



Österreichischer Städtebund

18/SN-46/ME

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00
Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 0222-4000-99-89980

Entwurf eines Führerscheingesetzes
zu Zl. 167.650/14-I/6-96

Wien, 22.7.1996
Schneider/Kr
Klappe 899 95
C/Führer.doc
668/733/96

An die
Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF
Zl. <i>GZ</i> ..GE/19....
Datum: 25. JULI 1996
Verteilt <i>29.7.96</i>

DKlausgruber

Unter Bezugnahme auf den mit Note vom 12. Juni 1996,
GZ 167.650/14-I/6-96, vom Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst übermittelten Entwurf des oben angeführten
Bundesgesetzes gestattet sich der Österreichische Städtebund,
anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu übersenden.

i.V:

(Dr. Friedrich Slovak)

Senatsrat

Beilagen



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00
Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 0222-4000-99-89980

Entwurf eines Führerscheingesetzes
zu Zl. 167.650/14-I/6-96

Wien, 22.7.1996
Schneider/Kr
Klappe 899 95
C/Führer.doc
668/733/96

An das
Bundesministerium
für Wissenschaft, Verkehr und Kunst

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zum gegenständlichen Gesetzesentwurf nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung:

Zu § 6 (1)/1:

Bezüglich der vorgezogenen Lenkerberechtigung der Klasse B auf 17 Jahre bestehen große Bedenken, insbesondere die Verkehrssicherheit bzw. das Unfallgeschehen betreffend.

In § 13 Abs. 2 ist die sprachlich richtige Form "In den Führerscheinen sind [...] einzutragen",

§ 37 Abs. 1 z. 2 des Entwurfes sieht vor, daß sachverständige "praktische Ärzte" zur Begutachtung der gesundheitlichen Eignung zu bestellen sind. Die entsprechende gesetzliche Bezeichnung des zur selbständigen Ausübung des ärztlichen Berufes berufenen Humanmediziners lautet "Arzt für Allgemeinmedizin" (§ 2 Abs. 1 ÄrzteG).

- 2 -

Es ist nicht einsichtig, warum nur Ärzte für Allgemeinmedizin zu Gutachtern bestellt werden sollen und nicht auch (die besondere Eignung nach § 37 Abs. 1 letzter Satz des Entwurfes vorausgesetzt) andere Ärzte.

Die nach § 37 Abs. 1 bzw. nach der Verordnung gem. § 34 Abs. 4 zu bestellenden Fahrprüfer sollten eine einschlägige (rechtswissenschaftliche oder technische) Ausbildung erfolgreich absolviert haben müssen (Studium oder Fachhochschule).

Im Hinblick auf das erstrebenswerte Ansehen und die erwünschte bereits durch die soziale Stellung dokumentierte Objektivität der Gutachter sollte vorgesehen werden, daß nach Möglichkeit sowohl Fahrprüfer als auch ärztliche Gutachter aus dem Stand der Bediensteten der Gebietskörperschaften zu bestellen sind. Dies brächte im allgemeinen auch eine sehr gute Kenntnis der Fahrprüfer über die für das Lenken von Kraftfahrzeugen maßgeblichen örtlichen Gegebenheiten mit sich.

i.V.:



(Dr. Friedrich Slovak)
Senatsrat

Univ.-Prof. Dr. Theo Öhlinger

Die verkehrspsychologische Eignungsuntersuchung im Lichte des Psychologengesetzes und der EG-Führerscheinrichtlinie

Zum Inhalt: Die Mitgliedschaft in der EU verpflichtet Österreich zur Anpassung seines Kraftfahrechts an die Führerscheinrichtlinie der EG. Das BMÖWV hat einen entsprechenden Entwurf mit der Frage verknüpft, ob aus diesem Anlaß auch die amtsärztliche Untersuchung der Führerscheinwerber neu geregelt werden soll. Der folgende Beitrag bejaht diese Frage und versucht zu zeigen, wie diesem Anliegen unter den vorgegebenen gemeinschaftsrechtlichen Bedingungen in sinnvoller Weise Rechnung getragen werden kann.

1. Ausgangspunkt

Das BMÖWV hat im Oktober 1995 den Entwurf eines FührerscheinG (FSG) zur Begutachtung versandt und im Begleitschreiben die Frage gestellt, ob „die derzeit durchgeführte amtsärztliche Untersuchung der Bewerber um eine Lenkerberechtigung neu geregelt werden (soll)“. In der Tat ist die amtsärztliche Untersuchung von Führerscheinwerbern seit Jahren Gegenstand von Diskussionen, in denen es um den **Stellenwert der verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchung geht**.

Um die aktuelle Rechtslage und ihre Problematik kurz in Erinnerung zu rufen: nach § 67 Abs 2 KFG hat der Amtsarzt ein Gutachten darüber zu erstatten, ob ein Führerscheinwerber „zum Lenken von Kraftfahrzeugen geistig und körperlich geeignet ist“. Erachtet der Arzt dabei eine psychologische Beurteilung für notwendig, so hat der Führerscheinwerber selbst „den erforderlichen Befund einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle zu erbringen“. Der Arzt hat diesen Befund in sein Gutachten zu „integrieren“; „der Behörde gegenüber tritt das psychologische ‘Gutachten‘ daher nur vermittelt durch das ärztliche Gutachten in Erscheinung“.¹⁾ Von der geistigen Eignung ist die Verkehrsuverlässigkeit als „charakterliche Eignung“ zum Lenken eines Kfz zu unterscheiden. Diese ist ausschließlich von der Behörde selbst auf Grund „erwiesener bestimmter Tatsachen“ – im wesentlichen: aktenkundiger Delikte des Führerscheinwerbers – „und ih-

rer Wertung“ zu beurteilen (§ 66 KFG); ein verkehrspsychologisches Gutachten darf nach geltender Rechtslage dazu gar nicht herangezogen werden.²⁾

Sowohl an der scharfen begrifflichen und verfahrensrechtlichen Differenzierung zwischen Verkehrsuverlässigkeit einerseits und geistiger Eignung andererseits als auch daran, daß die wissenschaftlich-psychologische Begutachtung der geistigen Eignung nur im Zusammenhang mit einem ärztlichen Gutachten erfolgen darf, ist im Schrifttum wiederholt Kritik geäußert worden.³⁾ Teilweise wurde dieser Kritik durch die 22. KDV-Nov BGBI 1987/362 Rechnung getragen.⁴⁾ Dies konnte freilich auf der Ebene der KDV nur in sehr eingeschränktem Maße geschehen, weil diese als eine Durchführungsverordnung iS des Art 18 Abs 2 B-VG streng an den gesetzlichen Rahmen gebunden ist. Die KDV kann nur die gesetzliche Grundlage des KFG näher präzisieren und hat dabei einen gewissen Gestaltungsspielraum, sie kann aber das Gesetz keinesfalls korrigieren. Jede grundsätzliche Neuregelung muß daher primär auf der Ebene des Gesetzes erfolgen.

Der eingangs erwähnte Entwurf eines FührerscheinG übernimmt das Modell der §§ 66, 67 KFG im Prinzip, modifiziert es aber in kleinen Details. So hat nach § 4 Abs 4 des Entwurfes die Behörde selbst im Rahmen eines auf einen Probeführerschein bezogenen Entziehungsverfahrens ein verkehrspsychologisches Gutachten einzuholen. Die Mediatisierung des verkehrspsychologischen Befundes durch das ärztliche Gutachten wird für diesen Fall also aufgehoben. Wenn ferner im System des vorgesehenen Punktführerscheins jemand eine bestimmte Punkteanzahl erreicht, so hat er sich innerhalb einer bestimmten Frist einer verkehrspsychologischen

¹⁾ VwGH 22. 1. 1991, 90/11/0143; 15. 3. 1994, 94/11/0064: uva.

²⁾ Vgl etwa Stühlinger, Überlegungen zur Frage der Verkehrsuverlässigkeit iS des § 66 KFG, ZVR 1985, 193; May, Die ärztliche Sachverständigkeit in Kraftfahrangelegenheiten – aus medizinischem Blickwinkel, ZVR 1986, 340; Novak, Zur Frage der sachlichen Reichweite des Befundes einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle im Sinne des § 67 Abs 2 KraftfahrG, ZVR 1986, 353; Öhlinger, Rechtsfragen der Verkehrspsychologie, ZVR 1990, 145 und 182.

³⁾ Dazu näher Klebelberg/Stratil, Kraftfahrzeugspezifische Leistungsfähigkeit und Verkehrsangepaßtheit, ZVR 1988, 129; Öhlinger, ZVR 1990, 145.

⁴⁾ VwSig 10.939 A/1982; siehe auch VwGH 27. 9. 1983, 82/11/0130; 16. 5. 1989, 89/11/0051; 7. 4. 1992, 91/11/0010: uva.

Untersuchung zu unterziehen: „ergibt diese Untersuchung, daß der Lenker die geistige Befähigung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges besitzt, so hat er sich innerhalb von 3 Monaten einem Einstellungs- und Verhaltenstraining mit einer diagnostischen Fahrprobe zu unterziehen“ (§ 26 Abs 2). Bei einer noch höheren Punkteanzahl ist die Lenkerberechtigung auf Dauer von mindestens 10 Monaten zu entziehen und ist eine Wiedererteilung „nur nach einer verkehrspychologischen Untersuchung und einer erfolgreichen Teilnahme an einer Nachschulung zulässig“ (§ 26 Abs 3). Angesprochen ist damit das verkehrspychologische Modell des Driver Improvement.⁵⁾ Schließlich kann, wenn nach Ablauf der Entziehungsdauer die Wiederausfolgung des Führerscheins beantragt wird, die Behörde drei verschiedene Arten von Gutachten verlangen: neben einem Gutachten über die fachliche Eignung getrennt ein verkehrspychologisches Gutachten, „wenn die Entziehungsgründe auf eine mangelnde Bereitschaft zur Verkehrsanpassung schließen lassen“, oder ein ärztliches Gutachten, „wenn Zweifel an der geistigen oder körperlichen Eignung bestehen“ (§ 30 Abs 2). Hier wird also eine Komponente der „Verkehrsuverlässigkeit“ der unmittelbaren Begutachtung durch einen Verkehrspychologen eröffnet.

Im übrigen hält aber der Entwurf daran fest, daß vor Erteilung der Lenkerberechtigung ein ärztliches Gutachten darüber einzuholen ist, ob der Antragsteller zum Lenken eines Kfz „geistig und körperlich geeignet ist“, und verpflichtet den Antragsteller selbst, einen aus der Sicht des Arztes erforderlichen Befund einer verkehrspychologischen Untersuchungsstelle beizubringen, der somit – nach wie vor – in das ärztliche Gutachten zu integrieren und nur auf diesem Weg der Behörde zu vermitteln ist (§ 8). Auch die Verkehrsuverlässigkeit ist von der Behörde selbst an Hand der Aktenlage iS der Lösung einer Rechtsfrage und ohne Heranziehung eines Sachverständigengutachtens⁶⁾ zu beurteilen (§ 7).

2. Die Rechtsstellung der Psychologie

Mit diesem prinzipiellen Festhalten am bestehenden Modell wird einer Rechtsentwicklung nicht ausreichend Rechnung getragen, die sich am Beginn dieses Jahrzehnts ereignet hat und die die berufliche Tätigkeit der Psychologen auf eine ganz neue Rechtsbasis gestellt hat. Angesprochen wird damit das **PsychologenG BGBl 1990/360**. Dieses Gesetz begründet den (freien) Beruf des klinischen Psychologen bzw des Gesundheitspsychologen.

§ 3 Abs 1 dieses Gesetzes umschreibt den Inhalt dieser beruflichen Tätigkeit als „Untersuchung, Auslegung, Änderung und Vorhersage des Erlebens und Verhaltens von Menschen unter Anwendung wissenschaftlich-psychologischer Erkenntnisse und Methoden“. Dazu gehört nach § 3 Abs 2 Z 1 leg cit „insbesondere die klinisch-psychologische Diagnostik hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Persönlichkeitsmerkmalen, Verhaltensstörungen, psychischen Veränderungen und Leidenszuständen sowie sich darauf gründende Beratungen, Prognosen, Zeugnisse und Gutachten“. Gem § 23 Abs 2 PsychologenG ist die Ausübung des psychologischen Berufes iS dieser Bestimmungen keine ausschließlich den Ärzten nach dem

ÄrzteG vorbehaltene Tätigkeit. Die demgegenüber den Ärzten vorbehaltene Tätigkeit ist in § 1 ÄrzteG so umschrieben, daß sie die Ausübung des psychologischen Berufes jedenfalls nicht vollständig erfaßt, auch wenn Überschneidungen dadurch nicht ausgeschlossen werden. Solche Überschneidungen bestehen, soweit die „auf medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen begründete Tätigkeit“ (§ 1 Abs 2 ÄrzteG) auch die „Anwendung wissenschaftlich-psychologischer Erkenntnisse und Methoden“ (§ 3 PsychologenG) umfaßt, was in eingeschränktem, aber keinesfalls in vollem Umfang anzunehmen ist. **Im Prinzip stehen jedenfalls Ärzte und (Gesundheits-)Psychologen nach der österr Rechtsordnung gleichberechtigt nebeneinander.**

In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, ob eine verkehrspychologische Untersuchung als ein Gutachten iS des PsychologenG zu werten ist. Dazu ist zu sagen, daß die Beurteilung der „geistigen Eignung“ zum Lenken eines Kraftfahrzeugs unter spezifisch psychologischen Gesichtspunkten offensichtlich unter die Definition der §§ 3 Abs 1 und 2 Z 1 PsychologenG fällt. Insofern wäre die Aussage durchaus berechtigt, daß die Erstellung des verkehrspychologischen Befundes iS des § 67 Abs 2 KFG **tatsächlich ein psychologisches Gutachten iS des § 3 PsychologenG darstellt.**

Hier ist daran zu erinnern, daß nach der Rechtsprechung des VwGH ein verkehrspychologischer „Befund“ iS des § 67 Abs 2 letzter Satz KFG schon nach geltendem Recht mehr umfassen darf als ein „Befund“ im juristisch engsten Sinne, dh eine bloße Tatsachenfeststellung, aus der erst der – ärztliche – Sachverständige Schlüsse ziehen dürfte.⁷⁾ Vielmehr erlaubt es die Rechtsprechung, daß der „Befund“ der verkehrspychologischen Untersuchungsstelle selbst schon Schlüsse aus der durchgeführten Befundaufnahme zieht, die sich freilich der ärztliche Sachverständige „zu eigen machen“ muß und die insofern seiner selbständigen Beurteilung unterworfen bleiben.⁸⁾

Im Lichte des PsychologenG stellt letzteres eine Inkonsistenz dar. Mit der von diesem Gesetz vorgenommenen Abgrenzung von medizinischer und psychologischer Berufstätigkeit paßt es nicht zusammen, wenn die **psychologische** Beurteilung der Eignung zum Lenken eines Kfz von einem **Arzt** nach wissenschaftlichen Kriterien zu überprüfen ist, wie dies derzeit § 67 Abs 2 KFG vorsieht und wie dies der Entwurf des FührerscheinG mit allerdings gewissen Modifikationen (s oben 1.) übernimmt. Es wäre vielmehr konsequent, bei der Beurteilung der „geistigen Eignung“ iS des KFG eine **Gleichrangigkeit zwischen medizinischer und psychologischer Begutachtung herzustellen** – dies in dem Sinne, daß ein allenfalls erforderliches psychologisches Gutachten von der Behörde selbst verlangt werden kann und auch nicht erst in das ärztliche Gutachten (iS der Judikatur des VwGH) „integriert“ werden muß.

3. Die Führerschein-Richtlinie der EG

Der unmittelbare Anlaß des FührerscheinGEntw ist freilich nicht die überfällige Harmonisierung des Kraftfahrrechts mit dem Berufsrecht der Psychologen. Die-

⁵⁾ Dazu näher Öhlinger, ZVR 1990, 185 ff.

⁶⁾ Vgl VwGH 15. 3. 1994, 94/11/0064.

⁷⁾ VwGH 27. 9. 1983, 82/11/0130.

⁸⁾ Siehe etwa VwGH 22. 1. 1991, 90/11/0143; 7. 4. 1992, 91/11/0010.

sen Anlaß bildet vielmehr die Führerschein-Richtlinie der EG.⁹⁾ die von Österreich iS des Art 189 Abs 3 EGV umzusetzen ist.

Diese Führerschein-Richtlinie normiert folgende, im gegebenen Zusammenhang relevante Voraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins (Art 7):

- a) das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen,
- b) das Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse,
- c) die Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen.

Näher präzisiert werden die Voraussetzungen a und b im Anhang II, die Voraussetzung C im Anhang III der Richtlinie.

Eine spezifische fachwissenschaftlich-psychologische Begutachtung eines Führerscheinwerbers bzw Kraftfahrlenkers ist dabei nicht ausdrücklich vorgesehen. Es gibt aber – wie im folgenden zu zeigen sein wird – mehrere Möglichkeiten, eine solche Untersuchung in das von dieser Richtlinie vorgezeichnete System der „Führerscheinprüfung“ einzubauen.

a. Was die im Art 7 der EG-Richtlinie angesprochenen „Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen beim Führen eines Kraftfahrzeuges“ betrifft, so führt der Anhang II (Z 1) näher aus, daß dazu ua auch solche Kenntnisse etc gehören, die Fahrzeugführer „in die Lage versetzen, . . .“

– alle Faktoren, die das Verhalten der Fahrzeugführer beeinträchtigen (Alkohol, Ermüdung, Mängel des Sehvermögens usw) zu berücksichtigen, damit sie im vollen Besitz der für das sichere Fahren des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten bleiben:

– durch ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den anderen zur Sicherheit aller, vor allem der schwächsten und am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer beizutragen“.

Im besonderen verlangt Z 2 des Anhangs II, daß Fahrzeugführer „Kenntnisse und ausreichendes Verständnis“ ua auf folgendem Gebiet nachweisen können:

„Bedeutung der Aufmerksamkeit und der Verhaltensweisen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern.“

Ferner müssen Fahrzeugführer ua in der Lage sein,

„bei Gefahr auf die tatsächlich gefährlichen Verkehrslagen richtig zu reagieren;“

Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu nehmen“ (Z 4.1.3. und 4.1.5.).

Zu den im Anhang II angesprochenen „Kenntnissen, Fähigkeiten und Verhaltensweisen“ gehören somit auch **leistungsmäßige und persönlichkeitspezifische psychische Eignungsvoraussetzungen** – Eigenschaften also, die sich in psychologischen Untersuchungen genau und (wie der VwGH in seiner E 22. 1. 1991, 90/11/0143 ausgesprochen hat) zuverlässig feststellen lassen.

Alle „Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen“ iS des Anhangs II sind im Rahmen einer **Fahrprüfung** nachzuweisen, die aus einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Kenntnisse und aus einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Fähigkeiten und der Verhaltensweisen bestehen muß (Anhang II, Abschnitt II). Der hier verwendete Begriff der „Prüfung“ umschließt nicht auch eine fachwissenschaftliche Untersuchung, wie schon die Gegenüberstellung zur ärztlichen Untersuchung iS des Anhangs III der Richtlinie deutlich macht. Eine fach-

wissenschaftlich-psychologische Untersuchung der zuvor herausgegriffenen „Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen“ ist daher durch die EG-Richtlinie keinesfalls geboten.

Allerdings erscheint es zulässig, in den Rahmen der Fahrprüfung unter bestimmten Voraussetzungen auch Elemente einer psychologischen Untersuchung bestimmter „Fähigkeiten und Verhaltensweisen“ einzubauen, die sich sowohl auf persönlichkeitsbezogene als auch auf leistungsbezogene Komponenten der Fahreignung beziehen können. Denn die Bestimmungen über die Fahrprüfung enthalten nur „Mindestanforderungen“ und erlauben es den Mitgliedstaaten allgemein, „die erforderlichen Maßnahmen (zu treffen), um zu gewährleisten, daß die Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich über die für das Führen eines Kraftfahrzeugs vorzusetzenden Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen verfügen“ (Abschnitt II des Anhangs II).

b. Die **gesundheitlichen Anforderungen** werden im Anhang III umschrieben als „Mindestanforderungen hinsichtlich der **körperlichen und geistigen Tauglichkeit** für das Führen eines Kraftfahrzeuges“, was frappant an den österr Gesetzesbegriff der „geistigen und körperlichen Eignung“ erinnert. Die Parallele reicht insofern noch weiter, als auch nach der EG-Richtlinie die körperliche und geistige Tauglichkeit durch eine **ärztliche Untersuchung** nachzuweisen ist.

Unter den ärztlich zu untersuchenden Komponenten der Tauglichkeit findet sich auch ein Abschnitt über „geistige Störungen“ (Anhang III, Z 13). Danach darf

„Bewerbern oder Fahrzeugführern, die

- an erheblichem Schwachsinn,
- an schwerwiegenden Persönlichkeitsänderungen, bedingt durch pathologische Alterungsprozesse, oder an schweren persönlichkeitsbezogenen Störungen des Urteilsvermögens, des Verhaltens und der Anpassung,

leiden, eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle unterstützt wird, und erforderlichenfalls vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle“.

Ferner darf

„Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden“ (Z 14.1).

Ähnliches gilt für Bewerber oder Fahrzeugführer, die von psychotropen Stoffen abhängig sind (Z 15.).

Ähnlich wie der österr Gesetzesbegriff der „geistigen Eignung“ umfaßt also auch der in der EG-Richtlinie verwendete Begriff der „geistigen Tauglichkeit“ offensichtlich nicht nur gesundheitliche Komponenten im engeren Sinne, sondern auch **psychologische Komponenten**. Besonders deutlich wird dies in der – in Z 14.1. angesprochenen – Differenzierung zwischen Alkoholabhängigkeit und mangelnder Fähigkeit, Trinken und Fahren zu trennen. Ersteres ist eine Krankheit, letzteres eine psychologische Eignungsvoraussetzung. Diese im Ansatz klare fachliche Differenzierung wird dann freilich wieder dadurch verwischt, daß die Beurteilung der geistigen Tauglichkeit dem **Arzt** vorbehalten bleibt.

Die österr Rechtslage, wonach sich der Arzt bei der Beurteilung der geistigen Eignung auch eines Befundes einer verkehrspychologischen Untersuchungsstelle bedienen darf, steht damit zweifellos im Einklang. Die Frage stellt sich, ob die vom EG-Begriff der „geistigen Tauglichkeit“ erfaßten psychologischen Komponenten

⁹⁾ Richtlinie des Rates vom 29. 7. 1991 über den Führerschein Nr 91/439/EWG, CELEX Nr 391 L0439.

auch einer selbständigen psychologischen Untersuchung unterworfen werden dürfen.

An dieser Stelle ist anzumerken, daß es den Mitgliedstaaten gestattet ist, strengere Regelungen vorzusehen; die Richtlinie schreibt also nur ein unverzichtbares Minimum an Untersuchungen der körperlichen und geistigen Tauglichkeit eines Führerscheinwerbers vor. Darüber hinaus gestattet Art 7 Abs 3 der Richtlinie auch, daß die Mitgliedstaaten – freilich nur mit Zustimmung der Kommission – von dem im Anhang III vorgesehenen Modell der ärztlichen Untersuchung der „geistigen Tauglichkeit“ abweichen können, „wenn solche Abweichungen mit dem medizinischen Fortschritt und den Grundsätzen dieses Anhangs vereinbar sind“.

Das österr PsychologenG begründet den Beruf des klinischen Psychologen bzw des Gesundheitspsychologen und stellt ihn – gewiß in einem sachlich eng begrenzten Feld – auf gleiche Stufe mit dem Arzt. Dem Arzt und dem Psychologen wird damit die Aufgabe zugewiesen, selbständig und unter eigener Verantwortung jene Fragen zu beantworten, die mit den unterschiedlichen Methoden der jeweiligen Disziplin zu klären sind. Dazu hat May schon vor Jahren aus der Sicht des ärztlichen Sachverständigen ausgeführt:¹⁰⁾

Es kann derzeit von keinem medizinischen Amtssachverständigen erwartet werden, daß er über genügende Kenntnisse der modernen Methoden der Psychologie und deren Transformation in computergestützte Testprogramme verfügt. Er kann ein verkehrspychologisches Gutachten daher weder besonders würdigen, noch prüfen, auch nicht darstellen, aus welchen Befunden welche Schlußfolgerungen zu ziehen sind. Es kann von seinem medizinischen Fachwissen und seiner Erfahrung nicht verlangt werden zu entscheiden, ob und welche Teile einer verkehrspychologischen Befundung ausschlaggebend für die Entscheidung hinsichtlich der geistigen Fahreignung sind. Die Aufzählung von Testrohwerten, deren Vergleich mit Mittelwerten und zu erwartenden Mindestwerten berührt höchstens Randsymptome, sie verfehlt die methodischen Grundlagen der Gewinnung und der Auswertung.

Die im österr Recht seit Erlassung des PsychologenG vorgezeichnete Arbeitsteilung zwischen Arzt und klinischem Psychologen bzw Gesundheitspsychologen entspricht dem wissenschaftlichen Fortschritt. Sie vielleicht sogar hinter den – ohnehin noch unzulänglichen (s zuvor 2.) – Standard des geltenden Kraftfahrrechts rückzuverdicken, ist daher auch nicht iS des (von der Richtlinie angesprochenen) medizinischen Fortschritts. Geiß würde es zu weit gehen, den klinischen Psychologen innerhalb seines Fachgebietes als „Arzt“ iS der Richtlinie zu verstehen. Doch weist dieser Gedanke in eine richtige Richtung.

Sinnvoller noch als die zuvor (a) aufgezeigten „Lücken“ im Rahmen der Prüfung gewisser „Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen“ zu nützen, erscheint es jedenfalls, in Weiterentwicklung des österr Kraftfahrrechts und im Einklang mit der Rechtsstellung der (klinischen) Psychologen in die von der Richtlinie geforderte ärztliche Untersuchung der „geistigen Tauglichkeit“ eine selbständige Begutachtung der psychologischen Eignung durch einen verkehrspychologischen Sachverständigen einzubauen – dies selbstverständlich nur dann, wenn Indizien die Erforderlichkeit eines solchen Gutachtens andeuten. Art 7 Abs 3 der Richtlinie eröffnet dazu den Weg.

¹⁰⁾ May, ZVR 1986, 345.

4. Stellt die Neudefinition „Eignung aus medizinischer und Eignung aus psychologischer Sicht“ einen erfolgreichen Weg dar?

Das geltende Recht (§ 67 Abs 2 KFG) enthält, wie eingangs ausgeführt, den einheitlichen Begriff der „geistigen Eignung“, der sowohl gesundheitliche als auch psychologische Komponenten der Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges umschließt. Dieser Begriff vermeint insofern medizinische und psychologisch zu beurteilende Elemente der Fahreignung. Auf der anderen Seite überschneiden sich die psychologischen Dimensionen des Begriffs der geistigen Eignung mit jenem der Verkehrsuverlässigkeit (§ 66 KFG). Denn aus den Erläuterungen der Regierungsvorlage zur 4. KFGNov geht deutlich hervor, daß sich nach der Absicht des Gesetzgebers die verkehrspychologische Beurteilung eines Führerscheinwerbers nicht nur auf die leistungsbezogenen psychischen Faktoren zu beschränken hat, sondern sich im Bedarfsfall auch auf persönlichkeitsspezifische Eignungsvoraussetzungen erstrecken soll.¹¹⁾ Da allerdings die Verkehrsuverlässigkeit iS des § 66 KFG nicht mit Hilfe eines verkehrspychologischen Gutachtens ermittelt werden soll, ja nach der (durchaus kritikwürdigen) Rechtsprechung des VwGH nicht einmal mit Hilfe eines solchen Gutachtens ermittelt werden darf, stellen sich hier schwierige Abgrenzungsfragen, die im einzelnen bekannt sind.¹²⁾

Unter beiden Gesichtspunkten wäre es nützlich, eine klare Terminologie in das Gesetz aufzunehmen. Das KfV hat vorgeschlagen, die Terminologie des geltenden Rechts durch die Begriffe „Eignung aus medizinischer Sicht“ und „Eignung aus psychologischer Sicht“ zu ersetzen. Beide Ausdrücke erscheinen geeignet, die unterschiedlichen Aspekte der ärztlichen und der verkehrspychologischen Beurteilung eines Führerscheinwerbers begrifflich eindeutig sowie im Einklang mit dem jeweiligen Berufsbild des ÄrzteG und des PsychologenG voneinander abzugrenzen. Um sie praktisch handhabbar zu machen, bedürften sie freilich noch einer Konkretisierung nach dem Muster der geltenden (allerdings inhaltlich zu verbessernden) KDV.

Zwei Anmerkungen sind dazu zu treffen.

a. Die prinzipielle rechtliche Gleichwertigkeit von ärztlichem und psychologischem Gutachten setzt präzise Regelungen – im Gesetz selbst oder in einer Durchführungsverordnung – der Sachverhalte voraus, bei deren Vorliegen die Behörde selbst ein psychologisches Gutachten verlangen kann bzw zu verlangen hat. Diese präzise (und für einen medizinischen wie psychologischen Laien verständliche!) Abgrenzung der Voraussetzungen eines psychologischen Gutachtens neben dem (stets erforderlichen) ärztlichen Gutachten ist aber auch für den Fall erforderlich, daß eine Partei die Aussagen eines dieser Gutachten bestreitet. Es muß in einem solchen Fall klar sein, ob ein zusätzliches ärztliches oder ein zusätzliches psycholo-

¹¹⁾ Dazu aus juristischer Sicht auch Novak, ZVR 1986, 353 ff.

¹²⁾ Siehe dazu ausführlich Öhlinger, ZVR 1990, 153 ff; ferner VwGH 22. 1. 1991, 90/11/0143.

94

gisches „Obergutachten“ einzuholen ist. Anerkennt man, daß ein Arzt und ein Psychologe mit unterschiedlichen Methoden unterschiedliche Aspekte eines – wenn auch unter Umständen sich überschneidenden – Sachverhaltes untersuchen,¹³⁾ so ist es ausgeschlossen, daß ein ärztliches (auch ein psychiatrisches) Gutachten ein psychologisches Gutachten ersetzen kann.¹⁴⁾

b. Der Begriff der „Eignung im psychologischen Sinn“ erstreckt sich sowohl auf die „geistige Eignung“ iS der leistungsspezifischen psychischen Merkmale als auch auf die persönlichkeitspezifischen Momente. Das impliziert das Erfordernis einer klaren Abgrenzung nicht nur zwischen medizinischer und psychologischer Untersuchung, sondern auch zwischen der psychologischen Begutachtung und der behördlichen Feststellung der Verkehrszuverlässigkeit iS des gelgenden § 66 KFG.

Nun ist die Frage, ob jemand von seiner Einstellung und Persönlichkeit her geeignet ist, ein Kfz im heutigen Straßenverkehr zu lenken, **der Sache nach eine psychologische Fragestellung**. Es gibt freilich Indizien dafür, die diese Eignung von vornherein zweifelhaft erscheinen lassen. § 66 KFG formuliert solche Indizien vor allem iS von bestimmten, gerichtlich oder verwaltungsbehördlich festgestellten Delikten, die der Führerscheinwerber begangen hat. Daß es hier in hohem Maß auf Zufälle ankommt, liegt auf der Hand. Schon deshalb sollten solche Indizien nicht mehr sein als eben Indizien, die zum Anlaß einer genaueren Untersuchung zu nehmen sind. Es ist daher inkonsistent, für die Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit eine psychologische Begutachtung geradezu zu verbieten und damit auf ein Instrumentarium zu verzichten, das zu gerechteren und sachlich treffsicherer Aussagen führen kann.

Mit anderen Worten: die Begutachtung der „Eignung aus psychologischer Sicht“ hat sich – je nach vorliegenden Indizien – sowohl auf leistungsspezifische psychologische Merkmale als auch auf persönlichkeitspezifische Momente zu erstrecken. Demgemäß könnte die selbständige Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit durch die Behörde auf klare Sachverhalte reduziert und der mißverständliche Begriff der Verkehrszuverlässigkeit selbst in diesem Zusammenhang überhaupt gestrichen werden.

5. Ergebnis

Die Führerschein-Richtlinie der EG verpflichtet Österreich zu einer gesetzlichen Neuregelung der Voraussetzungen der Erteilung und der Entziehung eines Führerscheins. Dies könnte zum Anlaß genommen werden, auch den Stellenwert der verkehrspychologischen Eignungsuntersuchung neu und im Einklang mit dem Psychologengesetz zu bestimmen. Entgegen dem ersten Anschein eröffnet die Richtlinie durchaus Möglichkeiten, die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Errungenschaften der österr. Verkehrspychologie zu bewahren und ein Modell zu entwickeln, das vielleicht europaweit vorbildhaft wirken könnte.

¹³⁾ Dazu ausführlich *May*, ZVR 1986, 339 ff.

¹⁴⁾ Näher *Öhlinger*, ZVR 1990, 148 f.