

Die Kongressreihe „Fit to Drive“ –

Hintergründe, Ergebnisse, Ziele

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden wichtige Regelungen für Fahrzeuge und Fahrer im deutschen Kaiserreich festgemacht: Vorschriften für Bau und Betrieb von Straßenfahrzeugen erlassen, neue Verkehrsregeln und Verkehrszeichen eingeführt, „Nummernschilder“ an sämtlichen Kfz vorgeschrieben und angebracht. Neben der Einführung von Fahrerlaubnisklassen wurde 1910 auch der Vorläufer des Flensburger Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) entwickelt und etabliert. Im Berliner Polizeipräsidium entstand die „Sammelstelle für Führer von Kraftfahrzeugen“, die nun alle „Grauen Lappen“ erfasste. Seit Unterzeichnung der Römischen Verträge am 25. März 1957 ist das deutsche Fahrerlaubnis (FE)-Recht fest eingebettet in Überlegungen und Beschlüsse der EWG/EG/EU mit dem Ziel, das FE-Recht in Europa (weiter) zu vereinheitlichen. Für mehr Verkehrssicherheit wurden seitdem eine Reihe von Maßnahmen zwecks Harmonisierung und Standardisierung von bestehenden einzelstaatlichen Führerscheinsystemen ergriffen.

Europa kommt

Mit Umsetzung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie am 29. Juli 1991 kam es zu einer umfangreichen Novellierung des Straßenverkehrsrechts in Deutschland. Der Bund reformierte notwendige Bereiche des Straßenverkehrsrechts durch Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, Fahrerergesetzes sowie der auf diesen beruhenden Rechtsverordnungen. Damit schuf er die Fahrerlaubnis-Verordnung als wesentliche Grundlage für das deutsche Fahrerlaubnisrecht neu und passte die fahrlehrerrechtlichen Verordnungen Fahrer-Ausbildungsordnung, Fahrer-Prüfungsordnung, Fahrschüler-Ausbildungsordnung und Durchführungsverordnung ans Fahrerergesetz an. International wurde mit dieser Richtlinie die grundsätzliche gegenseitige Anerkennung aller im jeweiligen Mitgliedsstaat ausgehändigten Führerscheine innerhalb der EU vereinbart. Seit Einführung dieses Führerscheins im EC-Karten-Format wird im KBA auch erfasst, wie viele Führerscheine ausgegeben werden: Von mehr als 50 Millionen Dokumenten sind inzwischen rund die Hälfte Plastikkarten. Die verbliebenen Papier-Führerscheine in allen möglichen Farbschattierungen stammen noch aus der Weimarer Republik, dem Dritten Reich, der (alten) Bundesrepublik Deutschland oder der DDR.

Die Schlüsselrichtlinie

Am 27. März 2006 einigte sich der Rat der europäischen Verkehrsminister auf eine endgültige Fassung zur dritten EU-Führerscheinrichtlinie (EU-FS-Rili). Nach jahrelangen Diskussionen wurden mehr als 118 Än-

derungsanträge verabschiedet und das Inkrafttreten auf 2012 datiert. Festgelegt sind jetzt Mindeststandards für die Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern und Prüfern. Zwecks optimierter Dokumentensicherheit ist der neue Plastikkarten-Führerschein ab 2031 regelmäßig alle zehn oder 15 Jahre in den Klassen A und B zu erneuern. Jedes Mitgliedsland entscheidet selbstständig, ob mit Karten-Erneuerung beispielsweise eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung einhergeht. Möglich wird zudem, dass die Gültigkeit der Fahrerlaubnisse von über 50-Jährigen an ärztliche Kontrollen oder beispielsweise Auffrischkurse über Verkehrsregeln und das aktuelle Verkehrsrecht gekoppelt wird.

„Mens sana in corpore sano“

Gemäß dem Zitat aus der Feder des römischen Dichters Juvenal aus dem ersten Jahrhundert n. Chr. wäre es zumindest wünschenswert, wenn in einem gesunden Körper immer auch ein gesunder Geist steckte. Dieses unmittelbare und unzertrennliche Zusammengehören findet sich auch im Namen der TÜV-Institutionen – den Medizinisch-Psychologischen Instituten – wieder. Deren Aufgabe ist auch die professionelle Untersuchung ebendieser beiden Seiten eines jeden Menschen als Kraftfahrer. Das Zusammengehören von Geist und Körper hatte auch Brüssel erkannt und in der dritten EU-FS-Rili entsprechend berücksichtigt. Wenngleich Anhang III der Richtlinie den Schwerpunkt auf medizinische Aspekte deutlich macht – darunter Seh- sowie Hörvermögen, Bewegungsbehinderung, Herz-, Gefäß-, Nieren- und Zuckerkrankheiten oder Erkrankungen des Nervensystems –, offenbart sein Titel die Gleichberechtigung der Arbeitsschwerpunkte Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs. Wo und wie ein Mitgliedsstaat seine Schwerpunkte setzt, Grundsatzprüfungen oder sogar zyklische Vor-, Nach- und Regeluntersuchungen national implementiert, obliegt diesem allein. Der europäische Gesetzgeber hat einen Rahmen definiert und offeriert gleichzeitig Aktionsräume.

Fit to Drive: Visionen ...

Dieser Rahmen war auch Startschuss für den „Fit to Drive“-Kongress im Jahr 2006. Strategisches Ziel dieser langen Informations-, Kommunikations- und Erkenntnisreise durch mehrere europäische Staaten bleibt die Verankerung von Begutachtung und Förderung der Fahreignung durch den Gesetzgeber in entsprechenden Gesetzen und Verordnungen. In erster Linie will diese Kongressreihe den internationalen Fachaustausch



Fachaustausch auf dem „Fit-to-Drive“-Kongress in Prag (v.l.): Dr. Dinesh Sethi (Environment and Health, Rom) und Joël Valmain (DG TREN, Brüssel).

unterschiedlicher, zum Zweck der Verkehrssicherheit wirkender Disziplinen in Europa und darüber hinaus fördern. Die Themen geistige und körperliche Fitness stehen am zweiten Kongresstag als Schwerpunkte auf dem Programm: Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Verkehrspädagogik.

... und Kongressstationen

In Berlin 2006 und in Wien 2007 ging es um die grundsätzliche Qualifikation des Fahrzeugführers: die Beurteilung der Fähigkeiten und Qualifikation eines Kraftfahrers, die Erteilung der Fahrberechtigung, Strafpunktsysteme zur Erfassung normabweichenden Fehlverhaltens und dessen Folgen ebenso wie um Ausbildung und Nachschulung. Unter dem Stichwort „Primärprävention“ wurde das Verhalten von Kraftfahrern als Einzelpersonen, aber auch innerhalb von Gruppen beobachtet und analysiert. Ausführlich behandelt wurden Strafpunktsysteme aus einzelnen Staaten mit dem Ziel, alle europäischen Varianten zu erfassen. Vorgestellt wurde das Phänomen des „Fahrens ohne Führerschein“. In den USA lassen sich immerhin 20% aller Unfälle mit Todesfolge hierauf zurückführen, in Großbritannien 17% und in Frankreich 15%. Im Bereich der „Sekundären“ und „Tertiären Prävention“ wurden auch Einzelergebnisse des EU-Projektes IMMORTAL vorgestellt, wonach alkoholisiertes Fahren im Mittel 153-mal gefährlicher ist als Fahren in nüchternem Zustand. Im Weiteren wurden die Themen Senioren und Müdigkeit am Steuer vorgestellt: Mit Schlafproblemen beim Autofahren haben 38% der Europäer und sogar 75% der Amerikaner zu kämpfen. Während in Australien rund ein Drittel aller Unfälle mit „Fatigue“ zusammenhängen sollen, findet diese alte und gleichzeitig neue Gesellschaftskrankheit unfallstatistisch in Europa kaum Berücksichtigung. Auch auf der dritten „Fit to Drive“-Station in Prag 2008 wurde das Prinzip der Interdisziplinarität konsequent weiterverfolgt, um der Aufgabenstellung gerecht zu werden: individuelle Mobilität und Sicherheitsbedürfnis der Gesellschaft in gleicher Weise zu berücksichtigen und gemeinsam zu optimieren. Neben der Beleuchtung allgemeiner Verkehrssicherheitsthemen wie Trends des Unfallgeschehens in Europa durch Repräsentanten der Europäischen Kommission und der Weltgesundheitsorganisation oder der Entwicklung (noch) sicherer(er) Fahrzeuge bei Skoda lag das Hauptaugenmerk diesmal auf pädagogischen, psychologischen, medizinischen und administrativen Maßnahmen: ohne diese lassen sich Fahreignung und Fahrtüchtigkeit von Kraftfahrern nicht erreichen.



Die deutsche Delegation auf der Road Safety Conference in Tallinn.

Ruf aus dem Baltikum

Im Mittelpunkt der Road Safety Conference in Tallinn, Estland, vom Januar 2008 unter dem Motto „New Challenges in Europe and Estonia“ standen psychologisch-medizinische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Estland möchte ein ganzheitliches System etablieren, das sich auch an dem in Deutschland bewährten orientiert, um gezielt Alkohol- und Drogendelinquenten aus dem Verkehr ziehen und zurückführen zu können: organisierte Begutachtung und Förderung der Fahreignung. Dazu wurde eine deutsche Expertendelegation eingeladen. Sie berichtete über:

- a) Schulungsmaßnahmen für junge verhaltensauffällige Kraftfahrer, insbesondere von Alkohol- und Drogendelinquenten,
- b) Aufbau eines zentralen Registersystems zur Erfassung verhaltensauffälliger Kraftfahrer und
- c) Förderung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrspsychologen und Verkehrsmedizinern.

Aller guten Dinge sind vier – und mehr

Seit dem Auftakt in Berlin steht Fit to Drive im Durchschnitt für 24 Fachvorträge und etwa 300 Teilnehmer diverser Disziplinen aus mehr als 30 Staaten weltweit. Der vierte „Fit to Drive“-Kongress wird am 4./5. Juni 2009 in Tallinn/Estland ausgerichtet. Die vierte EU-Führerscheinrichtlinie wird noch etwas auf sich warten lassen, aber mit Sicherheit werden mit ihr Mindeststandards in der Fahrausbildung sowie in der FE-Prüfung weiter angehoben, differenziert und harmonisiert. Mittlerweile konnte das „Fit to Drive“-Organisations- und Programm-Komitee seine Kontakte zur Generaldirektion Verkehr und Energie / DG TREN in Brüssel vertiefen. Die Zeit scheint reif: für die Intensivierung des internationalen Fachaustauschs ebenso wie für die Beauftragung mit weitergehenden wissenschaftlichen Untersuchungen – beispielsweise über „Die Punktesysteme in Europa“.