

**16.04.09****Vk - In****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 01.01.1999 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 29.07.1991 (ABl. EG Nr. L 237), nach der das Fahrerlaubnisrecht und insbesondere die deutschen Fahrerlaubnisklassen zum 01.01.1999 an die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben anzupassen waren. Der Bundesrat hatte in seiner Entschließung vom 7.11.2008 (BR-Drs. 602/08 (Beschluss)) das 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

Fristablauf: 28.05.09

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 Vollzugsaufwand**

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 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.



**Bundesrat**

**Drucksache 330/09**

**16.04.09**

**Vk - In**

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

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

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 16. April 2009

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Angela Merkel

---

Fristablauf: 28.05.09



## 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 01.01.1999 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 01.01.1999 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 07.11.2008 (BR-Drs. 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 Straßenverkehrsgesetz 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 Einzel-

preise 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 Mainstraming**

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 Nr. 1 (§ 2 Abs. 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 nutzen, um regionale Besonderheiten ihrer Freiwilligen Feuerwehren und Hilfsdienste zu berücksichtigen.

**Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe i und Abs. 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 Abs. 5 wird ermöglicht, dass die regional bedingten Unterschiede bei Form, Umfang und Durchführung der Ausbildung und Prüfung einer Fahrberechtigung nach § 2 Abs. 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.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und Entwurf  
einer Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (NKR-Nr. 907)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat die oben genannten 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.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann  
Berichterstatter