

20.08.01

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschlieung des Bundesrates zur Verordnung zur 4nderung der Bugeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Der Bundesminister

Berlin, den 7. August 2001

An den
Pr4sidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpr4sident
Kurt Beck

Sehr geehrter Herr Pr4sident,

mit der Überleitung der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (91/439/EWG) in deutsches Recht waren das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die Fahrerlaubnisklassen neu zu regeln. Dies hatte auch Auswirkungen auf das Führen von Feuerwehrfahrzeugen.

Der Bundesrat hat die Bundesregierung mit der Entschlieung vom 4. Februar 2000 ^{*)} gebeten zu prüfen, ob eine ausreichende Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden kann, dass Angehörige der freiwilligen Feuerwehren mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B unter erleichterten Bedingungen Feuerwehrfahrzeuge der Klasse C1 führen dürfen, da die Kommunen nicht in der Lage seien, die Fahrausbildung für ehrenamtliche Kr4fte der freiwilligen Feuerwehren zu finanzieren.

*) siehe Drs. 652/99 (B)

Die Prüfung der Rechtslage und anderer Alternativen hat leider zu keinem für die Angehörigen der freiwilligen Feuerwehren günstigeren Ergebnis geführt.

Die Einzelheiten bitte ich der Anlage zu entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kurt Bodewig', with a stylized, cursive script.

Kurt Bodewig

Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zur Verordnung zur Änderung der BuÙgeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung

Anlage

Die Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (91/439/EWG) schreibt die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen verbindlich vor. Danach können mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) Kraftfahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t gefahren werden. Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 7,5 t ist eine Fahrerlaubnis der Klasse C 1 und für Kraftfahrzeuge über 7,5 t eine Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich.

Das deutsche Fahrerlaubnisrecht kann sich nur in dem vom EG-Recht vorgegebenen Rahmen bewegen. Die Bundesregierung hat die Europäische Kommission daher gebeten, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob Ausnahmeregelungen zu Gunsten Angehöriger von freiwilligen Feuerwehren, technischen Hilfsdiensten und Rettungsdiensten mit dem europäischen Recht vereinbar wären. Die Kommission hat mit Schreiben vom 1. September 2000 mitgeteilt, dass es mit der Richtlinie 91/439/EWG nicht vereinbar sei, Angehörigen von freiwilligen Feuerwehren, Rettungsdiensten und technischen Hilfsdiensten in Abweichung von den sonst gültigen Vorschriften zu ermöglichen, im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B Fahrzeuge der Klasse C 1 zu führen.

Die Überleitung der Richtlinie 91/439/EWG in deutsches Recht und die Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen ist durch die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV) vom 18. August 1998 erfolgt. In der amtlichen Begründung zu dieser Verordnung ist ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass es auf Grund der neuen Fahrerlaubnisklassen zu Kostenerhöhungen kommen kann. In der amtlichen Begründung heißt es wörtlich:

„Wegen der differenzierten Klasseneinteilung und der Absenkung der Grenze bei der Pkw-Klasse von 7,5 t auf 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht kann es bei den Gemeinden zu erhöhten finanziellen Aufwendungen kommen, wenn sie Fahrer auf Fahrzeugen über 3,5 t einsetzen, zum Beispiel bei den Feuerwehren.“

Der Bundesrat hatte der Verordnung zugestimmt.

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass schon heute verschiedene Möglichkeiten bestehen, die Fahrerausbildung für Angehörige der freiwilligen Feuerwehren kostengünstig und wirtschaftlich zu organisieren. So können Angehörige der freiwilligen Feuerwehr bei einer Berufsfeuerweherschule ausgebildet werden, wenn die jeweilige Berufsfeuerweherschule zugleich eine Fahrschule unterhält. Soweit Gemeinden oder deren Verkehrsbetriebe eigene Fahrschulen unterhalten, können auch diese für die Ausbildung genutzt werden. Daneben besteht die Möglichkeit, „reguläre“ Fahrschulen zu nutzen und dabei die Fahrschulausbildung für mehrere Bewerber in einem Ausbildungsgang zusammenzufassen. Der Preis kann mit der Fahrschule frei ausgehandelt werden. Der Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ hat sich ferner dahingehend geeinigt, dass die Ausbildung und Prüfung auch mit eigenen Fahrzeugen der Feuerwehren erfolgen kann, wenn sie mit Doppelbedienereinrichtungen ausgerüstet sind; in dem Ausschuss besteht ferner Einigkeit darüber, dass auch auf die Ausrüstung mit dem sonst erforderlichen Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 im Wege der Ausnahmegenehmigung verzichtet werden kann. Auch dadurch können die Kosten der Ausbildung gesenkt werden.

Die Bundesregierung hat auch geprüft, ob Regelungen zur Ausbildung und Prüfung, wie sie in Österreich gelten, zu Kosteneinsparungen führen könnten. Bei der Ausbildung und Prüfung bestehen im Wesentlichen folgende Unterschiede zwischen Deutschland und Österreich:

In Deutschland ist eine theoretische Ausbildung für die Klasse C 1 von 12 Doppelstunden vorgeschrieben. In Österreich ist keine bestimmte Mindestdauer für die theoretische Ausbildung vorgeschrieben. Die theoretische Prüfung erfolgt in Deutschland im „Multiple-Choice-Verfahren“ mit genauen Vorgaben für den Inhalt und die Bewertung. In Österreich erfolgt die theoretische Prüfung in Form eines Prüfungsgesprächs.

Es ist nicht erkennbar, dass die österreichische Regelung besondere Kostenvorteile bietet. Die Kosten für die theoretische Ausbildung durch die Fahrschulen sind nämlich bereits in dem Grundbetrag enthalten, den die Fahrschulen für die allgemeinen Aufwendungen einschließlich des gesamten theoretischen Unterrichts erheben. Die theoretische Prüfung im

„Multiple-Choice-Verfahren“ ist besonders kostengünstig und kostet lediglich 15 DM. Bei einem individuellen Prüfungsgespräch wären mit Sicherheit höhere Kosten zu erwarten.

Die praktische Fahrausbildung verursacht den größten Teil der Kosten. In Österreich sind mindestens 12 Stunden praktische Ausbildung vorgeschrieben. In Deutschland sind keine Pflichtstunden vorgeschrieben, abgesehen von 5 Stunden Sonderfahrten (Autobahn, Landstraße, Dunkelheit). Die Anzahl der praktischen Fahrstunden und damit auch der größte Teil der Ausbildungskosten richtet sich in Deutschland somit heute schon ausschließlich nach den Fähigkeiten der Bewerber.

Die praktische Prüfung dauert in Deutschland mindestens 45 Minuten. In Österreich sind ebenfalls mindestens 45 Minuten vorgeschrieben, wobei zusätzlich zu dieser Zeit noch die für die Fahrt notwendige Überprüfung des Zustandes des Fahrzeugs sowie besondere Fahrübungen (zum Beispiel Rückwärtsfahren, Anfahren auf Steigungen) hinzu kommen. Die Prüfung wird in Deutschland durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer einer technischen Prüfstelle abgenommen. In Österreich können auch fachlich geeignete Personen der Feuerwehren zu Prüfern bestellt werden.

Der Aufbau einer neuen Prüfungsstruktur innerhalb der Feuerwehren neben den bestehenden Prüfungsstrukturen wäre aber nicht zielführend, um die Kosten zu senken: Zum einen betragen die Kosten für die praktische Prüfung bereits heute lediglich 131 DM. Es ist nicht plausibel, wie eine „feuerwehrinterne Prüfung“ bei gleichem Prüfungsniveau kostengünstiger erfolgen kann. Außerdem müsste diese weitere Prüfungsstruktur zunächst aufgebaut und entsprechend § 72 FeV müsste ein Akkreditierungsverfahren durchgeführt werden, um ein vergleichbares Prüfungsniveau sicherzustellen.

Um alle Möglichkeiten für eine Kostensenkung auszuschöpfen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Länder mit Schreiben vom 27. September 2000 gebeten, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob bundesrechtliche Vorschriften einer wirtschaftlichen und effizienten Fahrausbildung der Angehörigen der freiwilligen Feuerwehren entgegen stehen und ob aus Ländersicht das derzeitige Ausbildungs- und Prüfungsniveau beibehalten werden soll.

Lediglich ein Land (Bayern) hat Änderungen bundesrechtlicher Vorschriften vorgeschlagen. Die übrigen Länder haben ausdrücklich erklärt, dass bundesrechtliche Vorschriften einer wirtschaftlichen Fahrausbildung nicht entgegenstehen, keine Änderungen von Bundesrecht vorgeschlagen oder keine Stellungnahme abgegeben.

Bayern hat im Wesentlichen vorgeschlagen, auf das EG-Kontrollgerät zu verzichten, wenn ein Feuerwehrfahrzeug als Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug verwendet wird. Außerdem sollten sich die theoretische Ausbildung und die theoretische Prüfung auf den Stoff beschränken, der zum Führen eines Feuerwehrfahrzeuges erforderlich sei, wenn der Fahrer schon eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzt.

Die Vorschläge sind im Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht“ erörtert worden. Außerdem sind der Verband der Technischen Überwachungsvereine e.V. (VdTÜV) und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) um Stellungnahmen ersucht worden.

Die Erörterung mit den Ländern hatte folgendes Ergebnis:

Der Verzicht auf das EG-Kontrollgerät ist im Wege der Ausnahmegenehmigung bereits auf der Grundlage des geltenden Rechts möglich.

Die übrigen Vorschläge wurden von den anderen Ländern abgelehnt, da sie keinen Bedarf für Änderungen des Bundesrechts sehen und keine nennenswerten Kosteneinsparungen erwarten.

Der VdTÜV hat in seiner Stellungnahme erklärt, dass der Stoff der theoretischen Prüfung nicht reduziert werden sollte, da sich gezeigt habe, dass gerade bei dem Grundstoff relativ häufig Bewerber die Prüfung nicht bestünden. Zudem würden auch die seit Erwerb der Klasse B eingetretenen Neuerungen des Straßenverkehrsrechts gelehrt und geprüft. Es sei auch nicht erkennbar, dass auf diesem Wege eine wesentliche finanzielle Entlastung erreicht werden könne. Die theoretische Prüfung koste ohnehin für alle Klassen gleich viel (15 DM).

Auch die BVF hat die Vorschläge Bayerns abgelehnt und betont, dass gerade die Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen bei Einsätzen schwerwiegenden Belastungen ausgesetzt seien. Die geringen Fahrleistungen, die sie während der Dienstzeit jährlich absolvierten, wäre ein weiterer Grund für eine umfassende Ausbildung. Eine Absenkung der Ausbildungsqualität wäre nicht nachvollziehbar.

Auch die Bundesregierung sieht in einer Reduzierung des Umfangs der theoretischen Ausbildung und der theoretischen Prüfung kein Potenzial, um Kosten einzusparen.

Eine Absenkung der Niveaus der praktischen Ausbildung und der praktischen Prüfung wurde von keinem Land vorgeschlagen. Sie würde von der Bundesregierung auch nicht als vertretbar angesehen. Einsatzfahrten bei Bränden und in Katastrophenfällen, bei denen Sonderrechte nach der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können, stellen besonders hohe Anforderungen an das fahrerische Können und das Verantwortungsbewusstsein. Damit wäre es schlechthin nicht vereinbar, an das Ausbildungs- und Prüfungsniveau für die Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen geringere Anforderungen zu stellen als an das für Fahrer, die „nur“ Lkw zur Güterbeförderung führen.

Im Übrigen wird in der Diskussion häufig auch übersehen, dass keineswegs jeder Angehörige der freiwilligen Feuerwehr, sondern nur der ein Feuerwehrfahrzeug führende Feuerwehrmann eine Fahrerlaubnis der Klasse C 1 oder C besitzen muss.

Für Fahrerlaubnisinhaber, die einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis bis zum 31. Dezember 1998 gestellt und die Fahrerlaubnisprüfung bis zum 30. Juni 1999 bestanden haben, sind umfangreiche Besitzstandsvorschriften erlassen worden. Diese Fahrerlaubnisinhaber sind und bleiben berechtigt, Lkw- beziehungsweise Feuerwehrfahrzeuge der Klasse C 1 und C 1E mit einer Fahrerlaubnis der früheren Klasse 3 zu führen.

Die für den Brandschutz zuständigen Stellen konnten sich über einen sehr langen Zeitraum auf die neue Rechtslage einstellen, da die Richtlinie 91/439/EWG bereits am 24. August 1991 veröffentlicht worden ist.

Aus den dargelegten Gründen plant die Bundesregierung daher keine Änderung bundesrechtlicher Vorschriften.