

Bonn, 30. Januar 2019

**Stellungnahme zum Entwurf einer  
„Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung“  
des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur**

---

## **I. Hintergrund**

Mit dem Schreiben vom 04.01.2019, AZ StV11/7323.2/00-12 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Entwurf einer "vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung" vorgelegt. Hierin ist die Erhöhung der Gewichtsbeschränkung in der Fahrerlaubnisklasse B für Fahrzeuge für den Güterverkehr mit alternativen Antrieben von 3.500 kg auf 4.250 kg vorgesehen. Die angestrebte Regelung setzt die EU-Richtlinie 2018/645 in nationales Recht um und ersetzt die mit der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung vom 22. Dezember 2014 geschaffene Ausnahmeregelung. Damit verbunden ist sowohl der Wegfall der Schlüsselzahl 192 in der Fahrerlaubnisklasse B als auch der fünfständigen theoretischen und praktischen Einweisung nach Maßgabe der Anlage 1 der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung.

## **II. Bewertung**

Der DVR begrüßt die Bemühungen der Bundesregierung zur Förderung alternativer Antriebe, insbesondere der Elektromobilität, aber auch anderer Konzepte zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und der damit verbundenen Klima- und Umweltbelastung.

Die vorgeschlagene Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Nutzung mit der Fahrerlaubnisklasse B hält der DVR mit Blick auf die vorgesehenen Einschränkungen - der Beschränkung auf den gewerblichen Gütertransport, die Mindestdauer des Fahrerlaubnisbesitzes von zwei Jahren, keine Erhöhung der Ladekapazität gegenüber Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb und Verzicht auf Anhängerbetrieb - für vertretbar. Wir gehen dabei davon aus, dass die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Fahrzeuge unabhängig von der Zuordnung zur Fahrerlaubnisklasse B bestehen bleiben.

Wir möchten dennoch darauf hinweisen, dass die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um 750 kg – also um mehr als 20% - das Fahrverhalten und damit die Unfallgefahr signifi-

kant beeinflussen kann. In diesem Zusammenhang stellte die bislang notwendige theoretische und praktische Einweisung eine sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Qualifikation der Fahrerinnen und Fahrer dar. Dies war umso wichtiger, als dieser Bereich des Gütertransports in der sogenannten Sprinter-Klasse bislang überhaupt nicht von verpflichtenden Aus- oder Fortbildungsmaßnahmen behandelt wird, obwohl hier die Zahl der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden von 2016 bis 2017 mit 0,9% nur halb so stark zurückgegangen ist wie die gesamte Zahl der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden mit 2,1%.

Wir gehen davon aus, dass gerade für die vorgesehene Anwendung der Regelung für den gewerblichen Güterkraftverkehr die Beibehaltung einer verpflichtenden Einweisung zur Nutzung von schwereren Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zumutbar ist und zugleich auch nur einen ersten von dringend notwendigen weiteren Aus- und Fortbildungsansätzen für gewerbliche Fahrer der Transporter- oder Sprinterklasse darstellen kann.