

Der Bundesminister für Verkehr
StV 2 Nr. 2053 Bd/69

Bonn, den 15. April 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Mindestanforderungen an die Sehschärfe der Kraftfahrer

**Bezug: Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Besold, Franke
(Osnabrück) und Genossen
— Drucksache V/4025 —**

Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheitswesen beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Sind der Bundesregierung die vom „Deutschen Grünen Kreuz“ veröffentlichten, auf Erhebungen der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft (DOG) und des Berufsverbandes der Augenärzte beruhenden Feststellungen bekannt, aus denen zu entnehmen ist, in welcher Weise zehn europäische Staaten gesetzlich die erforderliche Sehschärfe als Voraussetzung zur Führung eines Kraftfahrzeuges geregelt haben, während in der Bundesrepublik Deutschland bislang keinerlei Bestimmungen existieren?

Eine Veröffentlichung des „Deutschen Grünen Kreuzes“ mit Angaben über die gesetzlichen Mindestanforderungen an die Sehschärfe von Fahrerlaubnisinhabern in 10 europäischen Staaten ist der Bundesregierung nicht bekannt. Auch das „Deutsche Grüne Kreuz“ konnte eine entsprechende Publikation nicht bestätigen. Die Bundesregierung kennt jedoch die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen in den anderen europäischen Staaten.

2. Hält es die Bundesregierung weiterhin für vertretbar, daß Einäugige Omnibusse und Lastkraftwagen steuern dürfen, während ihnen in den zehn europäischen Staaten die Fahrerlaubnis nicht erteilt wird? Bedarf es hierzu erst einer gutachtlichen Äußerung des Bundesgesundheitsamtes?

Die Bundesregierung hat es zu keiner Zeit für vertretbar gehalten, daß Ungeeignete Kraftfahrzeuge führen. Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf die Verkehrsbehörde keine Fahrerlaubnis erteilen, wenn Bedenken

gegen die Eignung des Bewerbers bestehen. Wird eine mangelnde Eignung später festgestellt, so ist das Führen von Kraftfahrzeugen zu untersagen. Jeder Bewerber um eine Fahrerlaubnis hat sich einem besonderen Sehtest zu unterziehen. Tauchen hierbei Zweifel an der Eignung auf, muß er ein Gutachten eines Augenarztes oder einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstelle vorlegen. Diesen Gutachten liegen in der Regel die in der „Kleinen Anfrage“ erwähnten Richtlinien der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft zugrunde. In der Praxis wird bei Einäugigkeit die Eignung zum Führen von Omnibussen grundsätzlich verneint. Bei einäugigen Bewerbern um die übrigen Fahrerlaubnisklassen kommt es jeweils auf die Fähigkeit an, den Mangel mit anderen Eigenschaften zu kompensieren. Auf keinen Fall aber erhalten ungeeignete Bewerber die Fahrerlaubnis.

3. Besteht die Notwendigkeit, den Erlaß von Mindestanforderungen an die Sehleistung von beidäugigen Kraftfahrern von einem nunmehr seit mehreren Jahren in Auftrag gegebenen und bislang immer noch nicht bekannt gewordenen Gutachten des Bundesgesundheitsamtes abhängig zu machen, obschon die im Verkehr notwendigen Werte längst von der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft festgelegt worden sind und sich im großen und ganzen mit den Bestimmungen decken, die zehn europäische Staaten im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr längst in Kraft gesetzt haben?

Die im Jahre 1961 aufgestellten Richtlinien der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft sind nicht unbestritten. Die Bundesregierung hat sich daher nicht in der Lage gesehen, ihnen Gesetzescharakter zu geben. Vor einer etwaigen gesetzlichen Festlegung von Mindestsehleistungen bedurfte es daher einer eingehenden Überprüfung der berufsständischen Forderungen der Augenärzte. Diese Überprüfung erfolgt durch das Bundesgesundheitsamt, das hierfür eine aus namhaften Wissenschaftlern und Praktikern sowie auch aus Mitgliedern der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft bestehende Arbeitsgruppe eingesetzt hat. Gegenstand der Untersuchung ist aber nicht nur die absolute Fahruntauglichkeit, sondern auch die relative Fahrtauglichkeit von Sehbehinderten, die bei den Richtlinien der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft unberücksichtigt bleibt. Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kann nicht allein aus der Sicht des Augenarztes beurteilt werden. Hierzu bedarf es einer umfassenden Wertung der Gesamtpersönlichkeit. Die Arbeitsgruppe beim Bundesgesundheitsamt setzt sich daher nicht nur aus Ophthalmologen, sondern auch aus Sachverständigen aus anderen Wissensgebieten zusammen. Sie prüft ferner die Frage, inwieweit Sehmängel überhaupt für Verkehrsunfälle ursächlich sind. Bis jetzt liegen der Bundesregierung noch keine Anhaltspunkte vor, wonach die Verkehrssicherheit in Deutschland durch Fahrerlaubnisinhaber mit Sehmängeln mehr beeinträchtigt ist als in anderen Staaten mit einer gesetzlichen Festlegung der Mindestsehleistungswerte.

Leber