

## Vorwort der Herausgeber zur 4. Auflage

Die Verkehrspsychologie ist eine der ältesten psychologischen Disziplinen, in deren Mittelpunkt das Erleben und Verhalten von Menschen in Verkehrs- und Transportsystemen und den ihnen zugrunde liegenden psychischen Prozessen steht. Seit Hugo Münsterbergs Untersuchungen an Straßenbahnfahrern (1912) stellt im deutschsprachigen Raum das Hauptarbeitsfeld von Verkehrspsychologen die Diagnostik der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und in ihrem Gefolge die Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung (Nachschulung, Driver Improvement) dar.

Aber auch die Verkehrsmedizin beschäftigt sich seit Beginn des letzten Jahrhunderts mit der Erforschung des Einflusses von Behinderungen, Krankheiten, Alkohol oder Medikamenten auf das Unfallgeschehen. Sind Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie zunächst getrennte Wege gegangen, um Verkehrsrissen, die vom Fahrer ausgehen, angemessen begegnen zu können, wurde spätestens mit der Veröffentlichung der gemeinsam entwickelten „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ im Jahr 1999 die interdisziplinäre Sicht auf die Fahreignung auch nach außen klar kommuniziert.

Die interdisziplinäre Kooperation von Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin war bei der Erstellung von medizinisch-psychologischen Gutachten stets eine Selbstverständlichkeit. Soll die Begutachtung zunächst die Frage beantworten, ob die Betroffenen über die notwendige geistige und körperliche Eignung verfügen, muss daraufhin bewertet werden, ob sie in Zukunft bereit und in der Lage sind, sich an Gesetze und Vorschriften im Straßenverkehr zu halten. Zumeist handelt sich hierbei um eine „negative Stichprobe“ derjenigen, die in der Vergangenheit durch z. B. Verkehrsdelikte, strafrechtliche Delikte, Trunkenheitsfahrten, Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenmissbrauch aufgefallen sind. Damit sich Betroffene von der einmal festgestellten Nichteignung entlasten können, muss mit ausreichender Gewissheit angenommen werden können, dass sie nicht nur körperlich und geistig gesund und leistungsfähig sind; vielmehr ist auch ein grundlegender Wandel in Einstellungen und Verhalten erforderlich. Hinzu kommen Fragestellungen, welche eine Überprüfung der Eignung erforderlich machen, etwa das Bekanntwerden chronischer fahrsicherheitsrelevanter Erkrankungen.

Um bei der Vielzahl möglicher Begutachtungsanlässe Standards für die Begutachtungspraxis zu setzen, wurden unter Federführung der Fachgesellschaften DGVP und DGVM Beurteilungskriterien für die Fahreignungsdiagnostik entwickelt und beständig überarbeitet. Sie haben einen wichtigen Beitrag zur Gleichbehandlung und zur fairen Chancenwahrung für ungeeignete Fahrer, die Bemühungen zur Wiederherstellung ihrer Fahreignung unternommen haben, geleistet und sind aus dem Begutachtungsalltag in den Begutachtungsstellen für Fahreignung oder bei ärztlichen Gutachten nicht mehr wegzudenken.

In die nun mittlerweile 4. Auflage der „Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien“ ist wiederum eine Vielzahl von Anregungen aus Wissenschaft, Begutachtungs- und Interventionspraxis, Leitlinienentwicklung sowie Rechtsprechung eingegangen. Die Fachgesellschaften veranstalten regelmäßig und in wechselnder Federführung gemeinsame Symposien, auf denen wissenschaftliche Entwicklungen vorgestellt und in Workshops mit Praktikern diskutiert werden. Davon gehen wichtige Impulse für die Weiterentwicklung der Beurteilungskriterien aus. Seit Erscheinen der 3. Auflage im Jahr 2013, die auf dem 9. Gemeinsamen Symposium der DGVP und DGVM in Heringsdorf vorgestellt wurde, haben inzwischen sieben weitere Symposien in München, St. Gallen, Rostock, Leipzig, Saarbrücken, Bonn und Dresden stattgefunden, auf denen viele relevante Fahreignungsthemen intensiv erörtert wurden. Das im Jahr 2020 geplante 16. Gemeinsame Symposium in Salzburg musste aufgrund pandemiebedingter Beschränkungen leider abgesagt und durch Online-Angebote ersetzt werden. Auf dem nunmehr 18. Gemeinsamen Symposium in München wurde die vorliegende 4. Auflage dem Fachpublikum vorgestellt.

Erstmalig wurden im Zuge der Erstellung der Neufassung im Januar, März und Juni 2021 auch drei „Stakeholder-Workshops“ durchgeführt, zu denen gezielt Vertreter von Begutachtungsstellen für Fahreignung, Anbieter von verkehrspsychologischen Maßnahmen, Vertreter von Suchtverbänden sowie Toxikologen eingeladen wurden, um geplante Änderungen vorzustellen und zu diskutieren. Hier konnten wertvolle Anregungen gewonnen und in die Beurteilungskriterien eingearbeitet werden.

Die Vielzahl der Themen, die in die Entwicklung der Beurteilungskriterien eingeflossen ist, kann zusammenfassend dem folgenden Einleitungskapitel entnommen werden.

Der besondere Dank der Vorstände von DGVP und DGVM gilt den Mitgliedern der „Ständigen Arbeitsgruppe der DGVP und DGVM zur Weiterentwicklung der Beurteilungskriterien“ (StAB) für das Zusammenstellen der Änderungsvorschläge, die Organisation und Durchführung einer Vielzahl von Workshops sowie die umfangreiche inhaltliche Ausarbeitung der Texte.

Mitglieder der StAB, die für die Erstellung der 4. Auflage von den Fachgesellschaften berufen wurden, sind (in der Reihenfolge der Dauer ihrer Zugehörigkeit):

Dipl.-Psych. Jürgen BRENNER-HARTMANN (Ulm) – Federführender

Dr. med. Hannelore HOFFMANN-BORN (Frankfurt a. M.) – bis 2020

Dr. med. Sabine LÖHR-SCHWAAB (Stuttgart) – bis 2021

Prof. Dr. rer. nat. Frank MUSSHOFF (Bonn und München)

Dr. rer. nat. Thomas WAGNER (Dresden)

Dr. rer. nat. Joachim SEIDL (Dresden) – bis 2017

Dipl.-Psych. Rüdiger BORN (Hamburg) – seit 2018

Carmen LINGE-GRIMM (Stuttgart) – seit 2021.

Bedanken möchten wir uns auch bei den Kolleginnen und Kollegen, welche die StAB bei der Abfassung einzelner Kapitel beraten und unterstützt haben. Dieser Dank gilt insbesondere Frau Prof. Dr. Gisela SKOPP und Herrn Prof. Dr. Stefan TÖNNES, die bei der Abfassung des Kapitels C.3 (CTU) ihre Expertise unermüdlich zur Verfügung gestellt haben, Herrn Dipl.-Psych. Dr. Peter STROHBECK-KÜHNER, der wesentliche Anregungen und Textvorschläge für Kapitel C.4 (PTV) beigetragen hat, sowie Herrn Dipl.-Psych. Thomas PIRKE und Frau Dipl.-Psych. Dr. Birgit KOLLBACH-FRÖHLICH, deren Anregungen und Textentwürfe in das neue Kapitel C.5 (FFI) eingeflossen sind. Für die Durchsicht und für die konstruktiven Rückmeldungen zu den neuen M-Hypothesen (Kapitel B.5) bedanken wir uns besonders auch bei Herrn Prof. Dr. Anil BATRA, dessen Expertise im Bereich des Medikamentenmissgebrauchs und der Arzneimittelabhängigkeit uns sehr geholfen hat. Unser Dank gilt auch Frau Dipl.-Psych. Iris PLÜCKHAHN, die uns bei der Formulierung der M-Kriterien sehr unterstützt hat. Die neuen Regelungen zum „Kontrollierten Trinken“ in Hypothese A.2 (Kapitel B.2) hätten ohne die fachliche Diskussion mit und die hilfreiche Unterstützung durch Herrn Prof. Dr. Joachim KÖRKE nicht in dieser Form erstellt werden können.

Bedanken möchten wir uns außerdem bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Kirschbaum Verlages, insbesondere bei Herrn Bernhard Kirschbaum, für die effektive Betreuung und drucktechnische Umsetzung des Werkes.

Für die Fachgesellschaften



Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann  
Federführender der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien  
der DGVP und DGVM



Prof. Dr. phil. Wolfgang Fastenmeier  
Präsident der DGVP



Prof. Dr. med. Mathias Graw  
Präsident der DGVM