

Erteilung des Feuerwehrführerscheins endlich geregelt

Im Zuge der Novellierung des Fahrerlaubnisrechts wurden die Fahrerlaubnisklassen europaweit neu geordnet. Die Vereinheitlichung brachte nicht nur einen neuen Scheckkartenführerschein mit sich, sondern auch die Abkehr von der alten numerischen Klasseneinteilung. Dieser neue Klassenzuschnitt brachte es mit sich, dass sich die Fahrerlaubnisklasse B zur Standardklasse der Führerscheinneulinge entwickelte. Insbesondere Mitglieder freiwilliger Hilfsorganisationen stehen dadurch jedoch vor dem Problem, deren Fahrzeuge nicht mehr führen zu dürfen, da sie aufgrund ihrer Technik den Grenzwert von 3500 kg zulässiger Gesamtmasse (zGM) überschreiten. Um dem drohenden Mangel an ausgebildeten Fahrern zu begegnen, wurde eine spezielle Fahrberechtigung für Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zGM $\leq 4,75$ t auf Grundlage einer spezifischen Ausbildung und Prüfung geschaffen. Bald sollte sich jedoch herausstellen, dass diese Regelung auch nicht ausreichte. *Von Bernd Huppertz*

Nunmehr geht der so genannte Feuerwehrführerschein nach Veröffentlichung des Siebten Gesetzes zur Änderung des StVG¹ erneut an den Start:

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t – auch mit Anhängern, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 4,75 t nicht übersteigt – erteilen. Der Bewerber um die Fahrberechtigung muss

1. mindestens seit zwei Jahren eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen,
2. in das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu

einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t eingewiesen worden sein und

3. in einer praktischen Prüfung seine Befähigung nachgewiesen haben.

Die Fahrberechtigung gilt im gesamten Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zur Aufgabenerfüllung der in Satz 1 genannten Organisationen oder Einrichtungen. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für den Erwerb der Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t – auch mit Anhängern, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 7,5 t nicht übersteigt.

Historie

Im Zuge der Umsetzung der 2. Führerscheinrichtlinie² durch Erlass der FeV³ wurden auch die

1) Vom 23.06.2011 (BGBl. I S. 1213).

2) Richtlinie 91/4397/EWG des Rates vom 29.07.1991 über den Führerschein (ABl. EG L 237, 1).

3) Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18.08.1998 (BGBl. I S. 2214).

Fahrerlaubnisklassen europaweit angeglichen. Die in Deutschland bisher übliche Klasse 3 fand sich nunmehr in den Klassen B/BE sowie C1/C1E und über die Schlüsselzahl CE79 auch in Klasse CE wieder. Seit 1999 ist jedoch festzustellen, dass Fahrerlaubnisbewerber ganz mehrheitlich lediglich die Klasse B erwerben. Diese ist jedoch begrenzt auf Kfz mit einer zGM $\leq 3,5$ t. Ein Großteil der Feuerwehrfahrzeuge, einer Schätzung des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV) zufolge ca. 16 000 Stück in der BRD⁴, fallen nicht mehr unter die Klasse B, da ein Feuerwehrfahrzeug mit feuerwehrtechnischer Ausrüstung und durch die heute standardmäßigen Fahrsicherheitseinrichtungen, stetig schwerer wird und die zGM von 3500 kg leicht überschreitet. Die kleinsten Feuerwehrfahrzeuge, die auch ihren Zweck der Sicherstellung des Brandschutzes erfüllen, fallen somit in die Fahrerlaubnisklasse C1, größere Fahrzeuge sogar in die Fahrerlaubnisklasse C. Da ein Erwerb der „alten“ Klasse 3 nun nicht mehr möglich ist und somit für viele Angehörige der Hilfsorganisationen nur im Besitz der Klasse B sind, ist der Bedarf an Inhabern der Fahrerlaubnisklassen C1 oder C groß. Einer weiteren Schätzung des DFV zufolge liegt dieser Bedarf innerhalb der BRD bei ca. 100000 fehlenden Fahrern.⁵ Die Einsatzfähigkeit der Hilfsorganisationen ist somit gefährdet.

Am 10.02.2009 erreichte ein Dringlichkeitsantrag den Bayerischen Landtag⁶. Darin heißt es: „Der Landtag wolle beschließen: `Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass das Führen von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren, der Rettungsdienste und des Katastrophenschutzes von der Richtlinie 2006/126/EG, die das Fahrerlaub-

nisrecht regelt, ausgenommen werden und durch die Einführung einer nationalen Schlüsselzahl (Anlage 9, § 25 Abs. 3 FeV) das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu 7,5 t zGM ermöglicht wird`.

Bereits zwei Monate später gab es einen entsprechenden Gesetzesentwurf der Bundesregierung.⁷ Der Lösungsansatz ist eine spezielle Fahrberechtigung für Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes zum Führen von Einsatzfahrzeugen mit einer zGM $\leq 7,5$ t auf Grundlage einer spezifischen Ausbildung und Prüfung innerhalb der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Nach einigen Änderungen wurde schließlich u.a. § 2 Abs.X StVG entsprechend angepasst.⁸ Fortfolgend erließen einzelne Bundesländer entsprechende Landesgesetze und Verordnungen zur Umsetzung der genannten Regelungen. Diese behandeln die Erteilung des sog. „kleinen Feuerwehrführerscheins“ bis 4,75 t. Da die meisten Feuerwehrfahrzeuge aber auch die Gewichtsgrenze von 4,75 t zGM überschreiten, brachten die Freistaaten Bayern und Sachsen einen neuerlichen Gesetzesantrag im Bundesrat ein.⁹ In diesem forderten sie die Erweiterung der Fahrberechtigung auf Einsatzfahrzeuge bis 7,5 t (großer Feuerwehrführerschein).

Dem schloss sich auch das BMVBS an. In einer Pressemitteilung¹⁰ ließ der Verkehrsminister verlauten: „Wir fördern das Ehrenamt mit Erleichterungen beim Feuerwehrführerschein.“

Es folgte der Gesetzesentwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des StVG.¹¹ Dieser wurde – wiederum nach einigen Änderungen – in der oben beschriebenen Form umgesetzt¹².

4) BR-Drucks. 858/10, Gesetzesentwurf vom 31.12.10, Seite 2.

5) Pressemitteilung des DFV vom 27.05.2011, 11:10 auf www.dfv.org

6) Bayerischer Landtag, Drucksache 16/519.

7) BR-Drucks. 330/2009 vom 16.04.2009 „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des StVG.“

8) Fünftes Gesetz zur Änderung des StVG vom 17.07.2009 (BGBl. I S. 2021).

9) BR-Drucks. 308/10 vom 20.05.2010 „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des StVG“.

10) Pressemitteilung 207/2010 vom 19.07.2010.

11) BR-Drucks. 858/10 vom 31.12.2010 (Gesetzesentwurf der Bundesregierung).

12) 7. Gesetz zur Änderung des StVG vom 23.06.2011 (BGBl. I S. 1213).

Der Feuerwehrführerschein als Fahrerlaubnis

Die Fahrberechtigung nach § 2 Xa StVG ist eine Fahrerlaubnis i.S.d. § 2 I Satz 1 StVG, denn es handelt sich um eine öffentlich-rechtliche Erlaubnis, auf öffentlichen Straßen ein Kfz zu führen, das ohne Erlaubnis nicht geführt werden dürfte. Warum der Terminus Fahrberechtigung gewählt wurde, hat der Gesetzgeber nicht erläutert.¹³

Dem Antrag des Landes Baden-Württemberg¹⁴, die Landesregierungen zu ermächtigen, auch die Möglichkeit landesrechtlicher Regelungen zur prüfungsfreien Umschreibung einer Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zGM von 7,5 t in eine allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse C1 einzustellen, wurde allerdings nicht gefolgt.

Da aber die Ausgestaltung der Fahrberechtigung der einer Dienstfahrerlaubnis entspricht, darf einer Umschreibung nichts im Wege stehen. Dennoch: der Gesetzgeber sieht eine Umschreibung aufgrund der systematischen Auslegung des § 6 I Nr. 1 lit. i) StVG anders als bei den Dienstfahrerlaubnissen nicht vor.¹⁵

Der Feuerwehrführerschein(vordruck)

Gemäß § 2 Xa StVG haben die Länder die Handhabe, die Regelungen betreffend den Feuerwehrführerschein umzusetzen. Dementsprechend erließen bezüglich der Vorgängerregelung¹⁶ einzelne Bundesländer entsprechende Landesgesetze und Verordnungen zur Umsetzung der genannten Regelungen. Ein einheitliches Führerscheinmuster ist dabei nicht zustande gekommen.

EG-Recht

Gemäß Artikel 4 V Satz 2 der 3. Führerscheinrichtlinie¹⁷ können die Mitgliedstaaten

Nachweis der Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste	
Nachweis der Fahrberechtigung zum Führen von Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t	
Name, Vorname	
geboren am	in
Ist berechtigt, Einsatzfahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 4,75 t zu führen. Dieser Nachweis gilt nur in Verbindung mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B.	
Behörde:	
Ort:	Datum
Ausgehändigt am	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Stempel und Unterschrift der Behörde</div> <div>Unterschrift der Fahrberechtigungsinhaber/inne Fahrberechtigungsinhabers</div> </div>	
Hinweis: Dieser Nachweis ist beim Führen von Einsatzfahrzeugen mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.	

Musterbeispiel aus Bayern

Fahrzeuge, die von den Streitkräften und dem Katastrophenschutz eingesetzt werden oder deren Kontrolle unterstehen, von der Anwendung dieser Richtlinie ausschließen.

In diesem Zusammenhang erscheint fraglich, ob Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes als dem Katastrophenschutz zugehörig anzusehen sind. Die Vorgängerregelung des § 2 X StVG-alt hatte den Katastrophenschutz noch nicht einmal im Gesetzestext erwähnt. Die nachfolgenden Ausfüh-

13) Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, Rn. 30c zu § 2 StVG (zum alten Recht).

14) BR-Drucks. 858/2/10 vom 08.02.2011.

15) Engelke, Der neue Feuerwehr-Führerschein, in: NZV 2010, 183 (185); zust. Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 30h zu § 2 StVG.

16) § 2 StVG i.d.F. bis zum 28.06.2011. Hierin wurde nur auf die Freiwilligen Feuerwehren sowie die Rettungs- und technischen Hilfsdienste abgestellt.

17) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein (ABL EU L 403, 18).

rungen beziehen sich noch auf diese Vorschrift. Daran hat sich aber auch in der neuen Fassung des § 2 Xa StVG trotz des Hinweises auf den Katastrophenschutz nichts geändert.

Nach Auffassung der EU-Kommission¹⁸ sind die Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren nicht dem Katastrophenschutz zuzuordnen, da Artikel 4 V Satz 2 und Artikel 4 VI Satz 2a ausdrücklich zwischen Feuerwehr und Katastrophenschutz unterscheiden. Auch aus der Entstehungsgeschichte der 3. Führerscheinrichtlinie ergebe sich, dass die Feuerwehr nicht unter den Begriff des Katastrophenschutzes fällt. Entsprechende Fahrzeuge fallen nur dann unter die Ausnahmevorschrift des Artikels 4 V Satz 2 der 3. Führerscheinrichtlinie, wenn sie integraler Teil des Katastrophenschutzes sind und nicht nur gelegentlich für den Katastrophenschutz eingesetzt werden.¹⁹ Dem deutschen Gesetzgeber ist es somit verwehrt, die Einsatzfahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste dem Katastrophenschutz zuzuordnen und gemäß Artikel 4 V Satz 2 von der Anwendung der 3. Führerscheinrichtlinie auszuschließen.²⁰

In der Literatur²¹ wird bezüglich der Vorgängerregelung des § 2 X StVG²² darauf hingewiesen, dass aufgrund der europarechtlichen Rechtslage eine Einbeziehung der Freiwilligen Feuerwehren, der Hilfsorganisationen und des Technischen Hilfswerkes nur über das Argument geschehen kann, die genannten Organisationen wirken alleamt am Katastrophenschutz bei Naturkatastrophen und insbesondere im Verteidigungsfall mit.

Die Nennung des Katastrophenschutzes in der 3. Führerscheinrichtlinie neben des Streitkräften und die anderen Sprachfassungen der genannten Richtlinie legen nach Meyer²³ die Vermutung nahe, dass eine Privilegierung tatsächlich nur für den Zivilschutz gedacht war und nicht für den Katastrophenschutz. Der Zivilschutz ist in Deutschland jedoch deckungsgleich mit dem Katastrophenschutz. Zur Mitwirkung dort sind regelmäßig die Hilfsorganisationen und auch die Feuerwehren verpflichtet. Allerdings sind die Fahrzeuge von Feuerwehren, Rettungsdienst und freiwilligen Hilfsorganisationen nach der deutschen Ländergesetzgebung zum Katastrophenschutz keineswegs der generellen Kontrolle des Katastrophenschutzes zugeordnet. Sowohl die Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehr als auch diejenigen der Rettungsdienste gehören vielmehr generell zum Zuständigkeitsbereich der Kommunen als Träger von Brandschutz und Rettungsdienst. Nur in den höchst selten eintretenden Katastrophenfällen werden sie zeitweise dem Katastrophenschutz unterstellt.²⁴ Aber auch eine richtlinienkonforme Auslegung des § 2 X StVG-alt führt dazu, dass die Vorschrift eine Fahrerlaubnis nur für das Führen von Einsatzfahrzeugen bei der Erfüllung von tatsächlichen Zivilschutzaufgaben einräumen kann, da die Regelung in allen anderen Fällen wegen eines Verstoßes gegen die 3. Führerscheinrichtlinie keine Anwendung finden darf.²⁵

Der Retter als Risiko

Auch von anderer Seite wurden Vorbehalte laut²⁶: Das praktische Verfahren der Erteilung

18) Stellungnahme der EU-Kommission vom 17.12.2008 [TREN/E/3/AVC/mv D (2008) 443942].

19) BR-Drucks. 602/08 (Beschluss) vom 05.02.2009 (Unterrichtung durch die Bundesregierung).

20) Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 30d zu § 2 StVG.

21) Engelke, a.a.O.

22) § 2 StVG i.d.F. bis zum 28.06.2011. Hierin wurde nur auf die Freiwilligen Feuerwehren sowie die Rettungs- und technischen Hilfsdienste abgestellt.

23) Feuerwehr-Führerscheine auch für die Feuerwehren?, in: NZV 2010, 493 (496).

24) Müller, Vier Stunden Übung bis zum Ernstfall, in: http://www.lto.de/de/html/nachrichten/2773/eu_kommission_prueft_feuerwehrfuehrerschein_vier_stunden_uebung_bis_zum_ernstfall/

25) Meyer, a.a.O.

26) Müller, Wenn Retter zum Risiko werden, in: <http://www.lto.de/de/html/nachrichten/1411/Denrisika/>; ders., Vier Stunden Übung bis zum Ernstfall, a.a.O.

dieses sogenannten „Feuerwehrführerscheins“ richtet sich nach der in dem jeweiligen Bundesland erlassenen AusführungsVO. Dort ist auch die vorab zu absolvierende Ausbildung geregelt, die diese Bezeichnung allerdings nicht verdient. Demnach müssen die Fahrschüler in z.B. Bayern mindestens 4 Stunden zu jeweils 45 Minuten Theorie und Praxis lernen, um an deren Ende eine 45 Minuten dauernde Prüfungsfahrt zu absolvieren. Diese aus Sicht der Verkehrssicherheit zeitlich und inhaltlich viel zu gering bemessene Beschulung erfolgt - im StVG ausdrücklich festgelegt - nur organisationsintern, d. h. regelmäßig ohne die Beteiligung professioneller Fahrlehrer. Die Lern- und Prüfungsinhalte der bayerischen Ausführungsverordnung umfassen keinerlei (!) theoretische und praktische Einweisungen in die Thematik „Einsatzfahrten unter Gebrauch von Sondersignalen“. Folge: Den täglichen Anforderungen der Einsatzpraxis, die nach einer Alarmerung regelmäßig das unfallfreie Absolvieren einer Blaulichtfahrt erfordert, werden diese Ausbildungsvorschriften nicht gerecht.

Nur zum Führen von Einsatzfahrzeugen

Die Fahrberechtigung gilt im gesamten Hoheitsgebiet der BRD zur Aufgabenerfüllung der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des THWs und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes. Durch die gewählte Formulierung ist ausgeschlossen, dass die Fahrberechtigung auch für andere Fahrzeuge oder andere Organisationen ausgenutzt wird. Ebenso ist eine Verwendung zu privaten Zwecken ausgeschlossen. Das gilt auch für den Fall, das für derlei private Zwecke Einsatzfahrzeuge dieser Organisationen eingesetzt werden. Dann bleibt zu prüfen, ob der Einsatzzweck der Aufgabenerfüllung der jeweiligen Organisation entspricht. ■

Der Autor: Polizeihauptkommissar Bernd Huppertz, Köln

Radfahrer, der unangemessen schnell fährt, muss Schaden nach Unfall selber tragen

OLG Karlsruhe, Urteil vom 20.10.2010, Az. 13 U 46/10

Kommt ein Radfahrer zu Fall, weil er einem entgegenkommenden Bus ausweicht, so handelt es sich um einen Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs. Jedoch trägt der Radfahrer wegen weit überwiegender Mitverschuldens seinen Schaden allein, wenn er eine abschüssige Straße mit unangepasster Geschwindigkeit hinabgefahren ist. ■

Radfahrer, der außerhalb der Fußgängerfurt versucht, von einem Lkw die Straße zu überqueren, fährt extrem riskant

OLG Koblenz, Beschluss vom 28.04.2011, Az. 12 U 500/10

Ein Radfahrer, der die Fahrbahn verlässt und auf dem Gehweg weiter fährt, um von dort vor einem herannahenden Lkw die Fahrbahn zu überqueren, handelt grob verkehrswidrig. Im Falle der Kollision trägt er die alleinige Haftung. ■

Kurze Urteilsbegründung rechtmäßig, wenn Täter den Geschwindigkeitserstoß gestanden hat

OLG Hamm, Beschluss vom 15. 202.2011, Az. 3 RBs 30/11

Ein Gericht, das einen Fahrer wegen eines Tempoverstoßes verurteilt, kann sich bei der Urteilsbegründung kurz fassen, wenn der Täter den Tempoverstoß gestanden hat. Die Begründung: „Der Betroffene hat die Tat vollumfänglich eingestanden“ genügt. Zum Geständnis kam hinzu, dass der Richter von der Richtigkeit des Geständnisses überzeugt war. In diesem Fall waren im Urteil die Angaben zu Messverfahren und Toleranzabzug entbehrlich. ■