

Verkehrspsychologische Testbatterie

Computergestützte
Fahreignungsuntersuchung

nach FeV Anlage 5 Nr. 2



Wiener Testsystem

Katalog

Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2	4
Verkehrspsychologische Testbatterie	6
Vorteile der Verkehrspsychologischen Testbatterie	6
Vorgabe der Verfahren	7
Testverfahren	8
Testergebnisse	14
Wie beurteilen?	16
Eingabemedien und Zusatzgeräte	17
Sprachenmatrix	18
Optionale Testverfahren	19
Hilfreiche Funktionen	21
Referenzen	22
Kundendienst	23
Gesundheitsmanagement mit Biofeedback 2000 <i>x-pert</i>	24
Gesetzestexte	25

Zur besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen ausschließlich die männliche grammatikalische Form verwendet. Sie hat sinngemäß für beide Geschlechter Geltung.

In Deutschland sind zur **Eignungsuntersuchung für Bewerber und Inhaber der Fahrerlaubnis** folgende Regelungen in Kraft (Bundesgesetzblatt Jahrgang 1998 Teil I Nr. 55 - Fahrerlaubnisverordnung-FeV Anlage 5 Nr. 2):

Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung müssen besondere Anforderungen hinsichtlich:

- a) **Belastbarkeit,**
- b) **Orientierungsleistung,**
- c) **Konzentrationsleistung,**
- d) **Aufmerksamkeitsleistung,**
- e) **Reaktionsfähigkeit**

erfüllen.

*Der Nachweis über die Erfüllung dieser Anforderungen ist durch Vorlage eines betriebs- oder arbeitsmedizinischen oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu erbringen. Die zur Untersuchung eingesetzten Verfahren müssen nach dem Stand der Wissenschaft standardisiert und unter Aspekten der Verkehrssicherheit validiert sein. **

** Siehe vollständigen Gesetzestext, Seite 25*

Mit der **Verkehrspsychologischen Testbatterie zur Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2** bietet die Firma SCHUHFRIED ein computergestütztes System auf neuestem wissenschaftlichen Stand, mit dem Sie die gesetzlich festgelegten Leistungsmerkmale effizient und verlässlich überprüfen können.

Die Firma SCHUHFRIED blickt auf eine über vierzigjährige Tradition in der Verkehrseignungsdiagnostik zurück und ist mit dem **Wiener Testsystem (WTS)** weltweiter Marktführer in der computergestützten psychologischen Diagnostik.

Die **Verkehrspsychologische Testbatterie** zur Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2 im Wiener Testsystem besteht aus fünf Testverfahren, welche jeweils eine der im Gesetz genannten Anforderungen abdecken. Es handelt sich hierbei um eine fixe Testbatterie, die als Programmpaket verkauft wird.

Zur Bearbeitung der Tests bieten wir eine **ergonomische und robuste Probandentastatur**. Diese schafft faire Bedingungen auch für Personen ohne Computererfahrung.

Wir legen größten Wert auf **klientenfreundliche Vorgabe** der Testverfahren. 14 verschiedene Sprachen stehen zur Auswahl. Die Durchführung der gesamten Testung beträgt nur 30 Minuten.

Die Ergebnisse sind sofort nach der Testung verfügbar. Sie werden übersichtlich in grafischer und numerischer Darstellung auf einer druckbaren Seite abgebildet. Die Daten können darüber hinaus automatisch in einen von allen Straßenverkehrsbehörden anerkannten **Report** in MS WORD® übernommen werden.

Unsere **weltweite Marktführerschaft** ist ein Qualitätsmerkmal, welchem auch Sie vertrauen dürfen. Zahlreiche Wiener Testsysteme nach FeV Anlage 5 Nr. 2, die seit Jahren in ganz Deutschland erfolgreich im Einsatz sind, sprechen für sich.

Um den Anforderungen nach **wissenschaftlicher Aktualität** der Testverfahren zu genügen, werden wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, Normen laufend aktualisiert und psychometrische Weiterentwicklungen der Verfahren vorgenommen. Zu jedem Testverfahren ist ausführliche wissenschaftliche Literatur vorhanden.

Unsere Produkte werden stets an den **neuesten Stand der Technik** angepasst. Die Genauigkeit der Zeitmessung ist gegeben, sofern die Systemvoraussetzungen erfüllt werden.

Die Firma SCHUHFRIED GmbH ist nach **EN ISO 13485:2003**, einer strengeren, an Medizinprodukte angepassten Form von ISO 9001:2000, zertifiziert. Unsere Produkte entsprechen den einschlägigen europäischen Vorschriften und tragen daher das CE-Zeichen. Unser Qualitätsmanagementsystem überprüft laufend die technische und inhaltliche Richtigkeit der Verfahren.



Testvorgabe mit Probandentastatur

■ Vorteile der Verkehrspsychologischen Testbatterie

- ✓ **Komfortabel für Testpersonen und Untersucher**
Der Komfort wird durch ergonomisch optimierte Eingabemedien und die vertraute Windowsoberfläche sichergestellt.
- ✓ **Angenehme Testsituation**
Abwechslungsreiche und motivierend gestaltete Testverfahren sorgen für ein gutes Gefühl bei Ihren Klienten.
- ✓ **Zukunftssicher**
Das Wiener Testsystem ist modular aufgebaut und flexibel erweiterbar. Die ständige Weiterentwicklung ist sowohl hard- als auch softwareseitig garantiert. Auch die Kompatibilität mit der Microsoft Windows Entwicklung ist stets gegeben.
- ✓ **Erweiterbares Leistungsangebot**
Heute sind die Anforderungen vielleicht geringer als morgen. Die Vorgabe der Tests in vielen Landessprachen, die Vorgabe auch „FeV-fremder“ Verfahren, detaillierte Auswertemöglichkeit und eine umfassende Datenbank erweitern Ihr mögliches Betätigungsfeld.
- ✓ **Up to date**
Psychologische Forschung, Produktion und Entwicklung von Hard- und Software sind stets auf dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik.
- ✓ **Qualitätssicherung der Testverfahren**
Umfangreiche Normierungs- und Validierungsstudien werden durchgeführt, um die Entscheidungsgrundlage der Leistungsbewertung nicht zu verfälschen.

■ Vorgabe der Verfahren

Die Fahreignungsuntersuchung wird mit wenigen Programmschritten gestartet und kann besonders einfach vorgegeben werden. Eine übersichtliche und klar aufgebaute Administration macht die Anwendung angenehm und komfortabel.

Nach **Eingabe der Personendaten** kann sofort die Testbatterie gestartet werden.

Die Vorgabe der Verfahren ist in **14 verschiedenen Sprachen** (u.a. russisch, türkisch und serbokroatisch) möglich. Die einzelnen Testverfahren werden automatisch in der gewählten Landessprache der Testperson vorgegeben. Die Sprache kann aber auch individuell definiert werden.

Nach der Eingabe der Klientendaten erfolgt eine standardisierte **Instruktion** zur Bedienung der Eingabemedien. Anschließend Lernschleifen sichern das Aufgabenverständnis. Die Instruktions- und Lernphase wird durch akustische

und visuelle Rückmeldungen ökonomisch und zugleich motivierend. Erst wenn das Aufgabenverständnis sichergestellt ist, startet die Testphase.

Die **Testverfahren** zeichnen sich durch einen einheitlichen und klaren Aufbau aus. Die Vorgabe als Testbatterie bietet einige Vorteile, so wird beispielsweise nach Abschluss eines Tests automatisch der nächste Test aufgerufen. Eine Betreuung der Testperson während der Testung ist nicht notwendig.

Nach Ende der Testung können die **Ergebnisse** in übersichtlicher Form ausgedruckt werden.

Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 - DEMO

Name bzw. Code: **Fischer**

Vorname: **Alfred**

Geburtsdatum (tt.mm.jjjj): **25.10.1976**

Geschlecht (m/w): **männlich**

Bildungsgrad (1...5,?): **3**

Auswertecode:

Landessprache:

Bitte wählen Sie die Landessprache:

- Deutsch**
- Deutsch (Schweiz)
- Deutsch (Österreich)
- Englisch (Australien)
- Englisch (GB)
- Englisch (Kanada)
- Englisch (USA)

Testvorgabe starten

Testergebnisse

Lizenzkontrolle

Hilfe

■ Testverfahren

Die verkehrspsychologisch relevanten Dimensionen Belastbarkeit, Orientierungs-, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung sowie Reaktionsfähigkeit werden mit der Verkehrspsychologischen Testbatterie untersucht. Die folgende Tabelle listet die einzelnen Testverfahren mit Angabe der Durchführungszeit auf.

Testverfahren		Fähigkeiten	Testform	Dauer
RT	Wiener Reaktionstest	Reaktionsfähigkeit	S3	6 min
COG	Cognitrone	Konzentration	S11	5 min
LVT	Linienverfolgungstest	Orientierungsleistung	S3	5 min
DT	Wiener Determinationstest	Belastbarkeit	S1	6 min
TAVTMB*	Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest	Aufmerksamkeitsleistung, Beobachtungsfähigkeit	S1	10 min

* Anstelle von TAVTMB kann der neue ATAVT (Adaptiver Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest) verwendet werden. Beide Tests messen nachweislich dieselbe latente Fähigkeitsdimension und skalieren identisch (Schuhfried, 2008). Nähere Informationen zum ATAVT finden Sie auf www.schuhfried.at

Die Testbatterie zur Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2 zeichnet sich aufgrund ihrer Durchführungsdauer von nur **rund 30 Minuten** durch eine hohe Ökonomie bei gleichzeitig hoher Messgenauigkeit der Testverfahren aus.

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Testverfahren beschrieben.

Reaktionsfähigkeit

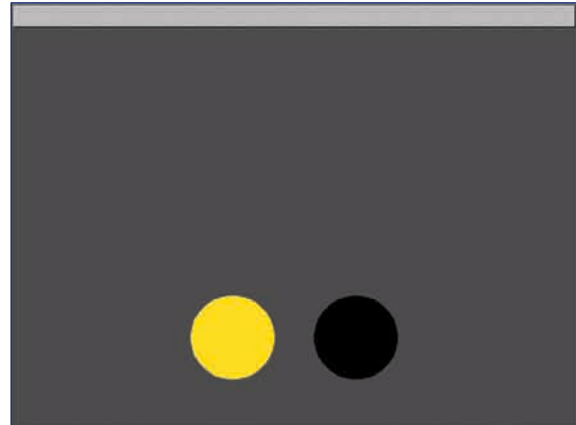
Reaktionstest (RT/S3)

Durchführung:

Der Testperson wird abwechselnd ein rotes und ein gelbes Licht, ein Ton sowie Kombinationen davon vorgegeben. Die kritische Reizkombination, auf die reagiert werden soll, besteht aus einem akustischen und optischen Reiz (gleichzeitig gelbes Licht und Ton von 2000 Hz). Bei Auftreten des Reizes soll so schnell wie möglich die Ruhetaste verlassen und die Reaktionstaste gedrückt werden.

Gültigkeit:

Calé (1992) gelang der Nachweis, dass die Testergebnisse im Reaktionstest (gemessen mit einer Vorgängerversion des Verfahrens) zur Vorhersage von Fahrertypologien geeignet sind (N=246). An einer Stichprobe von N=72 Fahrern, die in kurzer Zeit in mehr als einen Unfall verwickelt waren, konnte Calé zudem signifikante Korrelationen zwischen Testergebnis und Unfallhäufigkeit feststellen. Karner & Neuwirth (2000) und Sommer (2002) konnten eine signifikante Korrelation zwischen dem Ergebnis in RT und der Globalbeurteilung einer standardisierten Fahrprobe nachweisen. Darüber hinaus konnten in der Studie von Sommer, Arendasy, Olbrich & Schuhfried (2004) durch eine Testbatterie, in der auch RT verwendet wurde, 74.7% der Globalurteile des Fahrverhaltens in einer standardisierten Fahrprobe richtig vorhergesagt werden. Ein Vergleich der Verkehrspsychologischen Testbatterie mit den entsprechenden Verfahren des ART90



zeigte hochsignifikante Korrelationen zwischen den Testverfahren RT und DR2 (Karner & Biehl; 2000). Weitere Hinweise auf die Kriteriumsvalidität von RT ergaben sich zudem in der Studie von Risser et al, in der gezeigt werden konnte, dass mit Hilfe der Leistungstests des Expertensystems Verkehr, dessen Bestandteil der RT ist, signifikant zwischen verkehrssicheren und wenig verkehrssicheren Kraftfahrern unterschieden werden kann.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe N=855

Durchführungsdauer:

ca. 6 Minuten

Konzentrationsleistung

Cognitrone (COG/S11)

Durchführung:

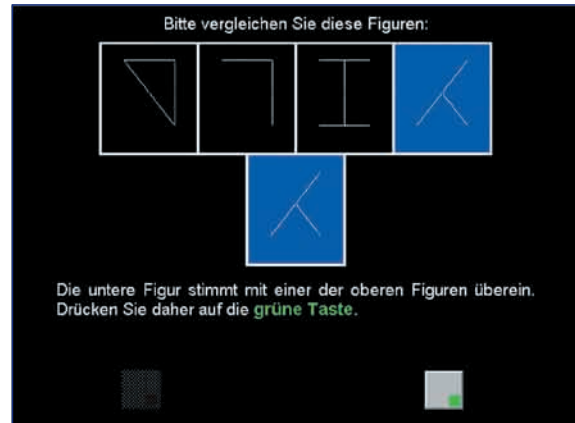
Aufgabe der Testperson ist es, eine abstrakte Figur mit einer Vorlage zu vergleichen. Stimmen die Figuren überein, so soll die grüne Taste, im gegenteiligen Fall die rote Taste auf dem Eingabepanel gedrückt werden.

Um eine höhere Testsicherheit zu erreichen, werden die Aufgaben zu jeder Vorlage in zufälliger Reihenfolge vorgegeben.

Gültigkeit:

Calé (1992) gelang der Nachweis, dass die Testergebnisse im Cognitrone zur Vorhersage von Fahrertypologien geeignet sind (N=246). An einer Stichprobe von N=72 Fahrern, die in kurzer Zeit in mehr als einen Unfall verwickelt waren, konnte Calé signifikante Korrelationen zwischen Testergebnis und Unfallhäufigkeit feststellen. Hinweise auf die Validität ergeben sich auch aus einer Studie mit einer Vorgängerversion des Testverfahrens (Bukasa, Wenninger & Brandstätter; 1990).

Die Untersuchung umfasste eine Gruppe von N=248 freiwilligen Kraftfahrern. Cognitrone kann zwischen angepassten und unangepassten Fahrern trennen. Eine Zuordnung der Probanden zu Fahrertypologien aufgrund der Testergebnisse gelingt zu 83%. Eine zweite Gruppe von N=120 verkehrsauffälligen Probanden aus der Fahreignungsdiagnostik wurde ebenfalls untersucht. Die Testergebnisse stehen mit den in der Fahrverhaltensbeobachtung registrierten Verhaltensfehlern und Konflikten in einem deutlichen Zu-



sammenhang. Ein Extremgruppenvergleich bezüglich der Fahrverhaltenskategorien ergab ebenfalls signifikante Leistungsunterschiede in diesem Testverfahren. Weitere Hinweise auf die Kriteriumsvalidität von COG ergaben sich zudem in der Studie von Risser et al, in der gezeigt werden konnte, dass mit Hilfe der Leistungstests des Expertensystems Verkehr, dessen Bestandteil der COG ist, signifikant zwischen verkehrssicheren und wenig verkehrssicheren Kraftfahrern unterschieden werden kann.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe N=1475

Durchführungsdauer:

ca. 5 Minuten

Orientierungsleistung

Linienverfolgungstest (LVT/S3)

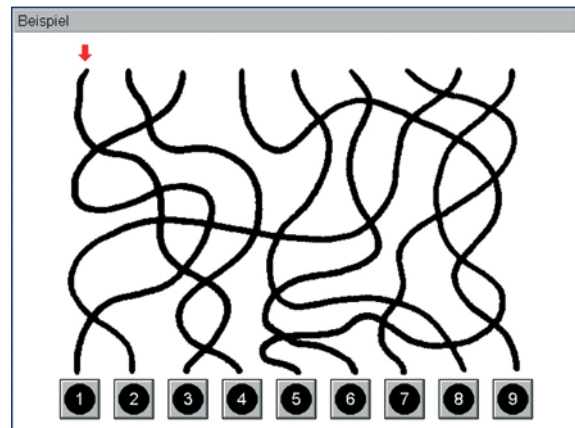
Durchführung:

Die Testperson wird instruiert, eine markierte Linie mit den Augen vom Anfangs- bis zum Endpunkt zu verfolgen und anschließend die entsprechende Ziffer auf dem Eingabepanel einzugeben.

Gültigkeit:

Calé (1992) gelang der Nachweis, dass die Testergebnisse zur Vorhersage von Fahrertypologien geeignet sind (N=246). An einer Stichprobe von N=72 Fahrern, die in kurzer Zeit in mehr als einen Unfall verwickelt waren, konnte Calé signifikante Korrelationen zwischen Testergebnis und Unfallhäufigkeit feststellen. Eine Studie von Karner (2000) zeigte signifikante Unterschiede zwischen alkoholauffälligen Kraftfahrern und der Normgruppe im Linienverfolgungstest. Die Testergebnisse der alkoholauffälligen Kraftfahrer waren signifikant schlechter als die der Normpopulation, was darauf schließen lässt, dass dieses Testverfahren sensibel hinsichtlich alkoholbedingter Abbauprozesse ist.

In einer Studie von Neuwirth (2001) konnte gezeigt werden, dass der Linienverfolgungstest zwischen psychiatrischen und neurologischen Zuweisungsgruppen und der Normgruppe zu trennen vermag. Karner & Neuwirth (2000) konnten zeigen, dass bei LVT jene Personen, die einen Prozentrang <33 erreichten, eine signifikant schlechtere Bewertung der Fahrprobe durch den Psychologen er-



zielten. Darüber hinaus konnten Sommer, Arendasy, Olbrich & Schuhfried (2004) durch eine Testbatterie, in der auch LVT verwendet wurde, 74.7% der Globalurteile des Fahrverhaltens in einer standardisierten Fahrprobe richtig vorhersagen. Im Hinblick auf den Nutzen des Testverfahrens bei älteren Verkehrsteilnehmern berichtet Burgard (2004) einen Korrelationskoeffizienten von $r=-0.418$ zwischen der Hauptvariable Score und dem Gesamturteil über das Fahrverhalten in der Bad Tölzer Fahrprobe.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe N=722

Durchführungsdauer:

ca. 5 Minuten

Belastbarkeit

Determinationstest (DT/SI)

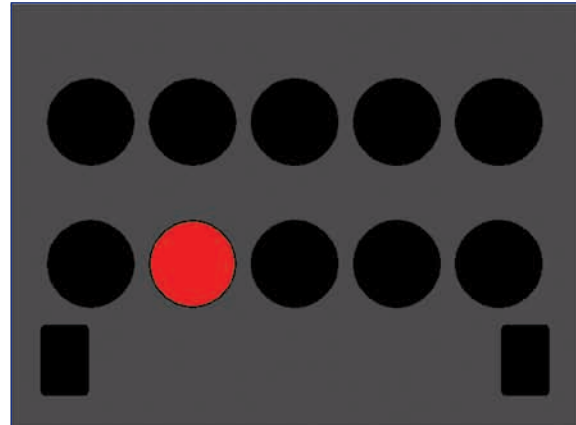
Durchführung:

Der Testperson werden Farbreize und akustische Signale vorgegeben, auf die durch Betätigung der zugeordneten Panel- bzw. Fußtasten reagiert werden soll.

Gültigkeit:

In einer noch laufenden Studie zeigen sich Korrelationskoeffizienten von $r=-0.41$ und $r=0.40$ zwischen den Variablen Anzahl Richtige und Median Reaktionszeit und dem Globalurteil in einer standardisierten Fahrprobe. Karner & Neuwirth (2000) konnten in einer Studie ebenfalls hochsignifikante Korrelationen zwischen dem Ergebnis in DT und einer Fahrprobe nachweisen. Dieses Ergebnis wurde später auch von Sommer (2002) repliziert. Zudem zeigte sich in der Studie von Karner & Neuwirth (2000), dass die Personen, die im DT einen Prozentrang <33 erreichten, eine schlechtere Bewertung der Fahrprobe durch den Psychologen erzielten. Ein analoges Ergebnis zeigte sich bei einem Cut-off Wert von $PR < 16$.

Calé (1992) zeigte anhand einer Untersuchung mit einer Vorgängerversion von DT an $N=72$ Fahrern, die in kurzer Zeit in mehr als einen Unfall verwickelt waren, signifikante Korrelationen zwischen Testergebnis und Unfallhäufigkeit. Weiterhin konnte er an einer Stichprobe von $N=246$ zeigen, dass die Testergebnisse zur Vorhersage von Fahrertypologien geeignet sind und dass dieser Nachweis auch für Personen über 60 Jahren signifikant ist. In einer weiteren noch laufenden Studie zur Verkehrssicherheit älterer Kraftfahrer zeigte sich ein Korrelationskoeffizient von $r=0.387$ zwischen der Variable Median Reaktionszeit und



dem Globalurteil über das Fahrverhalten in der Bad Tölzer Fahrprobe. Eine Studie von Karner (2000) zeigte signifikante Unterschiede zwischen alkoholauffälligen Fahrern und der Normgruppe. Neuwirth (2001) konnte zeigen, dass der Determinationstest zwischen psychiatrischen und neurologischen Probanden, bzw. Probanden nach Alkoholabusus und der Normgruppe trennt. Weitere Hinweise auf die Kriteriumsvalidität von DT ergaben sich zudem in der Studie von Risser et al, in der gezeigt werden konnte, dass mit Hilfe der Leistungstests des Expertensystems Verkehr, dessen Bestandteil der DT ist, signifikant zwischen verkehrssicheren und wenig verkehrssicheren Kraftfahrern unterschieden werden kann.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe $N=1179$

Durchführungsdauer:

ca. 6 Minuten

Aufmerksamkeitsleistung

Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest (TAVTMB/S1)

Durchführung:

Bilder von Verkehrssituationen werden für kurze Zeit (1000ms) dargeboten. Nach jedem Bild soll angegeben werden, was darauf zu sehen war (z.B. Verkehrsampel). Dabei kann aus fünf vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden. Um die Testsicherheit zu erhöhen, wird die Reihenfolge der Bilder bei jeder Testanwendung randomisiert.

Gültigkeit:

Zur Analyse der Validität wurde der Zusammenhang zwischen der Testleistung und einer Fahrprobe untersucht. Die Korrelation zwischen der Fahrprobe und TAVTMB beträgt $r=0.735$ (Kamuf; 1988). Calé (1992) gelang der Nachweis, dass die Testergebnisse in TAVTMB zur Vorhersage von Fahrertypologien geeignet sind ($N=246$). In einer Studie von Neuwirth (2001) konnte gezeigt werden, dass der Tachistoskopische Verkehrsauffassungstest zwischen den untersuchten Zuweisungsgruppen und der Normgruppe trennt. Karner und Neuwirth (2001) konnten eine Korrelation von $r=-0.421$ zwischen dem Globalurteil des Fahrverhaltens in einer standardisierten Fahrprobe und dem Testergebnis im Tachistoskopische Verkehrsauffassungstest nachweisen.

Darüber hinaus konnten Sommer, Arendasy, Olbrich & Schuhfried (2004) zeigen, dass durch eine Testbatterie, in der auch der Tachistoskopische Verkehrsauffassungstest verwendet wurde, 74.7% der Globalurteile des Fahrverhaltens in einer standardisierten Fahrprobe richtig vorhergesagt werden. In einer noch laufenden Studie ergibt sich ein Korrelationskoeffizient von $r=-0.486$ zwischen der Variable Überblicksgewinnung und dem Globalurteil über das Fahrverhalten in der Wiener Fahrprobe. Bei älteren Kraftfahrern zeigt sich in einer weiteren, noch laufenden Studie eine Korrelation von $r=-0.280$ mit dem Gesamturteil



über das Fahrverhalten in der Bad Tölzer Fahrprobe. Ein Vergleich mit dem entsprechenden Verfahren des ART90 zeigte hochsignifikante Korrelationen zwischen den Testverfahren TAVTMB und TT15 (Karner & Biehl; 2000). Weitere Hinweise auf die Kriteriumsvalidität von TAVTMB ergaben sich zudem in der Studie von Risser et al, in der gezeigt werden konnte, dass mit Hilfe der Leistungstests des Expertensystems Verkehr, dessen Bestandteil der TAVTMB ist, signifikant zwischen verkehrssicheren und wenig verkehrssicheren Kraftfahrern unterschieden werden kann.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe $N=661$ Personen

Durchführungsdauer:

ca. 10 Minuten

Hinweis: Anstelle von TAVTMB kann der neue ATAVT (Adaptiver Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest) verwendet werden. Beide Tests messen nachweislich dieselbe latente Fähigkeitsdimension und skalieren identisch (Schuhfried, 2008). Nähere Informationen zum ATAVT finden Sie auf www.schuhfried.at

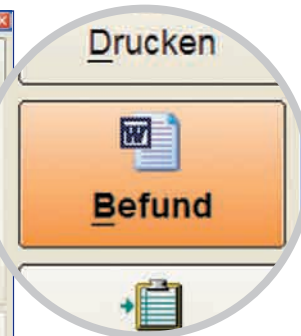
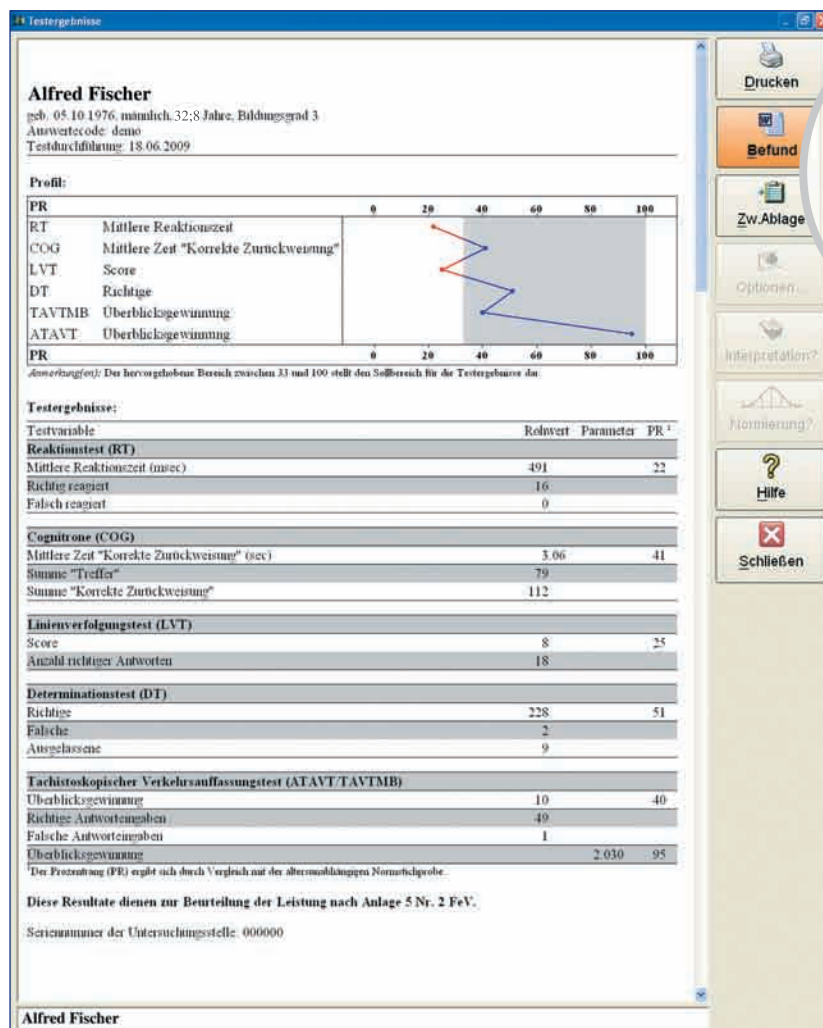
Testergebnisse

Alle relevanten Ergebnisse werden übersichtlich in **grafischer und numerischer Darstellung** auf einer Seite abgebildet, die auch ausgedruckt werden kann. Ausgegeben werden die Personendaten, eine Profildarstellung und die für diese Fragestellung relevanten Rohwerte. Die Hauptvariablen werden einem Normwertvergleich mit einer altersunabhängigen und repräsentativen Stichprobe unterzogen. Optional sind eine Detailansicht bis auf Itemniveau und eine Verlaufsdarstellung möglich.

Diese Testergebnisse können zudem direkt in das Textverarbeitungsprogramm WinWord übertragen werden. Es muss nur die Schaltfläche „**Befund**“ angeklickt werden.

Der Befund schließt die Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2 ab. Die Gliederung dieses Befunds obliegt dem Untersuchungsleiter, sie wird jedoch immer Ähnlichkeiten aufweisen.

Am Beginn jedes Befundes stehen die Daten zur Person (Name, Geburtsdatum, Testdatum, und Testdauer). Danach werden die Testergebnisse erläutert. Die Angabe dieser Ergebnisse enthält Rohwerte und Prozentränge. Den Abschluss des Befundes bildet die Beantwortung der Fragestellung, die durch den Diagnostiker vorgenommen wird.



BEFUND DER FAHREIGNUNGSUNTERSUCHUNG nach FeV Anlage 5 Nr. 2

18.06.2009

Herr Alfred Fischer, geboren am 05.10.1976, hat sich am 18.06.2009 einer Leistungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2 unterzogen.

Die Tests dauerten insgesamt 29 Minuten und brachten folgende Ergebnisse:

Im Reaktionstest zur Beurteilung der **Reaktionsfähigkeit** erreichte Herr Alfred Fischer eine Mittlere Reaktionszeit von 491 Millisekunden. Das entspricht einem Prozentrang von 22.

Bei der Beurteilung der **Konzentrationsleistung** mit Hilfe des Cognitrone wurde eine Mittlere Zeit „Korrekte Zurückweisung“ von 3.06 Sekunden erzielt, was einem Prozentrang von 41 entspricht.

Die Überprüfung der **Orientierungsleistung** mit dem Linienvollführungstest ergab bei einem Score von 8 einen entsprechenden Prozentrang von 25.

Im Determinationstest, einem Verfahren zur Beurteilung der **Belastbarkeit**, erreichte Herr Alfred Fischer 228 Richtige. Dies entspricht dem Prozentrang 51.

Im Tachistoskopischen Verkehrsauffassungstest, mit dessen Hilfe die **Aufmerksamkeitsleistung** gemessen wird, erfasst der Proband 10 Verkehrssituationen vollständig richtig, was einem Prozentrang von 40 entspricht.

Die angegebenen Prozenträge ergeben sich durch Vergleich mit der altersunabhängigen Normstichprobe.

Herr Alfred Fischer
hat die Leistungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2
bestanden / nicht bestanden.

Unterschrift und Stempel der Untersuchungsstelle

■ Wie beurteilen?

Generell legt man der Beurteilung der Fahreignungsuntersuchung nach FeV Anlage 5 Nr. 2 die Maßstäbe der Gruppe 2 (Führer von Fahrzeugen der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) zu Grunde. Die Durchführungserlässe zur Fahrerlaubnisverordnung werden von den einzelnen Bundesländern verfügt.

Gutachter richten sich bei der Beurteilung des Einzelfalles nach Kriterien, die in den einzelnen Bundesländern zwar ähnlich, aber nicht identisch durch entsprechende Erlässe vorgegeben wurden. Einigkeit besteht in der Auffassung, dass Prozentränge (PR) von über 33 bei den einzelnen Variablen als ausreichend angesehen werden und dass Prozentränge von 16 und weniger in jedem Fall eine genauere Überprüfung erforderlich machen. In den meisten Erlässen wird davon ausgegangen, dass in der

Mehrzahl der angewandten Verfahren ein PR von 33 erreicht sein muss und in keinem Verfahren derjenige von 16 unterschritten sein darf, um die Fahrerlaubnis zu erteilen. Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, ist der Frage vorhandener Kompensationsmöglichkeiten nachzugehen. Diese werden meist im Rahmen einer weiterführenden Untersuchung bzw. einer praktischen Fahrprobe durch einen Verkehrspsychologen oder einen sachverständigen Prüfers (aaSoP) geprüft.

Zur genauen Abklärung der Beurteilungskriterien kontaktieren Sie:

Avus Gesellschaft für Arbeits-, Verkehrs und Umweltsicherheit mbH
IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung
pima-mpu GmbH
TÜV Nord AG, Medizinisch-Psychologisches Institut

www.avus-mpu.de
www.ias-stiftung.de
www.pima-mpu.de
www.tuev-nord.de

Die Bearbeitung der Testbatterie erfolgt mit einer **speziellen Probandentastatur**. Diese ist notwendig, da Reaktionszeiten mit Maus oder PC-Tastatur aufgrund von unterschiedlichen Verzögerungszeiten nicht mit der notwendigen Präzision erfasst werden können.

Die Probandentastatur ist ergonomisch optimiert und erlaubt somit eine komfortable und faire Erfassung der Leistungsfähigkeit selbst bei Personen mit geringer oder fehlender Computererfahrung.

Die Probandentastatur ist äußerst robust und wird einfach an die USB-Schnittstelle des PCs angeschlossen.

Die Probandentastatur verfügt über:

- 7 Farbtasten
- 10 Zifferntasten
- 1 Sensortaste
- Anschlussmöglichkeit für Fußtasten
- Anschlussmöglichkeit für Kopfhörer
- Kabel für USB-Schnittstelle des PCs



Probandentastatur

Neben der Probandentastatur sind für die Leistungserfassung spezielle **Fußtasten** notwendig. **Kopfhörer** verhindern während der Testung eine Ablenkung der Testperson durch Hintergrundgeräusche. Ein praktischer **Koffer** kann zusätzlich erworben werden und erleichtert den Transport für eine mobile Testung.



Fußtasten



Kopfhörer



Koffer

Um Klienten mit weniger guten Deutschkenntnissen nicht zu benachteiligen, können Sie bei den Testverfahren zwischen mehreren Sprachen wählen.

Die Testsprache ist dabei unabhängig von der Sprache der Auswertung. So können Sie die Test beispielsweise auf Türkisch vorgeben, die Auswertung jedoch auf Deutsch ausdrucken.

Die Auswahl der Testsprache erfolgt ohne zusätzlichen Installationsaufwand.

	Deutsch	Englisch	Arabisch	Bulgarisch	Chinesisch	Finnisch	Französisch	Griechisch	Holländisch	Hindi	Italienisch	Kroatisch	Portugiesisch	Rumänisch	Russisch	Schwedisch	Serbisch	Slowakisch	Slowenisch	Spanisch	Tschechisch	Türkisch	Ungarisch
COG	X	X			X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
DT	X	X			X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
LVT	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X
RT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
TAVTMB	X	X			X	X	X		X		X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X

Sollten Sie einen Test in einer bestimmten Sprache nicht vorfinden, kontaktieren sie uns oder einen unserer Händler. Wir übersetzen laufend in verschiedene Sprachen und erweitern so unser Angebot.

Das Wiener Testsystem ist modular aufgebaut und kann daher jederzeit um weitere Testverfahren erweitert werden. So können Sie Ihren Tätigkeitsbereich jederzeit vergrößern.

Vigilanz (VIGIL)

Seit Juni 2007 ist eine überarbeitete Fahrerlaubnisverordnung (FeV) gültig. In der Neuregelung ist festgelegt, dass bei Hinweisen auf eine erhöhte Tageschläfrigkeit diese durch eine Messung ausgeschlossen werden muss, um eine Fahrerlaubnis erteilen oder verlängern zu können (siehe Kapitel „Gesetzestexte“, Seite 26).

Für die Erfassung der Vigilanz kann die Verkehrspsychologische Testbatterie um den Test Vigilanz (VIGIL) erweitert werden.

Durchführung:

Ein hell aufleuchtender Punkt bewegt sich entlang einer Kreisbahn in kleinen Sprüngen weiter. Manchmal vollzieht der Punkt einen Doppelsprung, auf den die Testperson durch Drücken einer Reaktionstaste zu reagieren hat.

Gültigkeit:

Die Gültigkeit im Sinne der Kriteriumsvalidität ist gegeben: Alle in den wesentlichsten Theorien geforderten Kriterien zur Vigilanzmessung sind erfüllt. Untersuchungen zur Extremgruppenvalidität zeigten bei rechtshemisphärisch geschädigten Patienten signifikant schlechtere Ergebnisse als bei Patienten mit vergleichbarer linksseitiger Hirnschädigung.

Normierung:

Repräsentative Normstichprobe N=271 Personen

Durchführungsdauer:

Ca. 30 min. für die Standardform



Für weitere Fragestellungen stehen zahlreiche Leistungs- und Persönlichkeitstests des Wiener Testsystems zur Verfügung.

- **Intelligenztests**

Wir bieten Ihnen eine große Anzahl an Testverfahren, mit denen Sie die einzelnen Teilbereiche der Intelligenz entscheidungsorientiert erfassen.



- **Spezielle Leistungstests**

Mit diesen Tests ermitteln Sie zuverlässig spezielle leistungsrelevante Aspekte. Ihre Klienten erhalten dabei besonders praxisnahe Aufgaben.

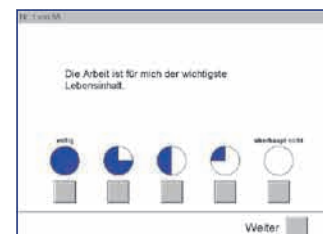
Es sind Tests verfügbar für Konzentrationsvermögen, Leseverständnis, Multitasking, Motorik, Daueraufmerksamkeit, technisches Verständnis und viele andere Leistungsaspekte.



- **Persönlichkeitstests**

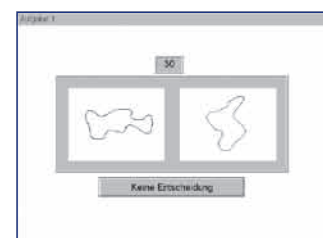
Diese Tests ermöglichen Ihnen die Erhebung einer Reihe von Persönlichkeitsmerkmalen.

Sie erlauben Aussagen zum Umgang mit Stress, Burn-out, Frustrationstoleranz, Offenheit oder Führungsverhalten.



- **Objektive Persönlichkeitstests**

Objektive Persönlichkeitstests schließen auf Persönlichkeitsmerkmale aus Verhalten bei bestimmten Leistungsanforderungen. Im Gegensatz zu herkömmlichen Persönlichkeitstests mittels Fragebogen beurteilen sich die Bewerber somit nicht selbst. Durch dieses Vorgehen wird die Möglichkeit der Verfälschbarkeit der Ergebnisse reduziert.



Detaillierte Informationen über die Testverfahren finden Sie auf unserer Website www.schuhfried.at und im Wiener Testsystem-Gesamtkatalog.

Neben der Benutzeroberfläche der Verkehrspsychologischen Testbatterie, die der einfachen Vorgabe der Testbatterie dient, steht Ihnen immer auch die **Standardoberfläche des Wiener Testsystems** zur Verfügung.

Mit Hilfe dieser können Sie zusätzlich zur Verkehrspsychologischen Testbatterie auch andere Tests vorgeben und weitere Fragestellungen beantworten. Auch profitieren Sie von den folgenden hilfreichen Funktionen:

- **Datenschutz**

Das Wiener Testsystem verfügt über Funktionen, die eine unberechtigte Benützung des Systems und der damit erhobenen Daten verhindert.

- **Hardwaretest**

Mit Hilfe des Hardwaretests können Sie die Funktionsfähigkeit der Testsystemkomponenten überprüfen. Danach wird ein Bericht ausgegeben, den Sie ausdrucken können. Dieses Dokument dient als Beleg für die in manchen Institutionen verpflichtende Prüfmittelaufzeichnung.

- **Erweiterung der Personendatenbank**

Die Probandendatenbank kann je nach Anforderung um selbst definierte Felder ergänzt werden.

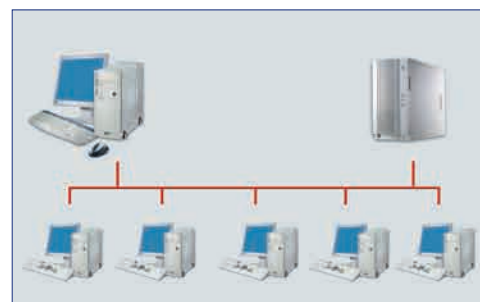
- **Kalibrierung**

Speziell für Anwendungsgebiete, in denen eine besonders hohe Messgenauigkeit notwendig ist, können Sie das verwendete Computersystem mit dem Kalibrierungsmodul der Firma SCHUHFRIED kalibrieren.

- **Vernetzte Anlagen**

Vernetzte Anlagen können Sie einrichten, wenn Sie eine große Anzahl an Personen gleichzeitig testen.

Der Testleister verwaltet auf seinem Platz alle Daten und steuert die Systeme der Klienten, während diese - völlig unabhängig voneinander - die Tests bearbeiten.



Mit der Verkehrspsychologischen Testbatterie erwerben Sie ein bewährtes, verlässliches Produkt, das seit Jahren in ganz Deutschland erfolgreich im Einsatz ist.

Durch unseren Schwerpunkt auf Weiterentwicklung und Forschung haben wir nicht nur die **weltweite Marktführerschaft** des Wiener Testsystems in der psychologischen Diagnostik erlangt, sondern stellen auch sicher, dass unsere Produkte auch in Zukunft dem neuesten Stand der Wissenschaft entsprechen. Alleine in Deutschland haben wir über 500 Systeme zur Untersuchung der Fahreignung installiert.

Referenzen von zufriedenen Kunden:

Leitender Betriebsarzt

BVG
Berliner Verkehrsbetriebe
Anstalt des öffentlichen Rechts
Presidenstr. 188
Berlin-Schöneberg
Postanschrift
10773 Berlin
Telefon 030 256 256-0
Telefax 030 256 49 256
E-Mail abf@bvg.de

Betriebsärztlicher Dienst
20 98100
Datum: 09.12.2003
Telefon: 030 256 27725
Telefax: 030 256 27730
E-Mail: ulrich.jansing@bvg.de

Wiener Testsystem

Sehr geehrter Herr Scheffel,

ich bedanke mich für den guten Service beim Update der Software auf unseren drei Geräten.

Dabei soll auch die große unbürokratische Unterstützung durch Ihr Unternehmen sowohl in der Einführungsphase 1998 als auch während des Betriebes in allen technischen und inhaltlichen Belangen hervorgehoben werden.

Insgesamt leistet das Wiener Testsystem einen wesentlichen Beitrag bei der Betreuung der Fahrer in Umsetzung der Fahrerlaubnisverordnung.

Das System wird von den Probanden gut angenommen.

- Die Geräte sind robust und gut zu bedienen.
- Die Tests sind bei der guten und verständlichen bildschirmgeführten Gebrauchsanweisung einfach und rationell durchführbar.
- Die Testauswertung ist auch für Nichtpsychologen gut durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen
und den besten Wünschen für das Weihnachtstest und für ein erfolgreiches Jahr 2004

Ulrich Jansing
Leitender Betriebsarzt

Schuhfried GmbH
Vertrieb Deutschland
Dipl.-Psych. Bernd Scheffel
Willy-Brandt-Platz 6
68161 Mannheim

Wiener Testsystem - Referenzschreiben

Sehr geehrter Herr Scheffel,

die B-A-D GmbH ist führender, unabhängiger Dienstleister und der bevorzugte Partner für hochwertige, innovative und zukunftsweisende Dienstleistungen in der Gesundheitsvorsorge sowie im Arbeitsschutz. Mehr als 1800 Mitarbeiter sind in über 190 Dienstleistungszentren und mobilen Untersuchungseinheiten für die Kunden der B-A-D GmbH und ihrer Beteiligungen tätig. Im Bereich Medizin sorgen Ärzte mit vielfältigen Gebiets- und Zusatzbezeichnungen für die Gesundheit der Beschäftigten am Arbeitsplatz.

Mit bundesweit rund 60 Geräten leistet daher das Wiener Testsystem seit Anfang 1996 einen wesentlichen Beitrag bei der Betreuung unserer Kunden zur Umsetzung der Fahrerlaubnisverordnung. Die Tests können von unserem arbeitsmedizinischen Fachpersonal einfach und effizient anhand der verständlichen bildschirmgeführten Gebrauchsanweisung durchgeführt werden. Eine optimale Testauswertung ist durch die stetigen Softwareanpassungen gegeben; insbesondere ist hier die automatische Gutachtenstellung zu nennen, die mühsames Übertragen von Probandendaten und Ergebnissen erspart.

Hervorzuheben ist Ihre persönliche, schnelle und kompetente Unterstützung bei den selten auftretenden Problemfällen und die ausführliche Beratung bei anstehenden Lizenzverlängerungen bis hin zu Informationen zu Laufzeiten und Stand der jeweiligen Softwareversionen.

Wir freuen uns auf eine weiterhin sehr gute Zusammenarbeit mit der Firma Schuhfried und empfehlen das Wiener Testsystem gerne weiter.

Mit freundlichen Grüßen

André Panienka
Geschäftsführer

JOB
Technik
Leitung Einkauf

Verkehrsverbund
U-Bahn Rhein-Ruhr
Bus 146, 181, 204, 348

In beispielsweise den folgenden Ländern wird das Wiener Testsystem für die Untersuchung der Fahreignung eingesetzt und ist von den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden anerkannt:

Bulgarien	Griechenland	Niederlande	Portugal	Südafrika
Deutschland	Italien	Österreich	Schweiz	Türkei
Frankreich	Luxemburg	Polen	Slowakei	

- **Seminare**

Besuchen Sie die Seminare zur „Computerunterstützten Fahreignungsdiagnostik entsprechend der Fahrerlaubnis-Verordnung gemäß §11, Absatz 9 in Verbindung mit Anlage 5 - Nr. 2“!

Inhalt des Seminars ist eine Einführung in den für die Fahreignungsuntersuchung wesentlichen Teilbereich der psychologischen Diagnostik. Hintergrundwissen zu den einzelnen Testverfahren, Auswertung und Befundung anhand von Beispielen runden das Seminar ab.

Aktuelle Termine von uns und unseren Partnern finden Sie auf der Website **www.schuhfried.at**

- **Installation und Einweisung**

Wir unterstützen Sie kostengünstig bei der Installation Ihrer Anlage und weisen Sie in ihren Gebrauch ein.

- **Psychologische Fachberatung**

Ein Team erfahrener Psychologinnen und Psychologen steht Ihnen jederzeit gern für fachliche Fragen zur Verfügung.

- **Support**

Bei Soft- und Hardwarefragen wenden Sie sich bitte an unseren Helpdesk.

Prüfen Sie vor Anschaffung des Wiener Testsystems die notwendigen Systemvoraussetzungen Ihres PCs:

<http://www.schuhfried.at/de/produkte/wiener-testsystem-wts/systemvoraussetzungen.html>

E-Mail: info@schuhfried.at

Tel: +43 2236 42315

aus Deutschland:

Tel: 0180 5 423150

(14 Cent/Min. dt. Festnetz, ggf. abw. Mobil)

aus der Schweiz:

Tel: 071 6 423150



Setzen Sie Biofeedback ein, um die Gesundheit und Leistungsfähigkeit Ihrer Klienten zu erhalten und zu fördern! Biofeedback macht den Zusammenhang etwa von Atmung und Stress bewusst. Innerhalb kurzer Zeit lernt man so, durch richtige Atmung zu entspannen.

Biofeedback 2000 *x-pert* ist ein computergestütztes Trainingssystem, das physiologische Funktionen wie Atmung oder Muskelspannung misst und sie zeitgleich visuell oder akustisch darstellt. Der Trainierende nimmt Veränderungen im Körper wahr und kann sie dadurch gezielt herbeiführen.

Das System sendet die Messwerte über Funk an den Computer. Das ermöglicht ein einfaches Setting und maximale Bewegungsfreiheit für den Trainierenden!



Setzen Sie Biofeedback 2000 *x-pert* ein bei:

Burn-out und Stress

- Ein Stressprofil zeigt die individuelle Stressverarbeitung. Auch der Umgang mit permanentem Stress lässt sich überprüfen.
- Über die Atmung, den Hautleitwert oder die Handtemperatur lernt der Trainierende, sich bewusst zu entspannen. Biofeedback ermöglicht die Überprüfung der Wirksamkeit der Entspannungsstrategien.
- Die zeitsynchrone Aufzeichnung von körperlichen Messwerten und Gesprächsinhalten zeigt Themen auf, die körperlich besonders belastend sind. Das hilft bei der Erarbeitung effizienter Copingstrategien.

Setzen Sie in der Burn-out Prävention **Testverfahren des Wiener Testsystems**, wie beispielsweise das Differentielle Stress Inventar (DSI) ein!

Muskelverspannungen

- Biofeedback zeigt auf, welche Muskeln verspannt sind. Der Trainierende lernt, diese gezielt zu lockern.
- Muskelverspannungen können auch auf einem optimal ausgestatteten Arbeitsplatz auftreten, wenn die psychische Belastung als sehr stark empfunden wird. Kurze Entspannungsphasen wirken sowohl körperlich als auch psychisch entlastend.



Korrektur der Körperhaltung

- Der Trainierende erlernt die für seine Arbeit optimale Körperhaltung. Dank der Funktechnologie kann die tatsächliche Belastung, die durch Bewegungen (Heben, Tragen) zustande kommt, aufgezeigt und ergonomische Bewegungsabläufe erlernt werden.

Biofeedback 2000 *x-pert* ist ein modulares System aus Soft- und Hardware-Komponenten, die Sie je nach Bedarf individuell kombinieren!

Für mehr Informationen über Biofeedback 2000 *x-pert* bestellen Sie unseren kostenfreien Katalog oder besuchen unsere Website www.schuhfried.at

Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

Stand: Fassung des Inkrafttretens vom 18.08.2005, zuletzt geändert durch: Drittes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 14.08.2005 (BGBl. 2005 I Nr. 49 S. 2412, ausgegeben zu Bonn am 17.08.2005).

FeV - Anlage 5

(zu § 11 Abs. 9, § 48 Abs. 4 und 5)

Eignungsuntersuchungen für Bewerber und Inhaber der Klassen C, C1, D, D1 und der zugehörigen Anhängerklassen E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

1. Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung müssen sich untersuchen lassen, ob Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen. Sie haben hierüber einen Nachweis gemäß dem Muster dieser Anlage vorzulegen.

2. Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung müssen außerdem besondere Anforderungen hinsichtlich:

- a) Belastbarkeit,
- b) Orientierungsleistung,
- c) Konzentrationsleistung,
- d) Aufmerksamkeitsleistung,
- e) Reaktionsfähigkeit

erfüllen.

Die zur Untersuchung dieser Merkmale eingesetzten Verfahren müssen nach dem Stand der Wissenschaft standardisiert und unter Aspekten der Verkehrssicherheit validiert sein. Der Nachweis über die Erfüllung dieser Anforderungen ist unter Beachtung der Grundsätze nach Anlage 15 durch Beibringung eines betriebs- oder arbeitsmedizinischen Gutachtens nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung zu führen

- von Bewerbern um die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E und der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung,
- von Bewerbern um die Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE und D1E ab Vollendung des 50. Lebensjahres,
- von Bewerbern um die Verlängerung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ab Vollendung des 60. Lebensjahres.

3. Die Nachweise nach Nummer 1 und 2 dürfen bei Antragstellung nicht älter als ein Jahr sein.

FeV - Anlage 4

(zu den §§ 11, 13 und 14)

Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen

Vorbemerkung

1. Die nachstehende Aufstellung enthält häufiger vorkommende Erkrankungen und Mängel, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können. Nicht aufgenommen sind Erkrankungen, die seltener vorkommen oder nur kurzzeitig andauern (z. B. grippale Infekte, akute infektiöse Magen-/Darmstörungen, Migräne, Heuschnupfen, Asthma).

2. Grundlage der im Rahmen der §§ 11, 13 oder 14 vorzunehmenden Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, ist in der Regel ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 2), in besonderen Fällen ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§ 11 Abs. 3) oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Abs. 4).

3. Die nachstehend vorgenommenen Bewertungen gelten für den Regelfall. Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -Umstellungen sind möglich. Ergeben sich im Einzelfall in dieser Hinsicht Zweifel, kann eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein.

Auszug aus der gesamten Tabelle:

		Eignung oder bedingte Eignung		Beschränkungen / Auflagen bei bedingter Eignung	
	Krankheiten, Mängel	Klassen A, A1, B, BE, M, S, L, T	p	Klassen A, A1, B, BE, M, S, L, T	Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF
11.2	Schlafstörungen				
11.2.1	unbehandelte Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit	nein wenn messbare auffällige Tagesschläfrigkeit vorliegt	nein wenn messbare auffällige Tagesschläfrigkeit vorliegt	---	---
11.2.2	behandelte Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit	ja wenn keine messbare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	ja wenn keine messbare auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt	Regelmäßige Kontrollen von Tagesschläfrigkeit	Regelmäßige Kontrollen von Tagesschläfrigkeit

Kontakt:

SCHUHFRIED GmbH

Hyrtlstraße 45
2340 Mödling
Österreich
Tel: +43 2236 42315
Fax: +43 2236 46597
E-Mail: info@schuhfried.at

aus Deutschland:

Tel: 0180 5 423150
(14 Cent/Min. dt. Festnetz, ggf. abw. Mobil)

aus der Schweiz:

Tel: 071 6 423150

Marktführer in der computergestützten psychologischen Diagnostik - WELTWEIT -



www.schuhfried.at