

## Durchführung standardisierter Fahrverhaltensbeobachtungen im Rahmen der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU)

Brenner-Hartmann, Jürgen

Bei der Beurteilung der Fahreignung spielt die Bewertung der Leistungsfähigkeit gegenüber der Ursachenanalyse und der Veränderungsdiagnostik von Einstellung und Verhalten häufig zwar eine nur untergeordnete Rolle. Die Überprüfung der Leistungsmöglichkeiten gerät jedoch zunehmend in die fachliche Diskussion (vgl. Brenner-Hartmann u. Bukasa, 2001) und gewinnt dank der Aufnahme des Kap. 2.5 in die Begutachtungs-Leitlinien (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000) als ursprünglich psychologisches Anwendungsgebiet in der Fahreignungsdiagnostik an Bedeutung. Mit einer regelmäßigen Überprüfung der verkehrsrelevanten Leistungsbereiche ist allein aus statistischen Überlegungen heraus auch eine erhebliche Zahl an auffälligen Befunden zu erwarten. Es kann dabei als hinreichend bekannt angesehen werden, dass durch angemessene Kompensationsstrategien auch mit einem reduzierten Leistungsvermögen eine sichere Verkehrsteilnahme möglich ist (vgl. z. B. Maag, 1995, Weinand, 1997). Die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung sehen deshalb in Kap. 2.5 auch vor, dass ein Klient, der in den Leistungsprüfverfahren insgesamt unzureichende Leistungen erzielt hat, durch eine Fahrverhaltensprobe nachweisen kann, dass sich die in der (ungewohnten) Testsituation festgestellten Minderleistungen auf das gelernte Fahrverhalten nicht entscheidend negativ auswirken. Diese Fahrverhaltensprobe ist durch den psychologischen Gutachter vorzunehmen.

### Randbedingungen für die FVB im Rahmen der MPU

Der Einsatz der Fahrverhaltensbeobachtung im Rahmen der med.-psych. Untersuchung muss einige Rahmenbedingungen beachten, die den bisher veröffentlichten Ansätzen (z. B. Kroj u. Pfeiffer, 1973; Risser u. Brandstätter, 1985; Steinbauer, 1988) entgegenstehen:

- Die FVB muss als Instrument **flächendeckend** an unterschiedlichen BfF eingesetzt werden können. Eine standardisierte Fahrstrecke pro Träger, die einer normierten Beobachtung zugrunde liegt, ist nicht möglich.
- Da in der vorausgehenden MPU bereits in hohem Maß standardisierte Leistungstestverfahren zum Einsatz gekommen sind und objektive Erkenntnisse über Leistungsschwächen vorliegen, richtet sich das Augenmerk der Fahrverhaltensbeobachtung auf die Frage nach **Kompensationsmöglichkeiten** in ganz bestimmten Mängelbereichen (etwa von Konzentrations- oder Aufmerksamkeitsschwächen).
- Das Ergebnis einer Fahrverhaltensbeobachtung wird von einem verkehrspsychologischen Gutachter in den **Kontext einer Gesamtbeurteilung** gestellt, erfährt also eine zusätzliche Wertung oder Gewichtung.
- Die Anforderungen des § 2 (15) StVG bedingen, dass eine FVB im Rahmen der Eignungsüberprüfung immer mit einem Fahrschulwagen und **im Beisein eines Fahrlehrers** erfolgen muss.

- Der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Durchführung der FVB muss in dem Kontext der Begutachtung der Fahreignung in einem für den Klienten zumutbaren Rahmen bleiben.

Bei der Bewertung der Ergebnisse einer Fahrverhaltensbeobachtung ist zu beachten, dass zumeist bereits durch objektive Verfahren ein Leistungsdefizit erkannt wurde. Es soll in diesen Fällen mit der Fahrverhaltensbeobachtung nicht der Leistungsbe- fund relativiert werden, sondern eine Überprüfung stattfinden, ob trotz der Leistungs- schwächen durch vorhandene Fahrerfahrung und die damit erworbenen Routinen oder aufgrund von kompensierenden Verhaltensstrategien ein Fahrzeug sicher ge- führt werden kann, sich die Leistungsmängel beim Fahren also nicht erkennbar oder gravierend auswirken. Weinand (1997) stellt ein Modell des niederländischen Psy- chologen Michon vor, nach dem drei Arten von Kompensationsmechanismen zu un- terscheiden sind:

**strategische Kompensation:** betrifft Entscheidungen vor Fahrtantritt, wie Wahl der Fahrroute und des Fahrtzeitpunktes, um die Fahraufgabe zu vereinfachen (z. B. Vermeiden von Zeitdruck, von Nachfahrten, von städtischen Ballungsgebieten etc.)

**taktische Kompensation:** betrifft Verhaltensweisen während der Fahrt, die helfen, kritische Verkehrssituationen zu vermei- den und erforderliche Reaktionszeiten zu verlän- gern (z. B. größere Sicherheitsabstände, keine knappen Spurwechsel, Wahl einer geringeren Ge- schwindigkeit, langsames Heranfahren an kom- plexe Verkehrssituationen)

**operationelle Kompensation:** betrifft die unmittelbare Gefahrenabwehr in kriti- schen Situationen und bei Handeln unter Zeitdruck (z. B. Ausweichmanöver, Notbremsungen etc.)

Diese nachvollziehbare Gliederung macht deutlich, dass die Fahrverhaltensbeobach- tung auch im Bereich der Beobachtung von Kompensationsmöglichkeiten nur be- schränkt aussagekräftig bleiben muss. Die Fähigkeit und Motivation zur strategischen Kompensation kann in einer Fahrverhaltensbeobachtung nicht überprüft werden, das ist Aufgabe des psychologischen Untersuchungsgesprächs. Taktische Kompensati- onsstrategien stellen einerseits eine sinnvolle Beobachtungsvariable dar, können andererseits aber auch durch die Beobachtungssituation hervorgerufen werden und im Realverhalten fehlen. Sofern es sich um die motivationale Komponente der Kom- pensationsstrategie handelt, ist auch dies nicht bei der Fahrverhaltensbeobachtung selbst, sondern nur im Kontext des Untersuchungsgesprächs zu klären. Im übrigen ist jedoch bei der Beobachtung des praktischen Fahrens sehr gut zu erkennen, ob das Wahrnehmungsvermögen und die Konzentrationsfähigkeit etwa ausreichen, um Verkehrssituationen zu erfassen und ob angemessen auf das Verhalten anderer rea- giert werden kann. „Unechte“, nur der Prüfungssituation zuzuschreibende Anpas- sungsbemühungen werden im Zuge einer längeren Fahrtdauer zudem in der Regel wieder aufgegeben. Auch die Fähigkeit zur operationellen Kompensation kann in der Fahrverhaltensbeobachtung nur teilweise beobachtet werden. Es kommt im Straßen- verkehr erfreulicherweise relativ selten zu Situationen, die eine Gefahrenabwehr er- forderlich machen, und könnten nur unter sehr erheblichem Aufwand auf geschlos- senen Verkehrsübungsflächen experimentell hergestellt werden.

Die Fahrverhaltensbeobachtung wird sich also darauf konzentrieren müssen, die antizipatorischen Wahrnehmungen des Verhaltens anderer und damit die Fähigkeit zur Vermeidung unfallkritischer Situationen zu beobachten.

### **Indikation für die Fahrverhaltensbeobachtung**

Der Träger einer Begutachtungsstelle muss im Rahmen seines QM-Systems nicht nur die Durchführung, sondern auch die Indikation für eine Fahrverhaltensbeobachtung regeln. Die Begutachtungs-Leitlinien können hier nur die grundsätzlichen Vorgaben enthalten und damit auch nur bedingt zu einer Einheitlichkeit des Vorgehens bei der Leistungsbeurteilung beitragen. Die BfF-Träger der TÜV und des DEKRA haben dies im Rahmen ihrer Prozessbeschreibungen und in den gemeinsamen Beurteilungskriterien (Brenner-Hartmann et. al. 2002) differenziert geleistet. Als wesentliche Indikationen für eine Fahrverhaltensbeobachtung sind hierbei zu sehen:

- Nichterreichen der in Kap. 2.5 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung genannten Leistungsgrenzen, ohne dass bereits aus dem Leistungsbild selbst auf eine ausreichende Kompensation geschlossen werden könnte (isolierte Grenzwertunterschreitung und Ausgleich durch stabile Leistungen in den anderen Verfahren unter Berücksichtigung von Ergänzungstests),
- fehlende Interpretierbarkeit des Testergebnisses durch irreguläre Einflussfaktoren, die sich auch nicht im Rahmen von Ergänzungs- und Parallelverfahren ausgleichen lassen (z. B. durchgehend fehlendes Instruktionsverständnis),
- keine generelle, ausfallartige Leistungsminderung, die eine Kompensationsmöglichkeit grundsätzlich ausschließen würde sowie
- eine ansonsten günstige Verhaltensprognose oder zumindest die Möglichkeit, verbleibende Einstellungsmängel in einem Kurs nach § 70 FeV auszugleichen.

Auch außerhalb der amtlich veranlassten MPU gibt es natürlich eine Reihe von sinnvollen Einsatzgebieten der Fahrverhaltensbeobachtung, etwa im Rahmen der Untersuchungen nach Anlage 5 FeV, im Rahmen ärztlicher Gutachten bei Erkrankungen oder Medikation, die sich auf das Leistungsvermögen auswirken, im Rahmen der Beratung von Senioren oder von Rekonvaleszenten und anderen Bereichen. Hierbei ist jeweils vorher festzulegen, was die Fragestellung an die Fahrverhaltensbeobachtung ist und es sollte regelmäßig zuvor eine apparative Leistungstestung als die ökonomischere Variante der standardisierten Leistungsüberprüfung erfolgen.

### **Standardisierung der Durchführung und Bewertung**

Ziel einer standardisierten Beobachtung muss es sein, die kontrollierbaren Bedingungen der Fahraufgabe so einheitlich zu gestalten, dass für die Klienten Chancengleichheit gewährleistet ist. Feststellbare Auffälligkeiten im Verhalten sollten im Wesentlichen auf Variablen in der Person des Untersuchten und nicht auf situative oder kommunikative Einflüsse zurückzuführen sein. Hierbei ist stets zu beachten, dass eine Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr unausweichlich einer Reihe von nicht kontrollierbaren Einflussfaktoren (Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Witterungseinflüsse etc.) unterliegt und dass der Schwierigkeitsgrad der Fahraufgabe zu einem gewissen Teil auch vom Fahrer selbst mit bestimmt wird. Während die zweite Einflussgröße auch als eine gewünschte Beobachtungsvariable gesehen werden kann (taktische Kompensation), müssen die externen Einflussgrößen weitestgehend ausgeschlossen oder ggf. bei der Beobachtung unberücksichtigt bleiben (z. B. unge-

wöhnliche Verkehrssituationen, wie etwa eine Unfallstelle auf der Teststrecke). Die bekanntesten Lösungsansätze (vgl. Wiener Fahrprobe oder Kölner Fahrverhaltens-Test) erreichen ein hohes Maß an Standardisierung durch Auswahl einer festgelegten Fahrstrecke mit genau definierten Beobachtungspunkten bzw. Verhaltenssequenzen. Das Verhalten wird in z. T. sehr detaillierten Protokollen festgehalten.

Dies ist aus oben genannten Gründen nicht direkt auf die Konzeption im Rahmen der MPU anwendbar. Vielmehr müssen ortsunabhängige Regeln für die standardisierte Anwendung der Methode aufgestellt werden.

Die Anforderung an die Standardisierung betreffen hierbei:

- den Schwierigkeitsgrad der Teststrecke,
- die Art der Vorbereitung und die Durchführung (Instruktion)
- die beobachteten Verhaltensvariablen und die Form der Registrierung
- die Definition der unauffälligen Ausprägungsgrade dieser Variablen
- die Kriterien für die Bewertung der beobachteten Auffälligkeiten

Die TÜV MPI GmbH hat deshalb folgende Eckpunkte bei der Entwicklung des Konzepts der standardisierten Fahrverhaltensbeobachtung zugrunde gelegt:

- Für jedes SC ist eine **Standardstrecke** definiert, die bestimmte Streckenelemente (Fahraufgaben) enthalten muss und in Art und Umfang vergleichbar ist.
- Es werden bestimmte **Beobachtungsvariablen** definiert, die nach einheitlichen Standards auf einem Protokollbogen registriert werden (z. B. Spurverhalten, Abstandsverhalten) (**Fehlerregistrierung**).
- Die Fahrweisungen entsprechen einem standardisierten Schema, und beinhalten auch eine Reihe von Orientierungsaufgaben.
- Die **Dauer** der FVB beträgt **5 + 45 + 10** min (Aufwärmphase, Beobachtungsphase, optionale Verlängerungsphase) und findet nicht in Zeiten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen (Berufsverkehr etc.) statt.
- Sie wird grundsätzlich im **Fahrschulwagen** Kl. B (§ 2 (15)) unter Beisein eines Fahrlehrers durchgeführt. Das Verhalten des Fahrlehrers ist dabei ebenfalls festzulegen und zu registrieren.
- Das Verhalten wird zusätzlich nach **übergeordneten Gesichtspunkten** vom Verkehrspsychologen bewertet.

Damit entspricht das Konzept den Anforderungen, die die Akkreditierungsstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen in ihrem Anforderungskatalog für die Begutachtung der Fahreignung stellt.

Die für die Standardisierung definierte Fahraufgaben orientieren sich an den Standards, die für Prüforte bei der praktischen Fahrprüfung definiert wurden (Hampel, 1982), sind aber auf die Fahrverhaltensbeobachtung zugeschnitten und variabler gestaltet worden. Neben Verkehrssituationen und Aufgaben, die mindestens einmal vorkommen müssen, gibt es auch solche, die wiederholt auftreten müssen. Eine Gruppe weiterer optionaler Aufgaben, die ein Element von Kategorie a oder b ersetzen können, ermöglicht eine etwas flexiblere Gestaltung der Fahrstrecken orientiert an den örtlichen Gegebenheiten.

Folgende Beispiele verdeutlichen die Art der Fahraufgaben:

	<i>Kat. a: Vorkommen mindestens 2 mal:</i>
a1	Fahstreifenwechsel bei mehrspuriger Fahrbahn
a7	richtiges Einordnen/Abbiegen aufgrund der Richtungsbeschilderung an einer Kreuzung/Einmündung (Orientierungsaufgabe 1)
	<i>Kat. b: Vorkommen mindestens 1 mal:</i>
b3	Kreuzungen mit Verkehrszeichen 206 (Stoppschild) ohne Ampel
b6	Befahren einer mehrspurigen Schnellstraße ( $v_{max} \geq 100 \text{ km/h}$ ) incl. Auf- und Abfahrt
	<i>Kat. c: Vorkommen optional (ersetzt ein a oder b):</i>
c1	Befahren einer Kreuzung mit Kreisverkehrsregelung
c2	Befahren einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße / Zone 30)

Die Zusammenstellung relevanter Beobachtungsvariablen und die Definition der unauffälligen Verhaltensweisen stellt das zentrale Element im Konzept der Fahrverhaltensbeobachtung dar. Hierzu wurde die vorhandene Literatur (Fastenmeier, 1995; Maag, 1995; Steinbrecher, 1988; Risser und Brandstädter 1985; Kroj und Pfeiffer, 1973) gesichtet und die dort verwendeten Beobachtungsvariablen zusammengefasst und neu gruppiert. Sie gliedern sich in folgende Bereiche:

- **Geschwindigkeitsverhalten (Gs)**
- **Abstandsverhalten (Ab)**
- **Fahrbahnbenutzung (Fb)**
- **Sicherndes Verhalten (Si)**
- **Gefährdendes Verhalten (Gf)**
- **Kommunikationsverhalten (Ko)**

Zu allen Bereichen liegt eine weitere Untergliederung vor und die einzelnen Verhaltensbereiche sind differenziert beschrieben. Diese Beschreibungen sind eine unverzichtbare Grundlage für die Ausbildung der Beobachter und die Reduktion der Beobachtervarianz.

Im Folgenden ist eine Untergliederung am Beispiel des Abstandverhaltens dargestellt und die Definition des unauffälligen Verhaltens ist in Stichworten angegeben. Den Beobachtern steht eine wesentlich ausführlichere Beschreibung zur Verfügung.

## **Abstandsverhalten (Ab)**

*Ab1  
Längsabstand innerorts  
zu gering*

- Abstand zum Vordermann innerorts zu gering

- Abschätzung des Abstandes:  
1-Sekunden-Regel im Stadtgebiet,  
Witterung, Sicherheitsabstand etc. ist mit  
einzubeziehen

Ab2  
Längsabstand außerorts  
zu gering

- Abstand zum Vordermann außerorts zu gering
- Abschätzung des Abstandes:  
2-Sekunden-Regelung auf  
Autobahnen/Überlandstraßen

Ab3  
Seitenabstand zu gering

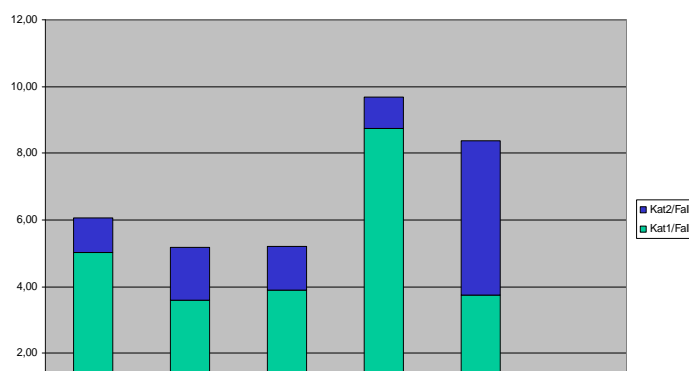
- Sicherheitsabstand zu anderen Fahrzeugen,  
Hindernissen, Fußgängern nicht eingehalten  
Faustregel:  
stehende Fz: 0,5m plus 1cm pro km/h  
= 1 m bei 50 km/h,  
sich bewegende Fz: 1m plus 1cm pro km/h  
= 1,5 m bei 50 km/h

Die registrierten Auffälligkeiten werden zunächst während der Fahrt auf dem Streckenverlaufsplan registriert und dann auf einen Beobachtungsbogen übertragen, der alle registrierten Fehler pro Kategorie enthält, ggf. ergänzt um erläuternde Kommentare. Es besteht hier für den Beobachter die Möglichkeit eine Verhaltensauffälligkeit als „Unsicherheit“ (Kat.1) oder als „Fehler“ (Kat. 2) zu registrieren. Eine Unsicherheit stellt hierbei eine Verhaltensweise dar, die mit Verzögerungen oder nach anfänglich fehlerhaften Verhaltensansätzen letztlich zum richtigen Resultat führt (z. B. verzögerter Spurwechsel bei einer Orientierungsaufgabe ohne Verkehrsbehinderung), während ein Fehler eine zunächst vom Fahrer unbemerktes und nicht sofort korrigiertes Fehlverhalten darstellt (z. B. falsches Einordnen an einer mehrspurigen Kreuzung). Diese Unterscheidung ist wichtig, um die Registrierung von einer inneren Hemmschwelle des Beobachters (wann ist es nun ein Fehler?) zu lösen. Für die Interpretation der Ergebnisse ist es zudem von Interesse, ob eine Häufung von Unsicherheiten, die vielleicht bei der reinen Fehlerregistrierung gar nicht erfasst worden wären, sich mit dem testpsychologisch festgestellten Leistungsmängeln decken und deshalb eine stabile Kompensation nicht erwarten lassen.

Das folgende Schaubild gibt einen Überblick über die registrierte Anzahl von Fehlern und Unsicherheiten bei insgesamt 277 Fahrverhaltensbeobachtung aus den fünf Niederlassungen der TÜV MPI GmbH, die eine größere Anzahl an Beobachtungen durchgeführt hatten, so dass eine statistische Mittelung der Einzelergebnisse überhaupt sinnvoll war.

## Auswertung FVB 1

**TÜV**  
SÜDDEUTSCHLAND



Auch der Gesamteindruck des Beobachters wird hinsichtlich übergeordneter Variablen, wie etwa Fahrzeugbeherrschung oder Anpassung an den Verkehrsfluss auf eine Rating-Skala eingetragen. Dem Gutachter wird dieser Beobachtungsbogen zur Verfügung gestellt, damit er in Kenntnis der Vorgeschichte und der übrigen Untersuchungsbefunde abschließend entscheiden kann, ob ein ausreichend kompensiertes Leistungsvermögen vorliegt. Der Beobachter fasst seine Ergebnisse auch auf einem Beobachtungsbericht zusammen, der dem Klienten als Anlage zum Gutachten überlassen werden kann.

Der Gesamteindruck des Beobachters wurde von ihm auf einer 4-stufigen Skala mit den Ausprägungen „keine – vereinzelte – nicht unerhebliche – schwerwiegende Auffälligkeiten“ festgehalten. Der Übergang von den vereinzelten zu den nicht unerheblichen Auffälligkeiten kann hierbei als Cut zwischen ausreichender und nicht mehr ausreichender Kompensation aus Sicht des Beobachters gesehen werden. Die abschließende Beurteilung erfolgt jedoch, wie bereits erwähnt, durch den federführenden Gutachter.

Diese Angaben erlauben einen Überblick über das „Beurteilungsverhalten“ der Fahrverhaltensbeobachter und sind für die ausgewählten Niederlassungen zum Vergleich im folgenden Schaubild zusammengestellt:

## Auswertung FVB 2

**TÜV**  
SÜDDEUTSCHLAND

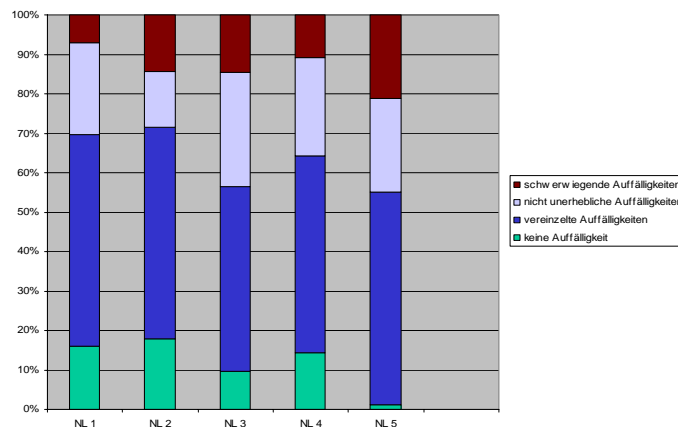


Abb. 2 Übersicht über die zusammenfassenden Bewertungen der Beobachter (relativ)

Die Ergebnisse lassen erkennen, dass bei mehr als der Hälfte der für die Fahrverhaltensbeobachtung von den Gutachtern ausgewählten Klienten noch ausreichende Kompensationsmöglichkeiten vorhanden waren. Hier wären die Gutachter ohne das zusätzliche Instrument der Fahrverhaltensbeobachtung zu einer zu „strengen“ Aussage hinsichtlich der Erfüllung der Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme gekommen. Die Fahrverhaltensbeobachtung stellt also ein sinnvolles und für den einzelnen Klienten wichtiges Instrument zur Überprüfung von Kompensationsmöglichkeiten dar. Auch das Beurteilungsverhalten der Beobachter ist bei einem Mittel von 34,85 % der Fälle mit nicht unerheblichen Auffälligkeiten und einer Standardabweichung von 5,24 unter Beachtung der nicht kontrollierten Variable des Zuweisungsverhaltens der Gutachter als in befriedigendem Maße einheitlich zu bezeichnen.

Eine getrennte Betrachtung der für die Auffälligen und die Unauffälligen registrierten Fehler und Unsicherheiten lässt zwei gut differenzierte Gruppen erkennen:

### Auswertung FVB 3

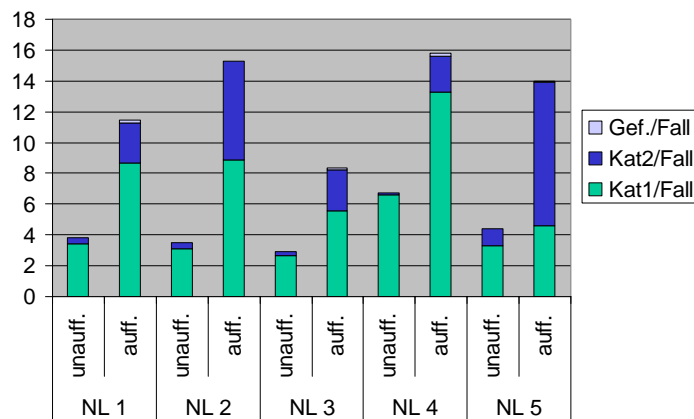


Abb. 3: Durchschnittlich registrierte Anzahl von Unsicherheiten (Kat. 1), Fehlleistungen (Kat. 2) und Gefährdungen abhängig von der Gesamteinschätzung des Beobachters

Während die insgesamt als unauffällig bewerteten Fahrer zwar im Schnitt 3-4 Unsicherheiten, aber kaum Fehlleistungen aufwiesen, summieren sich bei den Auffälligen sowohl die Unsicherheiten als auch die Fehlleistungen in erheblichem Maß.

Auch wenn eine differenziertere statistische Auswertung der vorhandenen Daten noch aussteht, kann bereits aufgrund der deskriptiven Betrachtung der vorhandenen Daten und nach einer Vielzahl von Gesprächen mit den Beobachtern davon ausgegangen werden, dass sich das Konzept der TÜV MPI GmbH als praktikabel und aussagekräftig bewährt hat und im Rahmen der MPU verantwortungsvoll eingesetzt werden kann.



## Literatur:

- Brenner-Hartmann, J. und Bukasa, B.** (2001). Psychologische Leistungsüberprüfung bei der Fahreignungsbegutachtung. Ztschr. f. Verkehrssicherheit, 47, S. 1-8
- Brenner-Hartmann et al.** (2002) Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Internes, unveröffentlichtes Papier, Stuttgart, Bonn: VdTÜV
- Bundesanstalt für Straßenwesen** (2000). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung. Berichte der BASt Heft M 115
- Fastenmeier, W.** (1995). Die Verkehrssituation als Analyseeinheit im Verkehrssystem. In: Fastenmeier, W. (Hrsg.). Autofahrer und Verkehrssituation. Mensch - Fahrzeug - Umwelt, Band 33, Köln: Verlag TÜV Rheinland; Bonn: Deutscher Psychologen Verlag
- Hampel, B. et al.** (1982). Ermittlung der an Fahr-Prüfungsorte zu stellenden Anforderungen. Bericht zum Forschungsprojekt 7516/2, Bundesanstalt für Straßenwesen. Köln: TÜV Rheinland
- Kroj, G. und Pfeiffer, G.** (1973). Der Kölner Fahrverhaltens-Test (K-F-V-T), Faktor Mensch im Verkehr, Heft 21, Frankfurt: Dr. Arthur Tetzlaff-Verlag
- Maag, F.** (1995). Praktische Fahrproben und Leistungstests als Zusatzdiagnostika verkehrsmedizinischer Eignungsuntersuchungen bei kranken und betagten Fahrzeuglenkern. In. Kongressbericht 1995 der 28. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V., Berichte der BASt, Heft M 47, S. 33-48
- Risser, R. und Brandstätter, Ch.** (1985). Die Wiener Fahrprobe. Kleine Fachbuchreihe des KfV, Band 21, Wien: Literas-Verlag
- Steinbauer, J. (1988).** Die Wiener Fahrverhaltensbeobachtung - Einschulungshandbuch. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Verkehrspsychologie, Wien
- Weinand, M.** (1997). Kompensationsmöglichkeiten bei älteren Kraftfahrern mit Leistungsdefiziten. Berichte der BASt, Heft M 77