

Herr Max Mustermann  
Musterstraße 1  
12345 Musterstadt

Mechernich, den 09. Dezember 2019

## **Muster-Bericht zur Beurteilungsfahrt Klasse B („Pkw“)**

### **1. Ausgangslage**

Herr Mustermann wurde im Dezember 2019 vorstellig und bat um eine Beurteilungsfahrt zur freiwilligen Überprüfung seiner Fahrkompetenz<sup>1</sup> aufgrund eines im Sommer 2019 erlittenen Schlaganfalls. Nach eigenen Angaben hat Herr Mustermann einen stationären Krankenhausaufenthalt und eine daran anschließende Rehabilitationsmaßnahme erfolgreich hinter sich gebracht. Zum momentanen Zeitpunkt befindet er sich unter anderem noch in physiotherapeutischer Behandlung.

Mit Blick auf die weitere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr und die damit einhergehende Eignung und Befähigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge im Sinne des §2 Abs. 4 und Abs. 5 StVG<sup>2</sup> ist zunächst festzuhalten, dass im Falle eines Schlaganfalls die Eignung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge der Gruppe 1 (Kraftfahrzeuge der Klassen A, A1, A2, B, BE, AM, L und T) einzelfallabhängig zu prüfen ist, wobei – je nach Umständen des Einzelfalls – nach erfolgreicher Therapie eine bedingte Eignung gegeben ist (Anlage 4 Nr. 6.4 FeV<sup>3</sup>; Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 2018; Marx et al. 2018). Hinsichtlich der Eignung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 (Kraftfahrzeuge der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE und D1E sowie die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) ist anzumerken, dass die Belastungen, die beim Führen dieser Kraftfahrzeuge entstehen, dem Betroffenen aufgrund der möglichen Leistungsausfälle und/oder Rückfallgefahren nicht zuzumuten sind. Demnach ist die Eignung für fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge dieser Gruppe nach einem Schlaganfall im Regelfall zu verneinen (Anlage 4 Nr. 6.4 FeV; BASt, 2018; Meinck & Ringleb, 2012; Marx et al., 2018). Da Herr Mustermann Inhaber einer Fahrerlaubnis der ehemaligen Klassen 1, 2 und 3 ist, wurde er auf diese Besonderheit durch den beurteilenden Fahrlehrer hingewiesen.

---

<sup>1</sup> Der Begriff „Fahrkompetenz“ wird nachfolgend im Sinne von Sturzbecher, Mörl und Kaltenbaek (2014) verstanden und verwendet. Demnach bezeichnet die Fahrkompetenz „die bei Individuen verfügbaren oder durch sie erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertigkeiten [...], die erforderlich sind, um bestimmte Probleme im motorisierten Straßenverkehr zu lösen, sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften und Fähigkeiten, um die Problemlösungen in variablen Verkehrssituationen erfolgreich und verantwortungsvoll nutzen zu können“ (Sturzbecher et al., 2014: S. 15).

<sup>2</sup> Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom 05. März 2003, BGBl. I: S. 310; zuletzt geändert durch Artikel 137 des Zweiten Datenschutz-Anpassungs- und Umsetzungsgesetzes EU vom 20. November 2019, BGBl. I: S. 1626.

<sup>3</sup> Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010, BGBl. I: S. 1980; zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher und anderer straßenverkehrsrechtlicher Verordnungen vom 02. Oktober 2019, BGBl. I: S. 1416.

Als mögliche Defizite, die als Folge eines Schlaganfalls die Teilnahme als Kraftfahrzeugführer am motorisierten Straßenverkehr beeinträchtigen können, benennen Meinck und Ringleb (2012: S. 395) physische sowie psychische kognitive Defizite und unterscheiden zwischen „Defiziten, die die technische Bedienung des Fahrzeugs erschweren [(bspw. Koordinationsstörungen)] und Defiziten, die zu Problemen bei der Verkehrswahrnehmung führen [(z. B. Einschränkungen des Gesichtsfeldes)]“. Marx et al. (2018) legen dar, dass ein Schlaganfall vielfältige Beeinträchtigungen nach sich ziehen kann und nennen bspw. Sehstörungen und Augenbewegungsstörungen (z. B. Gesichtsfeldausfälle oder Doppelbilder), Hör- und Gleichgewichtsstörungen, motorische Störungen (z. B. die unvollständige Lähmung einzelner Gliedmaßen oder einer gesamten Körperseite), Sprachstörungen (z. B. ein verringertes Sprachverständnis) sowie kognitive Beeinträchtigungen (z. B. verschlechterte Reaktionsfähigkeit, Einschränkungen der Aufmerksamkeit oder verringerte emotionale Belastbarkeit).

Herr Mustermann gab an, dass er das Thema der Eignung und Befähigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge bis dato noch nicht ausführlich mit seinen behandelnden Ärzten besprochen habe und auch von ärztlicher Seite sei dies bisher nicht explizit thematisiert worden. Auf die Frage nach vorhandenen Symptomen, die mit dem erlittenen Schlaganfall in Zusammenhang stehen und die Tätigkeit als Kraftfahrzeugführer beeinflussen könnten, gab Herr Mustermann an, dass er unter keinen derartigen Einschränkungen leide. Von Seiten der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde seien bisher keine Zweifel an der Eignung und/oder Befähigung geäußert worden. Ebenso seien seitens der Fahrerlaubnisbehörde keine Maßnahmen angeordnet worden, um im Rahmen einer erneuten Beurteilung der Eignung und/oder Befähigung zur Entscheidungsfindung beizutragen. Nichtsdestotrotz äußerte Herr Mustermann den Wunsch, freiwillig seine Fahrkompetenz im Rahmen einer Beurteilungsfahrt überprüfen und einschätzen zu lassen. Er sei sich der hohen Verantwortung bewusst, die mit dem Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs im motorisierten Straßenverkehr einhergehe und wolle daher seine Fahrkompetenz nach dem erlittenen Schlaganfall von außenstehender fachkundiger Seite einschätzen lassen.

Somit ist festzuhalten, dass die von Herrn Mustermann gewünschte Beurteilungsfahrt freiwillig durchgeführt wurde und ausdrücklich nicht im Rahmen der Beibringung eines geforderten ärztlichen Gutachtens (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 2 FeV), eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 3 FeV) oder eines Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr zur Eignung (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 4 FeV) oder Befähigung (§2 Abs. 8 StVG; §46 Abs. 4 FeV) stattgefunden hat.

## 2. Rahmenbedingungen und Gegenstand der Beurteilungsfahrt

Die Beurteilungsfahrt fand am Freitag, den 06. Dezember 2019, von 10:00 bis 12:00 Uhr statt und erfolgte auf einem Kraftfahrzeug der Klasse B mit Schaltgetriebe und Kupplungspedal (Hyundai i30). Als beurteilender Fahrtrainer war Herr Sebastian Ewald (Pädagoge (B.A.); Fahrlehrer; freiberuflicher Fahrtrainer) zugegen. Die Beurteilungsfahrt wurde im Raum Euskirchen und Bad Münstereifel durchgeführt.

Um einen Überblick über das Fahrkompetenzniveau von Herrn Mustermann zu erhalten, beinhaltete die Beurteilungsfahrt das Fahren innerhalb geschlossener Ortschaften (i. g. O.) und außerhalb geschlossener Ortschaften (a. g. O.) inklusive der Benutzung der Bundesautobahn. Zusätzlich wurden gezielt regionale Unfallschwerpunkte aufgesucht.

Auf inhaltlicher Ebene wurden – in Anlehnung an Sturzbecher et al. (2014; 2016) – im Rahmen der Beurteilungsfahrt unterschiedliche Fahraufgaben<sup>4</sup> absolviert. Diese Fahraufgaben umfassten (1) das Befahren von Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen sowie die Durchführung von Fahrstreifenwechseln, (2) das Befahren von Kurven, (3) das Vorbeifahren und Überholen, (4) das Befahren von Kreuzungen und Einmündungen und das Einfahren, (5) das Befahren von Kreisverkehren, (6) Verkehrssituationen im Zusammenhang mit Schienenverkehr, (7) Verkehrssituationen mit Haltestellen und Fußgängerüberwegen und (8) das Geradeausfahren. Die einzelnen Fahraufgaben wurden hinsichtlich der fünf Fahrkompetenzbereiche „Verkehrsbeobachtung“, „Fahrzeugpositionierung“, „Geschwindigkeitsanpassung“, „Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern“ und „Fahrzeugbedienung/ umweltbewusste Fahrweise“ beurteilt.

Darüber hinaus wurden – in Anlehnung an Anlage 5 Nr. 2 FeV – einige Elemente eingebaut, um im Rahmen der Fahraufgaben Aspekte (1) der Belastbarkeit (z. B. Abbiegen an stark befahrenen Kreuzungen), (2) der Orientierungsleistung (z. B. Fahren nach Wegweisern; selbstständige Wahl der Fahrtroute) sowie (3) der Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung sowie Reaktionsfähigkeit zu erfassen. Zu Letztgenanntem zählt z. B. das Erfassen zentraler Elemente von Verkehrssituationen (bspw. Zeichen 267 Anlage 2 StVO<sup>5</sup> „Verbot der Einfahrt“) und die Ausführung einer angemessenen Handlung, die Auswirkungen von Unterhaltungen auf das Fahrverhalten oder das Erkennen des (Fahr-)Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer und die angemessene Reaktion hierauf.

---

<sup>4</sup> Nach Sturzbecher et al. (2014: S. 33) bezeichnen Fahraufgaben „prototypische (musterhafte) Klassen von zu bewältigenden ähnlichen Verkehrssituationen“.

<sup>5</sup> Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06. März 2013, BGBl. I: S. 367; zuletzt geändert durch Artikel 4a der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06. Juni 2019, BGBl. I: S. 756.

### 3. Bewertung des Fahrkompetenzniveaus

Herr Mustermann ist seit mehreren Jahrzehnten im Besitz einer Fahrerlaubnis der ehemaligen Klassen 1, 2 und 3 und verfügt nach eigenen Angaben über langjährige Erfahrung im Führen von Kraftfahrzeugen unterschiedlicher Fahrerlaubnisklassen. Nachfolgend wird eine Bewertung der Fahrkompetenz von Herrn Mustermann hinsichtlich der o. g. fünf Fahrkompetenzbereiche vorgenommen. Dabei ist anzumerken, dass diese Bewertung auf der durchgeführten 120-minütigen Beurteilungsfahrt beruht und somit lediglich eine Grobeinschätzung auf der Grundlage einer Momentaufnahme darstellt.

#### *Bewertung hinsichtlich des Fahrkompetenzbereichs „Verkehrsbeobachtung“*

Die mehrjährige Fahrpraxis von Herrn Mustermann spiegelt sich in seiner Verkehrsbeobachtung wider. So werden zentrale Elemente von Verkehrssituationen (Verkehrszeichen; bevorrechtigte andere Verkehrsteilnehmer etc.) rechtzeitig erfasst und beobachtet. Insbesondere positiv hervorzuheben ist zum einen die rechtzeitige Beobachtung von Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrt von rechts (bspw. in Wohngebieten), die von Herrn Mustermann vorgenommen wurde. Zum anderen ist das frühzeitige Erkennen bedeutsamer Verkehrszeichen (bspw. Zeichen 267 Anlage 2 StVO „Verbot der Einfahrt“) zu loben.

Nichtsdestotrotz zeigten sich auch einige Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrsbeobachtung: Besonders erwähnenswert ist hierbei die Spiegelnutzung beim Abbiegen, die von Herrn Mustermann in Abhängigkeit von der zu bewältigenden Teilfahraufgabe (Linksabbiegen vs. Rechtsabbiegen) und dem Grad ihrer jeweiligen Komplexität unterschiedlich gehandhabt wurde. Während Herr Mustermann beim Linksabbiegen den rückwärtigen und seitlichen Verkehr frühzeitig und wiederholt durch Nutzung des Innen- und Außenspiegels kontrollierte, zeigte sich beim Rechtsabbiegen eine situationsabhängige Verwendung des rechten Außenspiegels. In Verkehrssituationen, die eine hohe Komplexität aufwiesen (z. B. hohe Verkehrsdichte) oder in denen die Wahrscheinlichkeit groß war, dass sich rechts neben dem eigenen Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmer befinden (z. B. auf einem parallel zur Fahrbahn verlaufenden Radweg), überprüfte Herr Mustermann diesen Bereich stets recht-, jedoch nicht durchgehend frühzeitig und wiederholt. War die Situation hingegen durch eine geringe Komplexität und eine niedrige Wahrscheinlichkeit eines rechts neben uns befindlichen Verkehrsteilnehmers gekennzeichnet (z. B. bei einer übersichtlichen Kreuzung mit geringer Verkehrsdichte in einem Wohngebiet), führte Herr Mustermann mehrmals lediglich eine flüchtige Beobachtung über den rechten Außenspiegel durch oder verzichtete zum Teil sogar völlig darauf. Eine konsequentere sowie teilweise noch frühzeitigere und wiederholte Spiegelnutzung beim Rechtsabbiegen könnte aus Sicht des teilnehmenden Fahrtrainers jedoch zusätzlichen Handlungsspielraum und weitere Sicherheitsreserven ermöglichen, da bei sporadischer Spiegelnutzung durchaus Verkehrsteilnehmer übersehen oder erst spät erkannt werden könnten. Daher empfiehlt es sich, die Spiegelnutzung beim Rechtsabbiegen durchgehend frühzeitig und wiederholt vorzunehmen und nicht nur in komplexen Verkehrssituationen, sondern auch in übersichtlichen Rechtsabbiege-Situationen mit geringer Komplexität anzuwenden. Die zweite Optimierungsmöglichkeit betrifft eine Situation des Linksabbiegens an einer recht komplexen und stark befahrenen Kreuzung mit Regelung durch Lichtzeichen (Ampel-Regelung) und mehreren Fahrstreifen innerhalb einer Ortschaft. Herr Mustermann wartete regelkonform und situationsangemessen in der Kreuzungsmitte, um den bevorrechtigten Gegenverkehr passieren zu lassen. Als ein entgegenkommender Lkw seine Absicht anzeigte, an dieser Kreuzung aus seiner Sicht nach rechts abzubiegen, zögerte Herr Mustermann kurz. Letztlich entschied er sich, noch vor dem Lkw nach links abzubiegen. Durch das kurze Zögern und die relativ hohe

Geschwindigkeit des Lkw ergab sich, dass unser Fahrzeug erst recht kurz vor dem Lkw den Kreuzungsbereich verlassen hat. Der verbleibende Abstand war zwar als etwas knapp, jedoch in jedem Fall als ausreichend anzusehen. Somit ist ausdrücklich zu betonen, dass keine konkrete Gefährdung erfolgte – allenfalls käme höchstens eine vermeidbare Behinderung nach §1 Abs. 2 StVO in Betracht. Bei der Nachbesprechung der Fahrt erwähnte Herr Mustermann diese Situation von sich aus und bezeichnete sie als „eher unpassend gelöst“. Er bemerkte selbstkritisch, dass er die Situation durch mehrere Handlungsalternativen hätte vermeiden können. So hätte er sich zum einen schneller zum Losfahren entscheiden und die Kreuzung somit früher verlassen können. Zum anderen wäre es aufgrund der recht zügigen Fahrweise des entgegenkommenden Lkw möglich gewesen, in der Kreuzungsmitte zu warten und erst nach diesem nach links abzubiegen. Die Tatsache, dass Herr Mustermann diese Verkehrssituation im Rahmen der Nachbesprechung von sich aus ansprach und selbst sinnvolle Handlungsalternativen genannt hat, spricht für eine ausgeprägte Fähigkeit zur Selbstreflexion des eigenen Fahrhandelns und ist positiv hervorzuheben. Auf den Grund des kurzen Zögerns angesprochen, entgegnete Herr Mustermann, dass dies unter anderem auf die Beobachtungssituation durch den beurteilenden Fahrtrainer zurückzuführen sei und er sich als Beobachteter auch korrekt verhalten wolle. Da die dargelegte Verkehrssituation zum einen recht komplex war und Herr Mustermann zum anderen bei den übrigen Linksabbiegevorgängen an ähnlich komplexen Kreuzungen stets regelkonform und situationsangemessen gehandelt hat, erscheint dies nachvollziehbar. Somit ist dieses Ereignis eher als „augenblicksbezogene Fehleinschätzung“ einzustufen.

Zusammenfassend kann die Verkehrsbeobachtung von Herrn Mustermann – unter Verweis auf die genannten minimalen Optimierungsaspekte – als weitestgehend zielführend, situationsangemessen und zeitlich rechtzeitig angesehen werden.

#### *Bewertung hinsichtlich des Fahrkompetenzbereichs „Fahrzeugpositionierung“*

Hinsichtlich der Fahrzeugpositionierung von Herrn Mustermann ist festzuhalten, dass diese während der Beurteilungsfahrt regelkonform und zielführend erfolgte. So wurden durchgehend ausreichende bzw. situationsangemessene Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsteilnehmern (bspw. beim Überholen von Kraftfahrzeugen) oder sonstigen Hindernissen auf der Fahrbahn (parkende Fahrzeuge etc.) eingehalten. Auch bei Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten (bspw. auf der Landstraße oder der Autobahn) wurde das eigene Fahrzeug situationsangemessen im eigenen Fahrstreifen positioniert. Weiterhin wurden im Rahmen des Fahrens nach Wegweisern stets die richtige Fahrtrichtung und der korrekte Fahrstreifen gewählt. Lediglich für eine Verkehrssituation ist eine fehlerhafte Fahrzeugpositionierung von Herrn Mustermann anzumerken: Um an einer ampelgeregelten Kreuzung nach rechts abzubiegen, war es erforderlich, den Fahrstreifen nach rechts zu wechseln. Dabei galt es zu beachten, dass dieser Fahrstreifenwechsel aufgrund einer Fahrstreifenbegrenzungslinie erst später zulässig ist, da im Bereich der Kreuzung ein zuvor neben der Fahrbahn verlaufender Radweg auf die Fahrbahn überführt wird und der Radverkehr somit auf die Fahrbahn geleitet wird. Trotz der vorhandenen Fahrstreifenbegrenzungslinie und der rot markierten Verkehrsfläche im Übergangsbereich wechselte Herr Mustermann unzulässigerweise den Fahrstreifen und überquerte hierbei die Fahrstreifenbegrenzungslinie. Es ist zu betonen, dass Herr Mustermann vor dem Wechsel des Fahrstreifens durch eine rechtzeitige Verkehrsbeobachtung sichergestellt hat, dass kein Radverkehr vorhanden war und der Fahrstreifenwechsel somit gefahrlos durchgeführt werden konnte.

Insgesamt erweist sich die Fahrzeugpositionierung von Herrn Mustermann – mit Ausnahme der soeben beschriebenen Situation – somit als regelkonform, zielführend und situationsangemessen.

### *Bewertung hinsichtlich des Fahrkompetenzbereichs „Geschwindigkeitsanpassung“*

Das besonnene Geschwindigkeitsverhalten von Herrn Mustermann im Allgemeinen und seine Geschwindigkeitsanpassung im Besonderen sind positiv hervorzuheben und als weitestgehend regelkonform, situationsangemessen und vorausschauend zu bezeichnen. Die gewählte Fahrgeschwindigkeit war regelorientiert, so dass weder deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit noch längeres unangemessenes und unnötiges Langsamfahren festzustellen waren. Des Weiteren passte Herr Mustermann seine Fahrgeschwindigkeit stets rechtzeitig und angemessen an die Verkehrs-, Witterungs-, Sicht- und Straßenverhältnisse an. Ebenso reagierte er frühzeitig auf notwendige Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und war in der Lage, die zukünftige Entwicklung von Verkehrssituationen einzuschätzen (Antizipation) und somit seine Fahrgeschwindigkeit vorausschauend anzupassen (bspw. frühzeitige Gaswegnahme beim Heranfahen an eine Rot zeigende Ampel, um ein unnötiges Anhalten zu vermeiden). Als weiteres positives Beispiel ist das Befahren einer Landstraße zu nennen, wobei ein aus einer Firmenausfahrt kommender wartepflichtiger Pkw vor uns einbog. Herr Mustermann erkannte das beabsichtigte Fahrmanöver des Pkw-Fahrers bereits im Ansatz und verzögerte leicht, um diesem das gefahrlose Einfahren zu ermöglichen.

### *Bewertung hinsichtlich des Fahrkompetenzbereichs „Kommunikation“*

Hinsichtlich der Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern und der Berücksichtigung der Signale anderer Verkehrsteilnehmer ist das Verhalten von Herrn Mustermann als beanstandungsfrei und vorbildlich zu bezeichnen. Deutlich wurde dies bspw. in der rechtzeitigen Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers (Blinkers) beim Abbiegen oder Fahrstreifenwechsel. Ebenfalls erwähnenswert ist eine Verkehrssituationen, in der nicht nur das vorbildliche Kommunikationsverhalten von Herrn Mustermann deutlich wird, sondern auch die partnerschaftliche Grundhaltung seines Fahrverhaltens erkennbar ist: Beim Befahren einer schmalen innerörtlichen Straße war ein Pkw dabei, im Bereich einer Ampelkreuzung aus einer Grundstücksausfahrt am rechten Straßenrand rückwärts auszuparken. Dabei war die Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge verengt und zusätzlich versuchte ein Pkw, den Kreuzungsbereich zu verlassen und in die schmale Straße abzubiegen. Herr Mustermann erkannte die Situation frühzeitig und hielt mit ausreichendem Abstand an. Somit wurde den anderen beiden Fahrzeugen das Verlassen der Kreuzung und das Ausparken ermöglicht und die knifflige Verkehrssituation durch Herrn Mustermann vorausschauend aufgelöst.

### *Bewertung hinsichtlich des Fahrkompetenzbereichs „Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise“*

Mit Blick auf die Bewertung der Fahrzeugbedienung und der umweltbewussten Fahrweise ist zunächst festzuhalten, dass die Beurteilungsfahrt auf einem gestellten Fahrzeug mit Doppelpedalerie durchgeführt wurde und es sich somit um ein für Herrn Mustermann unbekanntes Fahrzeug handelte. Dennoch stellte er sich schnell auf das ungewohnte Fahrzeug ein und bediente es zweckmäßig und situationsangemessen. So erfolgte bspw. das Anfahren und Anhalten weich und angenehm, Schaltvorgänge wurden ruckfrei durchgeführt und Richtungsänderungen wurden durch weitestgehend weiche und angemessene Lenkbewegungen umgesetzt. Lediglich in Hinsicht auf die umweltbewusste Fahrweise ergeben sich geringfügige Optimierungsmöglichkeiten durch früheres Hochschalten und häufigeres Ausnutzen der situationsangemessenen höheren Gänge.

#### 4. Gesamtfazit

Herr Mustermann wurde vorstellig und wünschte die Durchführung einer Beurteilungsfahrt zur Einschätzung seiner Fahrkompetenz nach einem erlittenen Schlaganfall. Dabei ist positiv zu betonen, dass Herr Mustermann diese Beurteilungsfahrt freiwillig absolviert hat, um seine Fahrkompetenz von unabhängiger und fachkundiger Seite beurteilen zu lassen, da er sich der hohen Verantwortung bewusst ist, die mit dem Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr einhergeht.

In der 120-minütigen Beurteilungsfahrt absolvierte Herr Mustermann diverse Fahraufgaben innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften (inklusive der Benutzung der Autobahn), die mit Blick auf die Fahrkompetenzbereiche „Verkehrsbeobachtung“, „Fahrzeugpositionierung“, „Geschwindigkeitsanpassung“, „Kommunikation“ und „Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise“ bewertet wurden. Dabei zeigte Herr Mustermann ein Fahrverhalten, das durch langjährige Fahrerfahrung geprägt ist und als regelorientiert sowie weitestgehend situationsangemessen und vorausschauend bezeichnet werden kann. Die gestellten Fahraufgaben wurden durch Herrn Mustermann erfolgreich absolviert, wobei weder konkrete Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer noch besonders sicherheitskritische Situationen zu verzeichnen waren. Zwar gab es aus Sicht des teilnehmenden Fahrtrainers Optimierungsansätze mit Blick auf die Verkehrsbeobachtung beim Rechtsabbiegen, jedoch geben diese und die wenigen geschilderten Fehlleistungen in keinsten Weise Anlass, an der ausreichenden Fahrkompetenz von Herrn Mustermann zu zweifeln. Vielmehr könnten die geäußerten Optimierungshinweise dazu beitragen, zusätzliche Sicherheitsreserven zu schaffen.

Insgesamt gesehen, sind aufgrund der 120-minütigen Beurteilungsfahrt für den beurteilenden Fahrtrainer somit keine Tatsachen erkennbar, die auf ein unzureichendes Fahrkompetenzniveau von Herrn Mustermann hindeuten und aus Fahrlehrersicht begründete Zweifel an der Eignung und/oder Befähigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge der Klasse B im motorisierten Straßenverkehr aufkommen ließen.

Da Herr Mustermann im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit als angestellter Fensterbauer bis zu seinem Schlaganfall hin und wieder ein Kraftfahrzeug der Klasse C1 („7,5-Tonner“) geführt hat, soll abschließend kurz auf den Aspekt der Eignung zum Führen von Fahrzeugen dieser Fahrerlaubnisklasse eingegangen werden: Wie bereits in Kapitel 1 dargelegt, wird die Eignung für fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 nach einem Schlaganfall verneint (Anlage 4 lfd. Nr. 6.4 FeV; BASt, 2018; Meinck & Ringleb, 2012; Marx et al., 2018), worauf Herr Mustermann auch durch den beurteilenden Fahrtrainer hingewiesen wurde.

Grundsätzlich sind bei der Klärung der Eignung und Befähigung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr nach einer Erkrankung der berechnete Wunsch des Betroffenen nach eigener – in diesem Fall beruflich notwendiger – Mobilität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen. Da die Ergebnisse der vorgenommenen Beurteilungsfahrt keine begründeten Zweifel an der ausreichenden Fahrkompetenz von Herrn Mustermann aufkommen lassen und die in Anlage 4 FeV vorgenommenen Bewertungen für den Regelfall gelten und „Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen [...] [als] möglich [angesehen werden]“ (Anlage 4 FeV Vorbemerkung Nr. 3), sollte geprüft werden, inwiefern im Einzelfall von Herrn Mustermann eine (evtl. bedingte) Eignung (ggf. unter Berücksichtigung von Auflagen und/oder Beschränkungen) für fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 im Allgemeinen und der Klasse C1 im Besonderen in Erwägung gezogen werden kann. Zur Klärung der Eignungsfrage könnten aus Sicht des beurteilenden

Fahrtrainers ein ärztliches Gutachten (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 2 FeV), ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 3 FeV) sowie ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr zur Eignung (§2 Abs. 8 StVG; §11 Abs. 4 FeV) beitragen. Zusätzlich könnte – sofern erforderlich – ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr zur Befähigung (§2 Abs. 8 StVG; §46 Abs. 4 FeV) in Frage kommen, das ggf. durch Trainings- und Beurteilungsfahrten mit einem entsprechenden Kraftfahrzeug der Klasse C1 flankiert werden könnte. In diesem Zusammenhang äußerte Herr Mustermann zusätzlich seine Bereitschaft, nötigenfalls auf das Führen entsprechender Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 zu verzichten, was erneut als Indiz für eine verantwortungsvolle und selbstreflektierte Grundhaltung gelten kann.

---

Sebastian Ewald

(Pädagoge B.A.; Fahrlehrer)

### **Literaturverzeichnis**

- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2018): *Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW: Stand: 24. Mai 2018.
- Marx, P. / Hamann, G.F. / Niemann, H. / Busse, O. / Vatter, H. / Widder, B. (2018): *Kommentar Kreislaufabhängige Störungen der Hirntätigkeit*. In: Schubert, W. / Huetten, M. / Reimann, C. / Graw, M. / Schneider, W. / Stephan, E. (Hrsg.): *Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Kommentar*. Bonn: Kirschbaum Verlag, überarbeitete und erweiterte 3. Auflage: S. 179-186.
- Meinck, H.-M. & Ringleb, P.A. (2012): *Krankheiten des Nervensystems*. In: Madea, B. / Mußhoff, F. / Berghaus, G. (Hrsg.): *Verkehrsmedizin. Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion*. Köln: Deutscher Ärzte-Verlag GmbH, 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage: S. 382-405.
- Sturzbecher, D. / Mörl, S. / Kaltenbaek, J. (2014): *Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 243*. Bremen: Fachverlag NW.
- Sturzbecher, D. / Luniak, P. / Mörl, S. (2016): *Revision zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.): *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 268*. Bremen: Fachverlag NW.