Bundesrat **Drucksache** **963/1/03**

01.03.04

Empfehlungen
der Ausschüsse

EU - In - Vk

zu **Punkt .....** der 797. Sitzung des Bundesrates am 12. März 2004

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung)

KOM(2003) 621 endg.; Ratsdok. 15820/03

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In) und

der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

EU
In
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Zielrichtung des Richtlinienvorschlags, die Freizügigkeit der Bürger zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten.

   Ungeachtet dieser grundsätzlichen Zustimmung nimmt der Bundesrat zu dem Richtlinienvorschlag wie folgt Stellung:[*)]

[*)] Dieser Satz gilt bei Annahme mindestens einer der Ziffern 2 bis 10 als mitbeschlossen.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Telefon: 0221/97668-0, Telefax: 0221/97668-338
ISSN 0720-2946

EU
In
Vk

3. [In]

2. Der Bundesrat hält es für erforderlich, künftig europaweit Sicherheitsmerkmale für den zukünftig ausschließlich in Form einer Karte [entsprechend den ISO-Normen 7810 und 7816/1] auszustellenden EG-Führerschein festzuschreiben. Gegen die fakultative Einführung eines in diesem Zusammenhang als Sicherheitsmerkmal zu sehenden Mikrochips bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Für den Fall einer Einführung ist jedoch die Kompatibilität mit dem EU-Kontrollgerät sicherzustellen. Eine obligatorische Einführung des Mikrochips wird hingegen abgelehnt.

EU
In
Vk

4. Die generelle Befristung des Führerscheins wird abgelehnt. Insbesondere die Regelung, dass die Einschränkung der Gültigkeitsdauer für Altinhaber nur gilt, wenn die auf dem Führerschein angegebene Gültigkeitsdauer abläuft oder wenn ein Führerschein im Falle von Verlust oder Diebstahl ersetzt werden muss, wird zu einem vollständigen Stillstand des freiwilligen Umtauschs bei der Bevölkerung führen. Wer dennoch freiwillig umtauscht, wird mit einer Befristung im Bereich der Pkw-Fahrerlaubnis auf zehn Jahre bestraft. Damit werden die seit Jahren erfolgreichen Bemühungen konterkariert, die Bevölkerung zu einem freiwilligen Umtausch ihres Führerscheins zu bewegen. Durch diese Bemühungen haben Millionen von Führerscheininhabern, die im Besitz einer unbefristeten Fahrerlaubnisklasse waren, ihren Führerschein umgetauscht. Im Übrigen werden die vorgeschlagenen Regelungen zur Befristung für überzogen gehalten. Insbesondere für die Notwendigkeit einer Befristung auf fünf Jahre und ab dem 65. Lebensjahr auf ein Jahr für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 fehlt jegliche wissenschaftliche Grundlage, dass diese Maßnahme zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt. Damit fehlt auch die Rechtfertigung für den Normgeber, eine derartige Regelung einzuführen.

EU
In
Vk

5. Der Bundesrat begrüßt die Bemühungen, durch die Einführung eines Führerscheins für Mopeds (Klasse AM) einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Er bittet die Bundesregierung, sich bei den Beratungen des Richtlinienvorschlags dafür einzusetzen, dass bei der Klasse AM nur zweirädrige Fahrzeuge geregelt werden. Für die drei- und vierrädrigen Fahrzeuge unterhalb der Klasse B1 sollte eine weitere eigene Fahrerlaubnisklasse geschaffen werden. Als Orientierung sollte die Definition der bereits im

Entwurf vorliegenden Fahrerlaubnis der Klasse S dienen.

EU
In
Vk

6. Gegen die Änderung der derzeitigen Begriffsbestimmung für die Klasse B bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Der Vorschlag führt jedoch zu einer Verschärfung der Anhängerregelung, die insbesondere im Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes zu erheblichen Problemen führt. Kriterium für die Einstufung in eine bestimmte Fahrerlaubnisklasse sollte neben der Möglichkeit, wie bisher einen Anhänger mit 750 kg zulässiger Gesamtmasse mitführen zu dürfen, allein die zulässige Gesamtmasse der Kombination in Höhe von 4,25 t sein. Etwaige andere Kriterien, wie das bisherige Verhältnis von Zugfahrzeug und Anhänger, wie auch Überlegungen hinsichtlich des Kriteriums der Abmessungen des Fahrzeugs ohne Berücksichtigung der Gesamtmasse, werden abgelehnt.

EU
In
(bei Annahme entfällt Ziffer 8)

7. Die Begrenzung der Klasse C1 auf 6.000 kg zulässige Gesamtmasse und die Änderung der Vorschriften über das Mitführen von Anhängern sind abzulehnen. Der weitaus größte Teil der Fahrzeuge im Brand- und Katastrophenschutz verfügt über eine Gesamtmasse zwischen 3.500 kg und 7.500 kg, wobei wiederum eine sehr große Anzahl dieser Fahrzeuge eine zulässige Gesamtmasse von über 6.000 kg und </= 7.500 kg aufweist. Auch der Bestand der Anhänger hat überwiegend eine zulässige Gesamtmasse > 750 kg. Zum Einsatz dieser Fahrzeuge mit oder ohne Anhänger kann nach geltendem Recht auf Inhaber der Führerscheinklasse C1 und C1E zurückgegriffen werden. Im Falle einer Neuregelung der Führerscheinklassen gemäß dem Richtlinienvorschlag sind zukünftig bei altersbedingtem Wechsel der Fahrer erhebliche Schwierigkeiten bei der Besetzung der Einsatzfahrzeuge zu erwarten. Im Einsatzfall könnte dann auf eine geringere Anzahl von Fahrberechtigten zurückgegriffen werden, mit der Folge längerer Ausrückezeiten und damit erheblich längerer Hilfsfristen. Deshalb ist alleine aus einsatztaktischen Erwägungen eine solche Regelung unbedingt zu vermeiden. Andernfalls müssten erheblich mehr Fahrer als bisher zusätzlich eine Fahrerlaubnis der Klasse C erwerben. Dies wäre für die Länder und Kommunen mit Kostenbelastungen in Millionenhöhe verbunden, da die Kosten für eine zusätzliche Ausbildung den ehrenamtlich Tätigen größtenteils erstattet werden müssten, da der Brand- und Katastrophenschutz fast ausschließlich auf der Freiwilligkeit der Einsatzkräfte beruht. Die Notwendigkeit zu privat nicht erforderlichen und nicht zu nutzenden Fahrausbildungen belastet die Kräfte über ihre freiwillige Arbeit hinaus, die Einsatzfähigkeit der Organi-

sationen wird in Frage gestellt, die Attraktivität des Ehrenamts nimmt deutlichen Schaden. Im Übrigen hält die von der Kommission vorgetragene Begründung einer Nachprüfung nicht stand. Weder die fahrzeugtechnische Begründung - druckluftunterstützte Bremsanlagen können angesichts der Möglichkeit der Auf- und Ablastung von Fahrzeugen kein Kriterium sein - noch das angebliche Erfordernis anderer "Fahrfertigkeiten" sind im Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes als Probleme bekannt.

Vk 8. Eine Beschränkung der Klasse C1 auf 6.000 kg wird abgelehnt. Abgesehen von erheblichen Problemen im Bereich der Feuerwehren, technischen Hilfsdienste und Hilfsorganisationen, ihre Fahrzeuge mit freiwilligen Hilfskräften und Inhabern der entsprechenden Fahrerlaubnisklasse zu besetzen, führt die Regelung zu einer weiteren Zersplitterung des Fahrerlaubnisrechts mit komplizierten Übergangs- und Besitzstandsregelungen. Eine ständige Anpassung des Fahrerlaubnisrechts an technische Neuerungen wird abgelehnt.

EU In Vk 9. Der Bundesrat hält es für erforderlich, den Mitgliedstaaten Möglichkeiten einzuräumen, Fahrerlaubnisse, die in anderen Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, nicht anzuerkennen, sofern:

- im Inland die Fahrerlaubnis versagt oder entzogen oder ein Fahrverbot ausgesprochen wurde oder
- der Führerschein in einem Mitgliedstaat entgegen dem Wohnsitzerfordernis ausgestellt wurde.

In 10. Die Stellungnahme zu Ziffer 7 ist gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 EUZBLG maßgeblich zu berücksichtigen, da insbesondere durch die Neuregelung der Führerscheinklassen C und C1 durch die EU in die Möglichkeit der Länder zur Aufstellung von Feuerwehren und der Abwehr von Gefahren erheblich eingegriffen wird.

Der federführende **Ausschuss für Fragen der Europäischen Union** widerspricht dieser Empfehlung mit folgender Begründung:

> Der Richtlinienvorschlag betrifft nicht im Schwerpunkt Gesetzgebungsbefugnisse der Länder gemäß der Artikel 30 und 70 GG. Zwar wirkt sich die vorgeschlagene Regelung zu den Fahrzeugklassen C und C1 auch auf den Bereich der Gefahrenabwehr aus, jedoch liegt der Schwerpunkt auf dem Gebiet des Straßenverkehrs gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Das Vorhaben betrifft auch nicht im Schwerpunkt die Einrichtung von Behörden der Länder.

Zudem berührt die genannte Regelung nicht im Schwerpunkt das Verwaltungsverfahren der Länder, sondern wirkt sich allenfalls im konkreten Vollzug auf die Umsetzung dieser verkehrsrechtlichen Vorgaben (etwa im Bereich des Katastrophenschutzes) aus. Eine mittelbare Betroffenheit bzw. der bloße Vollzug der Maßnahme reicht zur Erfüllung der Maßgeblichkeit nicht aus, sondern die Maßnahme muss selbst eine Regelung des Verwaltungsverfahrens zum Inhalt haben. Die Voraussetzungen für eine maßgebliche Berücksichtigung gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 EUZBLG liegen daher nicht vor.