

Dr. med. E. Emmerich  
Im Griesböhl 16  
65474 Bischhofsheim

#### Abstract

Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FeVÄndV)

Am 1.01.1999 trat die neue Fahrerlaubnisverordnung in Kraft. Damit wurde eine europäische Norm in nationales Recht umgesetzt. Europaweit wurden Ausbildung, Prüfung und Klassifizierung der Führerscheine vereinheitlicht.

Statt der bisherigen Führerscheinklassen 1-5 gibt es nur noch die international gültigen Klassen A, B, C, D sowie die Anhängerklasse E.

In einigen Bereichen der FeV wurden jedoch Korrekturen erforderlich.

Die lange erwartete Änderung der Fahrerlaubnisverordnung, auch als "Reparaturverordnung" bekannt, wurde am 7.08.2002 beschlossen, am 23.08.2002 im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2002, Teil 1, Nr. 59, Seite 3267ff verkündet und ist zum 1.09.2002, also eine Woche nach Veröffentlichung bereits in Kraft getreten.

Für Verkehrsunternehmen wie auch für die sie betreuenden Betriebsärzte sind 7 Änderungen von Bedeutung.

Artikel 1, Nr. 5 (§10, Abs. 2, FeV) regelt das Mindestalter neu. Bei der Ausbildung zum Berufskraftfahrer beträgt das Mindestalter für die Klasse B und den stufenweisen Zugang zu den Klassen C1 und C1E 17 Jahre sowie zu den Klassen D, D1, DE und D1E 20 Jahre. Wird die Prüfung vor Vollendung des regulären Mindestalters (21. Jahre für D-Klassen) absolviert, muß die körperliche und geistige Eignung durch ein Medizinisch-Psychologisches-Gutachten nachgewiesen werden.

In Artikel 1, Nr. 6 (§11, Abs. 2, FeV) wird die ärztliche Qualifikation für Eignungsuntersuchungen auf Fachärzte für Rechtsmedizin und Ärzte in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung ausgedehnt.

Artikel 1, Nr. 7 (§12, FeV) regelt die Bestimmungen über das Sehvermögen neu.

Artikel 1, Nr. 12 (§24, Abs. 1, FeV) besagt, daß die Verlängerung der Klassen D, D1, DE, und D1E nur dann über die Vollendung des 50. Lebensjahres hinaus erfolgen kann, wenn der Antragsteller zusätzlich seine Eignung nach Maßgabe der Anlage 5, Nr. 2 nachweist. D.h. er muß die psychometrischen Tests, die die Qualitäten Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit messen, bestehen.

Artikel 1, Nr. 24 (§48, Abs. 2, FeV) regelt neu, daß Fahrer von Personenkraftwagen im Linienverkehr künftig keiner zusätzlichen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung mehr bedürfen, sofern sie im Besitz der Klasse D oder D1 sind.

In Artikel 1, Nr. 41 (Anlage 5 zu §11, Abs. 9, §48, Abs. 4 und 5 FeV) wird die maßgebliche Anlage der Fahrerlaubnisverordnung für Eignungsuntersuchungen bei

Bewerbern wie auch Inhabern der Klassen C1, C, D1, D sowie der zugehörigen Anhängerklassen E wie auch der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung geändert.

Artikel 1, Nr. 42 (Anlage 6 zu den §§ 12, 48 Abs. 4 und 5 FeV) betrifft die Änderungen an das Sehvermögen. In diesem Bereich ist es zu deutlichen Veränderungen gekommen.

Neben Augenärzten dürfen nunmehr Arbeits- und Betriebsmediziner sowie Amtsärzte die Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 durchführen.

Für die Klassen A, B, M, L und T bleiben die bisherigen Regelungen bestehen. Dieser Personenkreis muß die Tagessehschärfe von 0,7/0,7 wie bisher erfüllen. Dies kann er in den amtlich anerkannten Sehteststellen absolvieren. Zu den amtlich anerkannten Sehteststellen gehören, sofern die erforderlichen Sehtestgeräte vorhanden sind, Begutachtungsstellen für Fahreignung, Arbeits- und Betriebsmediziner, Amtsärzte wie auch die Betriebe von Augenoptikern.

Soweit die Anforderungen an die Tagessehschärfe von 0,7/0,7 nicht erfüllt werden, ist eine augenärztliche Untersuchung erforderlich.

Für die Klassen C und D sowie die Fahrgastbeförderung gilt ein verändertes abgestuftes Verfahren. Für Betriebs- und Arbeitsmediziner gelten folgende Grenzwerte als Mindestanforderung:

1. Zentrale Tagessehschärfe 1,0/0,8
2. Normales Farbsehen mit geeigneten Testverfahren (Ishihara und Vehlhagen)
3. Normales Stereosehen mit geeigneten Tests z.B. Random-Test
4. Normales Gesichtsfeld.

Statt der bisher benutzten manuell-kinetischen Perimetrie nach Goldmann III/4 wird die statische Perimetrie eingesetzt. Mittels eines automatischen Halbkugelperimeters, daß mit einer überschwelligen Prüfmethodik das Gesichtsfeld bis 70° nach beiden Seiten und bis 30° nach oben und unten an mindestens 100 Orten untersucht, wird künftig die Gesichtsfeldprüfung vorgenommen.

Hierbei werden unbewegte Prüfmarken in ihrer Helligkeit solange gesteigert, bis sie vom Probanden wahrgenommen werden. Während mit der kinetischen Perimetrie die Gesichtsfeldaußengrenzen recht gut erfasst wurden, wird bei der statischen Perimetrie das zentrale Gesichtsfeld bevorzugt untersucht. Parazentrale Gesichtsausfälle lassen sich mit dieser Methode besser erkennen als mit der manuell-kinetischen Methode.

Zeigen sich bei Prüfung des Stereosehens (z.B. über Stereotest der Sehtestgeräte) normale Werte, kann man von einem ungestörten Binokularsehen ausgehen. Doppelsehen und Schielen sind praktisch ausgeschlossen.

Trotz der Bedeutung des Dämmerungssehens wurde es nicht in die Reparaturverordnung aufgenommen. Es bleibt also dabei, diese Untersuchung nur bei begründeten Zweifeln und nach entsprechender Anordnung der Fahrerlaubnisbehörde vorzunehmen.

Soweit die genannten Anforderungen vom Betriebs- und Arbeitsmediziner nicht zweifelsfrei erfüllt werden können, ist eine augenärztliche Untersuchung erforderlich.

Für Inhaber der Klassen C, C1E, die diese Lizenz vor dem 31.12.1999 besaßen (also der alte Führerschein Klasse 3) hat sich nichts geändert. Dieser Personenkreis darf auch künftig Kraftfahrzeuge bis 7,5t, mit Anhänger bis insgesamt 12t steuern ohne Befristung. Weder eine augenärztliche, noch sonstige körperliche Untersuchungen sind erforderlich. Auch künftig ist eine Umschreibung nicht notwendig.

Neu ist ebenfalls, daß nach Führerscheinentzug Klasse C1E (alte Klasse 3), z.B. wegen eines Alkoholdeliktes, dieser, soweit die Fahrerlaubnisbehörde keine Einwände erhebt, wieder erhalten werden kann. Nach bisherigem FeV-Recht wurde die Neuerteilung ausschließlich auf Klasse B beschränkt. Dies bedeutete eine Reduzierung auf ein zulässiges Gesamtgewicht bis 3,5t.