

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Dr. Heinrich L. Kolb, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/1984 –**

Auswirkungen der Neueinteilung der Führerscheinklassen auf Hilfsdienste, Feuerwehren und Mittelstand

Die mit der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998 in Kraft getretene Neuregelung des Führerscheinsrechts hat eine Veränderung der den Führerschein zugeordneten Gewichtsklassen mit sich gebracht. Der dem alten Führerschein der Klasse 3 entsprechende neue Führerschein der Klasse B berechtigt nur noch zum Führen von Kraftfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen statt bisher 7,5 Tonnen. Der neue Führerschein der Klasse C1 deckt Kraftfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen ab. Für Kraftfahrzeuge mit höherem Gewicht ist der neue Führerschein der Klasse C erforderlich, der im Prinzip den alten Führerschein der Klasse 2 ersetzt. Diese neue Klasseneinteilung stellt nach bisherigen Erkenntnissen Rettungsdienste, technische Hilfsdienste, Feuerwehren und ein breites Spektrum mittelständischer Unternehmen vor Probleme, weil der vorhandene Fuhrpark noch darauf ausgerichtet ist, dass die Inhaber des Führerscheins der alten Klasse 3 berechtigt sind, Kraftfahrzeuge auch über 3,5 Tonnen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen zu führen. Jüngere neue Mitarbeiter und ehrenamtliche Kräfte werden jedoch nur noch den Führerschein der neuen Klasse B erwerben, der nicht berechtigt, diese Kraftfahrzeuge zu führen.

1. Wie verbindlich gibt die EU-Führerscheinrichtlinie die vorgenannte Klasseneinteilung vor?

Die Führerscheinklassen und die damit verbundenen Berechtigungen werden durch die Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 (91/439/EWG) verbindlich vorgegeben. Fakultativ ist die Einführung der Unterklassen (z. B. Klasse C 1 – Kraftwagen mit zulässiger Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 7,5 t), wobei der Inhalt der Berechtigung bei den Unterklassen verbindlich ist.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19. November 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Ausnahmemöglichkeiten und Übergangsfristen gibt es?

Die EU-Richtlinie sieht für die genannten Fahrzeuge keine Ausnahmemöglichkeiten vor. Der Übergangszeitraum zwischen dem alten und dem neuen Fahrerlaubnisrecht lief von der Veröffentlichung der EU-Richtlinie am 24. August 1991 bis zum abschließenden Inkrafttreten der nationalen Umsetzung am 1. Januar 1999. Fahrerlaubnisse, die bis zum 31. Dezember 1998 erworben worden sind, genießen umfangreichen Bestandsschutz. Dies bedeutet, dass mit einem bis zum 31. Dezember 1998 erworbenen Führerschein der Klasse 3 insbesondere auch weiterhin Fahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7 500 kg gefahren werden dürfen. Außerdem wurde Bewerber, die bis zum 31. Dezember 1998 den Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis gestellt hatten, bis zu diesem Tag das geltende Mindestalter erreicht hatten und bis zum 30. Juni 1999 die Fahrerlaubnisprüfung bestanden hatten, die Fahrerlaubnis unter den bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Voraussetzungen erteilt.

3. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge, für die nun ein Führerschein der Klasse C1 erforderlich ist?

Am 1. Juli 1999 waren rd. 1,39 Millionen Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis 7 500 kg zugelassen. Darin enthalten sind auch rd. 6 000 Kraftomnibusse, die bei mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder D1 erfordern; ferner sind darin rd. 675 000 Zugmaschinen der Land- und Forstwirtschaft enthalten, die bei bestimmungsgemäßem Einsatz in der Regel nur die Fahrerlaubnis der Klasse T oder L erfordern.

4. Wie viele dieser Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die im Bereich der Rettungsdienste, technischen Hilfsdienste und Feuerwehren zugelassen sind?

Am 1. Juli 1999 waren mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg bis 7 500 kg 2 671 Krankenkraftwagen und 17 790 Feuerwehrfahrzeuge für Gebietskörperschaften oder Organisationen ohne Erwerbscharakter zugelassen.

5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über gleichartige Schwierigkeiten auch mit dem neuen Anhängerführerschein für Anhänger über 750 kg vor?

Nein

6. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob und in welchem Umfang Handwerk und Mittelstand durch die Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen Mehrkosten entweder durch notwendige Fuhrparkumstellungen oder durch zusätzliche Ausbildungskosten haben?

Die frühere Bundesregierung hat in der amtlichen Begründung zur Fahrerlaubnis-Verordnung festgestellt, dass sich durch die differenzierte Einteilung der Fahrerlaubnisklassen verbunden mit der Absenkung der Grenze in der Pkw- und der Lkw-Klasse von 7,5 auf 3,5 t der Einsatz von Fahrern für die Betriebe verteuern könne. Die Kosten könnten im Einzelnen nicht beziffert werden, da das Entgelt zwischen Fahrlehrer und Fahrschule frei vereinbart werde und die Zahl der Fahrerlizenzen, die in den neuen Klassen erworben werden, nicht abgeschätzt werden könne. Die heutige Bundesregierung teilt diese Einschätzung.

7. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über entsprechende Probleme im Bereich der Rettungsdienste, technischen Hilfsdienste und der Feuerwehren?

Die Bundesregierung hat auf eine Reihe von Anfragen, die diesen Bereich betrafen, erläuternde Hinweise zu den neuen Regelungen gegeben.

8. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, insbesondere im letztgenannten Bereich Sonderbestimmungen oder Übergangsregelungen einzuführen, beispielsweise durch eine der Dienstfahrerlaubnis für Bundeswehr, Polizei und Bundesgrenzschutz entsprechende Regelung?

Die Regelungen für Dienstfahrerlizenzen bei Bundeswehr, Polizei und Bundesgrenzschutz unterliegen hinsichtlich der Ausbildung und Prüfung den gleichen Anforderungen wie beim Erwerb einer zivilen Fahrerlaubnis in einer Fahrschule. Deshalb würde eine entsprechende Regelung den Betroffenen keinen Vorteil bringen.

Im Übrigen stellen gerade Einsatzfahrten bei Bränden und in Katastrophenfällen, bei denen auch Sonderrechte nach der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden, hohe Anforderungen an fahrerisches Können, Reaktionsfähigkeit und Verantwortung.

Daher wäre es sachlich nicht gerechtfertigt, bei der Ausbildung und Prüfung geringere Anforderungen zu stellen, als dies zum Beispiel bei vergleichbaren Lkw zur Güterbeförderung verlangt wird.

Hinsichtlich der Übergangsregelungen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

