

## **WICHTIG!**

### **Anmerkung in eigener Sache :**

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass die gesetzliche Pflicht zu regelmäßigen Untersuchungen auf Schlafapnoe nur für LKW-, Bus- und Taxifahrer besteht. Schreiben mit Bezugnahme auf die unten stehende Verordnung, die teilweise von Ärzten mit der Aufforderung zu einer regelmäßigen Untersuchung an private Führerscheinbesitzer mit Schlafapnoe verschickt werden, sind nicht gesetzeskonform.

Bitte jedoch beachten: Ein Führerscheinbesitzer mit einer diagnostizierten, jedoch nicht behandelten Schlafapnoe ist nicht zum Führen eines Kraftfahrzeuges berechtigt! In diesem Fall ist der Versicherer bei einem Unfall weitgehend von seiner Leistung befreit.

---

Bundesrat Drucksache 231/07 vom 29.03.2007

## **Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Vorschriften**

### **A. Zielsetzung (Auszug)**

2. Reduzierung der auf krankhafte Müdigkeit und Einschlafen am Steuer zurückzuführenden Verkehrsunfälle durch die Klarstellung, dass neben der Schlafapnoe auch andere Schlafstörungen zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können und "Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit" Gegenstand der regelmäßigen ärztlichen Screening-Untersuchungen von Lkw-, Bus- und Taxifahrern sind.

### **B. Lösung (Auszug)**

2. Aufnahme des gegenüber dem Begriff der Schlafapnoe weitergehenden Begriffs der "Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit" in Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie des Untersuchungsgegenstandes "Erkrankungen mit erhöhter Tagesschläfrigkeit" in Anlage 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung. Schlafstörungen wird damit im Rahmen der Eignungsbeurteilung eine größere Bedeutung beigemessen.

## Begründung (Der Verordnung zur Änderung der Anlage zu § 24a ..... ) (Auszug)

### Artikel 3 "Änderung der Verordnung zur näheren Bestimmung .....

2. Weiter ist eine Vielzahl gerade schwerer Unfälle auf Übermüdung und Einschlafen am Steuer zurückzuführen. In der amtlichen Unfallstatistik fällt diese Unfallursache zwar nicht besonders auf (2005 waren danach rund 1.780 Unfälle mit Personenschaden auf Übermüdung zurückzuführen; zum Vergleich: auf Alkohol waren im Vergleichszeitraum 20.663 Unfälle mit Personenschaden zurückzuführen).

Studien belegen aber, dass der Anteil ermüdungsbedingter Unfälle deutlich höher liegt, als diejenige der amtlichen Unfallstatistik. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat eine Totalerhebung von Unfällen auf Bundesautobahnen mit Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs mit mehr als 7,5t zulässigem Gesamtgewicht, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde und die sich im Zeitraum von Juli bis September 2003 ereigneten, durchgeführt. Nach den Ergebnissen dieser Untersuchung stellte sich "Übermüdung" als die zweithäufigste und damit als eine zentrale Unfallursache heraus: Insgesamt wurde in 19 % der Fälle "Übermüdung" als Unfallursache angegeben, war ein Lkw über 7,5t Hauptverursacher, lag der Anteil bei 16% (Evers/ Auerbach, Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 174, 2005, S. 25).

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine vom Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft im Auftrag des bayerischen Staatsministeriums durchgeführte Totalerhebung mit Getöteten, die sich im Jahr 1991 auf bayerischen Autobahnen ereigneten. Nach den Ergebnissen dieser Untersuchung waren 24 % dieser Unfälle durch Einschlafen verursacht. Dabei waren Berufskraftfahrer in 22% der Einschlafunfälle verwickelt (Anselm, Hell, Einschlafen am Steuer- Eine häufig unterschätzte Unfallursache, Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 40, 2002, S. 62-66). Auch bei schweren Busunfällen ist davon auszugehen, dass diese häufig auf Übermüdung zurückzuführen sind

Zwar wird die Mehrzahl dieser Unfälle verhaltensbedingte Ursachen (wie etwa die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten) haben. Doch die hohe Anzahl der an (krankhaften) Schlafstörungen leidenden Personen legt nahe, dass auch krankhaft bedingte Übermüdung ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellt.

Unter behandlungsbedürftigen Schlaf- Wach-Störungen, die zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können, leiden laut Angaben der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin mehr als 10% der deutschen Bevölkerung. Ein Großteil der Störungen bleibt unerkannt, da z. B. bei der sog. Schlafapnoe die Betroffenen ihre nächtlichen Atemstillstände nicht bemerken. Patienten mit derartigen Erkrankungen haben aufgrund übermäßiger Tagesschläfrigkeit ein erhöhtes Unfallrisiko.

Der 42. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich im Januar 2004 in einem Arbeitskreis mit der "Unfallursache Übermüdung" befasst und folgende Empfehlung herausgegeben: "Übermüdung und Einschlafen am Steuer sind in der Öffentlichkeit wenig bewusste häufige Ursachen schwerer und vielfach tödlicher Verkehrsunfälle (...). Die Prüfung der gesundheitlichen Eignung nach der Fahrerlaubnis-Verordnung sollte sich auch auf die Objektivierung einer Schlafstörung erstrecken.

(...). "Durch die Änderungen der Anlagen 4 und 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wird dieser Forderung Rechnung getragen. Schlaf-Wach- Störungen, die zu verkehrssicherheitsrelevanter Tagesschläfrigkeit führen können, wird künftig eine größere Bedeutung bei der Fahreignungsbeurteilung beigemessen.

Dabei ist zwischen zwei Regelungen zu unterscheiden. Zum einen sieht der Verordnungsentwurf die Aufnahme des gegenüber dem Begriff der sog. "Schlafapnoe" weitergehenden Begriffs der "Schlafstörungen" (mit Tagesschläfrigkeit) in die allgemeinen Eignungsregelungen der Anlage 4 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vor. Die Eignungsüberprüfung findet allerdings insbesondere bei Inhabern einer Pkw- oder Motorradfahrerlaubnis nur auf Anlass und daher eher selten statt. Zum anderen werden sog. Schlafstörungen in die regelmäßigen Screening-Untersuchungen für Lkw-, Bus- und Taxifahrer einbezogen, so dass sich die Regelungen vor allem auf diesen Personenkreis auswirken werden. Dies ist gerechtfertigt und sinnvoll, weil an die Fahreignung von Lkw-, Bus- und Taxifahrern wegen des größeren Gefährdungspotentials der von ihnen geführten Kraftfahrzeuge und wegen ihrer besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen erhöhte Anforderungen zu stellen sind.