

Führerschein trotz Sehbehinderung – Utopie oder realistische Perspektive?

von Erwin Denninghaus

1. Einführung

Es ist schon erstaunlich, dass das Thema „Führerschein für sehbehinderte Menschen“ in Deutschland praktisch nicht diskutiert wird. Tatsache ist jedoch, dass der Besitz eines Führerscheines wie kaum ein zweites Dokument über Lebens- und Berufsperspektiven, über gesellschaftliche und berufliche Teilhabe entscheidet. In der Zukunft werden immer mehr Menschen in Folge altersbedingter Sehbeeinträchtigungen nicht mehr über die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestvoraussetzungen hinsichtlich des Sehvermögens verfügen. Mit dem Verlust des Führerscheines endet für viele das selbständige Leben in der eigenen Wohnung.

Jeder weiß – oder glaubt zu wissen – dass Menschen, die schlecht sehen, selbstverständlich keinen Führerschein machen können bzw. ihn zurückgeben sollten, wenn ihr Sehvermögen den gesetzlichen Anforderungen nicht mehr entspricht. Dabei ist das, was allen so selbstverständlich und vernünftig erscheint, durchaus wert, hinterfragt zu werden. Einen konkreten Anlass hierfür haben die Niederlande gegeben: Am 27.4.2009 wurde dort als erstem Land der Europäischen Union das Fahren mit binokularen Fernrohren als Hilfsmittel beim Führen von Kraftfahrzeugen zugelassen.

2. Die Rechtslage in Deutschland

2.1 Allgemeine Bedingungen zur Teilnahme am Straßenverkehr

Maßgeblich für den Erwerb einer Fahrerlaubnis sind

- die Straßenverkehrsordnung (StVO) und
- die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

sowie ihre Anlagen und Ausführungsbestimmungen.

In § 1 der Straßenverkehrsordnung heißt es allgemein:

- (1): Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2): Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

In der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist in § 1 geregelt, dass „im Verkehr auf öffentlichen Straßen ... jeder zugelassen (ist), soweit nicht für die Zulassung zu einzelnen Verkehrsarten eine Erlaubnis vorgeschrieben ist.

§ 2 Abs. 1 schränkt die Zulassung wie folgt ein: „Wer sich in Folge geistiger oder körperlicher Mängel im Verkehr nicht sicher bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet. Die Pflicht zur Vorsorge, namentlich das Anbringen geeigneter Einrichtungen an Fahrzeugen, durch den Ersatz fehlender Gliedmaßen mittels künstliche Glieder, durch Begleitung oder durch das Tragen von Abzeichen oder Kennzeichen, obliegt dem Verkehrsteilnehmer selbst oder einem für ihn Verantwortlichen.

Von der Führerscheinpflcht sind gem. § 4 lediglich ausgenommen:

1. Mofas (max. 25 km/h),
2. elektronische Mobilitätshilfen (z. B. Segway-Roller – max. 20 km/h)
3. motorisierte Krankenfahrstühle (max. 15 km/h),
4. selbstfahrende Arbeitsmaschinen (max. 6 km/h).

Für Mofas gelten gem. § 5 Abs. 1 folgende Sonderbestimmungen:

„Wer auf öffentlichen Straßen ein Mofa (...) führt, muß in einer Prüfung nachgewiesen haben, daß er

1. ausreichende Kenntnisse der für das Führen eines Kraftfahrzeuges maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat und
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.“

Der Nachweis ausreichenden Sehvermögens ist für diese Fahrzeugarten nicht erforderlich.

2.2 Sehvermögen und Führerscheinerwerb

Der Frage des notwendigen Sehvermögens widmet der Gesetzgeber – im Gegensatz zu anderen Behinderungsarten – in der Fahrerlaubnis-Verordnung einen eigenen Paragraphen:

„§ 12 Sehvermögen

- (1) Zum Führen von Kraftfahrzeugen sind die in der Anlage 6 genannten Anforderungen an das Sehvermögen zu erfüllen.
- (2) Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, M, S, L und T (Krafträder, PKW und Zugmaschinen) haben sich einem Sehtest zu unterziehen. ...“

Nähere Aussagen zum Sehvermögen werden in § 12 der Fahrerlaubnisverordnung gemacht. In der Anlage 6 zu § 12 der FeV heißt es:

„1.1 Sehtest: Der Sehtest (§ 12 Abs. 2) ist bestanden, wenn die zentrale Tagessehschärfe mit oder ohne Sehhilfen mindestens beträgt: 0,7/0,7. ...“

Nur wenn der Test der Tagessehschärfe gem. DIN 58220, Teil 6, Ausgabe Januar 1997, zuletzt geändert am 1. Nov. 2009, nicht bestanden wird, erfolgt eine augenärztliche Untersuchung, bei der neben der zentralen Tagessehschärfe folgende Parameter berücksichtigt werden müssen:

- Das Gesichtsfeld
- Die Beweglichkeit (der Augen)

Die Fahrerlaubnis für die Führerscheinklassen A, A1, B, BE, M, S, L und T (Krafträder, PKW und Zugmaschinen) kann man erwerben, wenn die zentrale Tagessehschärfe auf dem besseren Auge 0,5 beträgt, sofern das schlechter sehende Auge eine Sehschärfe von mindestens 0,2 hat. Liegt sie unter 0,2, muss das bessere Auge über eine Tagessehschärfe von mindestens 0,6 verfügen. Bei diesen Führerscheinklassen sind keine weiteren Kontrollen des Sehvermögens im höheren Lebensalter vorgesehen.

Bewerber um die Führerscheinklassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (LKW und Bus) müssen sich einer augenärztlichen Untersuchung unterziehen. Sie ist ab dem 51. Lebensjahr alle 5 Jahre zu wiederholen.

Die zentrale Tagessehschärfe muss bei diesen Führerscheinklassen gemäß Fahrerlaubnisverordnung mindestens 0,8 auf dem besseren und 0,5 auf dem schlechter sehenden Auge betragen. Einäugigkeit ist – im Gegensatz zu früheren Regelungen – nicht mehr zulässig. Neben der Tagessehschärfe werden für diese Führerscheinklassen folgende Parameter untersucht und bewertet:

- das Gesichtsfeld
- die Beweglichkeit (der Augen)
- das Farbsehen
- das Stereosehen

2.3 Das Fahrradfahren

Inbesondere junge, sehbehinderte Menschen erleben es häufig als ausgesprochen beeinträchtigend, kein Kraftfahrzeug führen zu dürfen. Sie weichen – so weit es geht, auf das Fahrrad aus. Einschlägige Bestimmungen oder Regelungen hinsichtlich des Sehvermögens zum Fahrradfahren bestehen eben so wenig wie für das Führen von Mofas, elektronische Mobilitätshilfen, motorisierte Krankenfahrstühle oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen. Es besteht lediglich die Möglichkeit, die Regelungen für Kraftfahrzeuge analog zu handhaben – was allerdings nicht sachgerecht wäre, wie später gezeigt wird – oder individuelle Regelungen zu finden.

3. Theorie und Praxis

Die Sehleistung ist das Produkt einer Vielzahl unterschiedlicher Qualitäten, an der nicht nur das visuelle System selbst, sondern auch die Intelligenz, das Gedächtnis,

die Lebenserfahrung und die Sehbedingungen beteiligt sind (vgl. Corn, 1986). Wie unter Low-Vision-Experten bekannt ist, stellt die Tagessehschärfe zwar einen wesentlichen, aber eben nur **einen** Faktor dar, der für das Zustandekommen der Sehleistung verantwortlich ist. Die Tatsache, dass sie praktisch zum ausschließlichen Kriterium gemacht wird, hat zwei unerfreuliche Effekte: Sie bewirkt einerseits, dass zahlreiche Personen eine Fahrerlaubnis bekommen, deren Sehvermögen beeinträchtigt ist. Andererseits bekommen zahlreiche Personen die Fahrerlaubnis nicht, obwohl sie in der Lage wären, ein Fahrzeug sicher zu führen. Schließlich bewirken die aktuellen Bestimmungen eine gewisse Rechtsunsicherheit hinsichtlich des Fahrradfahrens sowie des Fahrens von Mofas, elektronischen Mobilitätshilfen und motorisierten Krankenfahrstühlen durch sehbehinderte Personen.

3.1 Wer kann einen Führerschein bekommen, obwohl sein Sehvermögen möglicherweise beeinträchtigt ist?

3.1.1 Das Gesichtsfeld

Eine Einschränkung des Gesichtsfeldes führt zu Einbußen bei der Übersicht über das Verkehrsgeschehen allgemein. Insbesondere können Objekte, die sich von der Seite auf die Fahrbahn zu bewegen, nicht oder erst später wahrgenommen werden. Es sind verschiedene Augenkrankheiten bekannt, die bei voll- oder weitgehend erhaltener Sehschärfe zu massiven Gesichtsfeldverlusten führen. Erst, wenn die Sehschärfe dieser Personen unter 0,7 liegt, wird die augenärztliche Untersuchung veranlasst, im Rahmen derer diese Störung diagnostiziert werden kann. Personen, die sich ihrer Gesichtsfeldeinschränkung nicht bewusst sind, erhalten die Fahrerlaubnis und gefährden damit möglicherweise sich und andere.

3.1.2 Die Beweglichkeit der Augen (Motilität)

Eine Einschränkung der Beweglichkeit der Augen führt – ähnlich wie eine Einschränkung des Gesichtsfeldes – zur Einschränkung des Sehfeldes. Auch sie kann nicht mit den üblichen Verfahren zur Messung der Tagessehschärfe diagnostiziert werden, schränkt aber die Verkehrstüchtigkeit ein.

3.1.3 Das Farbsehen

Das Farbsehen, das beim Erwerb der Führerscheinklassen für LKW und Busse getestet wird, spielt im Vergleich zu Sehschärfe und Gesichtsfeld eine eher untergeordnete Rolle. Von Bedeutung sind die Protanomalie und die Protanopie, also eine Rotschwäche, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen. Beim Erwerb des PKW- oder Motorradführerscheins wird die Rotschwäche nicht untersucht. Das erhöhte Unfallrisiko wird billigend in Kauf genommen.

3.1.4 Das beidäugige Sehen

Das Gehirn des sehgesunden Menschen bekommt von den Augen zwei Bilder, die die Welt aufgrund des Abstandes der Augen in einem etwas unterschiedlichen Winkel darstellen. Je näher das Objekt ist, desto größer ist der Unterschied der Bilder. Das Gehirn kann daraus den absoluten Abstand eines Objektes bestimmen. Diese Fähigkeit hat vor allem eine Bedeutung im Greifraum. Ihre Bedeutung für den Straßenverkehr ist zweifelhaft, da sie aufgehoben ist, sobald die Sehachsen parallel ver-

laufen, was etwa ab einer Entfernung von 2 m der Fall ist. Das beidäugige Sehen wird jedoch von der StVZO zur notwendigen Bedingung beim Führerscheinerwerb gemacht. Das „Stereosehen“ kann zwar beim Einparken von PKWs hilfreich sein, allerdings ist die Bedeutung des Sicherheitsaspektes hier zu vernachlässigen. Die Entfernung von Objekten beim Autofahren wird „empirisch“, d. h. aufgrund der Seherfahrung, bestimmt.

3.1.5 Die Blendempfindlichkeit und das Dämmerungssehen

Insbesondere bei niedrig stehender Sonne sowie bei Nachtfahrten spielt die Blendempfindlichkeit eine wichtige Rolle. Die Sehschärfe nimmt bei Personen mit erhöhter Blendempfindlichkeit bzw. herabgesetztem Dämmerungssehen überproportional ab. Dies wiegt um so schwerer, als sich das Sehvermögen in Dämmerung und Dunkelheit mit dem Älterwerden verschlechtert. Sie tritt ungefähr beginnend mit dem 55. Lebensjahr ein. Nur noch ein Drittel der älteren Menschen oberhalb von 66 Jahren weist ein halbwegs gutes Dämmerungssehen auf. Aber selbst eine totale Nachtblindheit wird mit den heute üblichen Verfahren nicht diagnostiziert. Ein nachgewiesenermaßen höheres Unfallrisiko (vgl. Lachermayr 1997) wird vom Gesetzgeber billiger in Kauf genommen.

3.1.6 Kontrastwahrnehmung

Es wird allgemein angenommen, dass sich die Sehschärfe proportional, d. h. direkt entsprechend, zu den Sehbedingungen verhält. So wie die Sehschärfe bei manchen Menschen jedoch bei Dunkelheit stärker abnimmt als bei anderen, so gibt es auch Menschen, die nur bei optimalem Kontrast, wie er bei der Überprüfung der Sehschärfe nach DIN 58220 besteht, ihre volle Sehleistung erzielen. Dunkelgraue Objekte auf hellgrauem Hintergrund (schlechte Kopien oder Autos im Nebel) sind für sie trotz guter gemessener Sehschärfe praktisch nicht wahrnehmbar. Sie erhalten trotzdem ihren Führerschein.

3.2 Rechenexempel: Sehschärfe und Geschwindigkeit

Personen, deren Sehschärfe auf beiden Augen mindestens 0,7 beträgt, bekommen eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis. Das heißt, sie dürfen in der Bundesrepublik Deutschland ein Fahrzeug mit technisch maximal möglicher Geschwindigkeit bewegen, sofern die Verkehrslage und entsprechende Verkehrszeichen keine Einschränkungen auferlegen. In der Praxis liegt die Grenze bei 250 km/h, da Serienfahrzeuge von den Herstellern aufgrund einer „freiwilligen Selbstbeschränkung“ gedrosselt werden. Das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten ist in Deutschland zwar erlaubt, aber das Risiko ist anerkanntermaßen höher als bei niedrigen Geschwindigkeiten. Daher genießt man nur den vollen Versicherungsschutz bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h.

Wir dürfen also festhalten, dass eine Sehschärfe von 0,7 vom Gesetzgeber für ausreichend erachtet wird, um ein Fahrzeug sicher bei 250 km/h zu steuern, ohne dass weitere, das Sehvermögen bestimmende Parameter untersucht worden wären. Dies mag gewagt erscheinen, entspricht aber der Rechtslage. Die KFZ-Versicherer sind etwas vorsichtiger: Sie halten dies noch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h für gegeben. Da es sich bei der Sehschärfe um ein metrisches Maß handelt, sind folgende Schlüsse möglich:

- **These 1: Wenn eine Sehschärfe von 0,7 bds. für ausreicht, um ein Kraftfahrzeug sicher 250 km/h schnell fahren zu können, dann reicht z. B. eine Sehschärfe von 0,14 aus, um 50 km/h schnell fahren zu können.**
- **These 2: Eine Sehschärfe von 0,07 wäre dementsprechend ausreichend, um z. B. ein Mofa mit 25 km/h sicher zu führen.**
- **These 3: Personen, deren Sehschärfe mindestens 0,3 beträgt, müssten rein rechnerisch vollen Versicherungsschutz genießen, wenn sie ein Kraftfahrzeug mit 50 km/h bewegen.**
- **These 4: Beim Fahren von Fahrrädern und Mofas müsste das Sehvermögen bis zu einem Visus von 0,16 ausreichend sein, um vollen Versicherungsschutz zu genießen.**

Die berechneten Werte sind konservativ, da sich der Bremsweg bekanntlich überproportional zur Geschwindigkeit verlängert. Bei geringeren Geschwindigkeiten verfügen die Verkehrsteilnehmer also über eine zusätzliche Sicherheitsreserve. Außerdem wurde für diese Modellrechnungen nicht der Mindestwert von 0,5/0,2 für die Sehschärfe zugrunde gelegt, sondern der Wert 0,7/0,7, mit dem man seine Fahrerlaubnis ohne jede weitere ärztliche Untersuchung erhält.

Wir können also feststellen, dass einer großen Zahl sehbehinderter Menschen in Deutschland eine Fahrerlaubnis vorenthalten wird, obwohl ihre Sehschärfe in Relation zu einer begrenzten Geschwindigkeit nicht schlechter ist als bei zahlreichen Führerscheininhabern.

4. Diskussion

4.1 Gesellschaftliche Teilhabe versus Unfallrisiko

Angesichts der besonderen Bedeutung, die der Besitz einer Fahrerlaubnis für die gesellschaftliche Teilhabe und eine berufliche Tätigkeit spielt, erscheint es dringend geboten, die oben aufgeführten Widersprüche und Thesen zu diskutieren und sachgerechte Lösungen anzustreben. Die völlige Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln bei Menschen mit geringem Sehvermögen schränkt sie, die unter definierten Bedingungen ohne Sicherheitsrisiken am Individualverkehr teilnehmen könnten, unnötig in ihren Lebensvollzügen ein. Nicht genug damit, dass ihre Berufswahl durch eine Sehbehinderung extrem eingeengt ist; durch mangelnde Mobilität können sie auch nur einen Teil der für sie grundsätzlich geeigneten Arbeitsstellen einnehmen.

Andererseits bewegen zahlreiche Menschen Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen, die dazu nicht oder nur bedingt geeignet sind. Verkehrsunfälle und damit viel persönliches Leid und gesellschaftliche Kosten könnten vermieden werden, wenn Führerscheinbewerber und Inhaber über ihr tatsächliches Sehvermögen informiert wären und die Fahrerlaubnis bei nicht vorliegenden Voraussetzungen nicht erteilt oder eingezogen würde.

4.2 Fahrerlaubnisverordnung und Schwerbehindertenrecht

Das Sozialgesetzbuch IX, § 69, bildet den gesetzlichen Rahmen für die Feststellung einer (Schwer)Behinderung. Maßgebend für die Beurteilung des Schweregrades einer Behinderung sind die *Anhaltspunkte für die ärztliche Gutachtertätigkeit*. Ihnen ist u. a. zu entnehmen, dass der Ausfall des Farbensehens mit 0 zu bewerten ist. Die Einschränkung der Dunkeladaptation (Nachtblindheit) oder des Dämmerungssehens ist mit 0 – 10 zu bewerten (S. 68).

Die Einschränkung der Sehschärfe ist gemäß einer Tabelle der Deutschen ophthalmologischen Gesellschaft wie folgt zu bewerten (Angaben jeweils für beide Augen):

Sehschärfe	Grad der Behinderung
0,5/0,5:	10
0,4/0,4:	20
0,32/0,32:	30
0,25/0,25:	40
0,2/0,2:	50
0,16/0,16:	60
0,1/0,1:	70

Vergleicht man diese Daten mit den Anforderungen, die durch die Fahrerlaubnisverordnung formuliert werden, so lassen sich verschiedene Fragen formulieren:

- Ist es tatsächlich angemessen, Farbenblindheit, die in der Praxis zur Verweigerung der Fahrerlaubnis für LKW und Busse führt und damit eine Berufsunfähigkeit bedeuten kann, gar nicht als Behinderung zu bewerten?
- Entspricht ein Grad der Behinderung von 20 einer Sehschärfe von weniger als 0,5 obwohl sie die beschriebenen, gravierenden Auswirkungen auf den Erwerb des Führerscheins und die damit verbundenen Einschränkungen der gesellschaftlichen Teilhabe bewirkt.

Pikanterweise stammen nicht nur die Empfehlungen zur Feststellung des Grades der Behinderung von der Deutschen ophthalmologischen Gesellschaft. Sie zeichnet auch für die Normen verantwortlich, die zum Erwerb des Führerscheins zugrunde gelegt werden.

4.3 Die Tagessehschärfe als alleiniges Kriterium

Die Messung der Tagessehschärfe als alleiniges Kriterium zur Beurteilung des Sehvermögens als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis ist offenkundig völlig unzureichend und wenig sachgerecht. Dazu kommt, dass Autofahren offenbar immer noch mit „schnell fahren“ und „fahren in jeder X-beliebigen Umgebung“ gleichgesetzt wird. Der Vorsitzende der Verkehrskommission der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft (DOG), Bernhard Lachenmayr stellt hierzu fest: „Eine Verminderung der zentralen Tagessehschärfe ... ist dann unfallträchtig, wenn es darum geht, andere Verkehrsteilnehmer bei hohen Fahrgeschwindigkeiten auf große Distanz zu erkennen und ihre Relativgeschwindigkeit abzuschätzen. Die typische Unfallsituation ist der falsche Überholvorgang im Überlandverkehr, bei dem ein entgegenkommendes Fahrzeug zu spät erkannt oder die Relativgeschwindigkeit falsch beurteilt wird. Im

Innerortsverkehr kann demgegenüber mit einer erstaunlich schlechten Sehschärfe noch am Verkehr teilgenommen werden.“ (Lachenmayr 1997, S. 7)

Verzichtet man also auf das Rasen auf der Autobahn oder das Überholen auf Landstraßen, so ergeben sich Szenarien, die auch Personen mit geringer Sehschärfe das Führen von Kraftfahrzeugen ermöglichen. Gut vorstellbar ist z. B. die Beschränkung auf bestimmte Geschwindigkeiten, bestimmte Fahrzeuge oder bestimmte Strecken, wenn der Erwerb der allgemeinen Fahrerlaubnis auszuschließen ist.

4.4 Praxisbezogene Tests und Kontrollen

Schließlich ist die Frage zu klären, in wie weit Optotypen nach DIN 58220 überhaupt valide Aussagen zum Sehen im Straßenverkehr zulassen. Wesentlich praxisbezogenere Aussagen ließen sich mit Hilfe von Fahrsimulatoren erzielen. Über die Vorgabe von abstrakten Sehzeichen hinaus könnten praxisnahe Reizkonstellationen vorgegeben werden. Reaktionszeiten könnten zuverlässig gemessen und das Fahrverhalten objektiv beurteilt werden.

Hiermit hat sich auch der deutsche Verkehrssicherheitsrat auseinandergesetzt: Er hat einen Fahrsimulator entwickelt, mit dessen Hilfe u. a. das Fahren unter schlechten Sehbedingungen wie Nebel oder Schneetreiben simuliert werden kann. Bereits Anfang 1999 wurde in Zusammenarbeit mit dem Rehabilitationszentrum Godeshöhe in Bonn ein spezieller Fahrsimulator für die Rehabilitation unfallverletzter Menschen in Betrieb genommen (vgl. Wolbers et al.). Auch für sehbehinderte Menschen könnte auf diesem Weg eine wesentlich differenziertere und zuverlässigere Beurteilung der tatsächlichen Verkehrstüchtigkeit erzielt werden.

4.5 Es geht auch anders – Bioptic Driving

Bereits im Jahr 1979 veröffentlichte Dennis K. Kelleher einen Beitrag zum Thema „Driving with Low Vision“ (Autofahren mit Sehbehinderung). Darin beschreibt er, wie sehbehinderte Personen ihre herabgesetzte Sehschärfe mit Hilfe von in ein Brillengestell eingesetzte kleine Fernrohre und ein spezielles Fahrtraining kompensieren. Follow-up-Studien haben belegt, dass sehbehinderte Autofahrer, die diese Hilfsmittel benutzen, nicht häufiger als andere Verkehrsteilnehmer in Unfälle verwickelt werden. „Bioptic Driving“ ist in zahlreichen Staaten der USA mittlerweile eine Selbstverständlichkeit.

Im Juli 2003 fand in London ein Kongress zum Thema „Bioptic Driving“ statt. Im selben Jahr startete Royal Visio, Niederländische Stiftung für blinde und sehbehinderte Menschen, o. a. Forschungsprojekt mit dem Ziel, „das Autofahren mit einem Fernrohrsystem (bioptics) in den Niederlanden einzuführen und zu untersuchen, ob es Personen mit herabgesetztem Sehvermögen dazu verhilft, ausreichende praktische Fertigkeiten zu erlangen, um ein Kraftfahrzeug unter europäischen Verhältnissen zu führen.“ (vgl. Melis-Dankers et al.). An dem Projekt waren die Abteilung für Augenheilkunde und die Abteilung für Psychologie der Universität Groningen sowie die Niederländische Zentralstelle für die Erteilung von Fahrerlaubnissen (CBR) beteiligt. Diese erste europäische Studie zum Thema „Autofahren mit einer Sehbehinderung“ zeigte, dass ca. 55 % der vorausgewählten Teilnehmer/innen alle Voraussetzungen zum Führen eines Kraftfahrzeuges erfüllten. Die Hälfte der sehbehinderten Versuchspersonen, die an dem Fahrtraining mit Fernrohrsystemen teilgenommen hatten,

bestanden die abschließende, offizielle Führerscheinprüfung. Sie zeigten, dass sie in der Lage waren, ein Kraftfahrzeug unter niederländischen Verkehrsverhältnissen unter Nutzung eines Fernrohrsystems sicher zu führen. (a. a. O.)

Trotz einer gegenteiligen Stellungnahme der Eyesight Working Group der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2005 wurde das Autofahren mit Fernrohrsystemen im April 2009 in den Niederlanden schließlich zugelassen (vgl. auch Royal Visio).

5. Zusammenfassung und Perspektiven

Im Verkehrsrecht der Bundesrepublik Deutschland ist offensichtlich auch im Jahr 2010 noch ein Denken verwurzelt, das im Wesentlichen „normalsehende“ und „kraftverkehrsuntüchtige“ Personen kennt. Für Betroffene und Fachleute, die mit der Beurteilung der visuellen Leistungsfähigkeit sehbehinderter Personen vertraut sind, ist dieses Denken ein Anachronismus. Dass es auch anders geht, zeigen unsere niederländischen Nachbarn.

Personen mit geringer Sehschärfe werden diskriminiert gegenüber sog. Normalsehenden und gegenüber solchen Personen, die andere Seheinschränkungen wie Nachtblindheit oder Gesichtsfeldeinschränkungen haben. Eine sachgerechte Anpassung der Bestimmungen, die Aufklärung der Führerscheinbewerber hinsichtlich ihres Sehvermögens und anderer Leistungsmerkmale sowie angepasste Konzepte der Low-Vision-Schulung würden zu mehr Mobilität und Teilhabe insbesondere älterer Menschen führen sowie weniger Unfällen in Folge schlechten Sehvermögens. Das Autofahren unter Nutzung sogenannter Bioptics stellt in diesem Kontext eine interessante Option dar. Hier liegt eine wichtige Aufgabe für die Selbsthilfeverbände Betroffener sowie Low-Vision- und Verkehrsexperten.

Nachtrag vom 24.10.2012:

Im August 2012 wurde auch in Belgien das Autofahren mit sog. Bioptics zugelassen. Im Bundestaat Kalifornien der USA unterzeichnete der Gouverneur, Jerry Brown, am 25. September 2012 ein Gesetz, das den Weg für fahrerlose Autos auf Kaliforniens Straßen freimacht. „Heute werden wir Zeuge, wie aus Science-Fiction die Realität von morgen wird – das selbstfahrende Auto“, erklärte Jerry Brown in der Google-Zentrale in Mountain View. Es scheint also nur noch eine Frage der Zeit zu sein, bis das Sehvermögen nicht mehr die ausschlaggebende Rolle für das selbständige Fahren mit einem Kraftfahrzeug spielt.

Literatur

Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Anhaltspunkte für die ärztliche Gutachtertätigkeit im sozialen Entschädigungsrecht und nach dem Schwerbehindertenrecht. Bonn 1996.

Corn, Anne: Ein Modell zur Beschreibung des visuellen Verhaltens von Menschen mit herabgesetztem Sehvermögen. In: blind – sehbehindert, Zeitschrift für das Sehgeschädigten-Bildungswesen, Jg. 105, Ausgabe 1/1985, S. 2 – 11.

Eyesight Working Group: New Standards for the Visual Functions of Drivers. Brüssel 2005

- Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist.
- Kelleher, Dennis K.: Driving with Low Vision. In: Journal for Visual Impairment and Blindness. Ausgabe 11/1979; S. 345 – 350 .
- Kooijman, Aart C. et al.: The Introduction of Bioptic Driving in the Netherlands. In: Visual Impairment Research, 10, S. 1 – 6, 2008. Siehe auch: <http://www.eri.harvard.edu/faculty/peli/papers/VIR%202008%20Holland.pdf>
- Lachenmayr, B., Buser, A., Keller, O., Berger, J.: Sehstörungen als Unfallursache. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, „Mensch und Sicherheit. Heft 65. Bergisch Gladbach 1997.
- Melis-Dankers, B. J. M., Kooijman, A. C., Brouwer, W. H., Bredewoud, R.A., Witvliet J. M. D.: Driving with reduced visual acuity and a bioptic telescope in the Netherlands. Vortrag im Rahmen des 21. Weltkongresses der International Traffic Medicine Association, Hague, 26. - 29 April 2009: „Safe Mobility for Young and Old“.
- Royal Visio: Safe Driving by the Visually Impaired now Possible. In: ICEVI European Newsletter, Issue 41, Volume 15 Number 3, November 2009.
- Wolbers, Th., Küst, J., Karbe, H., Netz, J., Hömberg, V.: Interaktive Fahrsimulation - ein neuer Weg zur Diagnose und Rehabilitation der Fahrtauglichkeit. In: Rehabilitation, 2001, 40(2), S. 87 – 91.

Autor

Erwin Denninghaus
LWL-Berufsbildungswerk Soest
Hattroper Weg 57
59494 Soest
Tel.: 02921 684-223
e-Mail: Erwin.Denninghaus@lwl.org

Die Erstveröffentlichung erfolgte in der Zeitschrift des Verbandes für Blinden- und Sehbehindertenpädagogik e. V. (VBS)

blind – sehbehindert, Ausgabe 1/2011, Seite 10 – 17.