

Stellungnahme der Verkehrskommission der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft

Die Deutsche Ophthalmologische Gesellschaft hält den Einsatz von vergrößernden Systemen der Fa. BiOptics während des Führens eines Kraftfahrzeuges nicht für eine geeignete Lösung, die fehlende Eignung für den Straßenverkehr wiederherzustellen und rät vom Einsatz solcher Systeme während des Fahrens ab.

Vergrößernde Sehhilfen dienen dazu, Patienten, die mit normalen optischen Hilfen (Brillen/Kontaktlinsen) nicht mehr in der Lage sind, Texte üblicher Größe zu lesen, wieder in eine Lesefähigkeit zu versetzen. Der übliche Lesevisus, der für das Lesen von normal gedruckten Texten, wie z.B. Büchern oder Zeitschriften notwendig ist, liegt in der Größenordnung von 0,4. Vergrößernde Sehhilfen kommen also typischerweise zum Einsatz, wenn die korrigierte Sehschärfe unter 0,4 absinkt. Dies ist bereits der Grenzwert, unterhalb dessen eine Teilnahme am Straßenverkehr nach den gesetzlichen Vorschriften und nach den Empfehlungen von DOG und BVA nicht mehr möglich ist. Wenn die korrigierte Sehschärfe auf dem besseren Auge unter 0,4 liegt, dann kann laut Gesetz am Straßenverkehr nicht mehr teilgenommen werden.

Vergrößernde Sehhilfen, so auch das System BiOptics, bestehen im Prinzip aus einem Fernrohr oder fernrohrähnlichem System, mit dem der Betrachter in der Regel monokular, selten auch binokular, ein System auf die Brille montiert wird, mit dem er dann über den Vergrößerungseffekt Schriften, Texte, Darbietungen im Theater etc. mit stärkerer Vergrößerung erkennen kann und vielleicht auch eine bessere Sehschärfe erzielt als ohne eine derartige Hilfe. Solche Systeme sind ausschließlich für einen ruhenden Träger gedacht, also typischerweise für einen sitzenden Patienten, der auf einer Schulbank an der Tafel lesen soll oder für einen Zuschauer im Theater, der das Geschehen auf der Bühne aus der Entfernung verfolgen möchte.

Sie sind prinzipiell ungeeignet in dem Moment, wo der Träger einer solchen Sehhilfe sich in eigener Bewegung befindet, weil dieser nämlich dann nicht mehr in der Lage ist, sich sicher im Raume zu bewegen. Für jeden bewegten Träger, sei es nun zu Fuß, auf dem Fahrrad oder im Auto sind solche Sehhilfen daher prinzipiell nicht geeignet. Der Grund liegt darin, dass durch ein derartiges vergrößerndes System das Gesichtsfeld des Trägers massivst auf einige wenige Grad um die Mitte des zentralen Sehens herum eingeschränkt wird. Je nach Dimensionierung einer solchen vergrößernden Sehhilfe handelt es sich um maximal 10°. Dies entspricht einer hochgradigen konzentrischen Gesichtsfeldeinschränkung, mit der keine ausreichende Wahrnehmungsfähigkeit, weder im parazentralen noch im peripheren Gesichtsfeld mehr möglich ist. Dies widerspricht den gesetzlichen Regelungen, die ganz klar normales zentrales und peripheres Gesichtsfeld mit wenigstens 120° Durchmesser für die Gruppe-I-Fahrer und von 140° Durchmesser für die Gruppe-II-Fahrer verlangen. Auch in dieser Hinsicht steht das Tragen vergrößernder Sehhilfen weder im Einklang mit geltendem Recht noch mit den Empfehlungen von DOG und BVA, wenn ein Träger einer vergrößernden Sehhilfe sich ans Steuer setzen soll.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass Patienten mit einer hochgradig konzentrischen Gesichtsfeldeinschränkung von weniger als 5° auch bei normaler Sehschärfe als blind im Sinne des Gesetzes gelten. Auch vor diesem Hintergrund ist ein Träger einer vergrößernden Sehhilfe auf Grund des massiv eingeschränkten Gesichtsfeldes nicht in der Lage, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

In summa kann gesagt werden, dass vergrößernde Sehhilfen für Sehbehinderte gedacht sind, um ihnen ein etwas besseres Sehen in der Nähe oder in der Ferne zu ermöglichen, keinesfalls aber in Frage kommen, um damit am Straßenverkehr aktiv als Fahrer teilzunehmen. Dies ist mit geltendem Recht, mit klinischer Erfahrung und mit den Empfehlungen von DOG und BVA, dies es seit Jahren gibt, nicht vereinbar.