

## Vorwort zur dritten, überarbeiteten und erweiterten Auflage

Seit der letzten Neubearbeitung dieses Kommentars zu den „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung“ (BGL) sind mittlerweile 13 Jahre vergangen. 13 Jahre, in denen sich angrenzende Vorschriften teils erheblich weiterentwickelt haben, die „Beurteilungskriterien“ mehrfach neu bearbeitet wurden und sich auch das Rechtsgebiet des Fahreignungsrechts deutlich ausdifferenziert hat.

Auch die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung selbst sind seit ihrer Erstveröffentlichung im Jahr 2000 um die nachfolgenden Kapitel erweitert bzw. (teils grundlegend und richtungsweisend) überarbeitet worden:

Kapitel	Neufassung gültig seit
Präambel	02.11.2009
1 Einführung	28.12.2016
1.1 Entstehung der Leitlinien	28.12.2016
1.2 Zuordnung der Fahrerlaubnisklassen	28.12.2016
3.1 Sehvermögen	02.11.2009
3.2 Hörvermögen	01.05.2014
3.4 Herz- und Gefäßkrankheiten	24.05.2018
3.5 Diabetes mellitus	24.05.2018
3.9.6 Epileptische Anfälle und Epilepsien	02.11.2009
3.10 Störungen des Gleichgewichtssinnes	01.05.2014
3.11 Tagesschläfrigkeit	14.08.2017
3.11.1 Messbare auffällige Tagesschläfrigkeit	14.08.2017
3.11.2 Obstruktives Schlafapnoe-Syndrom	14.08.2017
Anhang A	02.11.2009

Selbst wenn einige zentrale Kapitel seit ihrem Entstehen noch immer unverändert sind – ein Abschluss der Überarbeitung der Kapitel zu Alkohol und Drogen ist keineswegs absehbar –, ergab sich aus den vorliegenden Veränderungen und der Entwicklung des rechtlichen Umfelds die dringende Notwendigkeit, auch diesen Kommentar grundlegend zu überarbeiten, damit alle, die Fahreignungsgutachten erstellen, verstehen und bewerten wollen, darin eine Arbeitsgrundlage auf aktuellem Stand finden.

Hinsichtlich der fachlichen Neubearbeitung der genannten Kapitel ist z. B. hervorzuheben, dass es auf Grundlage internationaler wissenschaft-

licher Erkenntnisse gelang, bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen die tatsächliche Risikobewertung ins Zentrum der Fahreignungsbegutachtung zu rücken. Dies kann auch im Hinblick auf andere Erkrankungen oder Mängel neue Perspektiven für die Fortentwicklung der Begutachtung bieten.

Des Weiteren wird von allen an der Begutachtung beteiligten Fachrichtungen inzwischen der Grundsatz einer entlastungs- und ressourcenorientierten Begutachtung umgesetzt. Dabei kommt der Wahrnehmung der Eigenverantwortung der Betroffenen ein besonderes und zunehmendes Gewicht zu.

Akzeptanz und Umgang (Compliance und Adhärenz) mit der eigenen Erkrankung oder einem Mangel haben daher mittlerweile großen Einfluss auf die Bewertung der hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit zu erwartenden Risiken. Dies ist von besonderer Bedeutung im Bemühen um den Erhalt der automotiven Mobilität in einer immer älter werdenden Gesellschaft. In diesem Zusammenhang gewinnt die Bewertung der tatsächlich verfügbaren Funktionen durch die zusätzliche Berücksichtigung der Internationalen Klassifikation der Funktionen (ICF) zunehmend an Bedeutung.

Da dieses Werk den Anspruch hat, eine möglichst umfassende Arbeitsgrundlage in der Fahreignungsbegutachtung zu sein, wurden in die vorliegende Neubearbeitung auch Hinweise zu fahreignungsrelevanten Krankheitsbildern aufgenommen, deren aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse in den BGL nur unzureichend abgebildet sind (etwa Epilepsie und psychische Störungen) oder die als eigenständiges Krankheitsbild oder Mangel in Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bzw. den BGL bisher noch nicht berücksichtigt sind (Aufmerksamkeitsdefizit-Hyperaktivitätsstörung und Persönlichkeitsstörungen).

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Neubearbeitung dieses Kommentars bei einzelnen Kapiteln bereits Hinweise gegeben und Überlegungen vorgestellt, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen die Vorgaben der BGL auf ältere Kraftfahrer angewendet werden können.

Im Zuge des demographischen Wandels, aber auch angesichts zunehmender Fahrleistungen älterer Kraftfahrzeugführer, muss diese Gruppe nach Überzeugung der Herausgeber hinsichtlich der Fahreignung eigenständig Beachtung finden, da Fallkonstellationen aufgrund von Wechselwirkungen hier oftmals komplex sein können. Gerade bei älteren Fahrern gilt es daher, im Rahmen der Fahreignungsbegutach-

tung auf einen ganzheitlichen Ansatz zu achten. In diesem Kontext kommt auch der Kompensation durch langjährige Fahrerfahrung und der Compliance eine besondere Bedeutung zu.

Gleichzeitig soll dieses Werk mit der Neubearbeitung einen Prozess in Gang setzen, an dessen Ende sich die Betrachtung der Fahreignung eines Menschen nicht mehr nur auf einen bestimmten Verkehrsträger beschränkt. Vielmehr soll eine Gesamtbetrachtung ermöglicht werden, von der isolierten Bedeutung einer Erkrankung bzw. eines Mangels im Rahmen der BGL für die Fahreignung im Straßenverkehr hin zu ihrer Bedeutung in den Verkehrssystemen „Wasser, Luft und Schiene“.

In diesem Sinne haben die Autoren die dargestellten Erkrankungen und Mängel auch hinsichtlich ihrer Bedeutung beim Führen anderer Verkehrsträger (Schiff-, Luft- und Bahnfahrt), soweit verfügbar, eingebunden. So stellt sich z. B. die Frage, ob jemand, der mit erheblicher Alkoholisierung im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt hat, weiterhin geeignet ist, als Triebfahrzeugführer oder auch Pilot tätig zu sein. Die Betrachtung anderer Verkehrsträger im Rahmen dieser Auflage ist noch nicht durchgehend gelungen, es wurden aber erste Schritte getan. Die bereits vorhandenen Erkenntnisse zur Beurteilung der Eignung, die in den verschiedenen

Verkehrssystemen vorliegen, sollten in der Zukunft hinsichtlich der eingesetzten methodischen, der ärztlichen und psychologischen Beurteilungskriterien, da wo sinnvoll und möglich, harmonisiert werden.

Wir gehen davon aus, dass durch die vorliegende Neuauflage des Kommentars der aktuelle Stand von Wissenschaft und Technik, der gemäß FeV bei der Erstellung von Gutachten zur Kraftfahreignung anzulegen ist, entsprechen wird.

Die Herausgeber danken der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für die freundliche Genehmigung zum Abdruck der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung.

Der besondere Dank der Herausgeber gilt allen Autoren, die immer bereit waren, unsere fachlichen Hinweise und kritischen Nachfragen umzusetzen.

Unser Dank gilt in besonderer Weise auch dem Kirschbaum Verlag für die Begleitung und Betreuung des Werkes, in dem wir unseren Anspruch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Beiträge zu Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit umsetzen konnten.

Berücksichtigt wurde der Rechtsstand der BGL vom 24.5.2018.

Die Herausgeber