

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Den Freiwilligen Feuerwehren, den Rettungsdiensten und technischen Hilfsdiensten sowie dem Katastrophenschutz stehen immer weniger Fahrer für Einsatzfahrzeuge zur Verfügung. Seit 1999 dürfen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) zudem nur noch Kraftfahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t gefahren werden. Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 7,5 t ist hingegen seit 1999 eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 und für Kraftfahrzeuge über 7,5 t eine Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich. Zusätzlich sind die Einsatzfahrzeuge aus technischen Gründen auch schwerer geworden, selbst die kleineren Fahrzeuge überschreiten in der Regel die Gewichtsgrenze von 3,5 t. Lediglich ältere Fahrerlaubnisinhaber, die vor dem 1. Januar 1999 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, können aufgrund des für sie geltenden Bestandsschutzes auch diese Fahrzeuge noch mit dem bisherigen Führerschein der (alten) Klasse 3 fahren. Grund für diese Entwicklung ist die Richtlinie 91/439/EWG vom 29. Juli 1991 (ABl. EG Nr. L 237), nach der das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die deutschen Fahrerlaubnisklassen zum 1. Januar 1999 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben anzupassen waren. Der Bundesrat hatte in seiner Entschließung vom 7. November 2008 (Bundesratsdrucksache 602/08 (Beschluss)) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) daher zunächst aufgefordert, durch eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) eine Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, dass Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B Einsatzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 4,25 t fahren dürfen. Die aktuelle technische Entwicklung der Fahrzeuge mit ihren modernen Fahrerassistenzsystemen und der notwendigen Ausrüstung zur Brandbekämpfung zeigt jedoch, dass eine Regelung für Einsatzfahrzeuge bis 4,25 t zGM nicht ausreichend ist und für eine umfassende und langfristig wirkende Problemlösung Erleichterungen für Einsatzfahrzeuge bis 7,5 t geschaffen werden müssen. Nach Schätzung des Feuerwehrverbandes sind bundesweit mindestens 16 000 Fahrzeuge betroffen, für die in der Regel fünf oder mehr Fahrer benötigt werden, um eine Einsatzfähigkeit rund um die Uhr zu gewährleisten. Zugleich werden damit auch ältere Fahrzeuge mit mehr Gewicht erfasst und das Mitführen von Löschwasser ermöglicht.

#### **B. Lösung**

Um die Einsatzfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehren und Rettungsdienste aufrecht zu erhalten, soll daher eine spezielle Fahrberechtigung für Mitglieder der

Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t auf Grundlage einer spezifischen Ausbildung und Prüfung in die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) aufgenommen werden. Um die notwendigen Ermächtigungsgrundlagen für diese Ausführungsvorschriften zu schaffen, muss zuvor das Straßenverkehrsgesetz entsprechend geändert werden. Bei der Abstimmung der nachfolgenden Ausführungsbestimmungen ist dann ein bundeseinheitlicher Rahmen für die spezielle Ausbildung und Prüfung zum Erwerb der Fahrberechtigung für diese Fahrzeuge festzulegen; die Länder können die hierbei zu belassenden Spielräume nutzen, um regionale Besonderheiten ihrer Freiwilligen Feuerwehren und Hilfsdienste zu berücksichtigen.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

#### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

#### 2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

### **E. Sonstige Kosten**

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nicht, da durch die Änderung des StVG lediglich die beiden Ermächtigungsgrundlagen für die beabsichtigten Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geschaffen werden. Kosten für die Wirtschaft ergeben sich nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

### **F. Bürokratiekosten**

Informationspflichten für die Unternehmen, die Bürger und die Verwaltung entstehen nicht; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder abgeschafft.

### **G. Gender Mainstreaming**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 22. Mai 2009

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes  
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist  
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 858. Sitzung am 15. Mai 2009 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Februar 2009 (BGBl. I S. 150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

**Artikel 1**

1. Dem § 2 Absatz 10 werden folgende Sätze angefügt:

„Die zuständigen obersten Landesbehörden können Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste und des Katastrophenschutzes Fahrberechtigungen erteilen, die zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t berechtigen. Für sie gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Die Fahrberechtigung darf nur für die Aufgabenerfüllung der Freiwilligen Feuerwehren, der Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste und des Katastrophenschutzes genutzt werden.“

2. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe i werden am Ende das Komma gestrichen und die Wörter „sowie über

Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste und des Katastrophenschutzes bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t nach § 2 Absatz 10,“ angefügt.

- b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe i kann die Befugnis zum Erlass einer Rechtsverordnung ganz oder teilweise auf die Landesregierungen übertragen werden, soweit dies die Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste und des Katastrophenschutzes bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t betrifft. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.“

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung des Entwurfs

Auf Grund der seit 1999 geltenden fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften stehen den Freiwilligen Feuerwehren, den Rettungsdiensten, den technischen Hilfsdiensten sowie dem Katastrophenschutz immer weniger junge Ehrenamtliche zur Verfügung, die über eine zum Führen der Einsatzfahrzeuge notwendige Fahrerlaubnis verfügen. Lediglich ältere Fahrerlaubnisinhaber, die vor dem 1. Januar 1999 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, können aufgrund des für sie geltenden Bestandsschutzes auch diese Fahrzeuge mit über 3,5 t mit dem bisherigen Führerschein der (alten) Klasse 3 fahren. Nachdem diese älteren Fahrer den Freiwilligen Feuerwehren und den o.g. Diensten nunmehr allmählich aus Altersgründen nicht mehr zur Verfügung stehen, müssen jüngere Fahrer nachrücken, die aber nicht mehr über die benötigte Fahrerlaubnis für die zwischenzeitlich aus technischen Gründen schwerer gewordenen Einsatzfahrzeuge verfügen. Grund für diese Entwicklung ist die sog. 2. EG-Führerscheinrichtlinie von 1991, nach der das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die deutschen Fahrerlaubnisklassen zum 1. Januar 1999 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben anzupassen waren. Seither dürfen mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) nur noch 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 hingegen seit 1999 eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 und für Kraftfahrzeuge über 7,5 t eine Fahrerlaubnis der Klasse C erforderlich. Diese Rechtsänderung wurde von der Europäischen Gemeinschaft eingeführt, um durch eine auf die unterschiedlichen Fahrzeugklassen ausgerichtete spezifische Ausbildung und Prüfung die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Bundesrat hat in seiner Entschließung vom 7. November 2008 (Bundratsdrucksache 602/08 (Beschluss)) das BMVBS daher aufgefordert, durch eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) eine Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, dass Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sowie Helfer des Katastrophenschutzes mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B Einsatzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 4,25 t fahren dürfen. Die aktuelle technische Entwicklung der Fahrzeuge mit ihren modernen Fahrerassistenzsystemen wie ABS, ESP und Airbag, die der Verkehrssicherheit dienen, aber auch Zusatzausrüstungen der Feuerwehren wie Motorsägen, Pumpen und Scheinwerfer zeigt jedoch, dass eine Regelung für Fahrzeuge bis 7,5 t erforderlich ist. Der Feuerwehrverband geht davon aus, dass von einer solchen Regelung mindestens 16 000 Fahrzeuge betroffen sind, für die in der Regel fünf oder mehr Fahrer benötigt werden, um eine Einsatzfähigkeit rund um die Uhr zu gewährleisten. In Flächenstaaten wie Bayern und Schleswig-Holstein wären hiervon 2 800 bzw. 1 000 Fahrzeuge betroffen. Zugleich werden damit auch ältere Fahrzeuge mit mehr Gewicht erfasst und das Mitführen von Löschwasser ermöglicht. Um auch weiterhin die Einsatzfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehren und der übrigen genannten Dienste sicherzustellen, wird deshalb im Straßen-

verkehrsgesetz die Rechtsgrundlage für die Schaffung einer entsprechenden Ausnahmeregelung zum Führen von Einsatzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 7,5 t und der hierzu notwendigen Ausführungsbestimmungen geschaffen.

#### II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 (Straßenverkehr) GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert es, dass die Erteilung von Fahrberechtigungen für Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sowie des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t in ihren Grundanforderungen einheitlich geregelt wird. Die Erteilung von Fahrberechtigungen stellt eine Ergänzung von bereits durch Bundesgesetz getroffenen Regelungen dar.

#### III. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

##### 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

##### 2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Das Gesetz löst für Bund, Länder und Kommunen keine Ausgaben mit Vollzugaufwand aus.

#### IV. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen durch die Änderung des StVG nicht, da hierdurch lediglich die Ermächtigungsgrundlagen für Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geschaffen werden. Kosten für die Wirtschaft ergeben sich nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

#### V. Bürokratiekosten

Informationspflichten entstehen weder für Unternehmen noch für die Bürger oder die Verwaltung; es werden auch keine Informationspflichten vereinfacht oder abgeschafft. Durch die Änderung des StVG werden lediglich die Ermächtigungsgrundlagen für Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geschaffen.

#### VI. Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

**B. Besonderer Teil****Zu Artikel 1****Zu Nummer 1** (§ 2 Absatz 10)

Eine Änderung ist notwendig, da entsprechend der Dienstfahrerlaubnisse der für die in § 2 Abs. 10 Satz 1 genannten Personengruppen künftig auch den Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sowie des Katastrophenschutzes von den zuständigen obersten Landesbehörden Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t erteilt werden können sollen. Die beabsichtigte Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Erteilung der o. g. Fahrberechtigung muss sich im Rahmen des ermächtigenden Gesetzes, hier des Straßenverkehrsgesetzes, halten. Das Straßenverkehrsgesetz sieht eine entsprechende Privilegierung bereits für die Bundeswehr, die Bundespolizei und die Polizei vor. Bei der nachfolgenden Abstimmung der „Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung“ ist ein bundeseinheitlicher Rahmen festzulegen; den Ländern zu belassende Spielräume können diese nützen, um regionale Besonderheiten ihrer Freiwilligen Feuerwehren und Hilfsdienste zu berücksichtigen.

**Zu Nummer 2** (§ 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe i und Absatz 5)

Die Änderung ist notwendig, damit entsprechend den unter § 2 Abs. 10 benannten Personengruppen Sonderbestimmungen bei Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sowie des Katastrophenschutzes geregelt werden können. Das Straßenverkehrsgesetz sieht eine diesbezügliche Ermächtigung bereits für die Bundeswehr, die Bundespolizei und die Polizei vor.

Mit der Einfügung einer Subdelegationsermächtigung in dem neuen Absatz 5 wird ermöglicht, dass die regional bedingten Unterschiede bei Form, Umfang und Durchführung der Ausbildung und Prüfung einer Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10 Satz 5 sachgerecht berücksichtigt werden können. Die ortsnahen Verwaltungsbehörden können die Regelungen einfacher und sachgerechter treffen, da sie mit den regionalen und fachlichen Besonderheiten besser vertraut sind.

**Zu Artikel 2** (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

**Anlage 2****Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat die Regelungsvorhaben auf Bürokratiekosten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit den beiden Regelungsvorhaben werden die zuständigen Landesbehörden ermächtigt, Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren eine Ausnahmegenehmigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer Gesamtmasse von 4,25 t zu erteilen. Insofern werden die Länder zur Regelung einer Informationspflicht der Verwaltung ermächtigt.

Der Nationale Normenkontrollrat bittet daher das Ressort auf eine bürokratiekostenarme Umsetzung in den Ländern hinzuwirken.

## Anlage 3

**Stellungnahme des Bundesrates**

Der Bundesrat hat in seiner 858. Sitzung am 15. Mai 2009 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 10a – neu – StVG)**

In Artikel 1 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

,1. In § 2 wird nach Absatz 10 folgender Absatz 10a eingefügt:

„(10a) Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der freiwilligen Hilfsorganisationen, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste sowie sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die seit mindestens zwei Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B sind, sind zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t berechtigt. Die obersten Landesbehörden, die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen können den in Satz 1 genannten Personen nach Durchführung einer praktischen Unterweisung eine Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t erteilen. Die Fahrberechtigung nach den Sätzen 1 und 2 gilt nur im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und nur zur Aufgabenerfüllung der Freiwilligen Feuerwehren, der freiwilligen Hilfsorganisationen, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste sowie der sonstigen Einheiten des Katastrophenschutzes. Die in Satz 1 genannten Personen sind berechtigt, zum Zwecke der Durchführung der praktischen Unterweisung nach Satz 2 in Begleitung einer sachkundigen Person ein Kraftfahrzeug bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t auf öffentlichen Straßen zu führen. Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen über Umfang und Durchführung der nach Satz 2 erforderlichen praktischen Unterweisung, über die Anforderungen an die in Satz 4 genannte sachkundige Person sowie über das Verfahren zur Erteilung der Fahrberechtigung nach Satz 2 zu treffen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung nach Satz 5 auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.““

Als Folge ist

Artikel 1 Nummer 2 wie folgt zu fassen:

,2. § 6 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe i werden am Ende das Komma gestrichen und die Wörter „sowie über Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der freiwilligen Hilfsorganisationen, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste sowie sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes bis

zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t nach § 2 Absatz 10a und die Erteilung von allgemeinen Fahrerlaubnissen der Klasse C1 auf Grund dieser Fahrberechtigung,“ angefügt.“

**Begründung**

Die Formulierung „Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der freiwilligen Hilfsorganisationen, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, der technischen Hilfsdienste sowie sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes“ definiert abschließend die Zielgruppe und stellt klar, dass der Katastrophenschutz in erster Linie aus den Freiwilligen Feuerwehren, den freiwilligen Hilfsorganisationen, den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten und den technischen Hilfsdiensten besteht.

Durch die Ausweitung der Fahrerlaubnis der Klasse B zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,75 t wird von der in Artikel 4 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG eröffneten Ausnahmemöglichkeit Gebrauch gemacht. Der Katastrophenschutz in Deutschland wird auf der EinsatzEbene überwiegend von Feuerwehren, Rettungsdienst bzw. freiwilligen Hilfsorganisationen und dem Technischen Hilfswerk geleistet. Nur dort sind Fahrzeuge, technische Hilfsmittel und die nötigen Helfer verfügbar. Es besteht zwischen dem Einsatz der Feuerwehr zur Brandbekämpfung sowie technischer Hilfeleistung und einem Einsatz im Bereich des Katastrophenschutzes de facto kein Unterschied, jedenfalls ist eine derartige Unterscheidung nicht praxistauglich. Die generelle Erstreckung der Fahrberechtigung der Klasse B für den genannten Personenkreis zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,75 t ohne gesonderten Erteilungsakt ermöglicht eine unbürokratische Lösung. Einweisungsfahrten, welche aus Verkehrssicherheits- und Fürsorgegründen als sinnvoll erachtet werden, können durch Dienstanweisungen der Länder nach dortiger Beurteilung vorgeschrieben werden. Da vor genannte Fahrberechtigung kraft Gesetzes besteht, ist ein eigener Nachweis hierüber nicht erforderlich. Gleichwohl können vor genannte Organisationen den Fahrern unbürokratisch eine formlose Bescheinigung ausstellen. Auch hier können die Länder Näheres durch Dienstanweisungen regeln.

Die zusätzlich zu schaffende Sonderfahrberechtigung für Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t beruht auf dem Umstand, dass Einsatzfahrzeuge infolge des technischen Fortschritts immer schwerer werden. Sie ist erforderlich, um langfristig die Einsatzfähigkeit der betroffenen Organisationen sicherzustellen. Den Belangen der Verkehrssicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass für den Erwerb der Sonderfahrberechtigung neben einem mindestens zweijährigen Vorbesitz der Fahrerlaubnis Klasse B zusätzlich eine praktische Unter-

weisung erforderlich ist. Die Ausgestaltung der Unterweisung und die konkreten Anforderungen an die sachkundige Begleitperson sind durch Landesverordnung zu regeln.

Bei der Änderung des § 6 handelt es sich um eine Folgeänderung auf Grund der Einfügung des neuen Absatzes 10a und eine Anpassung an die Definition der Zielgruppe in Absatz 10a. Die Änderung ist erforderlich, um die Möglichkeit zur Umschreibung der Fahrberechtigung bis 7,5 t in eine allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse C1 durch Rechtsverordnung zu eröffnen. Die Möglichkeit der Umschreibung stellt einen wichtigen Anreiz für die ehrenamtlich tätige Zielgruppe dar, sich dem erforderlichen Aufwand zum Erwerb der Fahrberechtigung von Einsatzfahrzeugen bis 7,5 t zu unterziehen. Da die weiteren Bestimmungen durch Landesverordnung gemäß § 2 Absatz 10a Satz 5 – neu – geregelt werden können, kann der bisher vorgesehene Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b entfallen.

**2. Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu –** (§ 2 Absatz 11 Satz 2 StVG)

Nach Artikel 1 Nummer 1 ist folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. In § 2 Absatz 11 wird Satz 2 gestrichen.“

**Begründung**

Diese Regelung war Grundlage für § 29 FeV a. F., der mit Verordnung vom 9. August 2004 aufgehoben wurde, da er nicht mit dem EG-Recht konform war. Die Regelung ist daher zu streichen.

**3. Zu Artikel 1 Nummer 3 – neu –** (§ 28 Absatz 3 Nummer 6 StVG)

Dem Artikel 1 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

„3. § 28 Absatz 3 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. unanfechtbare oder sofort vollziehbare Entziehungen, Widerrufe, Aberkennungen oder Rücknahmen einer Fahrerlaubnis oder die Feststellung über die fehlende Berechtigung, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen,“.

**Begründung**

Im Verkehrszentralregister (VZR) sind alle Negativentscheidungen zu Fahrerlaubnissen zu erfassen.

Mit der Zweiten Fahrerlaubnis-Änderungsverordnung wurde in § 46 Absatz 5 FeV verankert, dass bei einer ausländischen Fahrerlaubnis die Entziehung die Wirkung einer Aberkennung des Rechts hat, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Um die unterschiedlichen Maßnahmen im VZR zu verdeutlichen, wird durch die vorliegende Ergänzung die Aberkennung als eigene Kategorie von zu speichernden Daten neu eingeführt.

Ebenso verhält es sich mit der durch die Dritte Fahrerlaubnis-Änderungsverordnung in § 28 Absatz 4 FeV geschaffenen Möglichkeit, einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung zu erlassen, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

Die gegenüber der derzeitigen Fassung der Nummer 6 vorgenommene Streichung der Benennung der Verwaltungsbehörden verbessert die Lesbarkeit des Gesetzestextes. Einer besonderen Benennung der Verwaltungsbehörden bedarf es auch deswegen nicht, weil durch die Nummern 1 bis 3 des Absatzes 3 eine klare Abgrenzung von Entscheidungen der Gerichte vorgenommen wird.

**4. Zu Artikel 1a – neu –** (§ 3 Nummer 1 und 2 und § 5 Absatz 2 Satz 2 – neu – BKrFQG)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

**„Artikel 1a**

**Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr  
(Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG)**

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Nummer 1 und 2 werden jeweils nach dem Wort „besitzen“ die Wörter „oder besessen haben“ eingefügt und die Wörter „erteilt worden ist“ durch die Wörter „erstmalig erteilt wurde“ ersetzt.

2. Dem § 5 Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Satz 1 gilt entsprechend im Falle der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Erlöschen, wenn die frühere Fahrerlaubnis vor dem für die entsprechende Fahrerlaubnis maßgeblichen Stichtag gemäß § 3 erstmals erteilt wurde.“

**Folgeänderungen**

a) Die Bezeichnung des Gesetzes ist wie folgt zu ändern:

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes“.

b) Der Gesetzentwurf ist nach dem Beschlusstext wie folgt zu fassen:

**„Artikel 1**

**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Februar 2009 (BGBl. I S. 150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. < weiter wie Vorlage >.“

**Begründung**

Mit der Änderung des Gesetzes über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr wird eine Regelung geschaffen, die Fahrern im Güterkraft- oder Personenverkehr den Besitzstand einer vor dem jeweiligen Stichtag (10. September 2008 für Busfahrer, 10. September 2009 für Lkw-

Fahrer) erstmals erworbenen Fahrerlaubnis der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse oder einer entsprechenden Altfahrerlaubnis wahr.

Somit werden die Fahrer, deren Fahrerlaubnis vor dem maßgeblichen Stichtag erloschen ist (z. B. Fahrerlaubnisentzug, Verzicht auf die Fahrerlaubnis oder nicht rechtzeitig beantragte Verlängerung oder Abholung der befristeten Fahrerlaubnis) hinsichtlich ihrer unterstellten Qualifikation denjenigen gleichgestellt, deren Fahrerlaubnis am jeweiligen Stichtag noch gültig ist. Auch sie unterliegen dann nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis lediglich der Weiterbildungspflicht für im Güterkraft- und Personenverkehr beschäftigte Fahrer.

**Anlage 4****Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung nimmt zu den Vorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

**Zu Nummer 1****Zu Artikel 1 Nummer 1** (§ 2 Absatz 10a – neu – StVG)

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Nach Artikel 7 Absatz 1 i. V. m. Anhang II der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein – 2. EG-Führerschein-Richtlinie – hängt die Berechtigung zum Führen eines Kfz der entsprechenden Klasse zwingend davon ab, dass eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen bestanden wird. Lediglich auf die Prüfung der Kenntnisse (theoretische Fahrprüfung) kann nach Nummer 1 A.1 des Anhangs II verzichtet werden, wenn der Bewerber bereits eine Prüfung erfolgreich für eine andere Fahrerlaubnisklasse abgelegt hat. Demnach muss für die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen über 3,5 t bis 7,5 t zulässigen Gesamtmasse, die nach Artikel 3 Absatz 2 der o. g. Richtlinie unter die Unterklasse C1 fallen, eine Prüfung bestanden werden, die zum einen nach Nummer I B.5.2 des Anhangs II auf einem entsprechenden Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 abzulegen ist und zum anderen nach Nummer I B.8 die zu prüfenden Fähigkeiten und Verhaltensweisen beinhalten muss. Mit der Fahrerlaubnisklasse B können nach Artikel 3 Absatz 1 der o. g. Richtlinie nur Fahrzeuge bis 3,5 t zulässige Gesamtmasse geführt werden.

Der im Antrag enthaltene Verzicht auf eine Prüfung steht daher nicht im Einklang mit den europarechtlichen Vorgaben.

Inwieweit die zu Nummer 1 vorgeschlagene automatische Ausweitung einer in der Richtlinie definierten Führerscheinklasse auf Artikel 4 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung)

– 3. EG-Führerschein-Richtlinie – gestützt werden kann, ist nicht zweifelsfrei.

**Zu Nummer 2****Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu –** (§ 2 Absatz 11 Satz 2 StVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 3****Zu Artikel 1 Nummer 3 – neu –** (§ 28 Absatz 3 Nummer 6 StVG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 4****Zu Artikel 1a – neu –** (§ 3 Nummer 1 und 2 und § 5 Absatz 2 Satz 2 – neu – BKrFQG)

Die Vorschläge werden abgelehnt.

Das Ziel, eine Besitzstandswahrung über die Regelung in § 3 des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) hinaus für die Personen zu schaffen, die an den maßgeblichen Stichtagen im Besitz einer entsprechenden Fahrerlaubnis sind oder waren und denen diese anschließend nach Erlöschen neu erteilt wurde, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Jedoch stehen die Vorschläge nicht im Einklang mit der Richtlinie 2003/59/EG, die in Artikel 4 nur den Fahrern Bestandsschutz gewährt, die diejenige Fahrerlaubnis noch besitzen, die spätestens zwei Jahre nach dem Schlusstermin für die Umsetzung der Richtlinie ausgestellt worden ist.

Darüber hinaus passt die in Nummer 2 vorgeschlagene Regelung systematisch nicht in den § 5 BKrFQG, da dieser nur Fragen der Weiterbildung regelt.