



Muster-Bescheinigung Beurteilungsfahrt

Herr/~~Frau~~

Mark Mustermann

geboren am

28. Mai 1946

hat am

Montag, 25. Mai 2020

freiwillig und ohne behördliche Anordnung an einer kriteriengeleiteten Beurteilungsfahrt zur Einschätzung der Fahrkompetenz teilgenommen, nachdem er am 10. September 2019 einen Schlaganfall erlitten hat. Herr Mustermann ist seit 1960 Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 4 und besitzt seit 1964 zusätzlich die Klassen 3 und 1. Nach eigenen Angaben fährt er seit 59 Jahren unfallfrei im öffentlichen Verkehrsraum. Die durchschnittliche Fahrleistung liegt derzeit bei ca. 6.000 Km/Jahr.

Die Beurteilungsfahrt umfasste:

- Individualberatung zur Fahreignung und Fahrbefähigung nach einem Schlaganfall
- 120-minütige Fahrt im eigenen Pkw mit Schaltgetriebe mit Schwerpunkt auf der selbstständigen Bewältigung von Fahraufgaben und Grundfahraufgaben innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften inklusive Autobahn und regionaler Gefahrenstrecken (Unfallschwerpunkte)
- Kriteriengeleitete Beurteilung der Fahrkompetenz
- Rückmeldegespräch

Die von Herrn Mustermann während der Beurteilungsfahrt gezeigten Leistungen legen nahe, dass die Anforderungen an das Mindestmaß an Fahrkompetenz, um einen Pkw selbstständig sicher und verantwortungsvoll im öffentlichen Straßenverkehr zu führen, derzeit...

- ...nicht erfüllt
- ...weitestgehend nicht erfüllt
- ...eher nicht erfüllt
- ...eher erfüllt
- ...weitestgehend erfüllt
- ...erfüllt

werden.

Während der Fahrt zeigte Herr Mustermann mehrfach sehr gute Leistungen, z. B.

- (1) das mehrfache frühzeitige Erkennen wichtiger Situationsmerkmale bei verschiedenen Fahraufgaben (z. B. Verbotsschilder, Fahrbahnmarkierungen, bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer),
- (2) die durchweg angemessene und regelorientierte Wahl der Geschwindigkeit sowie das – bis auf eine Ausnahme – rücksichtsvolle und partnerschaftliche Verhalten gegenüber
- (3) bevorrechtigten und schwächeren Verkehrsteilnehmern (z. B. Fußgänger am Fußgängerüberweg, Radfahrer, Kinder).

Die Fehlleistungen betrafen vor allem

- (1) den einmaligen verspäteten Wechsel des Fahrstreifens zum Überqueren einer Kreuzung (Wechsel erfolgte unter Beobachtung und Beachtung des übrigen Verkehrs erst im Kreuzungsbereich),
- (2) das einmalige späte Erkennen einer bevorrechtigten Rollstuhlfahrerin am Fußgängerüberweg und die Entscheidung, doch noch vor dieser den Fußgängerüberweg zu passieren und diese dadurch zu behindern sowie
- (3) das mehrfache vermeidbare Berühren von Fahrstreifenbegrenzungen im Bereich verschwenkter Fahrstreifen.

Diese Verkehrssituationen wurden im Rückmeldegespräch ausführlich besprochen und es wurden Handlungsmöglichkeiten zur verkehrssicheren Bewältigung erläutert.

Weiterhin werden Herrn Mustermann die folgenden Empfehlungen gegeben:

- (1) Besprechung der persönlichen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 mit Verkehrsmedizinern und Einholung einer schriftlichen Bestätigung der verkehrsmedizinischen Einschätzung,
- (2) grundsätzlich eine frühzeitige, gezielte und mehrmalige Verkehrsbeobachtung in allen Verkehrssituationen durchzuführen und insbesondere im Bereich von Kreuzungen frühzeitig auf Vorwegweiser und Fahrbahnmarkierungen zum Verlauf der Fahrstreifen zu achten sowie
- (3) die Nutzung von Kompensationsmöglichkeiten (z. B. vorrangig kurze und bekannte Strecken fahren, ggf. unter Begleitung eines Beifahrers; defensives Fahren).

Abschließend wird Herr Mustermann darauf hingewiesen, dass er als Kraftfahrer erstens vor Antritt einer Fahrt stets eigenverantwortlich zu prüfen hat, ob er in der Lage ist, das Kraftfahrzeug sicher im Straßenverkehr zu führen. Zweitens hat ein Kraftfahrer mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen Vorsorge zu treffen, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden (§2 Abs. 1 FeV). Zu guter Letzt und drittens kann es ggf. einen Straftatbestand darstellen, wenn ein Fahrzeug infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher geführt werden kann und hierdurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden (§315c StGB).

Datum

Sebastian Ewald (Pädagoge B.A. / Fahrlehrer)

Name: Hr. Mark Mustermann
 Datum: 25. Mai 2020

FE-Klasse: 1 + 3 (1964) + 4 (1960)
 Fahrdauer: 10:30-12:30 Uhr

Anlass: Freiwillige Beurteilung nach Schlaganfall (September 2019)
 Fahrzeug: Citroen mit Schaltgetriebe (Teilnehmer-Fahrzeug)

Fahr- und Grundfahraufgabe \ Fahrkompetenzbereiche	Verkehrsbeobachtung					Fahrzeugpositionierung			Geschwindigkeitsanpassung	Kommunikation	Fahrzeugbedienung/ umweltbewusste Fahrweise	Bewertung Fahr- und Grundfahraufgaben
Einfädeln	2											E
Ausfädeln						1						WE
Fahrstreifenwechsel	2									1		EE
Kurve									2		2	WE
Vorbeifahren	1		1				1		1		E	
Überholen												WE
Überqueren	8	5	5	1	1	1					EE	
Rechtsabbiegen	1		1	5						2	EE	
Linksabbiegen	5		2		5	2	1				WE	
Einfahren												WE
Kreisverkehr												WE
Bahnübergang	1											E
Straßenbahn												-
Haltestelle												WE
Fußgängerüberweg	3		1									EE
Geradeausfahren	2		1		3					5	EE	
Einparken (längs)												-
Einparken (quer/schräg)												WE
Umkehren												WE
Rückwärts um die Ecke												-
Gefahrbremung												-
Bewertung Fahrkompetenzbereiche	EE					EE			E	WE	EE	
Legende	 = Sehr gute Leistung		 = Leichter Fehler		 = Schwerer Fehler		 = Sicherheitskritischer Fehler		1 = Anzahl			
	Mindestanforderungen zur selbstständigen sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme					NE = Nicht erfüllt		WNE = Weitestgehend nicht erfüllt		ENE = Eher nicht erfüllt		
						EE = Eher erfüllt		WE = Weitestgehend erfüllt		E = Erfüllt		

Belastbarkeit		WE
Fahraufgaben bei hoher Verkehrsdichte	Mehrfach an Kreuzungen mit hoher Verkehrsdichte verkehrssicher links abgebogen (z. B. Wahl einer angemessenen Warteposition; Abwarten einer ausreichenden Lücke); verkehrssicheres Einfädeln auf die Autobahn bei hoher Verkehrsdichte (TN beobachtet Fahrzeug im Zielfahrstreifen frühzeitig und mehrmals im Außenspiegel und nutzt Einfädelungsstreifen vollends aus, um mit ausreichendem Abstand vor diesem einzufädeln).	
Fahraufgaben unter Zeitdruck	Bei mehrfachen kurzfristigen Streckenansagen setzt der TN diese altersgemäß stets angemessen und verkehrssicher um.	
Komplexe Streckenansagen	Mehrmalige komplexe Streckenansagen (z. B. „Wir biegen rechts, danach wieder rechts und danach links ab“) werden vom TN stets korrekt befolgt sowie altersgemäß verkehrssicher und angemessen umgesetzt.	
Fahrdauer	TN zeigt über die 120-minütige Beurteilungsfahrt hinweg ein ziemlich konstantes Leistungsniveau; keine deutlichen Leistungseinbußen im Laufe der Fahrt erkennbar (z. B. wegen Müdigkeit oder Konzentrationsmängeln).	
Orientierungsleistung		EE
Fahren nach Wegweisern und Streckenvorgaben	TN fuhr mehrfach zuverlässig nach Vorwegweisern (z. B. „Fahren Sie bitte weiter auf die Autobahn in Richtung Trier“) und erreichte stets das Fahrtziel.	
Selbstständige Wahl Fahrtroute	Fahrtroute zu einem Fahrtziel selbst gewählt und Fahrtziel erreicht; selbstständig geeignete Parklücke zum Einfahren in eine Parklücke (Queraufstellung) gewählt.	
Richtige Fahrzeugpositionierung bei komplexer Verkehrsführung	Wahl und Beibehalten eines geeigneten Fahrstreifens beim mehrstreifigen Linksabbiegen; TN erkennt – bis auf eine Ausnahme – mehrmals frühzeitig Stellen, an denen der Fahrstreifen zum Geradeausfahren gewechselt werden muss. In einem Fall erkennt TN beim Befahren einer Kreuzung erst spät, dass sein Fahrstreifen zum Fahrstreifen für Rechtsabbieger wird und der Fahrstreifen zum Überqueren der Kreuzung gewechselt werden muss. Der Wechsel des Fahrstreifens unter Beobachtung und Beachtung des rückwärtigen Verkehrs und des Verkehrs im Zielfahrstreifen erfolgt erst im Kreuzungsbereich.	

Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung		EE
Erfassen wichtiger Elemente von Verkehrssituationen	TN erkennt – bis auf eine Ausnahme (s. o.) – mehrmals frühzeitig Stellen, an denen der Fahrstreifen zum Geradeausfahren gewechselt werden muss; TN erkennt mehrfach gefährliche Situationen frühzeitig, in denen wartepflichtige Pkw dicht vor uns auf die Fahrbahn fahren. Er reagiert schnell und bremst unter Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs angemessen ab; TN erkennt – mit zwei Ausnahmen – mehrfach frühzeitig wichtige Merkmale von Verkehrssituationen, z. B. Verbotsschilder, Fahrbahnmarkierungen, bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer. Die Ausnahmen betreffen (1) das späte Erkennen eines notwendigen Fahrstreifenwechsels zum Überqueren einer Kreuzung (s. o.) und (2) das einmalige späte Erkennen einer bevorrechtigten Rollstuhlfahrerin am Fußgängerüberweg und die Entscheidung, doch noch vor dieser den Fußgängerüberweg zu passieren und diese dadurch zu behindern. Die zwei Ausnahmen (einmaliges spätes Erkennen eines erforderlichen Fahrstreifenwechsels zum Überqueren einer Kreuzung und spätes Erkennen einer bevorrechtigten Rollstuhlfahrerin am Fußgängerüberweg) sind eher als Augenblicksversagen anzusehen, da TN fünf weitere Stellen mit erforderlichem Fahrstreifenwechsel sowie drei Fußgängerüberwege mit bevorrechtigten Fußgängern frühzeitig erkannte und selbstständig verkehrssicher bewältigte; TN erkennt mehrfach frühzeitig schwer erkennbare bevorrechtigte Straßen („Rechts vor links“-Kreuzungen).	
Auswirkungen von Unterhaltungen	Unterhaltungen wirkten sich nicht sichtbar wesentlich auf das Fahrverhalten aus; Mehrmals erkennt TN trotz Unterhaltungen frühzeitig schwer erkennbare bevorrechtigte Straße („Rechts vor links“-Kreuzungen).	
Vigilanz und Daueraufmerksamkeit	TN zeigt über die 120-minütige Beurteilungsfahrt hinweg ein ziemlich konstantes Leistungsniveau bei vorrangig komplexen Fahraufgaben mit hoher Reizdichte; keine deutlichen Leistungseinbußen im Laufe der Fahrt erkennbar (z. B. wegen Müdigkeit oder Konzentrationsmängeln); bei komplexen Fahraufgaben mit hohem Schwierigkeitsgrad (z. B. hohe Verkehrsdichte; viele wichtige und unwichtige Reize vorhanden) erkennt TN fast immer rechtzeitig wichtige Merkmale der Verkehrssituation (z. B. Verbotsschilder; bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer). Die zwei Ausnahmen (einmaliges spätes Erkennen eines erforderlichen Fahrstreifenwechsels zum Überqueren einer Kreuzung und spätes Erkennen einer bevorrechtigten Rollstuhlfahrerin am Fußgängerüberweg) sind eher als Augenblicksversagen anzusehen, da TN fünf weitere Stellen mit erforderlichem Fahrstreifenwechsel sowie drei Fußgängerüberwege mit bevorrechtigten Fußgängern frühzeitig erkannte und selbstständig verkehrssicher bewältigte.	
Reaktionsfähigkeit		E
Angemessenes und frühzeitiges Reagieren auf andere Verkehrsteilnehmer	TN erkennt mehrfach gefährliche Situationen frühzeitig, in denen wartepflichtige Pkw dicht vor uns auf die Fahrbahn fahren. Er reagiert schnell (geschätzte Reaktionszeit ca. 1 Sekunde) und bremst unter Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs angemessen ab.	
Angemessenes und frühzeitiges Reagieren auf plötzliche Ereignisse	TN erkennt mehrmals das kurzfristige Umspringen einer grünen Ampel auf gelb (geschätzte Reaktionszeit ca. 1 Sekunde) und hält verkehrssicher vor der Kreuzung an bzw. überquert diese noch, wenn der Abstand bis zur Ampel zu gering ist, um verkehrssicher vor der Kreuzung anzuhalten.	

Detailübersicht zu sehr guten Leistungen und Fehlleistungen			
Beschreibung	Fahrkompetenzbereich	Art der Leistung	Anzahl
TN erkennt trotz Unterhaltungen frühzeitig schwer erkennbare bevorrechtigte Straße („Rechts vor links“-Kreuzung) (Überqueren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	8
TN erkennt frühzeitig ausschließlich anhand von Fahrbahnmarkierungen, dass der Fahrstreifen zum Überqueren einer Kreuzung gewechselt werden muss und ordnet sich zielführend ein (Überqueren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	5
TN erkennt trotz Unterhaltungen frühzeitig Verbotsschilder (z. B. „Verbot der Einfahrt“) und fährt selbstständig in die einzige erlaubte Fahrtrichtung (Überqueren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	5
TN biegt an Kreuzungen mit hoher Verkehrsdichte verkehrssicher links ab (z. B. Wahl einer angemessenen Warteposition; Abwarten einer ausreichenden Lücke) (Linksabbiegen)	Verkehrsbeobachtung/ Fahrzeugpositionierung	Sehr gute Leistung	5
TN erkennt frühzeitig bevorrechtigte Fußgänger, die einen Fußgängerüberweg überqueren möchten und passt seine Geschwindigkeit angemessen an, um entweder dem relativ nahen Fußgänger das Überqueren zu ermöglichen oder den Fußgängerüberweg bei weiter entfernten Fußgängern bereits passiert zu haben (Fußgängerüberweg)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	3
TN beobachtet beim Einfädeln auf die Autobahn bei dichtem Verkehr frühzeitig und mehrmals den bevorrechtigten Verkehr, um seine Geschwindigkeit angemessen anzupassen sowie verkehrssicher und angemessen einzufädeln (Einfädeln)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	2
Beim Fahrstreifenwechsel im dichten Stadtverkehr beobachtet TN frühzeitig und mehrmals den rückwärtigen Verkehr und den Verkehr im Zielfahrstreifen, um seine Geschwindigkeit angemessen anzupassen sowie verkehrssicher und angemessen den Fahrstreifen zu wechseln (Fahrstreifenwechsel)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	2

Beschreibung	Fahrkompetenzbereich	Art der Leistung	Anzahl
TN passt seine Geschwindigkeit frühzeitig an enge und unübersichtliche Kurve an (Kurve)	Geschwindigkeitsanpassung	Sehr gute Leistung	2
TN erkennt frühzeitig, dass mehrere Fahrstreifen zum Linksabbiegen vorhanden sind. Er wählt einen geeigneten Fahrstreifen zum Linksabbiegen und hält diesen anhand der Fahrbahnmarkierungen während des Linksabbiegens bei (Linksabbiegen)	Verkehrsbeobachtung/ Fahrzeugpositionierung	Sehr gute Leistung	2
TN erkennt beim Geradeausfahren frühzeitig einen wartepflichtigen Pkw, der ziemlich zügig rückwärts aus einer Grundstückseinfahrt oder aus einer wartepflichtigen Straße heraus und dicht vor uns auf die Fahrbahn fährt. Er reagiert schnell und bremst unter Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs angemessen ab (Geradeausfahren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	2
TN erkennt kurz nach dem Linksabbiegen in einem Wohngebiet beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen ein Kind am linken Fahrbahnrand, verzögert und fährt mit angemessener Geschwindigkeit und ausreichendem Abstand an diesem vorbei (Vorbeifahren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1
TN erkennt frühzeitig einen Sattelzug, der innerorts auf einer Vorfahrtstraße mit eingeschalteter Warnblinkanlage hält. Er kontrolliert frühzeitig und mehrmals, ob Gegenverkehr kommt und fährt mit ausreichendem Seitenabstand an dem Sattelzug vorbei (Vorbeifahren)	Verkehrsbeobachtung/ Fahrzeugpositionierung	Sehr gute Leistung	1
In einem Wohngebiet kommt beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen in einer engen Straße ein Müllwagen entgegen. TN erkennt am Lichtzeichen des Müllwagenfahrers, dass dieser auf seinen Vorrang verzichtet und uns vorbei lässt (Vorbeifahren)	Kommunikation	Sehr gute Leistung	1
TN erkennt das Verkehrszeichen „Halt! Vorfahrt gewähren“ (STOP-Schild) und hält an der Haltlinie vollständig an (Überqueren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1

Beschreibung	Fahrkompetenzbereich	Art der Leistung	Anzahl
Beim Überqueren einer Kreuzung mit zwei Fahrstreifen hält TN seinen Fahrstreifen trotz fehlender Fahrbahnmarkierung bei (Überqueren)	Fahrzeugpositionierung	Sehr gute Leistung	1
TN erkennt das Verkehrszeichen „Halt! Vorfahrt gewähren“ (STOP-Schild) und hält an der Haltlinie vollständig an (Rechtsabbiegen)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1
TN beobachtet vor dem Rechtsabbiegen über einen rot markierten Radweg frühzeitig, mehrmals und gezielt den bevorrechtigten Verkehr auf dem Radweg (Rechtsabbiegen)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1
TN beobachtet bei Annäherung an einen beschränkten Bahnübergang frühzeitig, mehrmals und gezielt die Gleisanlage und den Bahnübergang (Bahnübergang)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1
Frühzeitige, gezielte und mehrmalige Beobachtung eines bald endenden benachbarten Fahrstreifens (Reißverschlussverfahren) (Geradeausfahren)	Verkehrsbeobachtung	Sehr gute Leistung	1

Beschreibung	Fahrkompetenzbereich	Art der Leistung	Anzahl
Unzureichende Verkehrsbeobachtung (z. B. verspätet; unvollständig; flüchtig) (Rechtsabbiegen)	Verkehrsbeobachtung	Leichter Fehler	5
TN fährt eine Geschwindigkeit in einem eher niedrigen Gang, obwohl ein höherer Gang möglich und aus Gründen des Umweltschutzes sinnvoll wäre (z. B. Fahrt mit 50 Km/h im 3. Gang) (Geradeausfahren)	Fahrzeugbedienung/ umweltbewusste Fahrweise	Leichter Fehler	5
Vermeidbares Berühren einer Fahrstreifenbegrenzung beim Geradeausfahren im Bereich verschwenkter Fahrstreifen (Geradeausfahren)	Fahrzeugpositionierung	Leichter Fehler	3
Keine zweckmäßige Lenkradhaltung/Lenktechnik (z. B. Ziehen mit 12 Uhr-10 Uhr anstatt Übergreifen mit 9 Uhr-3Uhr) (Kurve)	Fahrzeugbedienung/ umweltbewusste Fahrweise	Leichter Fehler	2
Keine zweckmäßige Lenkradhaltung/Lenktechnik (z. B. Ziehen mit 12 Uhr-10 Uhr anstatt Übergreifen mit 9 Uhr-3Uhr) (Rechtsabbiegen)	Fahrzeugbedienung/ umweltbewusste Fahrweise	Leichter Fehler	2
Beim Verlassen der Autobahn ordnet sich der TN zu Beginn des Ausfädelungstreifens nur zur Hälfte auf dem Ausfädelungstreifen ein und verzögert leicht. Erst gegen Ende des Ausfädelungstreifen wird das Fahrzeug vollends im Ausfädelungstreifen positioniert (Ausfädeln)	Fahrzeugpositionierung	Leichter Fehler	1
Auf einer Bundesstrecke mit zwei Fahrstreifen für unsere Richtung wechselt TN im Bereich verschwenkter Fahrstreifen auf den linken Fahrstreifen, ohne den Blinker zu betätigen. Vor dem Wechsel beobachtet er den rückwärtigen Verkehr und den Verkehr im Zielfahrstreifen (Fahrstreifenwechsel)	Kommunikation	Leichter Fehler	1

Beschreibung	Fahrkompetenzbereich	Art der Leistung	Anzahl
<p>Beim Linksabbiegen an einer stark befahrenen Kreuzung fährt TN über die Wartelinie und die Kreuzungsmitte hinaus und wartet dort, um den bevorrechtigten Gegenverkehr durchfahren zu lassen. Es ist kein entgegenkommender Linksabbieger vorhanden, der behindert werden könnte (Linksabbiegen)</p>	<p>Fahrzeugpositionierung</p>	<p>Leichter Fehler</p>	<p>1</p>
<p>TN erkennt beim Befahren einer Kreuzung erst spät, dass sein Fahrstreifen zum Fahrstreifen für Rechtsabbieger wird und der Fahrstreifen zum Überqueren der Kreuzung gewechselt werden muss. Der Wechsel des Fahrstreifens unter Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs und des Verkehrs im Zielfahrstreifen erfolgt erst im Kreuzungsbereich (Überqueren)</p>	<p>Verkehrsbeobachtung</p>	<p>Schwerer Fehler</p>	<p>1</p>
<p>TN verlässt einen kleinen Kreisverkehr und passiert nach der Ausfahrt einen schwer einsehbaren Fußgängerüberweg. Eine bevorrechtigte Rollstuhlfahrerin hat fast die Verkehrsinsel in der Mitte der Fahrbahn erreicht und wird vom TN erst spät erkannt. Dann entschließt sich der TN, doch noch vor der Rollstuhlfahrerin den Fußgängerüberweg zu passieren. Die Rollstuhlfahrerin verzögert leicht, um hinter uns den Fußgängerüberweg zu überqueren (Fußgängerüberweg)</p>	<p>Verkehrsbeobachtung</p>	<p>Schwerer Fehler</p>	<p>1</p>