

- Rummelhard, J.L. McClelland & the PDP Research Group (Eds.): *Parallel distributed processing: Explorations in the microstructure of cognition*. (Vol. 1, 45-76). Cambridge, MA: MIT Press.
- [35] Schneider, W. & Schubert, G. (1967). Die Begutachtung der Fahreignung. In U. Undeutsch (Hrsg.) *Handbuch der Psychologie. Band 11*. Göttingen: Hogrefe.
- [36] Schubert, G., Müller, A. & Senf, E. (1962). Testserie zur Untersuchung der optischen Orientierung bei Kraftfahrtauglichkeitsuntersuchungen. *Psychologie & Praxis, Heft 4, 6. Jg.*
- [37] Schuhfried, G. (1982). *Signal Detection Test (SIGNAL)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [38] Schuhfried, G. (1983). *Daueraufmerksamkeitstest (DAUF)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [39] Schuhfried, G. (1986a). *Wiener Determinationsgerät (DG)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [40] Schuhfried, G. (1986b). *Reaktionsgerät (RG)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [41] Schuhfried, G. (1998). *Wiener Determinationstest (DT)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [42] Schuhfried, G. & Prieler, J. (1997). *Reaktionstest (RT)*. Mödling: Dr. G. Schuhfried GmbH.
- [43] Sternberg, S. (1969). Memory-Scanning: Mental Processes revealed by reaction time experiments. *American Scientist, 57, 4, S 421 - 457*.
- [44] Topsever, Y., Isik, I., Ogelman, B., Bastürk, I. & Tunali, C. (2000). *Viyana Test Sistemi Trafik Bataryası Testleri Suclu Aamtör Ve Profesyonel Sürücü Farkliliklerinin Yncelmesi Norm Gelistirme Çalışması - Eine türkische Validierungsstudie verkehrspychologischer Testverfahren mittels Berufskraftfahrern, Unfällen und Amateuren (deutsche Übersetzung des Ergebnisteils)*. Mödling: Schuhfried Eigenverlag.
- [45] Wagner, M. (1997). Tests ohne Theorie? Qualitätsoptimierung am Beispiel spezieller Leistungstests. *Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie, 19(1), 68*.
- [46] Wagner, M. (1999). Aufmerksamkeits/Konzentrationsdiagnostik mit dem Cognitrone (COG) – Aspekte der Konstruktvalidierung. *5. Arbeitstagung der Fachgruppe Differentielle Psychologie, Persönlichkeitspsychologie und Psychologische Diagnostik. 7. und 8. Oktober 1999*. Wuppertal: Bergische Gesamthochschule Wuppertal.
- [47] Wagner, M. & Karner, T. (2000). *Linienverfolgungstest (LVT) – Testmanual*. Mödling: Eigenverlag der Dr. G. Schuhfried GmbH.



Mag Dr. Thomas Karner, geb. 1967, Studium der Psychologie in Wien, Diplom 1993, Promotion 1999, Univ. Lektor für Statistik in Klagenfurt 1993–1999, freier Mitarbeiter bei div. Evaluationsstudien (Arbeitsmarktforschung, Unterrichtsvaluation), klinische Studien, seit Mai 1999 bei der Dr. G. Schuhfried GmbH.

Anschrift des Verfassers: Mag. Dr. Thomas Karner, Dr. G. Schuhfried Ges.m.b.H., Hyrtlstraße 45, A-2340 Mödling, Österreich



Dipl. Psych. Dr. Bernhard Biehl, geb. 1940, Studium der Psychologie in München, Promotion in Wien, 1964 Assistent am Medizinisch Psychologischen Institut des TÜV in München, danach Assistent und Leiter Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Wien, 1972 Lektorat an der Universität Mannheim und Leiter des „Verkehrspsychologischen Instituts“, eines privaten Instituts, das sich mit Verkehrspsychologie beschäftigt, 1982 Seminar- und Vortragstätigkeit für die Chemische Industrie zum Thema Sicherheit am Arbeitsplatz, Mitglied verschiedener Expertenkommissionen über Verkehrssicherheit im Rahmen der OECD, der WHO und des deutschen Verkehrsministers, 1993 Vorsitzender einer Arbeitsgruppe zum Thema „Road user behaviour“ innerhalb der European Transport Safety Council (ETSC).

Anschrift der Verfasser: Dr. Bernhard Biehl, Universität Mannheim, Psychologie u. Erziehungswissenschaften, Schloss Ehrenhof Ost, 68131 Mannheim

Dieter Müller

Ein neuer Stellenwert für die Unfallkommission

Dokumentation: Müller, D.: Ein neuer Stellenwert für die Unfallkommission. *Z. f. Verkehrssicherheit 47* (2001) Nr. 2, 6 Lit.-Ang., S. 63-67

Schlagwörter: Gesetzgebung (1556), Unfallschwerpunkt (1663), Unfallhäufigkeit (1612), Verwaltung (0145)

Zusammenfassung: Die Arbeit der Unfallkommission – in Kooperation dreier Ressorts gebildet – wird bewertet. Die Qualifikation der darin tätigen Beamten wird erläutert und zur Verbesserung der Wirksamkeit eine Verordnung im Gesetz vorgeschlagen.

Abstract: The author evaluates the work of german local road accident commissions, in which cooperate civil ressorts of three departments. He describes the qualification of these persons and recommends a legal status of these commissions.

1 Das Thema

Im Rahmen des wichtigen staatlichen Anliegens der Unfallbekämpfung, welches letztlich seine Begründung darin findet, dass der Staat von Verfassungen wegen durch Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes dazu verpflichtet ist, seine Bürger vor Gefahren zu schützen, müssen die vielfältigen staatlichen Maßnahmen zu-

nächst einmal organisatorisch gebündelt werden. Nur auf diesem Wege wird eine effektive Unfallbekämpfung von staatlicher Seite her überhaupt erst ermöglicht. Der Staat ist also einerseits gefordert, ganz bestimmte geeignete Gliederungen seines Apparates mit der Aufgabe der Unfallbekämpfung zu betrauen, deren fachliche Kompetenz einen Fortschritt auf diesem Gebiet verspricht und gewährleistet. An-

dererseits hat der Staat – in diesem Sinne vorausschauend – die durch sinnvolle Verknüpfungen von Know-how möglichen Synergieeffekte konsequent vorzubereiten und zu fördern.

Drei wichtige staatliche Institutionen auf dem Gebiet der Unfallbekämpfung sind die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei. Die zentrale organisatorische Schnittstelle, an der diese drei beteiligten Behörden konkret zusammen arbeiten müssen, ist die örtliche Unfallkommission (UK). Alle in die Unfallkommission entsandten Mitarbeiter der beteiligten Behörden verfolgen bei ihrer Arbeit nur ein Ziel, die Unfalllage in ihrem Zuständigkeitsbereich zu entschärfen und damit ganz konkret die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer für ihren örtlichen Bereich besonders zu schützen.

Nun zu einem ersten Einblick in die qualitative Seite der Unfallbekämpfung: Auf der Grundlage sachlich differenzierter Einzeluntersuchungen zum Unfallge-

schehen, die auf Grund des jeweils spezifischen Fachwissens in allen drei genannten behördlichen Bereichen stattfinden müssen, wird in einem zweiten Schritt die Rangfolge in der Dringlichkeit der Umsetzung für erforderliche verkehrsregelnde, straßenbauliche oder verkehrsüberwachende Maßnahmen entwickelt, um aus der gewonnenen Datengrundlage unter Berücksichtigung der Dringlichkeit besonderer Problemlagen in einem dritten Schritt potenziell wirksame Lösungsstrategien ableiten zu können.

2 Gesetzliche Verankerung der Unfallkommission

Leider hat es der zuständige Bundesgesetzgeber – aus welchen Gründen auch immer – in den vergangenen Legislaturperioden bislang beharrlich versäumt, diese für die Unfallbekämpfung so eminent wichtige Institution der örtlichen Unfallkommission mit dem ihr entsprechenden normativen Rang gesetzlich zu verankern.

Weder im Hauptgesetz des Straßenverkehrs, dem StVG – der im Rahmen dieses die Rechtsgebiete Öffentliches Recht, Zivilrecht und Strafrecht übergreifenden Gesetzes aus systematischen Gründen noch am besten geeignete Ort wäre hier der § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG –, noch in der wichtigsten Verordnung über den Straßenverkehr, der StVO liest man auch nur einen Satz über Bildung, Organisation oder gar die inhaltliche Tätigkeit der Unfallkommission. Ein geeigneter Ort wäre im Rahmen dieser Verordnung etwa eine Regelung in den §§ 44, 45 StVO, die sich mit behördlichen Zuständigkeiten befassen. Nicht einmal in der rechtlich nachrangigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (Vwv-StVO) findet sich ein direkter Hinweis auf die so notwendige Existenz einer Unfallkommission, obwohl die Ziffern I-V der Vwv-StVO zu § 44 eine Unfallkommission geradezu sinnstiftend voraussetzen.

Diese beharrliche Nichtregelung des organisatorischen Rahmens der Unfallkommission spricht in der Sache bereits Bände und bildet die bislang noch negative gesetzgeberische Grundaussage zum aktuellen normativen Stellenwert der Unfallkommission. Diese normative Lücke hat auch ganz praktische Konsequenzen für die Tätigkeit der Mitglieder in den einzelnen Unfallkommissionen, die noch genauer darzulegen sein werden. Für die Gesetzgebungslücke gibt es offensichtlich nur eine Erklärung, nämlich diejenige, dass der in der Unfallbekämpfung tatsächlich wichtige Stellenwert der Unfallkommission vom Gesetzgeber bislang noch nicht in dem notwendigen Maße erkannt worden ist.

Das mögliche Gegenargument des Bundesgesetzgebers einer durch die Nichtregelung erst möglichen flexiblen Regelung dieses Problemkreises auf Länderebene kann in diesem Zusammenhang nicht gelten, da bereits in sämtlichen Bundesländern Unfallkommissionen eingerichtet worden sind, die aber allesamt mit demselben Geburtsmakel zu kämpfen

haben, dass ihre Tätigkeit bislang noch nicht normativ anerkannt worden ist.

Es bleibt aus der Sicht der aktiven und engagierten Mitglieder in den einzelnen Unfallkommissionen nur zu hoffen, dass der Bundesgesetzgeber die nachfolgend geschilderten verkehrspolitischen Aktivitäten zum Anlass dafür nimmt, neben anderen verkehrspolitischen Themenstellungen auch den normativen Stellenwert der Unfallkommission noch einmal gründlich zu überdenken und sich auf diesem Wege seiner hohen Verantwortung gegenüber der Gesundheit seiner Bürger bewusst zu werden.

Hier sind insbesondere die potenziell am Thema Verkehrssicherheit interessierten Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages gefragt und gefordert, aber auch die regelmäßig aus ganz Deutschland zusammen kommenden Mitglieder des qualitativ hochwertig besetzten Bund-Länder-Fachausschusses können den ihnen möglichen Teil zu einer Erhöhung des Stellenwertes der Unfallkommissionen beitragen, um dann ganz konkret entsprechende Initiativen ergreifen zu können.

3 Stellenwert der Unfallkommissionen

Derzeit befindet sich der verkehrspolitische Stellenwert der Unfallkommissionen in einer aktuellen Diskussion, an der sich insbesondere das Institut für Straßenverkehr in Köln (ISK) und der deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), aber auch die Polizei des Freistaates Sachsen aktiv beteiligen. Der Stand der Diskussion findet sich knapp zusammen gefasst in der Broschüre „Stellenwert der Unfallkommission“ Reduzierung schwerer Unfälle ISK 1998a; vgl. dazu auch den zusammenfassenden Aufsatz von Degener, Sabine, 1999: „Zum Stellenwert der Unfallkommissionen“. Einigkeit besteht bei den beiden in der Verkehrssicherheitsarbeit erfahrenen und äußerst profilierten Verbänden, aber auch bei den ebenfalls an der Diskussion beteiligten Vertretern der Polizei, der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden über folgende 5 Grundaussagen (ISK 1998a, S. 2):

a) Bestehende Unfallkommissionen arbeiten effektiv

An den durch die Untersuchungen der UK festgestellten Unfallhäufungsstellen sinkt der absolute Anteil der Unfälle mit der zeitlichen Dauer der Tätigkeit der UK. In der Methodik der Arbeit der UK bestehen aber noch diverse Verbesserungsmöglichkeiten.

b) Gesetzmäßigkeiten bei der Unfallverteilung

Die Unfälle mit Personenschäden verteilen sich im Straßennetz an anderen Punkten als dies bei Unfällen mit Sachschäden der Fall ist. Die früher in der verkehrswissenschaftlichen Forschung bestehende Annahme, dass die Unfallschwere sich zufällig ergebe, muss nach den neueren Erfahrungen revidiert werden.

c) Statistische Erfassung schwerer Unfälle

Eine angemessene Erfassung von Unfällen mit Personenschäden ist nach neueren Erkenntnissen statistisch nur in Dreijahreskarten effektiv möglich. (Bei den nachfolgend erwähnten Unfallsteckkarten handelt es sich um, Ausschnitte aus Landkarten, auf denen dem jeweiligen Betrachter mittels verschieden farbiger Stecknadeln von verschiedener Größe die unterschiedlichen Unfalltypen visuell verdeutlicht werden können. Zur Auswertung dieser Karten vgl. *Institut für Straßenverkehr* (Hrsg.), Köln 1998b, Degener, Sabine/Meewes, Volker, 1998, S. 345 ff.). Erfasst man die schweren Unfälle nur in Einjahreskarten, so sind die Gesetzmäßigkeiten schwerer Unfälle nicht oder nur zufällig zu erkennen. Erst über die konsequente Erfassung dieser besonderen Unfälle in Dreijahreskarten tritt die Häufigkeit auch schwerer Unfälle deutlich zutage.

d) Doppelstrategie hilft gegen schwere Unfälle

Häufungen schwerer Unfälle muss mit einer doppelten Strategie begegnet werden, die aus Sofortmaßnahmen (etwa Beschilderungen und/oder Markierungen) und parallel notwendigen umfangreicheren baulichen Maßnahmen besteht (zeitlich höherer Planungsaufwand).

e) Unfallkommissionen müssen besser unterstützt werden

Die äußeren Rahmenbedingungen der Arbeit von UK sind stark verbesserungswürdig. UK sind örtlich beheimatete Querschnittsinstitutionen, bei denen durch Beteiligung dreier hierarchisch geordneter Behörden der Sache nach ein hoher Koordinationsbedarf besteht. Insbesondere Vorgesetzte und Entscheidungsträger in den drei Einzelbehörden müssen oftmals von der Wichtigkeit der Aufgabe einer UK und manches Mal sogar von der existenziellen Notwendigkeit einer UK erst überzeugt werden. Dabei erweist es sich in der Argumentation als ein deutlicher politischer Mangel, dass die UK gesetzlich nicht verankert ist. Auf diese Weise ist es den einzelnen Mitgliedern der Unfallkommissionen nicht möglich, auf einen direkten gesetzlichen Auftrag verweisen zu können. Die materielle und politische Durchschlagskraft der Entscheidungen einer UK, die oft mit erheblichen baulichen Kosten verbunden sein können, leidet unter diesem leicht zu behebenden Mangel erheblich.

Oft zeigen sich in der Arbeit der UK auch strukturelle Probleme, die in unzureichender Qualifikation der entsandten Mitglieder, Informationsdefiziten dieser und übergeordneter Personen in den Entscheidungsbehörden, geringer Entscheidungskompetenz der entsandten Behördenvertreter bestehen und im Ergebnis zu Disharmonien in der Zusammenarbeit der UK führen.

Auch diesen durchweg leicht zu behebbenden Hemmnissen könnte im Umweg über eine Anhebung des gesetzlichen Wertes der Unfallkommissionen besser begegnet werden. Wenn nämlich ein gesetzlich

verankerter Auftrag zur Tätigkeit der UK bestehen würde, müssten die dorthin zu entsendenden Mitglieder zunächst entsprechend vorbereitet und aus- bzw. fortgebildet werden. Aus dieser sachlich und fachlich gestärkten Position eines jeden einzelnen Mitglieds der UK könnte eine bessere Identifikation mit dieser wichtigen Tätigkeit und der Institution an sich erwachsen, die für deren konkrete Arbeit intern und extern sehr förderlich sein könnte.

4 Praktische Erfahrungen aus den einzelnen Bundesländern

Hinsichtlich der eben genannten fünf grundlegenden Erkenntnisse besteht unter den Bundesländern weitgehend ein Konsens. Organisatorisch haben viele Bundesländer aber bereits in die Zukunft gedacht und gehandelt. Sie haben die Dreijahreskarte bereits verbindlich durch Erlasse eingeführt, verfügen daneben auch über eine aktive Landesunfallkommission und betreiben eine zentrale Unfallauswertung. Weiterhin wurden auch besondere Einzelerfolge verschiedener Bundesländer vermittelt, die zu positiven Hoffnungen für eine generelle Verbesserung in der Situation von Unfallkommissionen Anlass gaben (ISK, 1998a, S. 3 f.).

Auf der Grundlage dieser positiven Beispiele besteht zwischen den beiden an der aktuellen Diskussion beteiligten Verbänden und den beteiligten Länderbehörden inzwischen ebenfalls ein Konsens über vier allgemeine Verbesserungsvorschläge:

a) Notwendigkeit neuer Ländererlasse

Neben der bewährten Einjahreskarte für Unfalltypen sollte bundesweit die Dreijahreskarte verbindlich als weiteres Kontrollinstrument eingeführt werden. Weiterhin sollten die Grenzwerte vereinfacht werden, um die Auswertung der Steckkarten zu verbessern und auf diesem Wege schwerere Unfälle besser als dies bisher der Fall gewesen war zu berücksichtigen.

Die Bezeichnung des Gremiums als „Unfallkommission“ sollte weiterhin bundesweit verbindlich eingeführt werden, um sich als Mitarbeiter mit der eigenen Tätigkeit im Sinne einer Corporate Identity besser identifizieren zu können, aber auch um eine bessere Erkennbarkeit dieser Institution nach außen hin gewährleisten zu können (ISK, 1998 b, S. 3 f.).

Unfallkommissionen sollten darüber hinaus grundsätzlich über mehrere Ebenen verteilt arbeiten. Im Sinne eines effektiven Controlling könnten auf einer Bezirks- und einer Landesebene die auf kommunaler Ebene gewonnenen Erkenntnisse gebündelt und zentral ausgewertet werden, um aus dieser übergeordneten Sicht die grundsätzlich gewonnenen Gesichtspunkte mit belebendem Charakter in die weitere Diskussion einbringen zu können (Müller & Müller 1999).

Die verbindliche Einführung der genannten Arbeitsgrundsätze kann dabei vorerst im potenziell weniger zeitaufwendigen ministeriellen Weg über Erlasse erfolgen, da es sich bei den ständigen Kom-

missionsmitgliedern stets um Angehörige des öffentlichen Dienstes handelt und damit eine höherrangige Rechtsquelle zunächst nicht erforderlich erscheint. (Man sollte meinen, dass in den betreffenden Bundesländern eine Absprache zwischen den sachlich zumeist beteiligten Ministerien des Innern und den Ministerien für Verkehr um der Sache willen auch über Parteigrenzen hinweg möglich sein sollte. In Betracht kommt im übrigen auch eine gemeinsame Verwaltungsvorschrift wie etwa im Freistaat Sachsen die VwV Örtliche Unfalluntersuchung des Sächs. Staatsministeriums des Innern und des Sächs. Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 19.6.1998.)

b) Sicherstellung der Finanzierung

Grundsätzlich sollte der Bekämpfung von Unfallhäufungen und damit dem Schutz von Leben und Gesundheit der Bürger in den öffentlichen Haushalten der einzelnen Bundesländer zunächst einmal eine hohe Priorität eingeräumt werden. Daneben sollten aber die einzelnen Entscheidungsträger auf den verschiedenen kommunalen Ebenen (Stadt, Gemeinde, Landkreis, Regierungsbezirk) über die unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten der Maßnahmen einer UK erst einmal grundsätzlich informiert werden. Das Ziel dieser Bemühungen sollte finanzpolitisch ein eigener Haushaltstitel für die staatliche Unfallbekämpfung sein, der etwa mit dem Titel „Beseitigung von Unfallhäufungen“ (ISK 1998a, S. 5) bezeichnet werden könnte.

c) Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit der UK

Die Öffentlichkeitsarbeit in den einzelnen Unfallkommissionen verläuft im Ergebnis sehr verschieden und weist dabei deutliche Unterschiede in deren Effektivität auf. Diesem Manko könnte und sollte mit einem durchdachten langfristigen Konzept für eine konsequente Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begegnet werden.

Als effektive Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wären zunächst etwa die verschiedenen politischen Entscheidungsträger nach einem Kennenlernen der Institution UK von der Wichtigkeit der Arbeit ihrer örtlichen Unfallkommissionen zu überzeugen. In einem zweiten Schritt sollten die Unfallkommissionen sich intern über Zuständigkeiten in der Unterrichtung der Öffentlichkeit abstimmen und themenbezogen jeweils zu einer einhelligen Meinung gelangen, die dann auch nach außen hin öffentlichkeitswirksam und eloquent vertreten werden kann. Dies kann etwa im Rahmen regelmäßiger oder auf einzelne Anlässe bezogener Pressekonferenzen geschehen, in deren Rahmen die erfolgreiche Arbeit der UK positiv heraus gestellt werden könnte.

d) Die Ausbildung und Weiterbildung der Mitglieder in der UK

Die in der UK zusammen arbeitenden Mitglieder bedürfen eines hohen Kenntnisstandes hinsichtlich ihrer theoretischen und praktischen Arbeitsgrundlagen. Dieser

Kenntnisstand ist derzeit noch nicht überall in Deutschland in dem erforderlichen Umfang gegeben. Es sollten daher auf der Länderebene die erforderlichen organisatorischen Programme erarbeitet werden, auf deren Grundlage das jeweilige Ausbildungsziel rasch erreicht werden kann.

Das ISK unterbreitete den Bundesländern das großzügige und hilfreiche Angebot, die Ausbildung der dringend erforderlichen Multiplikatoren zentral an der Polizei-Führungsakademie (PFA) in Münster-Hiltrup zu übernehmen. Nach einem ersten Dozentenseminar, das im November 1999 stattfand, führte das ISK im Juli 2000 bereits das zweite Dozentenseminar an der PFA durch und bereitete dort zentral zahlreiche von den Bundesländern entsandte Dozenten als künftige Multiplikatoren für die Fortbildung der Unfallkommissionen auf ihre kommende Lehrtätigkeit vor.

5 Die Ausbildung der Unfallkommissionen

a) Begründung für diese Ausbildungsinitiative

Ausbildung tut Not, auch und gerade bei den örtlichen Unfallkommissionen. Oft verfügen die wechselnden Mitglieder der UK nicht über die für ihre Arbeit notwendigen Basisinformationen. In der Folge führen diese Defizite zu einem verfehlten Ansatz des auf dem Probierprinzip beruhenden „Herumdokterns“ an den konkreten Problemen, während die konkreten Unfallursachen nicht erkannt und/oder nicht beseitigt werden. Informationsdefizite sind insbesondere bei der Anwendung längerfristiger baulicher Maßnahmen, dem mangelnden Wissen um die Finanzierungsmöglichkeiten und dem niedrigen Bekanntheitsgrad der UK an sich zu bemerken.

Auch die sachliche Entscheidungskompetenz der UK lässt im einzelnen oft noch viele Wünsche offen. So dauert die Umsetzung der getroffenen Beschlüsse häufig eine viel zu lange Zeit und unterbleibt – vielleicht auch mangels eines effektiven begleitenden Controlling – manchmal sogar ganz. Oft wird in der Sache von den beteiligten Behörden von vornherein nur ein Minimalkonsens angestrebt, um auf diese Weise den bürokratischen Weg des geringsten Widerstandes gehen zu können. Dabei ist die fehlende Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel ein weiteres Grundübel in der Arbeit der UK. Einer Unfallkommission, die nicht auf eine gesetzliche Legitimation und einen gesetzlichen Auftrag verweisen kann, wird letztendlich auch in der Praxis nicht der ihr gebührende Rang eingeräumt.

Ein weiterer taktischer Fehler in der Arbeit der Unfallkommissionen ist die ungenügende Beteiligung und oft auch das fehlende Interesse der politischen und institutionellen Entscheidungsträger vor Ort. Vielen Entscheidungsträgern sind ihre örtlichen Unfallkommissionen bislang gänzlich unbekannt geblieben.

b) Die zu erreichenden Ausbildungsziele
Im Rahmen der Aus- und Weiterbildung der Mitglieder von UK ist zunächst einmal ein breites Basiswissen zu schaffen, auf dessen Grundlage überhaupt erst zu einem vertieften spezifischen Fachwissen gelangt werden kann. Der Erfahrungsaustausch der verschiedenen Unfallkommissionen einer Region oder eines Landes kann ebenfalls zur Behebung von Defiziten in der täglichen Arbeit beitragen.

Die hier vorgeschlagene grundlegende Aufwertung der Arbeit der UK würde die praktischen Erfolgsaussichten in deren Arbeit verbessern, zu einer Steigerung der Effizienz beitragen, eine stärkere Motivation der einzelnen Mitglieder bewirken und einen höheren Status dieser speziellen Verkehrssicherheitsarbeit erreichen. Allerdings wäre man ein bloßer Utopist, würde man die normative Verankerung der Unfallkommission im Gesetz als Allheilmittel für die Aus- und Fortbildung wie auch für die UK insgesamt betrachten. Die Umsetzung des Anliegens der Unfallbekämpfung in die tägliche Praxis würde aber auf gesetzlicher Grundlage sicherlich die Akzeptanz und den Bekanntheitsgrad von Institution und Arbeit erhöhen.

c) Die Fachinhalte und Organisationsinhalte der Aus- und Weiterbildung

Die Fachinhalte der zu vermittelnden Kenntnisse und Fertigkeiten orientieren sich an den Erfordernissen der Praxis und beinhalten neben den rechtlichen Grundlagen dieser Arbeit das Führen der Unfalltypen-Steckkarten, das Erkennen und Bewerten von Unfallhäufungsstellen, die Arbeit mit Unfalllisten und Unfalldiagrammen sowie weitere Erhebungen unfallbegünstigender Faktoren. Alle genannten Gebiete werden dabei durch praktische Übungen vertieft. Weitere Themen der Aus- und Weiterbildung sind die Grundlagen der Maßnahmenfindung, die verschiedenen Verfahren für Innerorts- und Außerortsstraßen sowie Autobahnen, die Umsetzung von Maßnahmen, Entscheidungskompetenzen und Verantwortlichkeiten, Finanzierungsmöglichkeiten, Zusammenarbeit mit den vorgesetzten Stellen und den beteiligten Behörden und die Öffentlichkeitsarbeit (Eine praktikable Arbeitshilfe stellte inzwischen das ISK zur Verfügung, Meewes 1999)

6 Ein Beispiel: Die aktuellen Qualifizierungsseminare für die Tätigkeit in der Unfallkommission im Freistaat Sachsen

Schon am Ende des Jahres 1999 konnte der Freistaat Sachsen einen wichtigen Schritt in der Umsetzung des Konzeptes der Aus- und Weiterbildung der sächsischen Unfallkommissionen gehen. Diese wichtige Initiative wurde auf Grund eines Impulses aus dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, durch den Referatsleiter Dr. Hans-Ulrich Schmidt entscheidend gefördert. In einem Seminar für Multiplikatoren, das in der Zeit vom

29.11. bis 3.12.1999 an der Polizei-Führungsakademie (PFA) stattfand, konnten die für Sachsen vorgesehenen Ausbilder der Unfallkommissionen durch das ISK auf den neuesten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse gebracht werden.

Zur gemeinsamen Abstimmung der Vorbereitung und Durchführung der Qualifizierungsseminare für die Tätigkeit der sächsischen Unfallkommissionen im Jahr 2000 trafen sich die beteiligten Dozenten zu zwei weiteren Gesprächsrunden. Im Rahmen dieser Termine wurde das konkrete Fortbildungsprogramm sachlich besprochen und terminlich vereinbart. Im Februar 2000 konnte das bundesweit erste Pilotseminar an der Fachhochschule für Polizei Sachsen in Rothenburg/Oberlausitz stattfinden und in einem zweiten Seminar, das Anfang Juli 2000 stattfand, konnten die gewonnenen Erkenntnisse vertieft und verfeinert werden.

Aus inhaltlichen, organisatorischen und gruppenspezifischen Gründen erwies sich eine einwöchige Dauer der Fortbildung als erforderlich. Die organisatorische Leitung wurde vom Leiter des Fachbereichs Verkehrswissenschaften der Fachhochschule für Polizei Sachsen, Herrn Polizeioberbrat Beć, also vor Ort der ausrichtenden Bildungseinrichtung übernommen.

a) Das bundesweite Pilotseminar zur Fortbildung der Unfallkommission – erste Erfahrungen

In der Zeit vom 21.2. bis 25.2.2000 konnten die ersten 18 Teilnehmer der beteiligten sechs Unfallkommissionen fortgebildet werden. Das Themenspektrum orientierte sich dabei eng an den Vorgaben des ISK, ließ aber inhaltliche landesspezifisch begründete Freiheiten zu.

Der Kreis der insgesamt acht Dozenten wurde aus den Bereichen Polizeivollzugsdienst, dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA), dem Sächsischen Staatsministerium des Innern (SMI), der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (HTWD), der Fachhochschule für Polizei Sachsen (FHPol), der Landespolizeischule Sachsen (LPS) und dem ISK gebildet, wobei ausschließlich erfahrene Experten ihres Fachgebietes ausgewählt wurden.

Im einzelnen wurden während des Seminars folgende Ausbildungsinhalte vermittelt:

- Einführung in Ziele und Ablauf des Seminars (Polizeidirektor Thomas Kühl, SMI),
- Verkehrsrechtliche Grundlagen der UK (Prof. Dr. jur. Dieter Müller, FHPol),
- Grundlagen zum Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (Polizeioberbrat Rolf Schöner, LPS),
- Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (Polizeihauptkommissar Steffen Laskosky, Polizeidirektion Dresden),
- Erkennen und Bewerten von Unfallhäufungen (Schöner, Laskosky),
- Arbeit mit Unfalllisten und Unfalldiagrammen (Polizeioberbrat Wolfgang Beć, FHPol; Schöner, Laskosky),

- Weitere Erhebungen unfallbegünstigender Faktoren (Prof. Dr.-Ing. habil. Dr. h.c. Werner Voigt, HTWD),
- Grundlagen zur Maßnahmenfindung (Voigt),
- Verfahren für Innerorts- und Außerortsstraßen, Autobahnen (Voigt),
- Auswahl geeigneter Maßnahmen (Beć, Voigt, Laskosky),
- Umsetzung von Maßnahmen (Referatsleiter Dr. Hans-Ulrich Schmidt, SMWA),
- Entscheidungskompetenz und Verantwortung (Schmidt),
- Abläufe und Verfahren (Beć, Müller),
- Öffentlichkeitsarbeit (Müller),
- Finanzierungsmöglichkeiten (Dr.-Ing. Reinhold Maier, ISK),
- Zusammenarbeit mit vorgesetzten Stellen und Behörden (Maier).

Alle anwesenden Kommissionsmitglieder beteiligten sich sehr rege an den angebotenen theoretischen Veranstaltungen und praktischen Übungen. Die Auswertung des Seminars ergab bei den 18 Seminarteilnehmern insgesamt eine gute bis sehr gute Aufnahme der Veranstaltung.

b) Der Fortgang der Weiterbildung der Unfallkommissionen

Im Mai 2000 und Februar 2001 fanden an der PFA erste Erfahrungsaustausche zwischen den bisher beteiligten Dozenten aus dem Freistaat Sachsen, dem ISK und der PFA statt, auf deren Grundlage die weitere Planung der bundesweiten Ausbildungsinitiative besprochen wurde. Im Juli und Dezember 2000 bildete das ISK an der PFA weitere Gruppen von Multiplikatoren aus, die für die nachfolgenden landesspezifischen Pilotseminare in den anderen Bundesländern verantwortlich zeichnen werden. Auf diesem Weg wird die Basis weiter vergrößert und in einem dritten Schritt wird das ISK abschließend im Jahr 2001 auch noch die dritte Gruppe der bislang noch nicht beteiligten Bundesländer zentral ausbilden, so dass in der Sache zu einem flächendeckenden Konzept für die gesamte Bundesrepublik gefunden werden kann.

Für das Jahr 2000 fand im Freistaat Sachsen neben der im Juli erfolgten noch eine weitere Fortbildungsveranstaltung unter denselben organisatorischen und inhaltlichen Bedingungen statt, die im November ebenfalls in Rothenburg/Neiße durchgeführt wurde.

Mit den beiden für das Jahr 2001 eingeplanten Fortbildungen der sächsischen Unfallkommission ist die aktuelle Aus- und Fortbildungsaktion abgeschlossen. Somit befinden sich sämtliche UK im Freistaat Sachsen im Monat Mai auf dem neuesten Stand der Erforschung und Beseitigung von Unfallhäufungsstellen.

Als Fazit und Zwischenergebnis bleibt zunächst festzuhalten, dass die Verkehrssicherheitsarbeit des Freistaates Sachsen durch dieses neue Fortbildungskonzept ein gutes Stück an fachlicher Qualität hinzu gewonnen hat. Die Früchte dieser Arbeit, die aus einer verbesserten Arbeit der Unfallkommissionen bestehen sollen, wer-

den bei einer konsequenten Umsetzung der neu hinzu gewonnenen Erkenntnisse der einzelnen Kommissionsmitglieder sicherlich nicht lange auf sich warten lassen.

Die hier vorgeschlagene gesetzliche Aufwertung der Unfallkommission könnte dabei erheblich zu einem Erfolg dieser wichtigen Tätigkeit und damit auch zu einem Rückgang der Anzahl der Unfalltoten und Schwerverletzten beitragen.

Literatur

- [1] Degener, S. & Meewes, V., 1998: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten. In: Straßenverkehrstechnik 7/98 S. 345 ff
 [2] Degener, S., 1999: Zum Stellenwert der Unfallkommission. In: Straßenverkehrstechnik 11/99 S. 550 ff

- [3] Institut für Straßenverkehr. (ISK. Hrg) 1998a: Stellenwert der Unfallkommission, Reduzierung schwerer Unfälle. Köln
 [4] Institut für Straßenverkehr. (ISK Hrg) 1998b: Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil I Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten. Heft 12 der Reihe „Empfehlun-

- gen des Instituts für Straßenverkehr, Köln
 [5] Meewes, V. 1999: Straßenverkehrssicherheit – Materialien für Aus- und Fortbildung. Köln (Entwurf)
 [6] Müller D. & Müller P.-D., 1999: Controlling in der Polizei – Chancen und Grenzen In: Exekutiv-Report 3/99, S. 9 ff



Prof. Dr. jur. Dieter Müller, geb. 1.4.1959 in Ilten/Landkreis Hannover, Professor für Straßenverkehrsrecht am Fachbereich Verkehrswissenschaften der Fachhochschule für Polizei Sachsen in Rothenburg/Neiße. Ehemaliger Polizeibeamter in Niedersachsen (1978 – 1981), zuletzt tätig im Streifendienst in der Polizeidirektion Hannover

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. jur. Dieter Müller, OT Steindörfel 14, 02627 Hochkirch

Bernhard Lachenmayr

Zur Begutachtung des Sehvermögens im Rahmen der Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

Dokumentation: Lachenmayr, B.: Zur Begutachtung des Sehvermögens im Rahmen der Fahrerlaubnisverordnung (FeV). Z. f. Verkehrssicherheit 47 (2001) Nr. 2, 3 Lit.-Ang., S. 67-69

Schlagwörter: Sehvermögen (2066), Medizinische Untersuchung (2157), Straßenverkehrsrecht (1544), Führerschein (1550)

Zusammenfassung: Die neue Fahrerlaubnisverordnung (FeV) hat für die Fahreignungsbegutachtung wichtige Neuerungen erbracht. Viele positive Aspekte sind zu verzeichnen, es sind aber auch viele Lücken und Mängel zu kritisieren. Aus augenärztlicher Sicht müssen in verschiedenen Bereichen Nachbesserungen gefordert werden. Dies gilt insbesondere für die Bewertung des Dämmerungssehvermögens, dessen Prüfung in der EU-Richtlinie vom 29.7.1991 explizite gefordert wird, bislang in der FeV aber keine Erwähnung findet. Es bleibt zu hoffen, dass die derzeit in Beratung befindliche Änderungsverordnung zur FeV wenigstens einige der problematischen Punkte entschärft und damit zu einer sachgerechten Fahreignungsbegutachtung beiträgt.

Abstract: The new German regulations for assessment of driving capability (Fahrerlaubnisverordnung, FeV) incorporate numerous new directives. Many aspects of the new „FeV“ are positive, there are, however, a number of deficiencies and defaults. From the ophthalmologist's point of view improvements are absolutely necessary. One of the most important aspects is the missing assessment of mesopic vision, which is definitely required by the EU-directive from July 29, 1991. The amendments to the „FeV“ which are currently under consideration hopefully will solve at least some of these problems.

1 Allgemeine Hinweise zur Fahreignungsbegutachtung

Der Augenarzt muss im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung eine Stellungnahme darüber abgeben, ob ein Bewerber/Inhaber für eine Fahrerlaubnisklasse aus augenärztlicher Sicht geeignet ist, am Straßenverkehr teilzunehmen. Möglicherweise müssen der Behörde Beschränkungen oder Auflagen empfohlen werden, damit noch eine Fahreignung ausgesprochen werden kann. Zur Beurteilung der Fahreignung stehen dem Gutachter zum einen Vorgaben von Seiten des Gesetzgebers zur Verfügung (Fahrerlaubnis-Verordnung FeV), zum anderen Empfehlungen der wissen-

schaftlichen Fachgesellschaften, wie etwa die umfangreiche Stellungnahme der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft (DOG), die wiederholt aktualisierte Empfehlungen zur Fahreignungsbegutachtung formuliert hat.

Die letzte umfassende Empfehlungsschrift der DOG datiert vom Jahre 1999 [1]. Sie beschreibt ausführlich die rechtlichen Vorgaben, die Empfehlungen aus wissenschaftlicher Sicht und insbesondere Hinweise zur Durchführung der augenärztlichen Untersuchungen zur Prüfung der einzelnen Sehfunktionen. Die Empfehlungsschrift konkretisiert viele Bereiche der Begutachtung, die im Text der FeV nicht formuliert worden sind.

Allgemein ist festzustellen, dass im Rahmen der augenärztlichen Begutachtung eine Reihe von Sehfunktionen geprüft und bewertet werden. Es sind zu unterscheiden kardinal wichtige Sehfunktionen, die von essentieller Bedeutung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr sind, nämlich Tagesschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit sowie Stellung und Motilität. Von eher untergeordneter Bedeutung, von speziellen Ausnahmefällen abgesehen, sind das Farbsehen und das stereoskopische Sehen. Die Prüfung der einzelnen Sehfunktionen hat unter standardisierten Prüfbedingungen zu erfolgen, zum einen, um zuverlässige Aussagen über die Qualität und Quantität der einzelnen Sehfunktionen zu erhalten, zum anderen um eine Gleichbehandlung der verschiedenen Bewerber/Inhaber zu erzielen.

Der Augenarzt muss im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung auf folgende Fragen eingehen: Besteht überhaupt Fahreignung aus augenärztlicher Sicht? Wenn ja, ohne oder mit Beschränkungen oder Auflagen? Liegen Sehmängel vor, die kompensiert werden können oder Sehmängel die nicht kompensiert werden können? Wenn letzteres der Fall ist, müssen entsprechende gutachterliche Konsequenzen gezogen werden.

Der augenärztliche Gutachter orientiert sich zum einen an den gesetzlichen Vorgaben, insbes. Anlage 6 zur FeV. Für die Altinhaber der früheren Klasse 2 und der Personenbeförderung muss allerdings immer noch die Anlage XVII zur StVZO herangezogen werden. Zum anderen muss sich der Gutachter auf die Empfehlungen