



Stellungnahme der DOG und des BVA zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) vom Dezember 2010

Kurz vor Ende des Jahres 2010 wurden vom Bundesrat verschiedene verkehrsrechtlich relevante Gesetze und Verordnungen verabschiedet, die mittlerweile rechtskräftig geworden sind. Zudem soll eine Neuauflage der Anlage 6 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) zum 1. Juli 2011 in Kraft treten. Warum die Anlage 6 zur FeV mit den für die augenärztliche Begutachtung entscheidenden Richtwerten und Handlungsanweisungen nicht gleichzeitig und vollständig mit dem Gesetz selbst verabschiedet wurde, ist unklar. Derzeit gilt für die Altinhaberregelung wieder die alte Anlage XVII zu §§ 9a ff. StVZO (siehe unten III). Die Umsetzung im Einzelnen ist nach Aussage des zuständigen Referenten im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) Ländersache. Hier kann also je nach Umsetzung durch die einzelnen Länder wieder ein Mosaik von unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen zustande kommen. Es muss abgewartet werden, wie in den einzelnen Bundesländern die Vorgaben des BMVBS umgesetzt werden. Es sollte möglichst verhindert werden, dass die einzelnen Bundesländer substantielle Änderungen vornehmen.

Die Verkehrskommission der DOG gibt nach interner Beratung folgende Stellungnahme zu den Änderungen ab:

Während verschiedene Änderungen als durchwegs positiv zu bewerten sind, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass diese langjährigen Forderungen der Verkehrskommission der DOG entsprechen, ist insbesondere die Lockerung der Anforderungen an das Farbsehen für Berufskraftfahrer zu kritisieren. Hier verbirgt sich ein erhebliches Risikopotential für die Sicherheit im Straßenverkehr. Die wiederholt von der Verkehrskommission der DOG schriftlich und auch vom Vorsitzenden der Verkehrskommission mündlich vorgebrachten Bedenken, die auch vor längerer Zeit bereits an die Bundesanstalt für Straßenwesen weitergeleitet worden waren, wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht berücksichtigt.

Nun die wichtigsten Änderungen im Einzelnen wie folgt:

I. Klassen A, A1, B, BE, M, S, L und T.

1. 1.2: Es wurde ein Satz eingefügt wie folgt: „Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungs- oder Kontrastsehen, Blendempfindlichkeit, Diplopie, sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren in Frage stellen können“. Hiermit ist endlich die langjährige Forderung der Verkehrskommission der DOG auf eine hinreichende Bewertung von Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit in den Gesetzestext der Anlage 6 übernommen worden. Dies bedeutet konkret, dass jeder Kandidat, der den Sehtest nicht besteht, einer augenärztlichen Begutachtung unterzogen werden muss. **In Zukunft müssen dabei Dämmerungs- oder Kontrastsehen und Blendempfindlichkeit geprüft werden.** Die Verkehrskommission der DOG verweist auf die bisherigen Empfehlungen der DOG und des BVA, die konkrete Grenzwerte und methodische Anforderungen an die Prüfung von Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit definieren.

2. 1.2.1: Der Begriff „Einäugigkeit“ wurde aus dem Gesetzestext entfernt. Es gibt in Zukunft nur noch den Begriff „Beidäugigkeit“. Dieser Begriff ist aber nicht definiert. Es ist abzuwarten, wie in Zukunft die Behörden mit dem Begriff „Beidäugigkeit“ und der nicht mehr vorhandenen „Einäugigkeit“ umgehen werden. Aus Sicht der Verkehrskommission der DOG sollte an den früheren Formulierungen unverändert festgehalten werden.
3. 1.2.2: Die Anforderungen an das Gesichtsfeld wurden reduziert (teilweise) im Sinne der Empfehlung der Verkehrskommission der DOG, die bereits seit Jahren vorgeschlagen hat, dass das zentrale Gesichtsfeld bis 20° normal sein muss (die Empfehlung der Verkehrskommission der DOG bezieht sich allerdings lediglich auf Patienten mit einer inkompletten homonymen Hemianopsie, bei der dann bis 20° Normalität im geschädigten Halbfeld verlangt wurde). Diese Lockerung der Anforderungen ist nach Ansicht der Kommission gerechtfertigt.
4. Völlig neu eingefügt wurde ein Absatz 1.3, der sehr diffus formuliert ist und für den konkrete Ausführungsbestimmungen erwartet werden müssen. Der Text lautet wörtlich wie folgt: „1.3 Die Erteilung der Fahrerlaubnis darf in Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe nicht erfüllt werden. In diesen Fällen sollte der Fahrzeugführer einer augenärztlichen Begutachtung unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine anderen Störungen von Sehfunktionen vorliegen. Dabei müssen auch Kontrastsehen oder Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit geprüft und berücksichtigt werden. Daneben sollte der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Fahrprobe erfolgreich absolvieren“. Es ist anzumerken, dass entgegen einer schriftlichen Zusage vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 23.09.2010 die beiden Formulierungen mit „sollte“ nicht in „muss“ geändert worden sind. „Sollte“ ist nicht verbindlich, die Sätze können schlichtweg ignoriert werden. Insofern ist der Inhalt dieses Absatzes 1.3 auf zwei Sätze zu reduzieren, nämlich Satz 1 und Satz 3. Es wird die Möglichkeit geschaffen, für den Fall, dass die Anforderungen an Gesichtsfeld oder Sehschärfe (wohlgemerkt nur diese beiden Sehfunktionen!) nicht erfüllt werden, in Ausnahmefällen dennoch eine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Dabei müssen aber Kontrastsehen oder Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit geprüft und berücksichtigt werden. Wie bereits erwähnt fehlen konkrete Ausführungsbestimmungen. In der jetzigen Form ohne konkrete Empfehlungen und Anforderungen öffnet dieser Text beliebig Tür und Tor, jeden auch hochgradig Sehbehinderten zum Straßenverkehr zuzulassen. Dies kann so nicht sein! In der kommenden Neuauflage der Empfehlungsschrift der DOG und des BVA zur Fahreignungsbegutachtung werden Vorschläge unterbreitet werden, wie in diesen Fällen zu verfahren ist.
5. Neu hinzugekommen ist der Absatz 1.4 wie folgt: „1.4 Nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge oder bei neu aufgetretener Diplopie muss ein geeigneter Zeitraum (mindestens drei Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden“. Diese Regelung entspricht einer langjährigen Forderung der Verkehrskommission der DOG, die seit Jahren empfohlen hat, dass nach Verlust des Sehvermögens auf einem Auge oder bei neu aufgetretener Diplopie wenigstens für 3 Monate Fahrkarenz ausgeübt werden soll. Die Empfehlung der DOG ist somit jetzt im Gesetz verankert, was als durchaus positiv zu bewerten ist.

-
6. Neu hinzugekommen ist Absatz 1.5 wie folgt: „1.5 Besteht eine fortschreitende Augenkrankheit, ist eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung erforderlich“. Diese Formulierung ist sicherlich begrüßenswert, allerdings ist sie wie vieles andere in der Neuauflage von Anlage 6 mehr als diffus gehalten. Was ist „eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung“? Auch hier müssen von der DOG und vom BVA konkrete Empfehlungen gemacht werden, damit die Behörden eine einheitliche Richtlinie erhalten.
 - II. Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 12 Abs. 6, § 48 Abs. 4 Nr. 4 und Abs. 5 Nr. 2).
 7. Die Anforderungen an die Sehschärfe für den „Arbeitsmedizinischen Sehtest“ sind etwas umformuliert worden, entsprechen aber im Inhalt weitgehend der bisherigen Regelung: Es heißt jetzt „Sehschärfe auf jedem Auge 0,8 und beidäugig 1,0“.
 8. Bei der Prüfung des Farbsehens beschränkt sich der Gesetzgeber in Zukunft auf **einen** Tafeltest entweder die Tafel nach Ishihara oder Velhagen, oder ein anderer geeigneter Test. Auch dies erscheint akzeptabel, obwohl die Verwendung von zwei Farbsystemen die Trefferquote verbessern würde.
 9. Wichtig ist der Anhang unter 2.1.2: „Ausreichendes Kontrast- oder Dämmerungssehen, geprüft mit einem standardisierten anerkannten Prüfgerät“. Auch hier ist somit endlich die Forderung der Verkehrskommission der DOG im Gesetzestext verankert worden, dass Kontrast- und Dämmerungssehen zur obligaten Prüfung auch bei der arbeitsmedizinischen Untersuchung im Rahmen des „verschärften Sehtests“ erforderlich sind. Wie das Kontrast- und Dämmerungssehen bei dem „verschärften Sehtest“ genau aussehen soll, wird noch zu diskutieren sein.
 10. 2.2.1. Hier wurde ein Nachsatz angehängt wie folgt: „In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung der Visus des schlechteren Auges für die Klassen C, CE, C1, C1E unter 0,5 liegen, ein Wert von 0,1 darf nicht unterschritten werden. Ein augenärztliches Gutachten ist in diesen Fällen erforderlich“. Dies ist wieder eine ausgesprochen diffuse Formulierung und auch nach Rücksprache mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde diese Formulierung so offen gehalten. Dies öffnet letztlich in Analogie zur bisherigen Altinhaberregelung den Zugang zu den Klassen C, CE und C1E für Kandidaten mit einer Sehschärfe von 0,1 bis 0,5 auf dem schlechteren Auge, was bislang ja nicht der Fall gewesen war. Allerdings ist völlig unklar, was die Formulierung besagen soll: „In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung...“: wie soll ein Bewerber für die Klasse C eine Fahrerfahrung für diese Klasse nachweisen, um unter diese Regelung zu fallen? Die Formulierung ist so diffus gehalten, dass damit im Prinzip sogar einem Neubewerber der Zugang zu diesen Fahrerlaubnisklassen ermöglicht werden kann, wenn die Sehschärfe auf dem schlechteren Auge bei wenigstens 0,1 liegt.
 11. 2.2.2. Beim Gesichtsfeld wurde die Formulierung „muss das zentrale Gesichtsfeld bis 30° normal sein“ ersetzt durch „...bis 30° frei von relevanten Ausfällen...“. Bisher ging es um ein „normales“ Gesichtsfeld. Der Begriff der Normalität war definiert über die Normwertstudien und die Normdaten, die in jedem modernen Perimeter enthalten sind. Der Begriff „relevant“ ist es nicht. Es wird empfohlen, für die Bewertung der Gesichtsfelder die entsprechenden Normwerte zu berücksichtigen.

12. Die Anforderungen an das Farbsehen für Berufskraftfahrer wurden deutlich gelockert. Es heißt: „Bei Rotblindheit oder bei Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 ist eine Aufklärung des Betroffenen über die mögliche Gefährdung erforderlich.“ Dies ist ein Dambruch! Es war seit Jahrzehnten ein ungeschriebenes Gesetz, dass Rotblinde und hochgradig Rotschwache (Protanope und Protanomale) grundsätzlich von jeglicher Personenbeförderung ausgeschlossen sind. Dies galt bisher für den Straßenverkehr, gilt für den Bahnverkehr, für den Flugverkehr und auch für den Schiffsverkehr. Der Protanope und hochgradig Protanomale hat das erhebliche Risiko, bei schlechten Sichtverhältnissen, wo die Fahrer nur noch auf die Rücklichter des Vordermanns angewiesen sind, einen Auffahrunfall zu verursachen. Es ist nicht akzeptabel, dass in Zukunft generell Busfahrer auch als Protanope und hochgradig Protanomale zur Personenbeförderung zugelassen werden sollen.

Es gibt laut Dr. Brandl, Mitglied der Verkehrskommission der DOG, zwei gravierende Flugunfälle, die durch Rotsinngestörte verursacht wurden: im Jahre 1984 kam es zu einer Bruchlandung einer Phantom F4 bei Nachtflug, weil der Pilot die seitlichen Erkennungslichter anderer Flugzeuge verwechselt hat; im Jahre 2002 erfolgte eine weitere Bruchlandung einer FEDEX-Maschine, weil der protanope Pilot die Landelichter falsch interpretiert hat. Ähnlich gravierende Beispiele gibt es im Bereich der Schifffahrt (Dr. Elze, Mitglied der Verkehrskommission der DOG).

III. Hinsichtlich des Sehvermögens gelten für Inhaber einer bis zum 31. Dezember 1998 erteilten Fahrerlaubnis folgende Anforderungen (sogenannte „Altinhaberregelung“).

Die bisherige Version der Altinhaberregelung wurde komplett wörtlich ersetzt durch die alte Anlage XVII zu §§ 9a ff. StVZO aus früheren Jahren mit der leider unsäglichen Bestimmung, dass bei Stereosehen für Klasse 2 und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung „normales Stereosehen“ gefordert wird. Wir hatten über Jahre hinweg versucht, von Seiten der Verkehrskommission der DOG diesen schwierigen Begriff, der erhebliche gutachterliche Probleme aufgeworfen hat, zu beseitigen. In der Vorversion der Anlage 6 wurde dies ersetzt durch die entsprechende aktuelle Formulierung für die Neubewerber für die Klasse C etc.. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die alte Version wieder in Gang gesetzt, warum ist nicht nachvollziehbar. Das Argument war, es könne an alten Gesetzen nichts verändert werden. Von Seiten der Verkehrskommission der DOG ergeht die Empfehlung, an der letzten Version der entsprechenden Passage in der Anlage 6 festzuhalten und die Forderung nach „normalem Stereosehen“ zu ignorieren, da auch einäugig gewordene Inhaber der Klasse C ihre Fahrerlaubnis behalten dürfen.

Redaktion:

Prof. Dr. Dr. B. Lachenmayr
Vorsitzender der Verkehrskommission der DOG

Dr. Gernot Freißler
Leiter des Ressorts Verkehrsophthalmologie des BVA