



Standardisierte Hamburger Fahrprobe

**im Rahmen einer verkehrsmedizinischen
ärztlichen Untersuchung
gem. Fahrerlaubnisverordnung**



(C) Tomas Ciura - 2010

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1) Vorbemerkungen	3
2) Autor	4
3) Grundlagen und Aufgaben der Fahrprobe	
4) Wer führt die Fahrproben durch?	6
5) Auftraggeber/in der Fahrprobe	7
6) Rechtsgrundlage	7
7) Standardisierte Hamburger Fahrprobe	8 - 24
7.1) Belastbarkeit	11
7.2) Orientierungsleistung	12
7.3) Aufmerksamkeitsleistung	13
7.3.1) Alertness/Reaktionsbereitschaft	13
7.3.2) Selektive Aufmerksamkeit/Konzentration	14
7.3.3) Dauerkonzentration/Vigilanz	15
7.3.4) Geteilte Aufmerksamkeit	16
7.4) Raumorientierung	18
7.5) Apraxie	19
7.6) Neglect	20
7.7) Kritikfähigkeit	21
7.8) Planerische Handeln	22
7.9) Dauer, Umfang, Anforderungsprofil	23
7.10) Abschluss der Fahrprobe und Bewertung	24
8) Therapeutische Fahrstunden	24
9) Schlussbemerkungen	25



1. Vorbemerkungen

Die **Hamburger Fahrprobe** ist eine standardisierte Fahrprobe. Sie dient zur Feststellung der Fahreignung im Rahmen einer verkehrsmedizinischen Begutachtung lt. Fahrerlaubnisverordnung (FeV).

Sie wird durchgeführt von erfahrenen und besonders qualifizierten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern.

Der Auftrag zur Durchführung einer Fahrprobe erfolgt auf Veranlassung von

- Fachärztinnen und Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation,
- Arbeits- und Betriebsmedizinerinnen und -medizinern,
- Amtsärztinnen und Amtsärzten,
- Rechtsmedizinerinnen und -medizinern oder auch
- Ärztinnen und Ärzten in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung

gem. § 11, 2 der Fahrerlaubnisverordnung im Rahmen eines verkehrsmedizinischen Gutachtens. Das Ergebnis der Fahrprobe unterstützt die Ärztinnen und Ärzte in ihrer Entscheidungsfindung bezüglich der Bewertung, ob die Krafftahreignung ihrer Patientinnen und Patienten (wieder) gegeben ist.

Diese Broschüre soll Anleitung und Orientierung für eine standardisierte und dennoch individuelle, Anlass bezogene Fahrverhaltensbeobachtung durch speziell ausgebildete Fahrlehrer/innen geben.

2. Autor

Der Autor der Fahrprobe ist Tomas Ciura.

Tomas Ciura ist Verkehrspädagoge, Dozent für Verkehrsrecht und Fahrlehrer. Er bildet seit über 20 Jahren Menschen mit Behinderungen in Hamburg aus. Er hat sich spezialisiert auf neurologische Krankheitsbilder, wie Schlaganfall, Schädel-Hirn-Traumen, Multiple Sklerose, Morbus Parkinson, infantile Cerebralparese, Demenz.

In enger Zusammenarbeit und Reha-Zentren werden Beobachtungen vom Ver- und der hauseigenen Team-Anschluss werden ausführliche fachliche Stellungnahmen zur Fahreignung der Patientinnen und Patienten erstellt. Die standardisierte **Hamburger Fahrprobe** wurde in enger Abstimmung mit der Neurologin und Verkehrsmedizinerin Dr. Heike Stein, Hamburg in jahrelanger Praxis entwickelt.



mit Krankenhäuser, Praxen seit Jahren Fahrverhaltens-Verkehrsinstitut Hanse GmbH Fahrschule durchgeführt. Im

Tomas Ciura ist Behinderten-Beauftragter des Fahrlehrerverbandes Hamburg und Mitglied des Arbeitskreis Handicap der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände.

3. Grundlagen und Aufgaben der Fahrprobe

Es gibt verschiedene Anlässe, die zu einer verkehrsmedizinischen Begutachtung der Fahreignung führen können:

- Der Inhaber oder die Inhaberin einer Fahrerlaubnis ergreift im Rahmen von § 2,1, FeV geeignete Vorsorge bei körperlichen oder geistigen Mängeln und lässt ein verkehrsmedizinisches Gutachten erstellen.
- Die Fahrerlaubnisbehörde ordnet bei Kenntnis von Eignungsmängeln bei einem Fahrerlaubnisinhaber oder bei Antragstellung auf Erteilung einer Fahrerlaubnis die Beibringung eines Gutachtens eines Verkehrsmediziners oder einer Verkehrsmedizinerin nach § 11, 2, 1. – 5. an.
- Im Rahmen einer verkehrsmedizinischen Untersuchung ist eine Fahrprobe erforderlich um ein verkehrsmedizinisches Gutachten im Rahmen der §§ 2, 1 + 11, 2 + 23, 3 FeV zu erstellen.

Ergibt die verkehrsmedizinische Untersuchung keinen eindeutigen Befund über die Kraftfahreignung, so kann eine Fahrprobe erforderlich sein, um die Leistungsfähigkeit oder Kompensationsmöglichkeiten im Realverkehr zu überprüfen. Der Arzt oder die Ärztin beauftragt unterstützend eine erfahrende Fahrschule. Die Fahrprobe allein hat daher keinerlei eigenständige Aussagekraft. Sie ist ausschließlich im Kontext der verkehrsmedizinischen Untersuchung zu bewerten.

4. Wer führt die Fahrproben durch?

Die Durchführung einer standardisierten **Hamburger Fahrprobe** obliegt ausschließlich erfahrenen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern, die über Kenntnisse der Verkehrsmedizin verfügen und einschlägige Erfahrungen in der Schulung von neurologisch beeinträchtigten Personen haben.

Deshalb dürfen die Fahrprobe nur Fahrlehrer/innen in Fahrschulen durchführen, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- in der Liste der Behinderten-Fahrschulen der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (www.fahrlehrerverbaende.de) aufgeführt sein und mind. die Schlüsselzahl 5 besitzen
- Besuch mind. einer speziellen Fortbildung für Behinderten-Fahrlehrer/innen (Hamburg: 2000, Bielefeld: 2006, 2008, 2010).
- Langjährige Erfahrung im Behinderten-Bereich.

Die Fahrverhaltensbeobachtung wird veranlasst von Verkehrsmedizinern und Verkehrsmedizinerinnen. Die **Hamburger Fahrprobe** allein hat keine eigenständige Aussagekraft über die Fahreignung. Sie dient ausschließlich der ergänzenden Feststellung der Fahreignung. Die Entscheidung über die Fahreignung treffen die Verkehrsmediziner/innen in eigener Verantwortung. Die Fahrlehrer/innen können mit ihrer fachlichen Meinung nur beratend tätig sein. An diese Beratung ist jedoch eine hohe Fachkompetenz bezüglich medizinischer und verkehrspsychologischer Grundsätze zu knüpfen.



5. Auftraggeber/in

Auftraggeberin der Fahrprobe ist die zu untersuchende Person.

Der Arzt/die Ärztin fertigt einen schriftlichen Befund und formuliert die Fragestellung für die Fahrprobe.

6. Rechtsgrundlage

Ist die zu untersuchende Person im Besitz einer Fahrerlaubnis, so ist sie gem. § 2, 15 StVG Fahrzeugführerin.

Es ist ein Vertrag zu schließen, der nicht der übliche Ausbildungsvertrag der Fahrschule sein darf, da es sich nicht um eine Führerscheinausbildung handelt.

Ist keine Fahrerlaubnis vorhanden, ist der Fahrlehrer oder die Fahrlehrerin Führer/in des Fahrzeugs.

Bei Antragstellerinnen und Antragstellern auf Erteilung einer Fahrerlaubnis findet die Fahrverhaltensbeobachtung im Rahmen der Fahrausbildung statt, dabei ist ein Ausbildungsvertrag gem. Fahrschülerausbildungsordnung zu schließen.

Der oder die Auftraggeber/in muss damit einverstanden sein, dass die Fahrschule einen Bericht an den Arzt bzw. die Ärztin gibt.

Weitere rechtliche Aspekte sind unter 3.) behandelt.

7. Standardisierte Hamburger Fahrprobe

Grundlage der standardisierten *Hamburger Fahrprobe* ist die neuropsychologische Testung und deren Ergebnis.

Die Fahrprobe soll an verschiedenen Orten durchgeführt werden können, daher wird keine feste Strecke vorgegeben, sondern Parameter definiert, die zu erfüllen sind.

Die Parameter sind abgeleitet

- aus den einzelnen neuropsychologischen Testungen,
- ggf.zusätzlichen Kriterien (wie Raumorientierung, Motorik, Verantwortungsbewusstsein und Selbstkritik, planerisches Handeln, Neglect)
- sowie Zeitvorgaben

und werden in Fahraufgaben gefasst.

Im Gegensatz zu den psychometrischen Testverfahren werden bei der Fahrprobe die Parameter Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit komplex und miteinander verbunden im Realverkehr bei verschiedenen definierten Fahraufgaben geprüft.

Die erforderlichen Parameter der neuropsychologischen Testung ergeben sich aus der Fahrerlaubnisverordnung (§ 11, Anlage 5, Nr. 2):

- Belastbarkeit,
- Orientierungsleistung,
- Konzentrationsleistung,
- Aufmerksamkeitsleistung,
- Reaktionsfähigkeit.

In welcher Form die Anforderungen durch den Verkehrsmediziner oder die Medizinerin geprüft werden, obliegt deren Entscheidung.

Es können auch weitere Testverfahren eingesetzt werden, als hier aufgeführt. Einige Leistungsanforderungen, wie die z. B. die Raumorientierung, das planerische Handeln und die Kritikfähigkeit sollten vom Fahrlehrer/von der Fahrlehrerin obligatorisch im Rahmen der Fahrverhaltensbeobachtung geprüft werden, auch wenn es diesbezüglich keine Aussage im neuropsychologischen Befund gibt.

Mit der Verbindung von neuropsychologischer Testung und Standardisierter **Hamburger Fahrprobe** wird eine größtmögliche objektive Beurteilungsmöglichkeit erreicht:

- wissenschaftliche Standardisierung des Testverfahrens,
- Messgenauigkeit in Verbindung mit einer
- interaktiven Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr.

Durch die Fahrprobe wird außerdem eine hohe Akzeptanz durch die Betroffenen erreicht.

Bei der Bewertung der neuropsychologischen Testergebnisse, die von den Ärztinnen und Ärzten oder von der Neuropsychologie den Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen anhand gegeben werden, ist zu berücksichtigen, dass die Bewertungen häufig in Prozentsätzen erfolgen.

Die Prozentsätze bedeuten

- unter 1 – 5 eine weit unterdurchschnittliche Leistung
- von 6 – 15 eine unterdurchschnittliche Leistung
- von 16 – 84 eine durchschnittliche Leistung
- von 85 – 94 eine überdurchschnittliche Leistung und
- von 96 und mehr eine weit überdurchschnittliche Leistung

Für die Fahrerlaubnisse der Gruppe 1 sind mind. Werte von 16 %, bei Fahrerlaubnissen der Gruppe 2 sind mind. Werte von 33 % zu erreichen.

Die Testergebnisse müssen durch Vergleich mit der **altersunabhängigen** Norm bewertet werden.

**Fahrerlaubniseinteilung
gem. Anlage 4 FeV**

Gruppe 1:

- Fahrerlaubnisse der Klassen A, A1, B, BE, M, S, L, T

Gruppe 2:

- Fahrerlaubnisse der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE,
Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung



Im Nachfolgenden werden die neuropsychologischen Testungen und die dazugehörigen Fahraufgaben und Bewertungen beschrieben.

7.1 Belastbarkeit

7.1.1 Testverfahren

Z. B. Wiener Determinationstest (DT, Wiener Testsystem: WTS)

Es werden optische und akustische Reize gegeben auf die über Panel- und Fußtasten schnell und richtig reagiert werden muss.

Geprüft wird die Anforderung an die psychophysische Belastung, also die Fähigkeit der Stressbewältigung.

7.1.2 Fahraufgaben

Komplexe Aufgaben mit höheren Schwierigkeitsgraden, wie Fahrstreifenwechsel bei hohem Verkehrsaufkommen, mehrstreifiges Abbiegen, ampelgeregelte Kreuzungen passieren, wechseln von befahrenen Straßen in enge Wohngebiete. Aufgaben zum Abbiegen spät erteilen.

7.13 Fehlerbewertung

Fahrstreifenwechsel können bei höherem Verkehrsaufkommen nicht einwandfrei durchgeführt werden. Fahrstreifen werden nicht erkannt, es erfolgen unbemerkt beim Abbiegen Fahrstreifenwechsel. Beim Wechseln von Hauptverkehrsstraßen in kleine Wohngebiete wird die Vorfahrt von rechts missachtet, die Wahl der Geschwindigkeit erfolgt nicht angemessen, Tempo 30-Regelungen werden übersehen.

7.2 Orientierungsleistung

7.2.1 Testverfahren

Z. B. Linienverfolgungstest (LVT), TAP-M-Untertest (visuelles Scanning)

Es müssen Linien verfolgt werden. Der LVT prüft die optische Wahrnehmungsleistung in Verbindung mit der Auffassungsgeschwindigkeit.

Beim TAP müssen grafische Figuren erkannt werden. Es wird die visuelle-räumliche Aufmerksamkeit ohne bzw. mit Blickbewegungen geprüft.

7.2.2 Fahraufgaben

Abbiegen und einordnen, auch mehrspurig bei höherem Verkehrsaufkommen. Beachten von Fahrbahnmarkierungen an Einmündungen und Kreuzungen. Fahren auf Straßen mit wechselnden Verkehrszeichen und Vorfahrtregelungen. Fahren nach Wegweisern.

7.2.3 Fehlerbewertung

Übersehen von VZ. Vorfahrtregelungen nicht erkennen, nicht rechtzeitig oder richtig auf wechselnde Lichtzeichen reagieren, auf falschen Fahrstreifen einordnen, bei der Fahrt nach Wegweisern die Richtung nicht erkennen, falsch einordnen.

7.3. Aufmerksamkeitsleistung

7.3.1 Alertness/Reaktionsbereitschaft

7.3.1.1 Testverfahren

Wiener Reaktionstest (RT, WTS), Zahlenverbindungstest (ZVT)

Es muss auf optische und akustische Reize reagiert werden.

Es müssen wahllos verteilte Zahlen miteinander verbunden werden.

Es kann die ungerichtete Aufmerksamkeit, die Reaktionsbereitschaft und Wachheit geprüft werden.

7.3.1.2 Fahraufgaben

Gefahrbremung auf Zuruf durchführen und prüfen, ob die schnelle und kraftvolle Pedalbedienung gegeben ist.

Prüfen, ob ausreichend schnell auf wechselnde Situationen, wie umspringende Lichtzeichen, spurwechselnde, abbremsende Fahrzeuge reagiert wird.

7.3.1.3 Fehlerbewertung

Die Gefahrbremung erfolgt zu langsam. Die Gefahrbremung erfolgt zu wenig kraftvoll (kein ABS-Einsatz, ABS zu spät, nicht schlagartig). Das/die Pedal/e werden nicht oder nicht richtig getroffen. Auf wechselnde Situation wird zu langsam oder gar nicht reagiert.

7.3.2 Selektive Aufmerksamkeit/Konzentration

7.3.2.1 Testverfahren

Z. B. Cognitrone (COG, WTS), d2 (Durchstreichtest), TAP M (GoNogo)

Es wird die selektive Aufmerksamkeit (Konzentration) getestet. Es geht darum auf relevante Reize zu reagieren und irrelevante Reize außer acht zu lassen. Diese Konzentrationsaufgabe bezieht sich auf die kurzfristige Aufmerksamkeit.

7.3.2.2 Fahraufgaben

Gezielte Fahraufgaben kann es dabei nicht geben. Es müssen gezielte Beobachtungen erfolgen, ob irrelevante Reize (wie Lichtzeichen für andere Fahrstreifen, Hupen, Signalhörner, Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer) die Fahrsicherheit nicht beeinträchtigen. Es kann geprüft werden, ob die Unterhaltung während der Fahrt zu Ablenkungen führen.

7.3.2.3 Fehlerbewertung

Fahrfehler durch die Beachtung an andere Verkehrsteilnehmer/innen gerichtete Licht- oder Warnzeichen. Fahrfehler oder Unsicherheiten bei Unterhaltung.



7.3.3 Dauerkonzentration/Vigilanz

7.3.3.1 Testverfahren

Z. B. Daueraufmerksamkeit (WTS), Testbatterie zur Aufmerksamkeitsprüfung (TAP M)

Die Vigilanz (längerfristige Aufmerksamkeit unter monotonen Reizsituationen) und die längerfristige Aufmerksamkeit bei hoher Reizfrequenz wird nicht obligatorisch in der neuropsychologischen Testung mitgeprüft, jedoch häufig und auch richtigerweise getestet.

7.3.2 Fahraufgaben

Fahrt über 90 Minuten mit differenziertem Anforderungsprofil. Stadtverkehr mit kleinen und unübersichtlichen Straßen in Wohngebieten im Wechsel mit mehrspurigen Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen. Mehrstreifiges Abbiegen, vor allem nach links. Fahrstreifenwechsel auf befahrenen Straßen. Mehrfachaufgaben stellen. Autobahn und Landstraße. Fahren nach Wegweisern.

7.3.3 Fehlerbewertung

Die Aufmerksamkeit und Qualität nach längerer Fahrt lässt nach. Fahrfehler treten auf. Schilder werden übersehen. Der Wechsel von der schnellen Autobahngeschwindigkeit auf die niedrige Stadtgeschwindigkeit mit rechts-vor-links-Regelungen in Wohngebieten erfolgt nicht einwandfrei. Vorfahrtfehler passieren. Die Geschwindigkeit wird überschritten.

7.3.4 Geteilte Aufmerksamkeit

7.3.4.1 Testverfahren

TAP M – geteilte Aufmerksamkeit

Zwei oder mehr Aufgaben müssen gleichzeitig bewältigt werden. Bei diesem Untertest muss ein Quadrat in einer Anordnung von Kreuzen entdeckt (visuell) und ein irrelevanter Ton in einer Sequenz von Tönen erkannt (auditiv) werden.

Im Verkehrsgeschehen müssen mehrere unterschiedliche Anforderungen gleichzeitig erkannt und umgesetzt werden.

7.3.4.2 Fahraufgaben

Komplexe Aufgaben stellen, wie links abbiegen auf mehrspurigen Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen. Gespräch während der Fahrt führen. Prüfen, wie auf neue zusätzliche Reize (z. B. Einsatzhorn, neue Richtungsangabe, spurwechselnde Fahrzeuge) reagiert wird.

7.3.4.3 Fehlerbewertung

Fahrstreifenwechsel können bei höherem Verkehrsaufkommen nicht einwandfrei durchgeführt werden. Bei Unterhaltung erfolgen Fahrfehler im komplexen Verkehrsgeschehen. Bei Unterhaltung treten Fahrfehler. Hupen, spontane Fahrstreifenwechsel anderer ohne Blinker führen zu Irritationen oder Fahrfehlern.

7.3.5 Optische Wahrnehmung

7.3.5.1 Testverfahren

Z. B. Tachiskopischer Verkehrsauffassungstest (TAVT, WTS)

Beim TAVT werden kurzzeitig Bilder mit Verkehrssituationen gezeigt. Anschließend muss der/die Betreffende anhand von Fragen mitteilen, was er/sie gesehen hat. Er dient der schnellen Überblicksgewinnung.

7.3.5.2 Fahraufgaben

Es werden Verkehrssituationen gewählt, wo komplexe Wahrnehmungen erforderlich sind, z. B. mehrstreifige Fahrbahnen, Lichtzeichen, Verkehrszeichen, Wegweiser, unterschiedliche Arten von Verkehrsteilnehmern. Es wird nach längerer Fahrt auf Vorfahrtstraßen in ein Wohngebiet mit „rechts-vor-links“-Regelung gewechselt.

7.3.5.3 Fehlerbewertung

Fahrbahnmarkierungen werden nicht erkannt, es wird die falsche Spur gewählt, Verkehrs- oder Lichtzeichen werden übersehen. Die Vorfahrt von rechts wird übersehen, es werden andere Verkehrsteilnehmer/innen (z. B. beim Abbiegen übersehen).

7.4 Raumorientierung

7.4.1 Raumorientierung im Straßenverkehr

Die Raumorientierung ist wichtig, um sich sicher im Verkehr bewegen zu können. Abstände müssen richtig eingeschätzt werden. Ist die Raumorientierung beeinträchtigt besteht die Gefahr, dass in Engstellen Fahrzeuge angefahren werden, dass auf Hindernisse zu spät reagiert wird, dass beim Fahrstreifenwechsel von hinten herannahende Fahrzeuge falsch eingeschätzt werden. Sind weitere Beeinträchtigungen vorhanden, wie Störungen der Fein- und Grobmotorik, verlangsamtes Reaktionsvermögen liegen multiple Beeinträchtigungen wichtiger Fahrleistungen vor.

7.4.2 Beobachtungsaufgaben

Gibt es Beeinträchtigungen im Abstandsschätzungen nach vorne und zur Seite? Kann die Spur nur schwer gehalten werden? Werden Fahrmanöver deutlich zu früh oder zu spät begonnen (z. B. Spurwechsel bei Hindernissen)? Gibt es in engen Straßen immer wieder Kollisionsgefahr? Gibt es beim Rückwärtsfahren und beim Rückwärtseinparken immer wieder Lenkfehler und Unwissenheit über die Position der Vorderräder? Dauert Rückwärtsrangieren deutlich länger als durchschnittlich?

7.4.3 Fehlerbewertung

Raumorientierungsschwächen können nicht ausreichend kompensiert werden. Fahrlehrereingriffe sind erforderlich um Kollisionen oder Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern.

7.5 Apraxie

7.5.1 Apraxie und Fahrzeugbedienung

Die Apraxie ist eine Störung des Bewegungsablaufes, ohne dass die Motorik der Arme und Beine beeinträchtigt ist. Es finden unkoordinierte, fehlerhafte Bewegungsabläufe ab.

7.5.2. Beobachtungsaufgabe

Auffällige Ungeschicklichkeiten beim Blinken oder der Betätigung des Scheibenwischers (z. B. Verwechslungen der Schalter oder Fehlbedienungen), beim Schalten (Orientierungslosigkeit, auch nach vormachen und erklären), beim Lenken (unkoordiniertes nicht zielführendes Lenken), Schwierigkeiten den Schlüssel ins Schloss zu bekommen, die Spiegel können nicht oder nur mit Problemen eingestellt werden.

7.5.3 Fehlerbewertung

Es kommt zu Fehlbedienungen oder Bedienungsschwächen, die zu gefährlichen Fahrmanövern führen, wie das Verlassen der Spur, ruckartige Lenkbewegungen, mangelnde Sicht, da der Wischer nicht rechtzeitig bzw. richtig bedient wird, blinken in die falsche Richtung oder zum falschen Zeitpunkt.

7.6 Neglect

7.6.1 Ausfälle beim Sehen im Straßenverkehr

Der Neglect ist eine visuelle Seitenvernachlässigung, ohne dass das Auge betroffen ist. Der/die Betroffene bemerkt die Seitenvernachlässigung nicht. Es werden bestimmte Dinge nicht gesehen, von einem Teller wird z. B. nur das rechts liegende Gemüse gegessen, weil die links liegenden Kartoffeln nicht bemerkt werden.

Beim Fahren können Fahrzeuge, Fußgänger/innen, Verkehrszeichen, Ampeln übersehen werden.

7.6.2 Beobachtungs- und Fahraufgaben

Werden einzelne, immer an der gleichen Seite vorkommende Verkehrszeichen, Lichtzeichen, Verkehrsteilnehmer/innen übersehen? Gezielte Fahraufgaben stellen bei denen Beobachtungen (Verkehrszeichen, Ampeln, Fahrzeuge und Personen) im auffälligen Bereich beachtet werden müssen. Gezielte Kopf- und Augenbewegungen schulen, um den Bereich der optischen Vernachlässigung zu kompensieren.

7.6.3 Fehlerbewertung

Es kommt auch nach der Blick- und Bewegungsschulung zum Übersehen relevanter Bereiche und dadurch zu gefährlichen Situationen, z. B. dem Überfahren roter Lichtzeichen, zu Beinahekollisionen von Fahrzeugen oder Personen.

7.7 Kritikfähigkeit

7.7.1 Kritikfähigkeit und Verkehrssicherheit

Kritikfähigkeit ist ein wichtiges Kriterium im Rahmen der Fahreignung. Bestehende Leistungsminderungen können nur aktiv kompensiert werden, wenn die Einsicht in die Leistungsminderung besteht. Die persönliche Situation muss angemessen erkannt und akzeptiert werden?

7.7.2 Beobachtungsaufgabe

Werden Fehler bagatellisiert? Wird das Krankheitsbild nicht realistisch gesehen? Werden Begründungen für Fehlverhalten herbeigesucht?

7.8 Planerisches Handeln

7.8.1 Planerisches Handeln im Straßenverkehr

Planvolles Handeln ist ein wichtiges Handlungsmuster im Straßenverkehr.

Beobachtungen müssen in Handlungsstrategien, wie die richtige Wahl der Geschwindigkeit, rechtzeitiges Schalten, Fahrstreifenwechsel, etc. umgesetzt werden. Aus negativen und positiven Erfahrungen müssen Konsequenzen gezogen werden können.

7.8.2 Beobachtungsaufgabe

Wird sinnvoll vorausschauend gehandelt, aus Fehlern und Fehleinschätzungen gelernt, rechtzeitig runtergeschaltet, abgebremst, Spurwechsel durchgeführt, die Geschwindigkeit angepasst?

7.8.3 Fehlerbewertung

Es wird sich nicht sinnvoll auf den Verkehrsfluss eingestellt. Obwohl schon parkende Fahrzeuge zu sehen sind wird die Spur nach rechts gewechselt und dieses Verhalten trotz Thematisierung mehrmals praktiziert. Auf Warnblinklicht wird nicht rechtzeitig reagiert, keine Konsequenzen gezogen.

7.9 Dauer, Umfang, Anforderungsprofil der Fahrprobe

Der Umfang der **Hamburger Fahrprobe** richtet sich nach dem Einzelfall und nach dem Vorgaben des verkehrsmedizinischen Gutachtens. Es besteht, um Zufallsergebnisse zu vermeiden, in der Regel aus

1 Fahrverhaltensbeobachtung zu 45 Minuten mit den Schwerpunkten:
Vertrauensbildung, Fahrzeug kennen lernen, vertraut machen mit der Situation, Motorik, Raumorientierung prüfen, selektive und geteilte Aufmerksamkeit

1 Fahrverhaltensbeobachtung zu 45 Minuten mit den Schwerpunkten:
geteilte Aufmerksamkeit, Reaktion, Wahrnehmung, Orientierung, planerisches Handeln, Apraxie, Neglect

1 Fahrverhaltensbeobachtung zu 90 Minuten mit dem Fahren einer standardisierten Strecke mit den Inhalten: Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit, planerisches Handeln, Raumorientierung, Neglect, Verantwortungsbewusstsein, Selbstkritik

Beim Anforderungsprofil der Fahrprobe ist bewusst auf eine feste Streckenvorgabe verzichtet worden, damit sie überall gefahren werden kann. Obligatorisch muss innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften und teilweise auch nach Wegweisern gefahren werden. Das Anforderungsprofil an die Strecke ergibt sich aus Anlage 11 zur Prüfungsrichtlinie: „Anforderungen an den Prüfort und seine Umgebung“.

Kürzere Fahrproben sind nach Absprache möglich, sie dürfen aber niemals weniger als 90 Minuten betragen, sonst kommt es u. U. zu Zufallsbeobachtungen.

7.10 Abschluss der Fahrprobe und Bewertung

Der Abschluss Fahrprobe erfolgt durch

- ein Abschlussgespräch mit dem Probanden/der Probandin über die Stärken und Schwächen und dem Ergebnis der Fahrprobe,
- einen ausführlichen schriftlichen Abschlussbericht mit den Inhalten der Fahrprobe und dem Beobachtungsergebnis.

8. Therapeutischen Fahrstunden

Ergibt die Fahrverhaltensbeobachtung, dass keine Fahreignung besteht, lassen die Befunde aber vermuten, dass durch gezieltes Üben bei Leistungsschwächen eine Verbesserung und damit eine spätere Fahreignung gegeben sein kann, dann sollte ein spezielles Übungsprogramm entwickelt werden und eine entsprechende Anzahl von therapeutischen Fahrstunden durchgeführt werden.

9. Schlussbemerkungen

Diese „standardisierte Hamburger Fahrprobe“ ist urheberrechtlich geschützt. Ohne schriftliche Zustimmung des Autors darf diese Broschüre und Teile dieser Broschüre nicht verwendet oder kopiert werden. Die standardisierte „Hamburger Fahrprobe“ darf nur von Personen und Institutionen durchgeführt werden, die die Voraussetzungen gem. 4) erfüllen.

Der Autor erbittet ausdrücklich Anregungen und Kritik.

Tomas Ciura im Januar 2010



Verkehrsinstitut Hanse GmbH
Dorfstr. 8 - 25474 Bönningstedt
Tel. 040/4396998 – Fax 040/4393497
info@Verkehrsinstitut-Hanse.de
www.Verkehrsinstitut-Hanse.de

Team-Fahrschule
Margaretenstr. 39 - 20357 Hamburg
Tel. 040/4396998 – Fax 040/4393497
info@Team-Fahrschule.de
www.Team-Fahrschule.de

Hamburger Sparkasse BLZ 200 505 50 Konto 1211 132 491
Geschäftsführer: Tomas Ciura / Jürgen Schramm
HRB 7398PI Amtsgericht Pinnberg StNr. 18/291/16330 Finanzamt Itzehoe
Verantwortlich für den Inhalt: Tomas Ciura