

## 96. Sitzung vom 17.3.2011 TOP 13: Straßenverkehrsgesetz

Feuerwehrführerschein

Rede von Kirsten Lühmann

in der Fassung des Protokolls

Kirsten Lühmann (SPD):

Herr Präsident! Sehr geehrte Anwesende! Als ich eben von einer Besuchergruppe, die uns jetzt auf der Tribüne zuhört, gefragt wurde, worum es in der Debatte geht, habe ich flapsig gesagt: um den Feuerwehrführerschein. Aber wir sollten einmal klarstellen, worum es sich handelt. Es handelt sich nicht um eine neue Art der Fahrerlaubnis, sondern um eine Ausnahmeregelung zum bestehenden Führerscheinrecht.

Ich möchte kurz - der Staatssekretär hat damit begonnen - weiter auf die Historie eingehen. Vor etlichen Jahren wurde in Brüssel unter Beteiligung der damaligen schwarz-gelben Bundesregierung ein neues Führerscheinrecht verhandelt. Der Grund waren Sicherheitsbedenken, dass mit steigendem Kraftfahrzeugverkehr die jetzigen Fahrerlaubnisklassen nicht mehr die Realität abbildeten.

Das Resultat wurde eben erläutert. Unter anderem kann man mit dem PKW-Führerschein Klasse B nur noch Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse führen.

Die Zustimmung zur Neuregelung auch durch die damalige Bundesregierung war gut und richtig. Die Folgen hat auch der Herr Staatssekretär eben dargelegt.

Nach immerhin elf Jahren des neuen Rechtes gibt es inzwischen immer weniger Ehrenamtliche mit den alten Führerscheinklassen, die noch die Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse führen können. Das ist problematisch, weil wir in der Bundesrepublik Deutschland unseren Rettungsdienst zum Beispiel in der Feuerwehr, im Technischen Hilfswerk, im DRK, in der DLRG und in vielen anderen Organisationen hauptsächlich ehrenamtlich regeln. Die Leistungsfähigkeit war somit gefährdet.

Dazu kommt, dass die Feuerwehrfahrzeuge immer schwerer und die regulären Fahrerlaubnisse immer teurer werden. Die Rettungsdienste waren also in einer sehr schwierigen Situation.

Es war die Große Koalition, die darauf reagiert hat, und zwar mit der fünften Änderung des StVG. Dadurch wurden die Länder ermächtigt, Sonderfahrerlaubnisse zu erteilen, um den Ehrenamtlichen im Rettungsdienst zu erlauben, die Fahrzeuge zu führen.

Das Ergebnis war ein Kompromiss in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten: mit den Verbänden der Verkehrssicherheit, mit den betroffenen Rettungsorganisationen und der Politik. Der Inhalt lautete, dass bis 4,75 Tonnen eine organisationsinterne Einweisung ausreichte. Damit durften nur Einsatzfahrzeuge gefahren werden. Laut Auskunft des BMVBS haben lediglich Bayern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg von dieser Regelung Gebrauch gemacht. Das sind lediglich vier von 16 Bundesländern, die diese Möglichkeit hatten.

(Zuruf von der FDP: Alle schwarz-gelb regiert!)

Die zweite Regelung bis 7,5 Tonnen sah eine vereinfachte Fahrausbildung und eine vereinfachte Prüfung vor. Hierbei konnte aber eine Umschreibung zur privaten Nutzung erst nach einer gewissen Zeit möglich gemacht werden.

Diese zweite Regelung wurde aber niemals umgesetzt, weil das BMVBS die Ermächtigungsverordnung für die Länder nie erlassen hatte. Wir wissen also gar nicht, ob diese Regelung der Großen Koalition ausreichend gewesen wäre, um das Problem der Rettungsdienste zu beheben.

Trotzdem haben wir jetzt eine neue Regelung vor uns liegen.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Jetzt haben wir die richtige!)

Die jetzige Regelung hat einen erheblichen Vorteil: Sie ist nahezu kostenfrei. Die alte Regelung sah Kosten für eine reduzierte Schulungs- und Prüfungsgebühr vor. Bei der neuen Regelung führt, wenn es möglich ist, der Kollege bzw. die Kollegin die Schulung mit einem ganz normalen Einsatzfahrzeug durch, also ohne Möglichkeit für den Schulenden, die Fahrt zu beeinflussen oder selbst die Prüfung abzunehmen. Organisationsintern entstehen nahezu keine Kosten.

Aber die Feuerwehrfahrzeuge werden immer schwerer, insbesondere die wasserführenden Fahrzeuge. Diese Regelung schafft nur für gut die Hälfte aller Fahrzeuge, nämlich etwa 13 000, Abhilfe. Auf bundesdeutschen Straßen sind jedoch auch Feuerwehrfahrzeuge über 7,5 Tonnen in einer Größenordnung von 11 000 Fahrzeugen unterwegs. Auch über diese sollten wir reden.

Wir sollten in den Ausschussberatungen genau prüfen, ob die vorgelegten Regelungen zumutbar sind. Was meine ich damit? Geprüft werden muss, ob sie zum einen für die Begünstigten zumutbar sind. Der Begünstigte ist der Ehrenamtliche, der seine Freizeit opfert und nicht selten auch seine Gesundheit aufs Spiel setzt. Wir möchten ihn nicht in schwierige Situationen bringen. Was meine ich damit? Ein junger Mensch mit zwei Jahren Fahrerlaubnis Erfahrung und einer kurzen Einweisung durch einen Kollegen fährt einen Lkw mit 7,5 Tonnen in der Einsatzfahrt mit Sirene und Blaulicht unter starkem nervlichem Druck, denn er stellt sich die Frage: Was erwartet mich am Einsatzort?

Was das bedeutet, weiß ich sehr genau, zumindest was den Pkw angeht, weil ich in meiner Tätigkeit als Polizeibeamtin sehr viele Einsatzfahrten gemacht habe. Obwohl ich daran gewöhnt war, weil ich es vier- bis fünfmal in der Woche tun musste, war das schon sehr belastend. Wie erst wird es für die jungen Leute sein, die es mit wesentlich weniger Schulung machen müssen?

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Aus der Studie der BAST ergibt sich, dass bei Fahrten mit Sonderrechten ein achtmal höheres Risiko besteht, einen Unfall mit Schwerverletzten zu verursachen. Man muss sich die Frage stellen: Kann es Probleme geben, wenn einer der Unfallbeteiligten lediglich eine Sonderfahrerlaubnis hat und Zweifel an seiner Eignung zum Führen dieses Fahrzeugs geltend gemacht werden?

Aber wir sollten auch prüfen, ob diese Regelungen zumutbar für die Schulenden sind. Denn sie befinden sich in einer Zwickmühle. Es sind Kollegen, es sind Ausbilder, und es sind Prüfer. Als Kollegen wollen sie niemanden verprellen oder in die Pfanne hauen. Als Auszubildende wollen sie sichere Feuerwehrwagenführende ausbilden. Und als Prüfende stehen sie erheblich unter Druck, weil sie wissen, dass ihre Wehr dringend neue Fahrzeugführende benötigt.

Insofern möchte ich mit Ihnen die Frage diskutieren: Ist die Regelung ausreichend, oder brauchen wir nicht vielmehr bundesweit einheitliche Richtlinien über die Ausgestaltung dieser Einweisungsfahrten? Und brauchen wir nicht unabhängige Prüfer und Prüferinnen, die anschließend das Ergebnis dieser Einweisung begutachten müssen?

Ich bitte Sie, noch intensiver als der Staatssekretär auf die Frage einzugehen, ob diese Regelung konform zum EU-Recht ist. Ich erinnere Sie daran: Im August hat der Bundesrat einen Entwurf im Bundestag eingebracht, der wie der jetzige aussah. Das Ministerium hat ihn zurückgezogen, weil es europarechtliche Bedenken hatte, die jetzt laut Auskunft des BMVBS ausgeräumt sind. Aber das Ministerium hat mir auch mitgeteilt, dass sich andere Häuser, zum Beispiel das BMJ, noch nicht geäußert haben.

Weiterhin stellt sich die Frage: Warum kam es zur Änderung der Rechtsauffassung?

Haben wir eventuell die Kommission gefragt,

(Zuruf von der FDP: Besser nicht!)

oder verabschieden wir wieder eine Regelung, die gut gemeint ist, die aber dann wieder von der Kommission als europarechtswidrig gestoppt wird?

Meine Herren und Damen, Sie sehen: Es gibt eine Menge Diskussionsstoff. Ich freue mich auf die Beratungen.  
Herzlichen Dank.