

12.03.04**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung)**KOM(2003) 621 endg.; Ratsdok. 15820/03**

Der Bundesrat hat in seiner 797. Sitzung am 12. März 2004 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

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:

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.
3. 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.

4. 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.
5. 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.
6. 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 Organisationen 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.

7. 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.