

Titel:

Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Beeinträchtigungen der psychischen Leistungsfähigkeit – einstweiliger Rechtsschutz

Normenkette:

VwGO § 80 Abs. 3 S. 1, Abs. 5

StVG § 2 Abs. 4 S. 1, § 3 Abs. 1 S. 1

FeV § 46 Abs. 1 S. 1

Leitsätze:

1. Die für die Kraftfahreignung erforderliche psychische Leistungsfähigkeit (Konzentration, Aufmerksamkeit und Belastbarkeit) wird regelmäßig im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung mit Hilfe objektiver psychologischer Testverfahren überprüft, deren Ergebnisse in Prozenträngen ausgedrückt und durch das Erreichen bestimmter Grenzwerte bestimmt werden. Trotz Grenzwertunterschreitungen ist die Eignung gegeben, wenn diese nur situationsbedingt sind, durch stabile Leistungen in den anderen Verfahren ausgeglichen werden oder durch Ergebnisse weiterer Verfahren nachgewiesen werden kann, dass das aus den Leistungsergebnissen zu erschließende Risiko durch das Kompensationspotential (vorausschauendes Denken, ausgeprägtes Risikobewusstsein, sicherheitsbetonte Grundhaltung) angemessen gemindert wird, was insbesondere in einer Fahrverhaltensprobe nachgewiesen werden kann. (Rn. 14 und 15) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die zugelassenen computer-basierten Testverfahren sind grundsätzlich auch bei älteren Kraftfahrern zur Prüfung der psychischen Leistungsfähigkeit geeignet (vgl. VGH München BeckRS 2017, 102523 Rn. 19 ff.) und können auch bei diesen zumindest einen Hinweis auf Leistungsmängel geben. Zudem kann der Gefahr einer Überforderung insbesondere älterer Fahrer durch die apparative Leistungsmessung dadurch Rechnung getragen werden, dass regelmäßig Raum für den Nachweis bleibt, dass sich die festgestellten Defizite im Fahrverhalten nicht entscheidend niederschlagen bzw. kompensiert werden können, sodass der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung als Ergänzung zu den Testverfahren bei der Gruppe der über 65-Jährigen eine besonders große Bedeutung zukommt. (Rn. 20 und 21) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Entziehung der Fahrerlaubnis, älterer Kraftfahrer, psychische Leistungsfähigkeit, computergestützte Leistungstests, ergänzende verkehrspsychologische Fahrverhaltensbeobachtung, Abbruch der Fahrt nach Eingriff des Fahrlehrers zur Gefahrenabwehr, Nachvollziehbarkeit des negativen Gutachtens (bejaht), Kraftfahreignung und psychische Leistungsfähigkeit, objektivierbare psychologische Testverfahren, Fahrverhaltensprobe, computer-basierte Testverfahren

Vorinstanz:

VG Augsburg, Beschluss vom 23.08.2023 – Au 7 S 23.1037

Fundstellen:

BeckRS 2023, 37904

ZfS 2024, 115

LSK 2023, 37904

Tenor

- I. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.
- II. Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Beschwerdeverfahren wird auf 7.500,- Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1

Der 1942 geborene Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen 1, 3 und 4 (alt).

2

Im Juli 2022 ging bei der Fahrerlaubnisbehörde des Landratsamts Ostallgäu eine polizeiliche Mitteilung über einen Verkehrsunfall ein. Der Antragsteller sei im Mai 2022 beim Rangieren vor der Ausfahrtsschranke eines Parkplatzes erst vorwärts gegen einen Stein und sodann rückwärts gegen einen Parkautomaten gefahren. Daraufhin sei er ausgestiegen und habe, wie auf der Aufzeichnung der Überwachungskamera erkennbar sei, den Stein sowie den Schaden an seiner vorderen Fahrzeugseite begutachtet, nicht jedoch den am Parkautomaten. Dazu habe er glaubhaft angegeben, dessen Beschädigung nicht bemerkt zu haben. Das deswegen eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort hat die Staatsanwaltschaft eingestellt.

3

Auf Anforderung des Landratsamts legte der Antragsteller zunächst Atteste seiner behandelnden Ärzte über seinen Gesundheitszustand und sodann ein verkehrsmedizinisches Gutachten der AVUS GmbH vom 28. März 2023 vor. Dieses kommt zu dem Ergebnis, bei dem Antragsteller lägen Herzrhythmusstörungen, eine Hypertonie, eine Herzleistungsschwäche mit leichter Einschränkung der körperlichen Leistungsfähigkeit (NYHA II), eine periphere arterielle Verschlusskrankheit und ein Aortenaneurysma nach erfolgreicher Operation sowie eine Nierenerkrankung vor. Diese schlossen jeweils für sich betrachtet die Fahreignung nicht aus, in Kombination miteinander und in Verbindung mit dem Alter führten sie jedoch dazu, dass die Fahreignung für Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 nicht mehr gegeben sei. Zudem sei ein Bericht über eine leistungspsychologische Untersuchung der AVUS GmbH eingeholt worden, aus dem sich Hinweise auf fahreignungsrelevante Einschränkungen des kognitiven Leistungsvermögens ergäben. Nach dem beigefügten Befundbericht vom 13. März 2023 hat der Antragsteller beim Wiener Determinationstest einen Prozentrang von 2 erreicht, beim Test zur Erfassung der Aufmerksamkeit und Konzentration (Cognitrone) den Prozentrang 4 und bei dem Adaptiven Tachistoskopischen Verkehrsauffassungs-Test einen Prozentrang von 14. Daraus ergäben sich Hinweise auf fahreignungsrelevante Beeinträchtigungen der psychofunktionalen Leistungsfähigkeit für Kraftfahrzeuge der Gruppen 1 und 2. Eine Kompensationsprüfung für die festgestellten Leistungsdefizite erscheine aus leistungspsychologischer Sicht erfolgversprechend, altersbedingt jedoch lediglich für die Gruppe 1. Daran anknüpfend empfiehlt das ärztliche Gutachten, die Fähigkeit zur Kompensation der festgestellten Beeinträchtigungen bei der realen Verkehrsteilnahme im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung mit Hilfe einer verkehrspsychologischen Verhaltensbeobachtung zu klären. Sollte diese eine Kompensation der fahreignungsrelevanten Einschränkungen des kognitiven Leistungsvermögens ergeben, sei der Antragsteller unter näher bezeichneten Auflagen in der Lage, den Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 vollständig gerecht zu werden.

4

Im Juni 2023 legte der Antragsteller das daraufhin vom Landratsamt angeordnete leistungspsychologische Gutachten vom 26. Mai 2023 vor, dem eine verkehrspsychologische Fahrverhaltensbeobachtung zu Grunde liegt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, der Antragsteller sei vor dem Hintergrund der in der leistungspsychologischen Untersuchung vom 13. März 2023 festgestellten Leistungsbeschränkungen nicht in der Lage, ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1 sicher zu führen. Bei der Untersuchung am 15. Mai 2023 habe er wiederholt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten. So sei er 62 km/h bei erlaubten 50 km/h gefahren, 60 km/h am Ortseingangsschild und 50 km/h in einer 30er-Zone. Nachdem er durch die Fahrlehrerin auf die letztgenannte Geschwindigkeitsbeschränkung hingewiesen worden sei, habe er zwar abgebremst, sei jedoch mit 38 km/h weitergefahren. Die Fahrt sei abgebrochen worden, nachdem der Antragsteller wiederholt eine Kurve geschnitten und die Fahrlehrerin beim zweiten Mal habe abbremsen müssen, um die Kollision mit einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug zu verhindern. Auf die Frage, wie er es sich erkläre, dass er in der 30er-Zone 50 km/h gefahren sei, habe der Antragsteller angegeben, er habe zu viel mit dem ungewohnten Auto zu tun gehabt und das Schild daher übersehen. Auf die anderen Auffälligkeiten angesprochen habe der Antragsteller angegeben, das Fahrzeug sei „total neu für ihn“, es sei ein Fehler gewesen, dass er vorher keine Fahrstunden genommen habe. Diese Selbsteinschätzung sei jedoch nur zum Teil mit der Einschätzung der durchführenden Psychologin vereinbar. In der Befundwürdigung heißt es, in der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung habe nicht unter

Beweis gestellt werden können, dass eine ausreichende Kompensationsfähigkeit bzw. eine ausreichende Fähigkeit zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen vorliege. Es hätten sich vielmehr wesentliche Defizite bei der Bewältigung von Fahraufgaben gezeigt, die nicht auf Wissensmängel zurückzuführen seien. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Defizite als Bestätigung der testpsychologisch festgestellten Leistungsbeeinträchtigungen gewertet werden müssten. In dem Gutachten ist festgehalten, der Antragsteller habe sich vor der Fahrt mit dem Beobachtungsfahrzeug vertraut gemacht. Dieser ließ zu dem Gutachten durch seinen Bevollmächtigten anmerken, die Fahrverhaltensbeobachtung sei mangelhaft. Die beschriebenen Verkehrsverstöße gingen darauf zurück, dass die Beobachtung mit einem viel leistungsfähigeren Fahrzeug, einem SUV, durchgeführt worden sei, dessen Technik ihm ungewohnt – so sei etwa die Handbremse per Knopfdruck zu bedienen – und er nicht in die Bedienung eingewiesen worden sei.

5

Mit Bescheid vom 29. Juni 2023 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis sämtlicher Klassen und verfügte, dass der bereits vorgelegte Führerschein einbehalte bleibe. Ferner ordnete es die sofortige Vollziehung des Bescheids an. Zur Begründung verwies es auf die vorgelegten Gutachten.

6

Am 4. Juli 2023 ließ der Antragsteller Widerspruch erheben, über den nach Aktenlage noch nicht entschieden ist.

7

Am 5. Juli 2023 stellte er einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs, den das Verwaltungsgericht Augsburg mit Beschluss vom 23. August 2023 ablehnte. Nach den Ergebnissen der Leistungstestung, die unabhängig von der Rechtmäßigkeit ihrer Einholung verwertbar sei, bestehe bei dem Antragsteller keine Fahreignung für Fahrzeuge der Gruppen 1 und 2. Die Möglichkeit, im Rahmen der Verkehrsbeobachtung aufzuzeigen, dass er diese Mängel kompensieren könne, habe der Antragsteller nicht genutzt. Die dagegen erhobenen Einwände seien unberechtigt.

8

Dagegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers, der der Antragsgegner entgegentritt.

9

Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die Gerichts- und Behördenakten Bezug genommen.

II.

10

Die Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Aus den im Beschwerdeverfahren vorgetragenen Gründen, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts zu ändern und die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherzustellen wäre.

11

1. Die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung genügt entgegen der Auffassung des Antragstellers den Vorgaben des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO. Diese Bestimmung normiert lediglich eine formelle und keine materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzung, so dass es auf die inhaltliche Richtigkeit oder Tragfähigkeit der Begründung des Sofortvollzugs nicht ankommt (vgl. BayVGh, B.v. 26.2.2021 – 11 CS 20.2979 – juris Rn. 23; B.v. 16.10.2019 – 11 CS 19.1434 – juris Rn. 20). Insoweit ist das Verwaltungsgericht der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung gefolgt, wonach an den Inhalt der schriftlichen Begründung der Vollzugsanordnung keine zu hohen Anforderungen zu stellen sind und bei Kraftfahrern, denen die erforderliche Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs fehlt, das Erlassinteresse regelmäßig mit dem Vollzugsinteresse identisch ist. Bei dieser häufig wiederkehrenden Sachverhaltsgestaltung, der eine typische Interessenlage zugrunde liegt, reicht es aus, diese Interessenlage aufzuzeigen und deutlich zu machen, dass sie nach Auffassung der Fahrerlaubnisbehörde auch im konkreten Fall vorliegt (vgl. BayVGh, B.v. 16.10.2019 a.a.O. Rn. 20; B.v. 8.6.2021 – 11 CS 20.2342 – juris Rn. 17; Hoppe in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 80 Rn. 46, 55). Dem hat das Landratsamt genügt, indem es – ausgehend von der Annahme der fehlenden Fahreignung des Antragstellers – seinen sofortigen Ausschluss vom Straßenverkehr im Interesse der Verkehrssicherheit und des Schutzes anderer Verkehrsteilnehmer für erforderlich erklärt hat.

12

2. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht angenommen, dass bei einer eigenständigen gerichtlichen Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Erfolgsaussichten der Hauptsache das öffentliche Interesse am Sofortvollzug das Interesse des Antragstellers an einer aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs überwiegt. Das Beschwerdevorbringen rechtfertigt nicht die Annahme, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtswidrig ist.

13

a) Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (StVG, BGBl I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. November 2023 (BGBl I Nr. 315), und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 13. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl I Nr. 199), hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

14

Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist nur, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG). Dies setzt u.a. eine ausreichende psychische Leistungsfähigkeit voraus. Die Fahrerlaubnisverordnung enthält insoweit zwar nur punktuelle Regelungen (vgl. § 11 Abs. 9 FeV i.V.m. Nr. 2 der Anlage 5 zur FeV; § 71a Abs. 1 FeV; Nr. 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV). Gleichwohl lässt sich dem Begriff der körperlich-geistigen Eignung sowie den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (Vkbl S. 110) in der Fassung vom 17. Februar 2021 (Vkbl S. 198), die nach § 11 Abs. 5 FeV i.V.m. Anlage 4a zur FeV Grundlage für die Eignungsbeurteilung sind, entnehmen, dass eine ausreichende psychische Leistungsfähigkeit grundlegende Voraussetzung für das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs ist (vgl. dazu auch Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie [DGVP]/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin [DGVM], 4. Aufl. 2022, S. 379). Nach Nr. 2.1 der Begutachtungsleitlinien ist eine Verkehrsgefährdung u.a. dann gegeben, wenn nach dem Grad der festgestellten Beeinträchtigung der körperlich-geistigen (psychischen) Leistungsfähigkeit zu erwarten ist, dass die Anforderungen beim Führen eines Kraftfahrzeugs, zu denen ein stabiles Leistungsniveau und auch die Beherrschung von Belastungssituationen gehören, nicht mehr bewältigt werden können. Gemäß Nr. 2.5 der Begutachtungsleitlinien umfasst die psychische Leistungsfähigkeit u.a. die Konzentration (die gestört ist, wenn die jeweils anstehende Fahraufgabe aufgrund von Ablenkung oder Fehldeutungen verkannt bzw. fehlerhaft gelöst wird), die Aufmerksamkeit (verstanden als das Erfassen der für den Kraftfahrer bedeutsamen Informationen) und die Belastbarkeit (welche zu gering ist, wenn es unter Stress oder nach längerer andauernder Beanspruchung zu fehlerhaften Wahrnehmungen, Interpretationen oder Reaktionen kommt). Als Ursache dafür kommen psychische, aber auch organische Krankheiten bzw. Beeinträchtigungen in Betracht. Eine Zuordnung zu einem konkreten Krankheitsbild ist allerdings nicht zwingend, da die Feststellung der Leistungsfähigkeit diagnose-übergreifend bzw. diagnose-unabhängig ist (vgl. Nr. 2.5 der Begutachtungsleitlinien).

15

Überprüft wird die psychische Leistungsfähigkeit nach den Begutachtungsleitlinien regelmäßig im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung mit Hilfe objektiver psychologischer Testverfahren. Die Ergebnisse der Leistungstests werden in Prozenträngen ausgedrückt. Diese geben Auskunft darüber, welcher Anteil an Personen in einer vergleichbaren Stichprobe schlechtere bzw. gleich gute oder bessere Leistungen erzielt hat. So bedeutet etwa ein Prozentrang von 70, dass in der Stichprobe 30% bessere Leistungen erzielt haben. Ausreichende psychische Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 ist zu bejahen, wenn in allen eingesetzten Leistungstests der Prozentrang 16 – bezogen auf altersunabhängige Normwerte – erreicht oder überschritten ist. Wird dieser Grenzwert unterschritten, ist die Eignung trotzdem gegeben, wenn Grenzwertunterschreitungen nur situationsbedingt sind, durch stabile Leistungen in den anderen Verfahren ausgeglichen werden oder durch Ergebnisse weiterer Verfahren nachgewiesen werden kann, dass das aus den Leistungsergebnissen zu erschießende Risiko durch das Kompensationspotential (vorausschauendes Denken, ausgeprägtes Risikobewusstsein, sicherheitsbetonte Grundhaltung) angemessen gemindert werden kann. Hinreichende psychische Leistungsfähigkeit ist demnach insbesondere anzunehmen, wenn der Betroffene in einer Fahrverhaltensprobe nachweisen kann, dass die in der (ungewohnten) Testsituation festgestellten Minderleistungen sich auf das gelernte

Fahrverhalten nicht negativ auswirken. Für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 gilt die erhöhte Anforderung, dass in der Mehrzahl der eingesetzten Verfahren der Prozentrang 33 erreicht oder überschritten und der Prozentrang 16 ausnahmslos erreicht werden muss. Hiervon kann nur abgesehen werden, wenn in einzelnen Untertests bei Abweichungen nach unten Kompensationsmöglichkeiten gegeben sind. In Zweifelsfällen ist eine Fahrverhaltensprobe durch den psychologischen Gutachter vorzunehmen (vgl. im Einzelnen Nr. 2.5 der Begutachtungsleitlinien).

16

b) Dies zu Grunde gelegt hat das Verwaltungsgericht zu Recht angenommen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptsachverfahren voraussichtlich nicht zu beanstanden sein wird. Nach den vorgelegten Gutachten hat der Antragsteller bei der psychologischen Leistungstestung die Mindestanforderungen an das Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 nicht erreicht, was einen psychischen Leistungsmangel nahelegt, und ist ihm im Rahmen der psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung kein Nachweis gelungen, dass sich die festgestellte Minderleistung nicht negativ auf die Leistung unter realen Verkehrsbedingungen auswirkt. Damit fehlt ihm erst recht die psychische Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 und kann es dahinstehen, ob sich die mangelnde Eignung insoweit bereits aus dem ärztlichen Gutachten vom 28. März 2023 ergibt.

17

aa) Das Verwaltungsgericht hat zutreffend ausgeführt, dass das vom Antragsteller vorgelegte Ergebnis der leistungspsychologischen Untersuchung vom 13. März 2023 ungeachtet der Frage, ob die ärztliche Gutachterin mit deren Anforderung den Gutachtensauftrag überschritten hat (vgl. dazu BayVGH, B.v. 22.1.2018 – 11 CS 17.2192 – juris Rn. 14 f.; B.v. 7.11.2018 – 11 CS 18.435 – DAR 2019, 343 = juris Rn. 14), verwertet werden darf. Hat der Betroffene das von ihm geforderte Gutachten vorgelegt, kann er nicht einwenden, die Behörde habe ihre Erkenntnisse rechtswidrig erlangt. Das Ergebnis des Gutachtens schafft eine neue Tatsache, die selbständige Bedeutung hat. Ein Verbot, diese Tatsache für die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung zu verwerten, lässt sich aus der Fahrerlaubnis-Verordnung oder sonstigem innerstaatlichen Recht nicht ableiten. Einem Verwertungsverbot steht auch das Interesse der Allgemeinheit entgegen, vor Kraftfahrern geschützt zu werden, die sich aufgrund festgestellter Tatsachen als ungeeignet erwiesen haben (vgl. BVerwG, U.v. 28.4.2010 – 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 = juris Rn. 19; BayVGH, B.v. 7.11.2018 a.a.O. Rn. 14 m.w.N.). Damit greifen die Einwände der Beschwerde, die Einholung einer konsiliarischen Leistungstestung sei unverhältnismäßig gewesen und die Vorlage des Gutachtens „aus dem Zusammenhang gerissen“ erfolgt, nicht durch.

18

bb) Nach dem Bericht über die Leistungstestung vom 13. März 2023 hat der Antragsteller sowohl im Wiener Determinationstest, der auf die Belastbarkeit zielt, als auch im Test zur Erfassung der Aufmerksamkeit und Konzentration (Cognitrone), der die Konzentration prüft, und im Adaptiven Tachistoskopischen Verkehrsauffassungs-Test, der die Aufmerksamkeit testet, den nach den Begutachtungsleitlinien für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 erforderlichen Prozentrang 16 nicht erreicht. Dass diese testpsychologische Untersuchung, die dem vorliegenden Bericht zufolge von einem verkehrspsychologischen Gutachter verantwortet ist, den dafür geltenden fachlichen Anforderungen nicht gerecht würde, ist weder vorgetragen noch ersichtlich. Aus diesem Ergebnis der Leistungstestung hat die Gutachterin zu Recht und in Einklang mit den vorgenannten Annahmen der Begutachtungsleitlinien Hinweise auf fahreignungsrelevante Beeinträchtigungen der psychofunktionalen Leistungsfähigkeit abgeleitet.

19

Wenn die Beschwerde dagegen einwendet, das Ergebnis der testpsychologischen Begutachtung sei von der mangelnden Übung des Antragstellers mit Computermedien beeinflusst, greift dies nicht durch.

20

Zum einen lässt sich nicht pauschal annehmen, dass mangelnde Vertrautheit im Umgang mit Computern die Testergebnisse in dem Sinn verzerrt, dass sie weniger eine Aussage über die psychische Leistungsfähigkeit als die Geschicklichkeit im Umgang mit der Technik und die Fähigkeit zur Einstellung auf die Testsituation treffen. Denn die zugelassenen computer-basierten Testverfahren verlangen keine speziellen Computerkenntnisse, sondern im Wesentlichen motorisches Geschick sowie sensorische Fähigkeiten, die auch bei der technischen Bedienung eines Kraftfahrzeugs notwendig sind (vgl. OVG Berlin-

Bbg, B.v. 2.5.2012 – OVG 1 S 25.12 – ZfSch 2012, 657 = juris Rn. 8 unter Verweis auf eine im Urteil des VG Neustadt vom 6.6.2005 – 3 K 63/05.NW – juris Rn. 32 f. wiedergegebene Stellungnahme des TÜV Pfalz). Ferner setzt die Anwendung der Tests bei Personen im höheren Alter den geltenden fachlichen Standards nach voraus, dass hinreichend differenzierte Darstellungen der Normwertverteilung für Testpersonen im höheren Altersgruppen vorliegen, so dass eine Bewertung der Geeignetheit des Verfahrens für die Durchführung mit älteren Klienten ebenso möglich ist wie eine angemessene Auswertung der Ergebnisse (Kriterium PTV 2 Nr. 9 der Beurteilungskriterien). Deswegen sind die zugelassenen computer-basierten Testverfahren grundsätzlich auch bei älteren Kraftfahrern zur Prüfung der psychischen Leistungsfähigkeit geeignet (vgl. BayVGH, B.v. 30.1.2017 – 11 CS 17.27 – juris Rn. 19 ff.) und können auch bei diesen zumindest einen Hinweis auf Leistungsmängel geben.

21

Zum anderen besteht zwar tatsächlich eine Gefahr, dass insbesondere ältere Fahrer durch die apparative Leistungsmessung überfordert werden (vgl. dazu Fastenmeier, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2015, 97/99; Beurteilungskriterien, S. 379 f.). Dem tragen die Begutachtungsleitlinien jedoch Rechnung, indem sie regelmäßig Raum für den Nachweis lassen, dass sich die bei der Leistungstestung festgestellten Defizite im Fahrverhalten nicht entscheidend niederschlagen bzw. kompensiert werden können (vgl. Nr. 2.5 der Begutachtungsleitlinien). Die für die Begutachtungsstellen entwickelten Beurteilungskriterien geben die fachlichen Anforderungen an die Untersuchung insoweit dahin wieder, dass der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung als Ergänzung zu den Testverfahren bei der Gruppe der über 65-jährigen Kraftfahrer eine besonders große Bedeutung zukommt (vgl. Beurteilungskriterien, S. 380). Daran hat sich die verkehrspsychologische Gutachterin hier der Sache nach orientiert, indem sie eine Kompensationsprüfung vorgeschlagen hat. Dem ist das Landratsamt gefolgt und hat eine verkehrspsychologische Fahrverhaltensbeobachtung angeordnet.

22

cc) Auf der Grundlage des daraufhin vorgelegten leistungspsychologischen Gutachtens vom 26. Mai 2023 durfte das Landratsamt annehmen, dass der Antragsteller den Nachweis, trotz der bei der computergestützten Leistungstestung festgestellten Defizite ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1 noch hinreichend sicher führen zu können, nicht erbringen kann und daher insoweit von mangelnder psychischer Leistungsfähigkeit ausgegangen werden muss.

23

Wenn das Gutachten zu dem Ergebnis kommt, in der verkehrspsychologischen Fahrverhaltensbeobachtung am 15. Mai 2023 hätten sich wesentliche, nicht auf Wissensmängel zurückzuführende Defizite bei der Bewältigung von Fahraufgaben gezeigt, so dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass diese die testpsychologisch festgestellten Leistungsbeeinträchtigungen bestätigten, ist dies nach Aktenlage nachvollziehbar. Die verkehrspsychologische Fahrverhaltensbeobachtung stellt eine Sonderform eines psychologischen Testverfahrens dar, bei dem zur Diagnostik der psychischen Leistungsfähigkeit die Beobachtung des konkreten Fahrverhaltens herangezogen wird. Zugrunde liegt dem der Ansatz, dass Fahrerfahrung und praktische Übung gewisse Mängel ausgleichen können (vgl. Beurteilungskriterien, S. 398). Dementsprechend handelt es sich um eine Eignungs-, keine Befähigungsprüfung und muss ein Bezug zwischen den beobachteten Verhaltensweisen und den festgestellten Leistungsdefiziten hergestellt werden (vgl. Kriterium PTV 6 Nr. 2 der Beurteilungskriterien). Diese Grundsätze hat die Gutachterin berücksichtigt. Ferner ist ihre Schlussfolgerung, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass die beobachteten Defizite bei der Bewältigung von Fahraufgaben – insbesondere Geschwindigkeitsverstöße im Ortseingangsbereich sowie in einer Tempo-30-Zone und das Schneiden von Kurven – als Bestätigung der testpsychologisch festgestellten Leistungsbeeinträchtigungen anzusehen seien, auch inhaltlich schlüssig. In der Literatur werden zu schnelles Fahren in verkehrsberuhigten Bereichen und auch das Einhalten zu geringer Seitenabstände bzw. Spurungenauigkeiten als typische Fehler eingeschränkt leistungsfähiger Fahrer beschrieben (vgl. Fastenmeier, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2015, 97/100 f.).

24

Soweit die Beschwerde dagegen einwendet, dass die Fahrverhaltensbeobachtung nicht ausreichend vorbereitet und mit einem dem Antragsteller völlig unvertrauten, sehr viel leistungsstärkeren Fahrzeug durchgeführt worden sei, vermag sie damit nicht durchzudringen. In dem Gutachten ist vermerkt, dass der Antragsteller sich vor der Fahrt mit dem Beobachtungsfahrzeug vertraut gemacht hat. Ferner liegt es zwar auf der Hand, dass ein fremdes Fahrzeug gerade ältere Kraftfahrer vor Herausforderungen stellen kann

(vgl. dazu auch Fastenmeier a.a.O. S. 100). Auf der anderen Seite sehen die Beurteilungskriterien vor, dass die Fahrverhaltensbeobachtung in der Regel mit einem für die Fahrprüfung zugelassenen Fahrzeug der Fahrzeugklasse B mit Doppelbedieneinheit und in Begleitung eines Fahrlehrers durchgeführt wird (Kriterium PTV 6 Nr. 9 der Beurteilungskriterien), wofür jedenfalls Sicherheitserwägungen sprechen. Daher kann die Möglichkeit einer Beeinflussung der Ergebnisse durch die Fremdheit des Fahrzeugs regelmäßig allein bei der Interpretation der Beobachtungen zu berücksichtigen sein. Hier liegt es jedoch, wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, fern, dass die trotz Hinweis der Fahrlehrerin fortgesetzte Geschwindigkeitsüberschreitung und das Schneiden von Kurven, das zum Eingreifen der Fahrlehrerin zur Vermeidung einer Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug geführt hat, auf technische Unterschiede zum eigenen Fahrzeug des Antragstellers zurückzuführen sind.

25

Unerheblich ist insoweit, ob die – aus dem Gutachten nicht ersichtliche – Dauer der Fahrt und Beobachtung ausreichend war, um die psychische Leistungsfähigkeit des Antragstellers unter realen Verkehrsbedingungen abschließend beurteilen zu können. Dass die Gutachterin die Fahrverhaltensbeobachtung abgebrochen hat, nachdem die Fahrlehrerin zur Vermeidung eines Unfalls eingreifen musste, steht in Einklang mit den Beurteilungskriterien (Kriterium PTV 6 Nr. 19 der Beurteilungskriterien). Sofern dies nicht schon deshalb gerechtfertigt erscheint, weil ein günstiges Ergebnis ausgeschlossen schien, war es zumindest aus Gründen des Schutzes der Beteiligten an der Beobachtungsfahrt sowie sonstiger Verkehrsteilnehmer zwingend. Wenn die Beobachtungsdauer keine abschließende Beurteilung ermöglicht haben sollte, liegt dies daher in der Sphäre des Antragstellers. Somit geht es mit Blick auf die Mitwirkungspflichten des Fahrerlaubnisinhabers bei der Eignungsüberprüfung sowie nach dem Rechtsgedanken des § 11 Abs. 8 FeV jedenfalls zu seinen Lasten, dass er die aus dem Ergebnis der computergestützten Leistungstests folgende Vermutung mangelnder Leistungsfähigkeit nicht entkräften kann.

26

Dass das Risiko durch geeignete Auflagen und Beschränkungen auf ein vertretbares Maß reduziert werden könnte (vgl. dazu Nr. 2.5 der Beurteilungskriterien; Ternig, SVR 2017, 6/12 f.; Abschnitt B I Nr. 100 – 108 der Anlage 9 zur FeV), also eine bedingte Eignung anzunehmen wäre, liegt nach dem Vorstehenden fern, so dass es nachvollziehbar und in Einklang mit den Beurteilungskriterien erscheint (Kriterium PTV 6 Nr. 21), wenn das Gutachten dazu keine Ausführungen enthält.

27

dd) Damit fehlt dem Antragsteller voraussichtlich die notwendige psychische Leistungsfähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 1. Gleiches gilt somit erst recht für Kraftfahrzeuge der Gruppe 2, die hier ebenfalls in den Blick zu nehmen ist, nachdem die Fahrerlaubnis des Antragstellers auch die Klassen C1, C1E und CE umfasst (vgl. Abschnitt A I Nr. 17 der Anlage 3 zur FeV). Folglich kann dahinstehen, ob mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 bereits auf der Grundlage des ärztlichen Gutachtens vom 28. März 2023 feststeht.

28

3. Die Beschwerde war daher mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 2 VwGO zurückzuweisen. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. den Empfehlungen in Nr. 1.5 Satz 1, 46.1, 46.3 und 46.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013. Die 1964 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 3 umfasst nach Abschnitt A I Nr. 17 der Anlage 3 zur FeV die Fahrerlaubnisklassen A (versehen mit den Schlüsselzahlen 79.03, 79.04), A1 (versehen mit der Schlüsselzahl 79.05), AM, B, BE, C1, C1E, CE mit der Schlüsselzahl 79 (C1E > 12 000 kg, L ≤ 3) sowie L. Maßgeblich sind davon zum einen die Klassen B und C1, für die nach den Nummern 46.3 und 46.5 des Streitwertkatalogs jeweils der Auffangwert von 5.000,- Euro anzusetzen ist. Zum anderen ist für die mit der Schlüsselzahl 79.05 versehene Klasse A1 an sich noch ein zusätzlicher Streitwert anzusetzen (von 2.500,- Euro, vgl. Nr. 46.2 des Streitwertkatalogs), nicht hingegen für die mit den Schlüsselzahlen 79.03 und 79.04 (Begrenzung auf dreirädrige Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen) versehene Klasse A (vgl. BayVGH, B.v. 21.3.2023 – 11 CS 23.273 – Blutalkohol 60, 427 = juris Rn. 29; B.v. 15.12.2014 – 11 CS 14.2202 – juris Rn. 7). Dies fällt hier jedoch im Ergebnis nicht ins Gewicht. Denn die ebenfalls 1964 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 1 des Antragstellers umfasst nach Abschnitt A I Nr. 3 der Anlage 3 zur FeV ohnehin die Klasse A1 und zusätzlich die Klassen A (ohne Einschränkung), A2, AM sowie L, hat somit gegenüber der vorgenannten Fahrerlaubnis der Klasse 3 eigenständige Bedeutung und ist nach

Nr. 46.1 des Streitwertkatalogs mit 5.000,- Euro zu bewerten. Die 1964 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 4 erstreckt sich nach Abschnitt A I Nr. 22 auf die Klassen A1, AM sowie L und geht damit nicht über die vorgenannten Klassen hinaus. Daraus ergibt sich zusammengerechnet ein Streitwert von 15.000,- Euro, der im Eilverfahren zu halbieren ist.

29

4. Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).