige Feststellung der gesundheitlichen Eignung sowie fachlichen Befähigung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges bleibt ausschließlich der zuständigen Wohnsitzbehörde vorbehalten.

**Es wird daher ausdrücklich und dringend empfohlen, vor dem Lenken eines Kraftfahrzeuges zur Abklärung der gesundheitlichen Eignung und fachlichen Befähigung sich mit der für Sie zuständigen Wohnsitzbehörde (Bezirkshauptmannschaft oder Bundespolizeidirektion) in Verbindung zu setzen.**

In diesem Zusammenhang erklärt die unterfertigte Person, über den Zweck dieser Ergebnisse der Überprüfung der verkehrspsychologischen Eignung und fachlichen Fahrtauglichkeit umfassend und verständlich aufgeklärt worden zu sein. Diese Ergebnisse dienen lediglich als Interpretationshilfe und werden vom CLUB MOBIL nur an Sie weitergegeben. Die unterfertigte Person erklärt weiters ausdrücklich und unwiderruflich, gegen den CLUB MOBIL und die beauftragten Experten keine wie auch immer gearteten Ansprüche aus dem Titel dieser Ergebnisse (auf welcher Rechtsgrundlage immer) zu erheben und den CLUB MOBIL und dessen Mitarbeiter aus diesem Rechtsgrunde schad- und klaglos zu halten.

«Veranstaltung», «Termin»  
Ort, Datum

.....  
Edith Grünseis-Pacher  
Projektleiterin SICHER MOBIL MIT HANDICAP,  
Gründerin CLUB MOBIL  
Idee und Organisation TRAINING MIT HANDICAP  
Idee und Organisation SICHER MOBIL MIT HANDICAP

Ich habe das Ergebnis meiner heutigen Fahrtauglichkeitsüberprüfung zur Kenntnis genommen.

«Veranstaltung», «Termin»  
Ort, Datum

.....  
Unterschrift

# ANHANG I BRIEF AN DEN TEILNEHMER



**Edith Grünseis-Pacher**

Anton-Maurer-Gasse 5  
A-4770 Andorf  
Tel. 0664/2133042  
Fax 07766/3624  
e-mail: edith@clubmobil.at  
www.clubmobil.at

«Anrede»

«Titel» «VN» «Name»

«Adresse»

«PLZ» «Ort»

«Termin»

Sehr geehrte Frau «Titel» «Name»!

Die **Straßenverkehrsordnung** regelt, dass der Lenker eines Kraftfahrzeuges **gesundheitslich und fachlich** dazu in der Lage sein muss. Um sicher zu gehen, dass bei Ihnen die benötigte Eignung nach einem Unfall, einer Krankheit oder diversen Altersbeschwerden nach wie vor besteht, sind Sie heute ins Fahrsicherheitszentrum «Veranstaltung» zur streng vertraulichen Abklärung dieser Voraussetzungen gekommen.

Diese Abklärung haben Sie in Ihrem eigenen Interesse durchführen lassen und nur Sie erhalten eine vorläufige Interpretationshilfe mit Ihren Ergebnissen! Eine übersichtliche Zusammenstellung der verkehrspsychologischen Testergebnisse erhalten Sie in einigen Tagen mit der Post.

**Steht dem Lenken eines Kraftfahrzeuges aus medizinischer** (mit einem Facharzt abzuklären), **fachlicher und verkehrspsychologischer Sicht** (diese Überprüfungen haben Sie heute bei uns durchführen lassen) **nichts im Wege, ist es -bevor Sie am Straßenverkehr aktiv teilnehmen- in Ihrem eigenen Interesse unbedingt empfehlenswert, sich mit Ihrer zuständigen Führerscheinbehörde in Verbindung zu setzen, damit die entsprechenden Eintragungen in Ihrem Führerschein durchgeführt werden.**

Hierzu wird von der Behörde eine entsprechende amts- bzw. polizeiärztliche Untersuchung veranlasst und erstellt der Amts- oder Polizeiarzt ein ärztliches Gutachten hinsichtlich Ihrer gesundheitlichen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen. Die aktuellen Privatgutachten, die Sie heute von uns erhalten haben, werden vom Amtsarzt (wenn sie nicht älter als 6 Monate sind) mit hoher Wahrscheinlichkeit anerkannt und werden Ihnen dann eventuell die Beobachtungsfahrt mit einem technischen Sachverständigen der Landesregierung als auch einen Test bei einem Verkehrspsychologen ersparen. Heute wurde ebenfalls beurteilt, welche eventuellen Umbauten Ihre körperlichen Mängel ausgleichen und ob Sie mit diesen Adaptierungen umgehen können bzw. ob Ihre kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit in Ordnung ist. Auf Grund des amts- oder polizeiärztlichen Gutachtens (das Sie bei der zuständigen Verkehrsabteilung beantragen) werden sodann von der Behörde die entsprechenden Merkmale und Vorrichtungen durch die die körperlichen Mängel ausgeglichen werden können, in Ihren Führerschein eingetragen. Solche Eintragungen erfolgen seit dem EU-Führerschein mittels Zahlencodes (z.B. 10.02 = nur Automatikgetriebe). Bei Nichteinhaltung dieser Auflagen ist Ihre Lenkberechtigung ungültig.

Bankverbindungen: CLUB MOBIL: SPK Andorf, BLZ 20320, Konto 13100-011231 • UID: ATU61939656  
Edith Grünseis-Pacher: SPK Andorf, BLZ 20320, Konto 13102-010182 • UID: ATU48743409



Falls der Fahrlehrer und der Verkehrspsychologe bei Ihrer Überprüfungsfahrt am Platz bzw. auf der Straße gesehen haben, dass eine **Teilnahme im Straßenverkehr möglich** ist, Sie das Fahren (eventuell mit Adaptierungen) **jedoch noch üben** müssen, ist es für Sie von Vorteil, wenn Sie vor der Kontaktaufnahme mit der Behörde noch einige Fahrstunden mit einer Fahrschule Ihrer Wahl absolvieren (siehe Protokoll). Das Formular für die Bestätigung der benötigten Fahrstunden erhalten Sie inklusive Ihrer verkehrspsychologischen Stellungnahme per Post. Das Fahrschulauto mit den von Ihnen benötigten Umbauten kann Ihre Fahrschule beim CLUB MOBIL mieten.

**Ihr verkehrspsychologischer Test und/oder Ihre Überprüfungsfahrt war(en) heute nicht in Ordnung?** In diesem Falle raten wir Ihnen unbedingt von einer aktiven Teilnahme im Straßenverkehr ab. Ich weiß aus Erfahrung, dass man gerne selbständig mobil sein möchte. Die Vernunft aber siegt hoffentlich, wenn einem bewusst wird, dass im Falle einer Verkehrskontrolle von der Polizei der Führerscheinbehörde ein Bericht über Ihren Gesundheitszustand übermittelt bzw. der Führerschein entzogen werden kann. Die Behörde wird daraufhin ein entsprechendes Verfahren hinsichtlich der Überprüfung Ihrer gesundheitlichen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen einleiten.

**Ihr Sehstärkentest war nicht in Ordnung bzw. es wurde eine Gesichtsfeldeinschränkung oder ein Neglect festgestellt?** Bitte wenden Sie sich an einen Augenfacharzt und nehmen Sie bis zu einer Besserung Ihrer Sehleistung nicht aktiv am Straßenverkehr teil, bzw. suchen Sie bevor Sie ein Fahrzeug selbst bewegen unbedingt die für Sie zuständige Behörde auf.

**Der Hörstärkentest war nicht ausreichend - alle anderen Ergebnisse lagen aber im Normalbereich?** Bevor Sie zur Behörde gehen, muss ein Facharzt für HNO Ihre Kompensationsfähigkeit der akuten Hörschwäche mittels Gutachten bestätigen.

Da ich es erlebt habe, wie mühsam es ist, die richtigen Menschen und Stellen für die vielen auftretenden Probleme zu finden, würde es mich freuen, wenn ich für alle Fragen zum Thema Mobilität Ihr Ansprechpartner sein dürfte. Ich werde Sie nach bestem Wissen und Gewissen beraten und die Verbindung zu den Professionisten herstellen. Symbolisch reiche ich Ihnen mit dieser Mappe meine Hand und gehe mit Ihnen ein Stück des Weges zurück in ein so genanntes „normales“ Leben.

Liebe Grüße und herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!



Edith Grünseis-Pacher

Gründerin CLUB MOBIL

Mob. und Organisation TRAINING MIT HANDICAP  
Mob. und Organisation SICHER MOBIL MIT HANDICAP