

Am 1. März 2023 hat die EU-Kommission ihren Entwurf für die 4. Führerscheinrichtlinie veröffentlicht. Der Entwurf beinhaltet unter anderem grundlegende Änderungen für den B-Führerschein und die geltenden Gewichtsgrenzen.

Die EU-Führerscheinrichtlinie bildet den gemeinsamen Rechtsrahmen für die Anerkennung und Ausstellung von Führerscheinen in der EU. Sie hat einen entscheidenden Anteil an der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Erleichterung der Freizügigkeit der Bürger innerhalb der EU.

Bei der für die Caravaningbranche wichtigen Erweiterung des B-Führerscheins von 3,5 t auf 4,25 t ergibt sich folgendes Bild:

1. Die Kommission schlägt die Erweiterung für die Fahrzeuge vor, die über alternative Antriebe verfügen. Der auf 4,25 t erweiterte B-Führerschein soll an zwei Jahre Vorbesitz des B-Führerscheins geknüpft sein. Ein Anhänger darf dann nicht mehr gezogen werden. Bei den Reisemobilen gibt es aktuell nur sehr wenige, auf Van-Basis aufgebaute, Fahrzeuge, die über einen solchen alternativen Antrieb verfügen. Bis die Chassis-Hersteller geeignete Basisfahrzeuge mit alternativen Antrieben für die breite Masse an Reisemobilen liefern können, wird es noch einige Jahre dauern. Aus Sicht der Caravaningbranche muss die Bestandsflotte dringend beachtet werden und die Erweiterung auf 4,25t für alle Fahrzeuge möglich sein.

2. Deutschland, Frankreich, Bulgarien und Finnland unterstützen die Erweiterung des B-Führerscheins auf 4,25 t über alle Fahrzeugtypen hinweg. Die Niederlande unterstützen die Erweiterung auf 4,25 t speziell für Reisemobile und für elektrische Fahrzeuge

3. Die Kommission sieht durch die Kopplung an alternativ angetriebene Fahrzeuge einen Umweltbeitrag. Ferner wurde durch Stakeholder (unter anderem nicht genannte Mitgliedstaaten) vertreten, dass durch die Erhöhung des B-Führerscheins um 750 kg auf 4,25 t das Unfallrisiko erhöht wird und negative Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit folgen könnten.

- Die Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Unfallverhalten von Reisemobilen (mittlerweile 2 Untersuchungen, von 2000 bis 2010 und 2010 bis 2020) haben wiederholt betont, dass Unfälle mit Reisemobilen sowohl bei der Betrachtung der absoluten Anzahl der Unfälle als auch bei der Betrachtung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos keinen dringenden Problembereich der Verkehrssicherheit darstellen. Auch die Betrachtung des internationale Unfallgeschehens (basierend auf einer geringeren Datenbasis) von Reisemobilen zeigt ein ähnliches Bild wie in Deutschland: Trotz zum Teil stark steigender Bestände ist das Unfallgeschehen unverändert.

4. Was sind die nächsten Schritte?

Zunächst geht der Entwurf ins Europäische Parlament zur Ersten Lesung und in den Rat. Wenn die Standpunkte nicht weit auseinander liegen, ist der von der Kommission avisierte Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens im Jahr 2023 möglich. Wann die neue Gesetzgebung in Kraft tritt, ist dabei noch offen: Eine Umsetzung ab dem Jahr 2025 ist denkbar. Aber auch eine stufenweise Inkraftsetzung ist prinzipiell möglich.

5. Der europäische Dachverband der nationalen Caravaningverbände, die European Caravan Federation (ECF), wird die Interessenvertretung in Brüssel koordinieren.