

**Gericht:** VGH  
**Aktenzeichen:** 11 BV 11.1764  
**Sachgebietsschlüssel:** 551

**Rechtsquellen:**

- Art. 20, 21, 26 und 52 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union
- Art. 267 AEUV
- Nummer 6.4 des Anhangs III der Richtlinie 2006/126/EG in der Fassung der Richtlinie 2009/113/EG
- Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung

**Hauptpunkte:**

- seit Geburt an Amblyopie leidende Person
- unter 0,1 liegende zentrale Sehschärfe des beeinträchtigten Auges
- beidäugiges Sehvermögen des Betroffenen außerhalb des zentralen Gesichtsfelds
- normgerechte Größe des Gesichtsfelds auch des beeinträchtigten Auges
- vorhandene Kompensation des fehlenden räumlichen Sehvermögens
- Unvereinbarkeit der Forderung nach einer Mindestsehschärfe von 0,1 auf dem beeinträchtigten Auge mit höherrangigem Recht unter den drei vorgenannten Voraussetzungen
- keine Prüfung deutscher, in Umsetzung zwingenden EU-Rechts ergangener Normen anhand des Grundgesetzes
- Einholung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Gültigkeit einer EU-Richtlinie

**Leitsätze:**

---

---

**Beschluss des 11. Senats vom 5. Juli 2012**  
(VG Regensburg, Entscheidung vom 20. Juni 2011, Az.: RO 8 K 11.671)



11 BV 11.1764  
RO 8 K 11.671

*Großes Staats-  
wappen*

**Bayerischer Verwaltungsgerichtshof**

In der Verwaltungsstreitsache

\*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

\*\*\*\*\* \*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

- Kläger -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte \*\*\*\*\* \* \*\*\*\*\*

\*\*\*\*\* \*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

gegen

**Freistaat Bayern,**

vertreten durch:

Landesanwaltschaft Bayern,

Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

wegen

Neuerteilung der Fahrerlaubnis;

hier: Berufung des Klägers gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts  
Regensburg vom 20. Juni 2011,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 11. Senat,  
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Grau,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Ertl,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Stadlöder,

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 3. Juli 2012

am **5. Juli 2012**

folgenden

## **Beschluss:**

- I. Dem Europäischen Gerichtshof wird gemäß Art. 267 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist die Nummer 6.4 des Anhangs III der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABI L 403 vom 30.12.2006, S. 18) in der Fassung der Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009 (ABI L 223 vom 26.8.2009, S. 31) insoweit mit Art. 20, Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vereinbar, als diese Vorschrift - ohne die Möglichkeit einer Ausnahme vorzusehen - von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E auch dann eine Mindestsehschärfe von 0,1 auf dem schlechteren Auge verlangt, wenn diese Personen beidäugig sehen und auf beiden Augen über ein normales Gesichtsfeld verfügen?

- II. Bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Vorlagefrage wird das Berufungsverfahren ausgesetzt.

## **Gründe:**

### A) Sachverhalt:

- 1 Dem am 6. Mai 1959 geborenen Kläger wurde die Fahrerlaubnis durch eine am 28. April 2010 rechtskräftig gewordene strafgerichtliche Entscheidung wegen einer Trunkenheitsfahrt entzogen (vgl. Blatt 4 f. der Akte des Landratsamts Schwandorf).
- 2 Seinem Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis entsprach das Landratsamt Schwandorf durch Bescheid vom 2. November 2010 (Blatt 18 - 21 der Akte des Landratsamts) hinsichtlich derjenigen Fahrerlaubnisklassen, die nach den Anhängen III der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABI L 237 vom 24.8.1991, S. 1) und der Richtlinie 2006/126/EG der Gruppe 1 zuge-

ordnet sind (d.h. hinsichtlich der Klassen A, A1 und BE), sowie der nationalen Klassen M, L und S (sie verleihen das Recht, Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h sowie Arbeits- und landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 bzw. 32 km/h zu führen).

- 3 Die vom Kläger außerdem beantragte Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E wurde im Bescheid vom 2. November 2010 abgelehnt, da eine augenärztliche Untersuchung ergeben hatte, dass der Kläger an einer einseitigen Amblyopie (d.h. einer stark ausgeprägten funktionellen Sehschwäche eines Auges) leidet: Während seine zentrale Sehschärfe auf dem linken Auge bei 1,0 liegt (d.h. in vollem Umfang besteht), und auch die beidäugige Sehschärfe diesen Wert erreicht, vermochte er auf dem rechten Auge nur Handbewegungen zu erkennen (vgl. das als Blatt 11 in der Akte des Landratsamts befindliche augenärztliche Zeugnis vom 17.6.2010). Der Kläger erfüllte damit nicht die im Zeitpunkt der Entscheidung über seinen Neuerteilungsantrag in Deutschland geltenden Anforderungen an das Sehvermögen von Personen, die sich um die Erteilung einer Fahrerlaubnis u. a. der Klassen C1 und C1E bewerben. Die einschlägige, damals noch nicht an die Richtlinie 2009/112/EG der Kommission vom 25. August 2009 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG (ABI L 223 vom 26.8.2009, S. 26) und an die Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG (ABI L 223 vom 26.8.2009, S. 31) angepasste Bestimmung verlangte von solchen Personen eine zentrale Tagessehschärfe des schlechteren Auges von 0,5.
- 4 Nach erfolgloser Absolvierung eines Verfahrens zur verwaltungsinternen Nachprüfung des ablehnenden Teils des Bescheids vom 2. November 2010 (vgl. den als Blatt 34 bis 36 in der Akte des Landratsamts befindlichen Widerspruchsbescheid der Regierung der Oberpfalz) erhob der Kläger Klage zum Verwaltungsgericht Regensburg, mit der er die Verpflichtung des beklagten Freistaates Bayern erstrebte, ihm eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E zu erteilen. Diese Klage wies das Verwaltungsgericht durch Urteil vom 20. Juni 2011 (Blatt 36 bis 38 der Akte des Verwaltungsgerichts) u. a. deshalb ab, weil der Kläger auf seinem schlechteren Auge nicht über die nach deutschem Recht damals immer noch erforderliche Mindestsehschärfe von 0,5 verfügt. Eine im nationalen Recht enthaltene Übergangsvorschrift, die sich mit geringeren Anforderungen an das Sehvermögen begnügt, ist nach der - vom

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof geteilten - Auffassung des Verwaltungsgerichts im vorliegenden Fall nicht einschlägig.

- 5 Mit der gegen das Urteil vom 20. Juni 2011 eingelegten Berufung verfolgt der Kläger sein Begehren weiter.
- 6 Der zur Entscheidung über die Berufung zuständige Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat durch Einholung eines Sachverständigengutachtens der Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde der Universität Regensburg Beweis u. a. darüber erhoben, wie sich das Sehvermögen des Klägers aktuell darstellt, ob und in welchem Umfang er ferner in der Lage ist, insoweit bestehende Einschränkungen (namentlich hinsichtlich des räumlichen Sehvermögens) zu kompensieren, und ob bestehende Kompensationsmöglichkeiten unabhängig von seinem Willen zum Tragen kommen. Wegen der einzelnen der Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde der Universität Regensburg gestellten Fragen wird auf die Nummer I des Beweisbeschlusses vom 20. Januar 2012 (Blatt 72 bis 73 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs), hinsichtlich der Beantwortung dieser Fragen auf das Gutachten der Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde der Universität Regensburg vom 16. April 2012 (Blatt 98 bis 110 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs) und das ergänzende Schreiben der Universitätsklinik vom 13. Juni 2012 (Blatt 154 bis 155 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs) verwiesen.
- 7 Durch Einholung eines Sachverständigengutachtens, mit dessen Erstattung der Vorsitzende der Verkehrskommission der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft, Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* , beauftragt wurde, hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof ferner Beweis darüber erhoben, ob aus der Sicht der augenärztlichen Wissenschaft tragfähige Gründe dafür bestehen, anatomisch oder funktionell einäugigen Personen, deren Sehvermögen auf dem schlechteren Auge unter 0,1 liegt, die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E selbst dann vorzuenthalten, wenn diese Personen Beeinträchtigungen des Sehvermögens, die sich aus ihrer Einäugigkeit ergeben, nachweislich in ausreichendem Umfang zu kompensieren vermögen, und welche abstrakten Voraussetzungen ggf. erfüllt sein müssen, damit das Führen von den Fahrerlaubnisklassen C1 und C1E unterfallenden Fahrzeugen durch einäugige Personen, deren Sehschärfe auf dem schlechteren Auge unter 0,1 liegt, nicht mit höheren Gefahren für die Verkehrssicherheit einhergeht, als das bei Personen der Fall ist, deren Sehvermögen keine Beeinträchtigungen aufweist (vgl. die Nummer II des Be-

weisbeschlusses vom 20.1.2012, Blatt 73 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs). Wegen der Beantwortung der Beweisfragen durch Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* wird auf sein Schreiben vom 6. Februar 2012 (Blatt 89 bis 91 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs) Bezug genommen.

8 In der mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof haben die Sachverständigen ihre Gutachten ergänzend erläutert und darüber hinaus zu der Frage Stellung genommen, ob es aus medizinischer Sicht vorstellbar ist, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E, während er diesen Klassen unterfallende Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr führt, das Sehvermögen auf einem Auge so plötzlich verliert, dass er auf ein Restsehvermögen auf dem anderen Auge in Höhe von 0,1 angewiesen ist, um das Fahrzeug sicher am Straßenrand zum Stillstand bringen zu können, und mit welcher Häufigkeit bejahendenfalls mit einem derartigen Ereignis gerechnet werden muss. Auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung (Blatt 182 bis 185 der Akte des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs) wird insoweit Bezug genommen.

9 B) Zur Rechtslage:

10 Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hält es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme für geboten, der Berufung stattzugeben, d.h. die angefochtenen behördlichen Entscheidungen sowie das Urteil des Verwaltungsgerichts aufzuheben und den Beklagten zu verpflichten, dem Kläger die Fahrerlaubnis für die Klassen C1 und C1E zu erteilen. Zwar steht eine Norm des deutschen Rechts der Erteilung einer Fahrerlaubnis dieser beiden Klassen an den Kläger entgegen. Der Verwaltungsgerichtshof erachtet diese Norm jedoch teilweise für ungültig, da sie unter bestimmten, beim Kläger (und bei zahlreichen anderen betroffenen Personen) erfüllten Voraussetzungen in Widerspruch vor allem zu dem Grundrecht steht, nicht wegen einer Behinderung benachteiligt zu werden. Da diejenige Norm des deutschen Fahrerlaubnisrechts, die einem Erfolg der Berufung entgegensteht, in Umsetzung zwingenden Rechts der Europäischen Union erlassen wurde, kann der Bayerische Verwaltungsgerichtshof von seiner Befugnis, eine untergesetzliche Bestimmung wegen Unvereinbarkeit mit höherrangigem Recht unangewendet zu lassen, jedoch nur Gebrauch machen, falls der Europäische Gerichtshof zu dem Ergebnis gelangt, dass auch die durch den

deutschen Verordnungsgeber insoweit umgesetzte Vorschrift des Unionsrecht ungültig ist.

11 1. Einschlägige Aussagen des Rechts der Bundesrepublik Deutschland

12 Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat nach deutschem Verwaltungsprozessrecht über die Berufung des Klägers auf der Grundlage der bei Schluss der letzten mündlichen Verhandlung (d.h. am 3.7.2012) geltenden Rechtslage zu befinden. Die für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits maßgeblichen nationalen Bestimmungen lauteten an jenem Tag wie folgt:

13 § 2 Abs. 2 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (Bundesgesetzblatt I Seite 310, berichtigt Seite 919), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 118 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (Bundesgesetzblatt I Seite 3044), besagt:

14 "Die Fahrerlaubnis ist für die jeweilige Klasse zu erteilen, wenn der Bewerber  
...  
15 3. zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist,  
... ."

16 § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG definiert den Begriff der "Eignung" folgendermaßen:

17 "Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat."

18 Welche Anforderungen im Einzelnen erfüllt sein müssen, damit eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, legt die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 13. Dezember 2010 (Bundesgesetzblatt I Seite 1980), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26. Juni 2012 (Bundesgesetzblatt I Seite 1394), fest. Hinsichtlich des Sehvermögens bestimmt § 12 Abs. 1 FeV:

19 "Zum Führen von Kraftfahrzeugen sind die in der Anlage 6 genannten Anforderungen an das Sehvermögen zu erfüllen."



20 Hinsichtlich der Fahrerlaubnisklassen, die gemäß den Anhängen III der Richtlinien 91/439/EWG und 2006/126/EG zur Gruppe 2 gehören (mithin auch hinsichtlich der Klassen C1 und C1E) differenziert die Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung in der Weise, dass dann strengere Anforderungen an das Sehvermögen erfüllt sein müssen, wenn die nach den einleitenden Worten der Nummer 6 der Anhänge III der Richtlinien 91/439/EWG und 2006/126/EG in der Fassung der Richtlinien 2009/112/EG und 2009/113/EG (nachfolgend nur noch als "Führerscheinrichtlinien" bezeichnet) erforderliche Untersuchung durch einen anderen Arzt als einen Augenarzt stattgefunden hat. Da sich der Kläger einer augenärztlichen Untersuchung unterzogen hat, werden hier nur diejenigen Vorgaben des deutschen Rechts dargestellt, die dann maßgeblich sind, wenn das Sehvermögen der betroffenen Person Gegenstand einer augenärztlichen Untersuchung war. Die Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung bestimmt insoweit:

21 "Zentrale Tagessehschärfe

22 Fehlsichtigkeiten müssen - soweit möglich und verträglich - korrigiert werden. Dabei dürfen folgende Sehschärfenwerte nicht unterschritten werden: Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,8, Sehschärfe des schlechteren Auges: 0,5.

...

23 In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung der Visus des schlechteren Auges für die Klassen C, CE, C1, C1E unter 0,5 liegen, ein Wert von 0,1 darf nicht unterschritten werden. Ein augenärztliches Gutachten ist in diesen Fällen erforderlich."

24 Der deutsche Ordnungsgeber hat die im ersten Absatz der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien enthaltenen Anforderungen an das Sehvermögen mithin in der Weise umgesetzt, dass er (was nach der Nummer 5 dieser Anhänge bei Erteilungen und Erneuerungen von Fahrerlaubnissen zulässig ist) hinsichtlich der Sehschärfe auf dem schlechteren Auge grundsätzlich strengere Anforderungen aufgestellt hat und er sich mit der europarechtlich insoweit geforderten Mindestsehschärfe von 0,1 nur in Einzelfällen und unter einschränkenden materiellen und verfahrensrechtlichen Voraussetzungen begnügt.

25 Die Nummer 2.3 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung besagt:

26 "Nach einer neu eingetretenen relevanten Einschränkung des Sehvermö-  
gens muss ein geeigneter Anpassungszeitraum eingehalten werden, wäh-  
rend dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf  
erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahr-  
zeug geführt werden."

27 § 74 Abs. 1 FeV schließlich bestimmt:

28 "Ausnahmen können genehmigen

29 1. die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten  
oder nach Landesrecht zuständigen Stellen von allen Vorschriften dieser  
Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte ein-  
zelne Antragsteller, es sei denn, dass die Auswirkungen sich nicht auf das  
Gebiet des Landes beschränken und eine einheitliche Entscheidung erforder-  
lich ist,

30 2. das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von allen  
Vorschriften dieser Verordnung, sofern nicht die Landesbehörden nach  
Nummer 1 zuständig sind; allgemeine Ausnahmen ordnet es durch  
Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der  
zuständigen obersten Landesbehörden an."

31 2. Auswirkungen einer Anwendung dieser Normen auf den vorliegenden Rechtsstreit

32 Sollte die Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung gültig (und  
deshalb vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anzuwenden) sein, müsste die  
Berufung des Klägers ohne Erfolg bleiben. Denn die Sehschärfe auf seinem  
schlechteren (rechten) Auge liegt unter 0,1 (vgl. die auf Seite 2 Mitte der Nieder-  
schrift über die mündliche Verhandlung festgehaltene Angabe der Sachverständi-  
gen Dr. O\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\*).

33 Da der Kläger schon seit seiner Geburt auf einem Auge funktionell sehbehindert  
ist (vgl. u. a. Seite 2 des Gutachtens vom 16.4.2012), unterfällt er von vornherein  
nicht der Nummer 2.3 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung und der damit  
korrespondierenden Regelung im letzten Absatz der Nummer 6.4 der Anhänge III  
der beiden Führerscheinrichtlinien. Auch die letztgenannte Bestimmung erfasst  
nach dem Verständnis des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs nur den Fall,  
dass ein Mensch erst im Laufe seines Lebens das Sehvermögen auf einem Auge  
vollständig oder weitgehend eingebüßt hat.

34 3. Prüfungsmaßstäbe für die Beantwortung der Frage nach der Vereinbarkeit der Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung mit höherrangigem Recht

35 Die Gerichte der Bundesrepublik Deutschland sind verpflichtet, Normen, von denen die Entscheidung eines Rechtsstreits abhängt, auf ihre Vereinbarkeit mit höherrangigem Recht zu prüfen.

36 Prüfungsmaßstab für die Beantwortung der Frage, ob die Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung in Widerspruch zu einer innerhalb des Stufenbaus der Rechtsordnung höherrangigen Bestimmung steht, bildet nicht das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, sondern ausschließlich das Recht der Europäischen Union. Denn das in der Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgestellte Verbot, einer Person eine Fahrerlaubnis u. a. der Klassen C1 und C1E zu erteilen, deren Sehschärfe auf einem Auge unter 0,1 liegt, dient der Umsetzung der ihrerseits zwingenden, im ersten Absatz der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien enthaltenen Regelung (vgl. zur fehlenden Befugnis der deutschen Gerichte, eine innerstaatliche Rechtsvorschrift, die eine Richtlinie der Europäischen Union umsetzt, insoweit an den Grundrechten des Grundgesetzes zu messen, als das Recht der Europäischen Union keinen Umsetzungsspielraum lässt, sondern zwingende Vorgaben aufstellt, Bundesverfassungsgericht vom 13.3.2007, amtliche Sammlung Band 118, Seiten 79/95).

37 Als Prüfungsmaßstäbe einschlägig sind nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs in erster Linie das durch Art. 21 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (nachfolgend "EU-Grundrechtecharta" genannt) gewährleistete Grundrecht, nicht wegen einer Behinderung diskriminiert zu werden, ferner der in Art. 26 der EU-Grundrechtecharta anerkannte und nach dieser Bestimmung zu achtende Anspruch behinderter Menschen auf Gewährleistung ihrer beruflichen Eingliederung. Sollte Art. 26 der EU-Grundrechtecharta kein „Grundrecht“ darstellen (d.h. entgegen seinem Wortlaut dem Einzelnen keine subjektiven Ansprüche verschaffen), sondern einen „Grundsatz“ im Sinn der in Art. 51 Abs. 1 Satz 2 der EU-Grundrechtecharta getroffenen Unterscheidung beinhalten (so die Erläuterungen zu Art. 26 und Art. 52 Abs. 5 der EU-Grundrechtecharta, ABI C 303 vom 14.12.2007, S. 17, die gemäß Art. 52 Abs. 7 der EU-Grundrechtecharta bei der Auslegung der darin enthaltenen Bestimmungen zu berücksichtigen sind),

könnte er gemäß Art. 52 Abs. 5 Satz 2 der EU-Grundrechtecharta vor Gericht gleichwohl zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit legislatorischer Akte der Europäischen Union herangezogen werden.

- 38 Menschen, deren Sehschärfe auf einem Auge andauernd weniger als 0,1 beträgt, sind als "Behinderte" im Sinn von Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der EU-Grundrechtecharta anzusehen, da bei ihnen eine langfristige körperliche bzw. Sinnesbeeinträchtigung vorliegt, die sie an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern kann (so die Begriffsbestimmung der "Behinderung" in Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, United Nations Treaty Series Vol. 2515, p. 3). Die Beeinträchtigung solcher Menschen hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Teilhabe folgt vor allem aus dem Umstand, dass sie - gerade auf der Grundlage der in der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien getroffenen Regelungen - keine Fahrzeuge mit einer über 3500 kg liegenden Gesamtmasse führen dürfen und sie deshalb z.B. vom Beruf des Lastkraftwagenfahrers, aber auch von sonstigen Betätigungen ausgeschlossen sind, deren Ausübung von Rechts wegen oder nach der Lebenswirklichkeit die Berechtigung voraussetzt, Fahrzeuge zu führen, die nach den Anhängen III der Führerscheinrichtlinien der Gruppe 2 unterfallen. In diesem Ausschluss von der Wahrnehmung nicht unerheblicher beruflicher Möglichkeiten liegt zugleich eine "Diskriminierung" im Sinn der in Art. 2 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vorgenommenen Definition dieses Begriffs, da den Betroffenen hierdurch vor allem bestimmte wirtschaftliche Entfaltungsmöglichkeiten vorenthalten werden.
- 39 Die unterschiedlichen Anforderungen, die in den Anhängen III der beiden Führerscheinrichtlinien an das Sehvermögen von Bewerbern um Fahrerlaubnisse der Gruppe 1 einer- und der Gruppe 2 andererseits gestellt werden, werfen ferner die Frage nach der Vereinbarkeit dieser Ungleichbehandlung mit Art. 20 der EU-Grundrechtecharta auf, soweit nicht Art. 21 Abs. 1 und Art. 26 der EU-Grundrechtecharta insoweit vorrangig sein sollten. Sofern eine etwaige Spezialität des Art. 21 Abs. 1 und des Art. 26 der EU-Grundrechtecharta dem nicht entgegensteht, könnte Art. 20 der EU-Grundrechtecharta außerdem bei der Beantwortung der Frage heranzuziehen sein, ob die Schlechterstellung von Personen, deren

Sehvermögen auf einem Auge unter 0,1 liegt, gegenüber Menschen, die nicht in dieser Art und Weise sehbehindert sind, in allen Fällen gerechtfertigt ist.

40 Bei den beiden Führerscheinrichtlinien handelt es sich um Rechtsakte von Organen der Europäischen Union, so dass sie sich an der EU-Grundrechtecharta messen lassen müssen (vgl. Art. 51 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta).

41 4. Fehlende sachliche Rechtfertigung der in der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien enthaltenen Forderung nach einer auf dem schlechteren Auge bestehenden Mindestsehschärfe von 0,1 in bestimmten Fällen

42 Die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof durchgeführte Beweisaufnahme hat ergeben, dass keine Gründe bestehen, die es im Sinn von Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta "erforderlich" erscheinen lassen, zum Schutz der von der Union anerkannten, dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen oder der Rechte und Freiheiten anderer Menschen solchen Personen das Führen von Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklassen C1 und C1E zu verwehren, die auf einem Auge nur über eine unter 0,1 liegende Sehschärfe verfügen, sofern

43 - es sich bei ihnen um beidäugig sehende Personen handelt (sie also weder anatomisch einäugig sind noch ein anatomisch vorhandenes Auge am Sehvorgang überhaupt nicht teilnimmt),

44 - ihr beidäugiges Gesichtsfeld den Erfordernissen der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien entspricht und

45 - sie gelernt haben, ein bei ihnen nicht vorhandenes räumliches Sehvermögen vollständig zu kompensieren.

46 Das ergibt sich aus folgenden Umständen:

47 4.1 Personen, die auf einem Auge nur über eine derart hochgradig verminderte Sehschärfe verfügen wie der Kläger, sind nicht in der Lage, räumlich zu sehen (vgl. dazu z.B. Seite 4 unten des Universitätsgutachtens vom 16.4.2012).

- 48 Ein Mensch, dem das räumliche Sehvermögen (auch "Stereosehen" genannt) fehlt, kompensiert diesen Mangel, wenn er erst im Laufe des Lebens eintritt, jedoch nach spätestens sechs Monaten. Erst recht kommt es zu einer solchen Kompensation, wenn eine Person bereits von ihrer Geburt an auf einem Auge blind oder - wie der Kläger - stark schwachichtig ist (vgl. die Ausführungen auf Seite 2 Mitte des Schreibens von Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* vom 6.2.2012 und auf den Seiten 5 bis 8 oben des Universitätsgutachtens vom 16.4.2012). Diese Kompensation hängt nicht von der Bereitschaft des Betroffenen ab, bestimmte Verhaltensweisen zu praktizieren, sondern geschieht unwillkürlich (vgl. Seite 7 des Gutachtens vom 16.4.2012). Bestätigt wird die Wirksamkeit dieser Kompensation durch den Umstand, dass ausweislich einer in Großbritannien auf breiter Tatsachengrundlage durchgeführten Studie fehlendes Stereosehen keinen Einfluss auf die Häufigkeit von Unfällen hat (vgl. Seite 6 des Gutachtens vom 16.4.2012 sowie - zur Aussagekraft dieser Studie - die Ausführungen auf Seite 2 des Schreibens der Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde der Universität Regensburg vom 13.6.2012).
- 49 Eingeschränkt wird die Wirksamkeit dieser Kompensation u. U. nur dann, wenn der Betroffene im Zustand verminderter Vigilanz ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt (Seite 8 oben des Universitätsgutachtens vom 16.4.2012). Da dieser Zustand indes nahezu die Gesamtheit der für die Fahrtüchtigkeit relevanten körperlichen und mentalen Funktionen beeinträchtigt, untersagt die deutsche Rechtsordnung in § 2 Abs. 1 Satz 1 FeV die Teilnahme am Verkehr generell dann, wenn sich eine Person wegen körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr zu bewegen vermag und sich eine Gefährdung anderer hierdurch nicht ausschließen lässt. Handelt jemand diesem Verbot zuwider, kann er nach § 75 Nr. 1 FeV mit einem Bußgeld belegt werden; gefährdet er in diesem Zustand Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert in konkreter Weise, kann dieses Fehlverhalten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b des deutschen Strafgesetzbuchs mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe geahndet werden. Leidet eine Person nicht nur vorübergehend, sondern dauernd an Beeinträchtigungen der Vigilanz, ist ihm nach § 11 Abs. 1 Satz 1 FeV die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu verweigern; eine vorhandene Fahrerlaubnis ist ihr gemäß § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV zu entziehen. Fehlen - wie beim Kläger der Fall - jedoch konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine Person im Zustand verminderter Vigilanz ein Kraftfahrzeug im Straßenver-

kehr führen wird, darf ein solches Verhalten nicht zu ihren Lasten unterstellt und ihr aus diesem Grund eine Fahrerlaubnis versagt werden.

50 4.2 Auch die in der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien enthaltene Forderung nach einer Mindestsehschärfe von 0,1 auf dem schlechteren Auge beruht nicht auf der Erwägung, hierdurch solle verhindert werden, dass Personen Fahrzeuge der Gruppe 2 führen, die über kein räumliches Sehvermögen verfügen. Die vom Ausschuss für den Führerschein (vgl. Art. 7b der Richtlinie 91/439/EWG und Art. 9 der Richtlinie 2006/126/EG) eingesetzte Arbeitsgruppe "Sehvermögen" hat in ihrem im Mai 2005 erstellten Bericht (er befindet sich als Blatt 159 in der Akte des Verwaltungsgerichtshofs) diesem Gesichtspunkt - nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs zu Recht - kaum Aufmerksamkeit gewidmet (vgl. zu der nur nachrangigen Bedeutung, die der Fähigkeit zu räumlichem Sehen für die Fahreignung zukommt, die auf Seite 5 unten/6 oben der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof festgehaltenen Angaben des Sachverständigen Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\*). Mit den Anforderungen, die bei einem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge zu stellen sind, befasst sich diese Ausarbeitung - allerdings beschränkt auf Fahrerlizenzen der Gruppe 1 - auf Seite 22 unter dem dortigen Punkt 4. In Übereinstimmung mit dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof geht die Arbeitsgruppe davon aus, dass es - abgesehen z.B. von der Stereosehschärfe, die die Arbeitsgruppe jedoch überhaupt nicht in den Kreis der bei der Beurteilung der Fahreignung zu prüfenden Umstände einbezogen hat - keine funktionalen Unterschiede zwischen einäugigen und beidäugigen Fahrern gibt. Beschränkt auf Fahrerlizenzen der Gruppe 1 gelangte die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass in Bezug auf einäugige Fahrer keine speziellen Anforderungen formuliert werden müssten, und dass die in den Anhängen III der Führerscheinrichtlinien bisher enthaltenen diesbezüglichen Anforderungen gestrichen werden könnten.

51 Ob auch im Rahmen der Gruppe 2 von speziellen Anforderungen an einäugige Personen abzusehen ist, war innerhalb der Arbeitsgruppe "Sehvermögen" erkennbar umstritten; die insoweit vertretenen unterschiedlichen Auffassungen wurden auf Seite 23 des Berichts der Arbeitsgruppe offen angesprochen. Im dortigen Abschnitt 1.a.i wird ausdrücklich eingeräumt, es lasse sich die Auffassung vertreten, hinsichtlich der monokularen Sehschärfe sollten keine Anforderungen

formuliert werden. Andererseits könne man auch argumentieren, dass angesichts der größeren Verantwortung von Fahrern der Gruppe 2 ein weiteres Auge vorhanden sein sollte.

- 52 Wenn die Arbeitsgruppe im Anschluss an den Hinweis auf diese beiden Positionen anmerkte, bei einer Sehschärfe von 0,1 auf diesem zweiten Auge sollte der Fahrer in der Lage sein, den von ihm geführten Lastkraftwagen oder Omnibus am Straßenrand anzuhalten, so wird hieraus erkennbar, dass die Forderung nach einer Mindestsehschärfe auf dem schlechteren Auge dazu dient, den Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 in die Lage zu versetzen, auf den plötzlichen Ausfall des besseren Auges während einer Fahrt dadurch reagieren zu können, dass er unter Nutzung des Sehvermögens des schlechteren Auges das von ihm gelenkte Kraftfahrzeug am Straßenrand zum Stillstand bringt.
- 53 Die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof durchgeführte Beweisaufnahme hat zur Überzeugung des Gerichts ergeben, dass die Forderung nach einer derartigen Restsehschärfe des schlechteren Auges nur bei solchen Personen sachlich gerechtfertigt (und damit "erforderlich" im Sinn von Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta) ist, die entweder nicht binokular zu sehen vermögen oder bei denen das beidäugige Gesichtsfeld nicht den Anforderungen der Nummer 6.4 der Anhänge III der beiden Führerscheinrichtlinien entspricht.
- 54 Wie der Sachverständige Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* in der mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof ausgeführt hat (vgl. Seite 4 unten der zugehörigen Niederschrift), betrifft die Sehbehinderung des Klägers jenen Bereich im Zentrum des Gesichtsfelds, in dem die Gegenstände wahrgenommen werden, auf die der Betroffene seine Aufmerksamkeit richtet. Dieser Zentralbereich umfasst nach den insoweit nicht in die Niederschrift aufgenommenen Erläuterungen von Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* einen Winkel von etwa 25° bis 30°. Die Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, die insoweit präziser formuliert als die Nummer 6 der Anhänge III der Führerscheinrichtlinien, spricht deshalb aus triftigem Grund davon, dass die von der Europäischen Union für die Sehschärfe vorgegebenen Werte hinsichtlich der "Zentralen Sehschärfe" erreicht werden müssen.



- 55 Ungeachtet des fast schon an Blindheit grenzenden Ausmaßes der Sehbehinderung des Klägers in diesem zentralen Bereich des Gesichtsfeldes verfügt er jedoch, wie seine Untersuchung durch die Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde der Universität Regensburg ergeben hat, auch auf dem beeinträchtigten rechten Auge über ein normales Gesichtsfeld, das temporal (d.h. auf der Schläfenseite) bis ca. 90° reicht (vgl. Seite 3 oben des Universitätsgutachtens vom 16.4.2012). Dies ermöglicht es dem Kläger, periphere Objekte, die in seinem Gesichtsfeld erscheinen, in einer Weise wahrzunehmen, die im Wesentlichen den insoweit bestehenden Wahrnehmungsmöglichkeiten einer normalsichtigen Person gleichwertig ist (vgl. dazu die Ausführungen in der oberen Hälfte auf Seite 7 des Universitätsgutachtens vom 16.4.2012). Auch diese Wahrnehmung von Objekten, die sich im peripheren Gesichtsfeld befinden, ist prinzipiell vom Willen und von der Bereitschaft des Betroffenen dazu unabhängig (Universitätsgutachten vom 16.4.2012, ebenda). Verfügt der Kläger außerhalb des ca. 25° bis 30° umfassenden zentralen Bereichs des Gesichtsfeldes aber über Möglichkeiten der visuellen Wahrnehmung, die denjenigen eines normalsichtigen Menschen im Wesentlichen gleichwertig sind, so erscheint es glaubhaft, wenn der Sachverständige Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* ausgeführt hat, auch eine Person, deren Sehschärfe auf dem schlechteren Auge unter 0,1 liegt, die jedoch über ein normales Gesichtsfeld verfügt, könne ein Fahrzeug noch anhalten (vgl. Seite 4 unten der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof).
- 56 4.3 Nur ergänzend ist vor diesem Hintergrund darauf hinzuweisen, dass Situationen, in denen ein Mensch während einer Fahrt das Sehvermögen auf einem Auge plötzlich verliert, so dass er auf ein auf dem anderen Auge bestehendes Mindestsehvermögen angewiesen ist, um das Fahrzeug noch sicher an den Straßenrand steuern und es dort zum Stillstand bringen zu können, extrem selten zu verzeichnen sind. Das gilt nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme gleichermaßen für von außen auf das Auge eines Lastkraftwagenfahrers einwirkende Ereignisse als auch für körperinterne Vorgänge, die zu einer für den Betroffenen überraschenden Erblindung auf einem Auge führen.
- 57 Mit Fremdkörpern (z.B. Insekten, aufgewirbeltem Splitt o. ä.), die in ein Auge eindringen und dort zu einem Verlust der Sehkraft führen, sehen sich Lastkraftwagenfahrer deutlich seltener als z.B. die Führer von Motorrädern oder Cabrios konfrontiert, da Lastkraftwagen praktisch nie ohne Windschutzscheibe im Stra-

Benverkehr unterwegs sind und nur unmittelbar von vorne auf den Kopf des Fahrers einwirkende Fremdkörper (nicht aber z.B. über ein geöffnetes Seitenfenster in das Fahrzeug gelangte Insekten) mit so großer Wucht auf das Auge des Fahrers aufprallen können, dass mit einer zur Erblindung führenden Verletzung des Auges gerechnet werden muss. Die beiden vom Gericht hierzu gehörten Sachverständigen haben im Übrigen übereinstimmend erklärt, weder seien sie im Rahmen ihrer Berufstätigkeit je mit einem derartigen Fall konfrontiert worden, noch hätten ihnen Kollegen jemals von einem solchen Vorkommnis berichtet (vgl. Seite 3 Mitte der Niederschrift über die mündliche Verhandlung). Damit in Einklang steht, dass die von der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft und dem Berufsverband der Augenärzte Deutschlands herausgegebenen Empfehlungen zur "Fahreignungsbegutachtung für den Straßenverkehr" von (praktisch) einäugigen Personen das Tragen einer schützenden Brille oder eines Schutzhelms mit geschlossenem Visier nur dann verlangen, wenn sie Kraftfahrzeuge mit offenem Führersitz oder Motorräder lenken. Würde die Forderung nach dem Vorhandensein eines "Reserveauges" bei Lastkraftwagenfahrern mit der Gefahr begründet, ein Auge könnte aufgrund eines von außen auf den Körper einwirkenden Ereignisses plötzlich ausfallen, so würden Lastkraftwagenfahrer nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs unter Verstoß gegen Art. 20 der EU-Grundrechtecharta ohne rechtfertigenden Grund gegenüber Inhabern von Fahrerlaubnissen der Gruppe 1 und Bewerbern um eine solche Rechtsstellung schlechter gestellt.

58 Auch kann nicht davon gesprochen werden, Lastkraftwagenfahrer sähen sich im Vergleich zu Motorradfahrern und zu den Führern von Personenkraftwagen einer höheren Gefahr ausgesetzt, Verkehrsunfälle zu erleiden, die plötzlich zum Verlust der Sehkraft auf einem Auge führen. Allein schon ihre im Vergleich zu Personenkraftwagen typischerweise höhere Sitzposition verringert das Risiko, bei einem Verkehrsunfall einen Schaden am Auge zu erleiden, gegenüber den Führern von Personenkraftwagen (und erst recht von Motorradfahrern) erheblich. Hinzu kommt, dass sich das Lenkrad auch bei der Klasse C1 unterfallenden Fahrzeugen - anders als bei Personenkraftwagen - in der Regel in annähernd horizontaler Position vor dem Fahrer befindet. Dieser Umstand reduziert die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit dem Auge auf das Lenkrad zu prallen und so die Sehkraft auf diesem Auge plötzlich einzubüßen, im Vergleich zu Pkw-Fahrern deutlich.

59 Als "körperinterne" Ursachen für den Verlust des Sehvermögens auf einem Auge, der derart unerwartet und rasch eintritt, dass der Betroffene auf ein Restsehvermögen auf dem anderen Auge angewiesen ist, um das von ihm geführte Fahrzeug noch sicher aus dem fließenden Verkehr entfernen zu können, kommen nach dem Ergebnis der vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof durchgeführten Beweisaufnahme im Wesentlichen nur Verschlüsse der den Sehnerv bzw. die Netzhaut versorgenden Arterien oder Venen in Betracht. Die Wahrscheinlichkeit eines derartigen Gefäßverschlusses liegt, bezogen auf die Gesamtheit der über 30 Jahre alten Bevölkerung, nach Darstellung der Sachverständigen Dr. O\*\*\*\*\*\_\*\*\*\*\* pro Jahr bei 0,0085 Promille (vgl. Seite 3 f. der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof; ebenso der von Mirshahi/Feltgen/Hansen/Hattenbach zu dem Thema "Gefäßverschlüsse der Netzhaut" im Deutschen Ärzteblatt vom 27.6.2008 [Jahrgang 105, Heft 26] veröffentlichte Aufsatz). Unter einer Million Lastkraftwagenfahrern, die über 30 Jahre alt sind, kommt es mithin pro Jahr statistisch bei 8,5 Personen zu einem derartigen Vorfall. Zusätzlich zu der mithin außerordentlich niedrigen Wahrscheinlichkeit solcher Vorkommnisse muss bedacht werden, dass derartige Gefäßverschlüsse keineswegs stets zu einer Erblindung auf dem betroffenen Auge führen; möglich ist auch, dass es nur zu einer Verminderung der zentralen Sehschärfe oder zu Gesichtsfeldausfällen kommt (Mirshahi/Feltgen/Hansen/Hattenbach, ebenda). Andere körperinterne Vorgänge, die zum Verlust der Sehkraft auf einem Auge führen (wie z.B. Netzhautablösungen, retinale Migräneanfälle, Einblutungen in den Glaskörper) vollziehen sich nach den Bekundungen des Sachverständigen Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof (vgl. Seite 4 der zugehörigen Niederschrift) nicht so rasch, dass der Betroffene auf ein Restsehvermögen auf dem anderen Auge angewiesen ist, um ein von ihm im Zeitpunkt eines solchen Vorfalls gelenktes Kraftfahrzeug noch am Straßenrand zum Stillstand bringen zu können.

60 4.4 Bei alledem steht auch für den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof außer Frage, dass eine überraschende, während einer Fahrt eintretende Erblindung dann mit hohen Gefahren für die Verkehrssicherheit einhergehen kann, wenn der Betroffene tatsächlich nur mit einem Auge zu sehen vermag. Gleichfalls nicht verkannt wird, dass der Normgeber umso strengere Anforderungen an die gesundheitliche

Eignung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen stellen darf, je größer die Schäden sind, die der Allgemeinheit oder Dritten dann drohen, wenn sich eine Gefahr - mag für ihren Eintritt auch nur eine geringe Wahrscheinlichkeit sprechen - verwirklicht. Die Schäden, die bei plötzlicher Erblindung eines Kraftfahrers entstehen können, der bereits bis dahin nur auf einem Auge zu sehen vermochte, sind auch nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs bei Fahrzeugen, die der Gruppe 2 unterfallen, tendenziell höher als bei solchen, die mit einer der Gruppe 1 zugehörigen Fahrerlaubnis im Straßenverkehr geführt werden dürfen.

61 Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hegt vor diesem Hintergrund keine Bedenken gegen die Vereinbarkeit der in der Nummer 6.4 der Anhänge III zu den Führerscheinrichtlinien enthaltenen Forderung nach einem beidäugig bestehenden Sehvermögen bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Gruppe 2. Gleiches gilt für das Postulat, dass solche Personen über ein ausreichend großes Gesichtsfeld verfügen müssen. Sind diese beiden Erfordernisse jedoch erfüllt, ist nach dem Vorgesagten für das zusätzliche Verlangen, die (zentrale) Sehschärfe müsse auf dem schlechteren Auge mindestens 0,1 betragen, jedenfalls insoweit kein rechtfertigender Grund mehr erkennbar, als dieses Kriterium dazu führt, dass dem Betroffenen eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E versagt werden muss. Die dahingehende Mehrheitsmeinung der Arbeitsgruppe "Sehvermögen" geht zumindest insofern mit einer durch Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta nicht mehr gedeckten Verletzung des Diskriminierungsverbots Behinderter nach Art. 21 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta einher. Zugleich widerspricht eine diesen Personenkreis vom Erwerb einer solchen Fahrerlaubnis ausschließende Regelung dem Integrationsauftrag des Art. 26 der EU-Grundrechtecharta.

62 Da im vorliegenden Rechtsstreit nur darüber zu befinden ist, ob der Kläger einen Anspruch auf eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E besitzt, bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob das zur Forderung nach beidäugigem Sehvermögen und zum Vorhandensein eines ausreichenden Gesichtsfelds hinzutretende Postulat einer Mindestsehschärfe von 0,1 auf dem schlechteren Auge bei Inhabern von Fahrerlaubnissen der Klassen C(E), D(E) und D1(E) - bei letzteren insbesondere im Hinblick auf die Omnibusfahrern obliegende Verantwortung für die

von ihnen beförderten Menschen - als erforderlich im Sinn von Art. 52 Abs. 1 der EU-Grundrechtecharta angesehen werden kann.

63 Sollte die Forderung nach einer Mindestsehschärfe von 0,1 nur für bestimmte der Gruppe 2 unterfallende Fahrerlaubnisklassen als mit höherrangigem Recht unvereinbar anzusehen sein, so folgt hieraus nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs nicht zwangsläufig, dass der europäische Richtliniengeber verpflichtet war, innerhalb der Regelungen, die sich auf die Gruppe 2 beziehen, nach einzelnen Fahrerlaubnisklassen zu differenzieren. Ergebnisse, die in Widerspruch zur EU-Grundrechtecharta stehen, hätten sich nämlich u. a. dadurch vermeiden lassen, dass auch für die Gruppe 2 eine Regelung von der Art geschaffen worden wäre, wie sie sich im zweiten Absatz der Nummer 6 der Anhänge III der Führerscheinrichtlinien - beschränkt auf Fahrzeugführer der Gruppe 1 - findet. Es wäre alsdann möglich gewesen, durch eine einzelfallbezogene Begutachtung, ergänzt ggf. um eine praktische Fahrprobe, zu ermitteln, ob das Sehvermögen einer amblyopen Person ausreicht, um das Führen (bestimmter Arten) von Fahrzeugen der Gruppe 2 durch sie als ungefährlich anzusehen (d.h. ob sie über ein den normativen Vorgaben genügendes Gesichtsfeld verfügt, ihre Wahrnehmungsfähigkeit in dem außerhalb des zentralen Bereichs liegenden peripheren Gesichtsfeld ausreicht, um dort befindliche Objekte zu erkennen, und sie die zur Kompensation eines fehlenden räumlichen Sehvermögens erforderlichen Mechanismen entwickelt hat).

64 5. Zur Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefrage für den Ausgang des Berufungsverfahrens

65 Da die Richtlinie 91/439/EWG gemäß Art. 17 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2006/126/EG am 19. Januar 2013 außer Kraft treten wird und nicht zu erwarten ist, dass das hier anhängige Berufungsverfahren bis dahin abgeschlossen werden kann, kommt aller Voraussicht nach nur der Richtlinie 2006/126/EG Entscheidungserheblichkeit für den Rechtsstreit zu. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Vorlagefrage deshalb auf diese Richtlinie beschränkt.

66 Sollte der Europäische Gerichtshof die Nummer 6.4 des Anhangs III zur Richtlinien 2006/126/EG geltender Fassung insoweit für mit höherrangigem Recht der Europäischen Union unvereinbar erklären, als darin von amblyopen Personen eine

Mindestsehschärfe auf dem schlechteren Auge von 0,1 verlangt wird, wäre der Bayerische Verwaltungsgerichtshof befugt, die Nummer 2.2.1 der Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung an den Grundrechten des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland zu messen. Diese Prüfung würde aus den dargestellten Gründen dazu führen, dass diese Regelung insoweit als mit dem Verbot der Benachteiligung behinderter Menschen (Art. 3 Abs. 3 Satz 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland) unvereinbar angesehen werden muss, als sie dazu zwingt, Personen, deren zentrale Tagessehschärfe auf einem Auge unter 0,1 liegt, eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E auch dann vorzuenthalten, wenn dieses Auge im Übrigen am Sehvorgang teilnimmt, das beidäugige Gesichtsfeld des Betroffenen normal ist, und es zu einer Kompensation des fehlenden räumlichen Sehvermögens gekommen ist. Da die deutschen Gerichte befugt sind, mit höherrangigem Recht unvereinbare Normen unangewendet zu lassen, sofern es sich bei ihnen nicht um förmliche, von einem Parlament erlassene Gesetze handelt, würde der Bayerische Verwaltungsgerichtshof nach einer solchen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs die Fahreignung des Klägers unmittelbar anhand des in § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, Abs. 4 StVG vorgegebenen Maßstabs beurteilen. Diese Prüfung ergäbe, dass der Kläger als fahrgerecht angesehen werden muss, so dass seine Berufung erfolgreich wäre.

67 § 74 Abs. 1 FeV erlaubt dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eine derartige Entscheidung nicht. Die Nummer 1 dieser Vorschrift ermöglicht bereits ihrem Wortlaut nach ein Abweichen von geltendem Recht nur "in Einzelfällen" bzw. "für bestimmte einzelne Antragsteller". Nach den auf Seite 3 der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof festgehaltenen Bekundungen des Sachverständigen Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* beläuft sich der Anteil der an einer Amblyopie leidenden Kraftfahrer jedoch auf ca. 7 % der Bevölkerung. Da diese Personen in aller Regel zudem auch dann über ein normales Gesichtsfeld verfügen, wenn ihre Sehschärfe auf dem schlechteren Auge unter 0,1 liegt (vgl. die auf Seite 6 Mitte der Niederschrift über die mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof festgehaltenen Angaben von Prof. Dr. Dr. L\*\*\*\*\* sowie die Darstellung auf Seite 1 seines Schreibens vom 6.2.2012), stellt die beim Kläger des vorliegenden Rechtsstreits bestehende Problematik keinen seltenen, atypischen Ausnahmefall, sondern eine in beträchtlicher Zahl vorkommende Sachverhaltsgestaltung dar. Eine gerichtliche Verpflichtung der öffentlichen Gewalt, diese Problematik durch Ausnahmeentscheidungen nach § 74

Abs. 1 FeV zu bewältigen, scheidet vor diesem Hintergrund - abgesehen vom Wortlaut der Nummer 1 dieser Bestimmung - letztlich deshalb aus, weil die deutschen Verwaltungsbehörden auf diese Weise zu einer Vollzugspraxis genötigt würden, die mit fortlaufenden Verstößen gegen eine zwingende Vorgabe des Rechts der Europäischen Union einherginge. Denn Personen, die sich in einer vergleichbaren gesundheitlichen Lage befinden wie der Kläger, könnte eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 und C1E aus Gründen der Gleichbehandlung alsdann ebenfalls nicht verweigert werden. Die Lösung der Problematik kann deshalb nur auf europäischer Ebene erfolgen.

- 68 Die Aussetzung des Berufungsverfahrens bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs beruht auf einer entsprechenden Anwendung von § 94 der Verwaltungsgerichtsordnung.

Grau

Ertl

Stadlöder