

**28.02.25**

Vk - Fz - In

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

---

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

#### **A. Problem und Ziel**

Dieses Gesetz dient der Umsetzung mehrerer Aufträge aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Die Aufträge umfassen die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere, eine digitale Parkraumkontrolle sowie auch Beiträge im Straßenverkehrsrecht zur Umsetzung rechtsgebietsübergreifender Aufträge. Diese Beiträge dienen der Digitalisierung der Verwaltung, dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln, der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung und dem Innovationsstandort für autonomes Fahren.

#### 1. Unfalluntersuchung im Straßenverkehr

Eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Straßenverkehr erfordert eine fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisher zugelassenen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Um festzustellen, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind, müssen die Ursachen von Unfällen zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden. Entsprechende wissenschaftliche Stichprobenerhebungen stoßen derzeit an ihre Grenzen.

#### 2. Digitalisierung von Fahrzeugpapieren

Die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere bedarf einer gesetzlichen Ermächtigung hinsichtlich aller digitalen Facetten, um die Umsetzungsdetails auf Verordnungsebene regeln zu können, sowie der Schaffung von Regelungen zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten. Zudem sind detaillierte Regelungen zur Einführung des digitalen Führerscheins zu treffen.

#### 3. Auskunft über Fahrzeugdaten

Die europäischen Typpergenehmigungsvorschriften sehen vor, dass ab dem 5. Juli 2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity – CoC) von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in elektronischem Format zur Verfügung gestellt werden. Im Sinne der weiteren

---

Fristablauf: 11.04.25

Digitalisierung der Verwaltung sowie der Verbraucherfreundlichkeit sollen auch die Informationen zu sog. Rückrufmaßnahmen von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden.

#### 4. Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, auf weitere Behörden – hier das Umweltbundesamt (UBA) – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt Abläufe im Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

#### 5. Begrifflichkeiten automatisiertes Fahren

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und bedürfen der Aktualisierung.

#### 6. Sanktion gegen Punktehandel

Öffentliche Angebote zur Täuschung von Behörden über Beteiligte an mit Punkten bewerteten Verkehrsverstößen untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgegenreten empfohlen.

#### 7. Neuerungen im Bewohnerparken und digitale Parkraumkontrolle

Die Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen zielt bisher nur auf Bewohner ab. Dieser Ansatz soll gelockert werden, da vor Ort oftmals gleichwohl Ausnahmegenehmigungen für andere Personengruppen erteilt werden. Unabhängig davon soll die Effektivität von Parkraumkontrollen durch Einsatz digitaler Mittel gesteigert werden können, um den Kommunen Handlungsspielräume für die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung in Zeiten anhaltend knapper Personalressourcen zu geben.

## **B. Lösung; Nutzen**

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden.

Zu A.1: Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betriebene vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr (German In-Depth Accident Study, kurz „GIDAS“) soll fortentwickelt werden. Die stichprobenartige Untersuchungsarbeit soll durch erweiterte Untersuchungsbefugnisse effizienter gemacht werden. Diese Befugnisse sollen mit entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten verstetigt wahrgenommen werden und die Ergebnisse der Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Zu A.2: Die bisherige partielle Rechtsgrundlage im StVG für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung soll zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut werden. Ferner sind die Rechtsgrundlagen zur Einführung des digitalen Führerscheins als ergänzendes elektronisches Dokument zum Kartenführerschein zu schaffen. Der Kartenführerschein ist hierbei Voraussetzung für die Ausstellung des digitalen Führerscheins; der digitale Führerschein entbindet jedoch den Inhaber von der Pflicht, den Kartenführerschein beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen. Für den digitalen Führerschein wird künftig auch das Lichtbild und die Unterschrift des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. -inhabers im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeichert. Dies bedarf Regelungen vor allem in StVG und FeV.

Zu A.3: Weiterhin wird eine formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen, damit das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Auskünfte aus den von ihm geführten Datenbanken (Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen, sog. Rückrufdatenbank) anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen kann.

Zu A.4: Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, soll auf das Umweltbundesamt erstreckt werden, um das Umweltbundesamt in die Lage zu versetzen, die Antragsdaten zu überprüfen und insbes. die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern.

Zu A.5: Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen.

Zu A.6: Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden, der bereits das gewerbsmäßige Angebot einer Täuschung der Behörden über die Beteiligung an einem nach dem Fahreignungsbewertungssystem mit Punkten bewerteten Verkehrsverstoß sanktionieren und somit der Ablenkung von Ermittlungen wegen solcher Verkehrsverstöße entgegenwirken soll.

Zu A.7: Die enge Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert und die Einbeziehung anderer Gruppen (z.B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht. Unabhängig davon wird eine fokussierte Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle geschaffen, um den Kommunen hier vertretbaren Handlungsspielraum zu geben.

## **C. Alternativen**

Für die Fortentwicklung der Unfalluntersuchung (A.1) ist zunächst eine phasenweise aufbauende Institutionalisierung geplant worden. Dies bringt entsprechende Mittelbedarfe mit sich und kann gegenwärtig angesichts der Haushaltslage nicht sofort verfolgt werden.

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben (A.2, A.3, A.4, A.7) besteht die Möglichkeit, diese (noch) nicht zu verfolgen und den Status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und der Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für die Umsetzung dieses Gesetzes werden für den Bund im Einzelplan 12 Personalkapazitäten beim KBA erforderlich, und zwar einmalig 2,51 Vollzeitäquivalente (VZÄ) mit der Stellenwertigkeit E 11 (i. H. v. rd. 367.000 Euro) und laufend 1,17 VZÄ mit der Stellenwertigkeit E 11 (i. H. v. rd. 171.000 Euro). Zusätzlich löst dieses Gesetz einmalige Sachkosten i. H. v. 0,28 Mio. Euro (digitaler Führerschein KBA, Verkehrsunfallforschung BAST) und ab dem Jahr 2026 laufende Sachkosten i. H. v. 1,005 Mio. Euro (Verkehrsunfallforschung BAST) im Einzelplan 12 aus.

Für den Bund entstehende Mehrbedarfe sind finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen; etwaige Mehrbedarfe des UBA sind im Einzelplan 16 auszugleichen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Durch die Einführung des digitalen Führerscheins entsteht Erfüllungsaufwand in Höhe von jährlich 109.000 Stunden für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die die Option des digitalen Führerscheins neu nutzen wollen.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Dieses Gesetz wird beim Bund schätzungsweise zu einmaligem Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 11 Mio. Euro und laufendem Erfüllungsaufwand von rd. 5 Mio. Euro führen.

Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 92,6 Mio. Euro und laufende Einsparungen von jährlich 17,9 Mio. Euro für diejenigen Kommunen, die von der digitalen Parkraumkontrolle Gebrauch machen wollen.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

**28.02.25**

Vk - Fz - In

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

---

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des  
Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften**Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 28. Februar 2025

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

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

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrs-  
gesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1  
NKRG ist als Anlage beigelegt.Mit freundlichen Grüßen  
Olaf Scholz



# Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

## Artikel 1

### Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1a wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift sowie in Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 erster Halbsatz werden jeweils die Wörter „hoch- oder vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
  - b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
  - c) In den Absätzen 3 und 4 werden jeweils die Wörter „hoch- oder vollautomatisierte“ durch das Wort „automatisierte“ ersetzt.
2. § 1b wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift sowie in Absatz 1 werden jeweils die Wörter „hoch- oder vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
  - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierte“ durch das Wort „automatisierte“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 2 werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
3. In § 1e Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 werden nach den Wörtern „nach Absatz 4“ die Wörter „oder eine Typpgenehmigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Kommission vom 5. August 2022 mit detaillierten Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen für die Typpgenehmigung des automatisierten Fahrsystems (ADS) vollautomatisierter Fahrzeuge (ABl. L 221 vom 26.8.2022, S.1) oder eine vergleichbare Genehmigung auf Grundlage einer im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbaren Vorschrift“ eingefügt.

4. In § 1i Absatz 1 werden die Wörter „von Entwicklungsstufen für die“ durch das Wort „und“ ersetzt.
5. Nach § 4b wird folgender § 4c eingefügt:

„§ 4c

Verbot des Anbietens der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß

(1) Es ist verboten anzubieten, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeiten zu täuschen.

(2) Es ist verboten anzubieten, den Kontakt zu einem Dritten zu vermitteln, der bereit ist, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeiten zu täuschen.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b werden die Wörter „städtischer Quartiere“ durch die Wörter „und anderer Personengruppen in Gebieten“ ersetzt.
  - b) Absatz 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Art, Form, Beschaffenheit, Inhalt, Gestaltung, Gültigkeit, Herstellung, Erstellung, Lieferung, Ausfertigung, Verwendung und Überprüfung von Kennzeichen, Plaketten, Urkunden, insbesondere von Führerscheinen und Berichten, und von sonstigen Bescheinigungen, einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten, soweit erforderlich, und der Beteiligung Dritter an den genannten Prozessen,“.
  - c) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
    - bb) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. nach Absatz 1 zur Anpassung von Verweisungen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt, wenn diese aufgrund technischer Entwicklungen zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben waren oder“.
    - cc) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3.
7. § 6a Absatz 5a wird wie folgt geändert:
  - a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben.“
  - b) In Satz 3 wird das Wort „Bewohner“ durch die Wörter „Inhaber der Parkberechtigung“ ersetzt.
8. § 6g Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nummer 8 wird aufgehoben.
    - bb) Die Nummern 9 und 10 werden die Nummern 8 und 9.
  - b) In Satz 2 wird die Angabe „Nummer 9“ durch die Angabe „Nummer 8“ ersetzt.
9. In § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 werden jeweils die Wörter „hoch- oder vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
10. § 23 wird wie folgt gefasst:

„ § 23

Bußgeldvorschrift zum Verbot des Anbietens der Täuschung

(1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 4c gewerbsmäßig ein dort genanntes Angebot macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.“

11. In § 24 Absatz 1 wird nach den Wörtern „§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder“ die Angabe „9“ durch die Angabe „8“ ersetzt.
12. § 26 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist in den Fällen des § 23 Absatz 1, § 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 2a und § 24c Absatz 1 die Behörde oder Dienststelle der Polizei, die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird.“
13. In § 32 Absatz 1 Nummer 8 werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
14. § 35 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 21 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
    - bb) Nummer 22 wird wie folgt gefasst:
      - „22. für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b,“.
    - cc) Folgende Nummern 23 und 24 werden angefügt:
      - „23. zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes oder von einer von ihm bestimmten Person dem Umweltbundesamt mitgeteilten energetischen Menge des elektrischen Stroms, der zur Verwendung in Kraftfahrzeugen entnommen wurde und auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden kann, und zur Ausstellung der Bescheinigung über diese Menge nach § 8 Absatz 2 der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur

Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist, oder

24. zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen nach § 63g.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im einleitenden Satzteil wird nach den Wörtern „§ 32 Absatz 1 Nummer 1“ die Angabe „oder 9“ eingefügt, werden die Wörter „für den Mangel“ gestrichen und werden nach dem Wort „ermöglichen“ die Wörter „oder zu unterstützen“ eingefügt.

bbb) Im Buchstaben a wird das Wort „Rückrufmaßnahmen“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe“ ersetzt.

ccc) In Buchstabe b wird das Wort „Rückrufmaßnahmen“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe“ ersetzt und wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

ddd) Im Buchstaben c wird das Wort „Rückrufmaßnahmen“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe“ ersetzt.

eee) Folgender Buchstabe wird angefügt:

„d) die Erfüllung unionsrechtlicher Meldepflichten.“

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Satz 1 Nummer 3“ durch die Wörter „Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.

15. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 1, soweit es sich um Aufgaben nach § 32 Absatz 1 Nummer 1 oder 9 handelt, oder nach § 35 Absatz 1 Nummer 24 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen

1. an die Zulassungsbehörden,

2. im Rahmen einer internetbasierten Zulassung an Personen im Sinne des § 6g Absatz 3,

3. an das Kraftfahrt-Bundesamt oder

4. an die Bundesanstalt für Straßenwesen.“

b) In Absatz 2m werden die Wörter „das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel“ durch die Wörter „die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b“ ersetzt.

c) Nach Absatz 2m wird folgender Absatz 2n eingefügt:

„(2n) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 23 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Umweltbundesamt erfolgen.“

16. § 36b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ ein Komma und das Wort „Kennzeichen“ sowie nach dem Wort „Führerscheinen“ die Wörter „und werden als Suchvermerke in diesen Registern gespeichert, bis das Bundeskriminalamt die Beendigung der Ausschreibung entsprechend Satz 1 mitteilt“ eingefügt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt teilt der sachbearbeitenden Polizeidienststelle oder ausschreibenden Behörde etwaige Erkenntnisse aus dem Abgleich oder, sofern dem Register nach dem Abgleich eine Mitteilung oder Anfrage zu einem mit einem Suchvermerk versehenen Fahrzeug, Kennzeichen, Fahrzeugpapier oder Führerschein zugeht, die Bezeichnung und Anschrift der mitteilenden oder anfragenden Stelle, deren Geschäftszeichen, das Datum der Mitteilung oder der Anfrage und die mitgeteilten Daten mit.“

17. In § 37 Absatz 1 werden nach den Wörtern „an die zuständigen Stellen anderer Staaten“ die Wörter „oder an Europol“ eingefügt.

18. § 37a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ die Wörter „oder an Europol“ eingefügt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Der Abruf ist“ durch die Wörter „Ist ein Abruf nicht nach unionsrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben, so ist der Abruf“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Vorbehaltlich unionsrechtlicher Vorgaben ist § 36 Absatz 5 und 6 sowie Absatz 7 wegen des Anlasses der Abrufe entsprechend anzuwenden.“

19. In § 45 werden die Wörter „die Fahrzeugbriefnummer“ durch die Wörter „die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II“ ersetzt.

20. § 46 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 46

##### Auskunft über Fahrzeugdaten unter Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf nach Maßgabe des Satzes 2 Auskünfte unter Verarbeitung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen über

1. Fahrzeugdaten,

- a) soweit diese Fahrzeugdaten zugänglich zu machen sind nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen,

Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; L 210 vom 11.8.2022, S. 19), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1610 (ABl. L 2024/1610, 6.6.2024, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung oder

- b) soweit diese Fahrzeugdaten im Umfang der jeweiligen unionsrechtlichen Übereinstimmungsbescheinigung in einer Fahrzeugdatenbank beim Kraftfahrt-Bundesamt vorhanden sind und Fahrzeugklassen betreffen, die nicht von Buchstabe a umfasst sind,

## 2. fahrzeugbezogene Maßnahmen

- a) im Sinne des § 32 Absatz 3 und deren Durchführungsstand oder
- b) im Sinne des § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, einschließlich Rückrufe, und deren Durchführungsstand.

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Auskünfte nach Satz 1 zu einem Fahrzeug für diejenige Person elektronisch bereitstellen, die die zugehörige Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einer Anwendung auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes angibt.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf den Zulassungsstatus eines Fahrzeugs in einer zum Zweck der Marktüberwachung oder der Erteilung von Auskünften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 geführten Datenbank regelmäßig anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer mit dem Zentralen Fahrzeugregister abgleichen, um von diesbezüglichen Maßnahmen betroffene Fahrzeuge zu identifizieren.

(3) Enthalten eine fahrzeugbezogene Genehmigung oder eine fahrzeugbezogene Bescheinigung die Angabe von Fahrzeug-Identifizierungsnummern oder des Kennzeichens des Fahrzeugs, so darf das Kraftfahrt-Bundesamt diese Fahrzeug-Identifizierungsnummern und das Kennzeichen als Bestandteil der Genehmigung oder der Bescheinigung verarbeiten, sofern die Verarbeitung der Genehmigung oder der Bescheinigung zur Erfüllung seiner durch eine Rechtsvorschrift zugewiesenen Aufgaben erforderlich ist.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer zu Zwecken der wissenschaftlichen Forschung oder der amtlichen Statistik erheben, speichern und verwenden, sofern

1. dies zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich ist und
2. die Datensätze neben der Fahrzeug-Identifizierungsnummer jeweils nur Angaben nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 oder Daten der unionsrechtlich vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigungen enthalten.

Solche Datensätze nach Satz 1 Nummer 2 sind unverzüglich zu anonymisieren, wenn die Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Identifizierungsmerkmal nicht mehr erforderlich ist.“

21. § 54 und § 63 Nummer 5 werden aufgehoben.

22. § 63a wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.

- b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „hoch- oder vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.

23. § 63f wird wie folgt gefasst:

„§ 63f

Datenverarbeitung zur Kontrolle der Parkberechtigung

(1) Die zuständigen Behörden können bestimmen, dass an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit das Kennzeichen des Fahrzeugs anzugeben ist. Das Kennzeichen ist nach dem Stand der Technik zu verschlüsseln und spätestens 24 Stunden nach Ende der Parkzeit automatisiert zu löschen. Nach Satz 1 und 2 sowie im Rahmen der Erteilung dauerhafter Parkberechtigungen gespeicherte Kennzeichen und die Geltungsbereiche und Geltungszeiträume der damit jeweils verbundenen Parkberechtigungen dürfen von den zuständigen Behörden zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigung, einschließlich der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten, verarbeitet werden. Die Übermittlung, Verwendung oder Beschlagnahme der nach Satz 1 und 2 erhobenen Daten nach anderen Rechtsvorschriften oder zur Profilbildung ist unzulässig. Eine automatisierte Verarbeitung ist zulässig. Die zuständigen Behörden haben über die hierbei vorgenommenen Abrufe der in den Sätzen 1 und 3 genannten Daten Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach 24 Stunden zu löschen.

(2) Die zuständigen Behörden dürfen im Rahmen einer stichprobenartigen Überwachung des ruhenden Verkehrs mittels mobiler optisch-elektronischer Einrichtungen (Videokontrolle) folgende Daten zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigung, einschließlich der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten, automatisiert verarbeiten:

1. Bild des Kennzeichens des Fahrzeugs,
2. Ort und Zeit der Kontrolle.

Absatz 1 Satz 6 bis 8 gilt entsprechend. Eine verdeckte Durchführung der Videokontrolle und die Übermittlung, Verwendung oder Beschlagnahme der dabei erhobenen Daten nach anderen Rechtsvorschriften oder zur Profilbildung sind unzulässig; sowohl die überwachten Parkräume als auch die Durchführung der Videokontrollen einschließlich dazu eingesetzter Fahrzeuge sind als solche kenntlich zu machen. Die nach Satz 1 erfassten Daten sind unverzüglich automatisiert mit den Daten nach Absatz 1 abzugleichen und unmittelbar nach dem Abgleich automatisiert zu löschen, wenn dieser zum Ergebnis hat, dass eine Parkberechtigung besteht. Ergibt sich aus dem Abgleich keine Parkberechtigung, sind die nach Satz 1 erfassten Daten spätestens 24 Stunden nach dem Abgleich automatisiert zu löschen, wenn bis dahin kein Verfahren zur Verfolgung einer auf die Parkberechtigung bezogenen Verkehrsordnungswidrigkeit eingeleitet wurde.

(3) Nach dieser Vorschrift gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements verwendet werden.“

24. Nach § 63f wird folgender Abschnitt VIb. eingefügt:

„VIb.

Untersuchung und Erforschung von Unfällen im Straßenverkehr

§ 63g

Gegenstand und Zweck der Untersuchung

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht und erforscht Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden oder unter Beteiligung von Fahrzeugen mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen oder mit neuartigen Steuerungskonzepten. Die Untersuchung erfolgt in bis zu vier von der Bundesanstalt für Straßenwesen befristet festgelegten Erhebungsgebieten und erstreckt sich auf insgesamt höchstens 1 Prozent des polizeilich erfassten bundesweiten Unfallaufkommens. Die Untersuchung umfasst die Aufklärung von Ursachen, Abläufen und Folgen von Straßenverkehrsunfällen und die Schaffung einer repräsentativen Datengrundlage zur Gewinnung von neuen Erkenntnissen.

(2) Die Untersuchung dient dem Zweck der wissenschaftlichen Forschung mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verfolgt die Untersuchung darüber hinaus bei ausreichenden Kapazitäten der Bundesanstalt für Straßenwesen den Zweck, Entscheidungsgrundlagen für Marktüberwachungsmaßnahmen sowie für die Fortentwicklung der Vorschriften über die Fahrzeugsicherheit und über die Genehmigung von Fahrzeugen zu schaffen.

(3) Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen der am Straßenverkehrsunfall beteiligten Personen. Die Untersuchung dient auch nicht der Beseitigung von unfallbegünstigenden Besonderheiten konkreter Örtlichkeiten durch straßenbauliche, verkehrsregelnde oder verkehrspolizeiliche Maßnahmen und lässt die dementsprechende Unfalluntersuchung der nach Landesrecht zuständigen Behörden unberührt.

§ 63h

Untersuchungsverfahren

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen entscheidet unter Beachtung ihrer vorhandenen Kapazitäten und vorbehaltlich des Absatzes 2 unabhängig von Weisungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über die Schwerpunkte, die Einleitung und den Umfang der Untersuchung.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist befugt, die Bundesanstalt für Straßenwesen im Einzelfall und mit Rücksicht auf deren vorhandene Kapazitäten mit der Untersuchung eines Straßenverkehrsunfalls zum Zweck des § 63g Absatz 2 Satz 2 zu beauftragen. Das Weisungsrecht nach Satz 1 erfasst nicht die Art und Weise der Durchführung der Untersuchung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist nicht befugt, die Beendigung einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen veranlassten Untersuchung anzuordnen.

(3) Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann geeignete private Personen beauftragen, an der Durchführung der Unfalluntersuchung nach Weisung und unter Aufsicht der Bundesanstalt für Straßenwesen mitzuwirken. Die Bundesanstalt für Straßenwesen bestimmt den Umfang der von diesen Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(4) Die Untersuchung eines Unfalls ist von einem Untersuchungsführer zu leiten, der hierfür geeignet und befähigt ist. Die Untersuchungsleitung umfasst die Anordnung von für die Erfüllung des Untersuchungszwecks erforderlichen Maßnahmen, die Entscheidung über die Wahrnehmung der Befugnisse nach § 63i und die Anleitung der nach Absatz 3 Beauftragten. Soweit der Untersuchungsführer kein Bediensteter der Bundesanstalt für Straßenwesen ist, kann die Bundesanstalt für Straßenwesen eine private Person mit dieser Aufgabe und diesen Befugnissen durch öffentlich-rechtlichen Vertrag widerruflich beleihen. Beleihen werden kann nur, wer die notwendige Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der übertragenen Untersuchungsleitung bietet, insbesondere zuverlässig, fachlich geeignet und befähigt ist. Die beleihene Person unterliegt insoweit der Aufsicht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Die beleihene Person hat den Bund von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die sie oder für sie tätige Personen in Ausübung der ihr übertragenen Aufgaben vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachen.

(5) Die nach Landesrecht zuständigen Stellen in den festgelegten Erhebungsgebieten müssen die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beleihenen Untersuchungsführer und ihre Beauftragten unverzüglich über jeden Verkehrsunfall mit Personenschaden und über jeden Verkehrsunfall unter Beteiligung eines Fahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion oder, sofern bekannt, mit automatisierter Fahrfunktion oder neuartigem Steuerungskonzept in den Erhebungsgebieten informieren, soweit die Bundesanstalt für Straßenwesen dort Untersuchungen solcher Unfälle vornimmt und sie diese Untersuchungen den nach Landesrecht zuständigen Stellen mitgeteilt hat. Die nach Landesrecht zuständigen Stellen sind verpflichtet, der Bundesanstalt für Straßenwesen, ihren beleihenen Untersuchungsführern und ihren Beauftragten sofortigen Zugang zu solchen Unfallstellen zu gewähren, unverzüglich ein Benehmen nach § 63i Absatz 2 herzustellen und die Unfalluntersuchung im Rahmen der Befugnisse nach § 63i zu dulden, soweit nicht der Untersuchungszweck eines Strafverfahrens gefährdet, die Rettung von Menschen aus Gefahren für Leib und Leben behindert oder die Wiederherstellung des Verkehrsflusses unverhältnismäßig verzögert würde oder die Sicherheit an der Unfallstelle nicht mehr gewährleistet werden könnte.

## § 63i

### Untersuchungsbefugnisse

(1) Soweit es zur Erfüllung der Untersuchungszwecke nach § 63g erforderlich ist, sind die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre insoweit beleihenen Untersuchungsführer und die unter deren Weisung im Einzelfall handelnden Beauftragten nach Maßgabe des Absatzes 2 und des § 63j befugt,

1. sofortigen und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls sowie zum beteiligten Fahrzeug, zu seiner Ladung und zu Fahrzeugteilen zu nehmen,
2. Grundstücke, Gebäude, Verwahrungs- und Verwertungsstätten sofort und ungehindert sowie Betriebs- und Geschäftsräume während der üblichen Geschäftszeiten zu betreten, um
  - a) am Unfall beteiligte Fahrzeuge sowie deren Ladung zu untersuchen,

- b) die technische Ausrüstung für die Technische Aufsicht oder für neuartige Steuerungskonzepte zu untersuchen,
  - c) Fahrzeugteile, die sich an diesen Orten befinden oder dahin verbracht wurden, zu untersuchen oder
  - d) Zugang zu Daten nach Nummer 4 oder zu Unterlagen nach Nummer 5 zu nehmen,
3. Fahrzeugteile und Bestandteile der Ladung sofort und ungehindert zur sofortigen Untersuchung vorübergehend aus dem Fahrzeug zu entnehmen,
  4. sofortigen und ungehinderten Zugang zu nehmen zu
    - a) den Daten von Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen im Fahrzeug,
    - b) den Daten über beteiligte automatisierte, autonome oder neuartig gesteuerte Fahrzeuge, die beim Hersteller, Betreiber oder Halter oder bei einem von ihnen beauftragten Dritten gespeichert sind, einschließlich Dokumentationen über die technische Ausrüstung für neuartige Steuerungskonzepte oder für die Technische Aufsicht über diese Fahrzeuge sowie
    - c) den Daten von sonstigen Aufzeichnungsanlagen, die den betroffenen öffentlichen Verkehrsraum überwachen,und diese Daten mit Unterstützung des Inhabers der Datenquelle oder dessen Beauftragten auszuwerten,
  5. ungehinderten Zugang nebst Einsicht in die Genehmigungs- und Zulassungsunterlagen des Herstellers, des Halters oder des Betreibers des jeweiligen Fahrzeugs zu nehmen und mit deren Unterstützung auszuwerten, Kopien davon anzufertigen und die Herausgabe elektronischer Unterlagen zu verlangen, sofern es sich um ein Fahrzeug mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion oder mit neuartigem Steuerungskonzept handelt,
  6. Auskünfte von Zeugen und sonstige sachdienliche Auskünfte einzuholen,
  7. Sachverständige mit der Erstellung eines Gutachtens zu beauftragen,
  8. Zugang zu Ergebnissen der medizinischen Untersuchung der Unfallbeteiligten und der Verletzten des Unfalls, einschließlich der rechtsmedizinischen Unterlagen, zu nehmen,
  9. Auskunft aus den relevanten Teilen der Untersuchungsakten, Berichte und Unterlagen der zuständigen Strafverfolgungsbehörden nach § 476 der Strafprozessordnung und der für die Genehmigung des festgelegten Betriebsbereichs der beteiligten Fahrzeuge zuständigen Behörden zu erhalten oder hierin Einsicht zu nehmen sowie
  10. als Nachweismittel der Unfalluntersuchung geeignete Gegenstände und Aufzeichnungen vorübergehend, höchstens für die Dauer eines Arbeitstages, sicherzustellen, um eine Untersuchung oder Auswertung zu ermöglichen, die nur an einem anderen Ort möglich ist.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 4 und 5 haben die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre insoweit beliebigen Untersuchungsführer und die unter deren Weisung im Einzelfall

handelnden Beauftragten darauf hinzuwirken, dass sie von den Herstellern, Betreibern, Haltern und von ihnen beauftragten Dritten auf etwaige Geschäftsgeheimnisse in den Daten und Unterlagen hingewiesen werden. Diese Geschäftsgeheimnisse dürfen von der Bundesanstalt für Straßenwesen, ihren beliebigen Untersuchungsführern und ihren Beauftragten nicht offenbart werden.

(2) Die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre insoweit beliebigen Untersuchungsführer und die unter deren Weisung im Einzelfall handelnden Beauftragten üben die Befugnisse nach Absatz 1 im Einvernehmen mit den zuständigen Strafverfolgungsbehörden sowie im Benehmen mit der für die Genehmigung des festgelegten Betriebsbereichs eines an dem zu untersuchenden Straßenverkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs zuständigen Behörde aus.

### § 63j

#### Datenverarbeitung

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beliebigen Untersuchungsführer und ihre Beauftragten dürfen die folgenden personenbezogenen Daten der Unfallbeteiligten, der Mitfahrer zum Unfallzeitpunkt und der Verletzten nach Maßgabe des Absatzes 3 erheben, speichern, verändern, ordnen, abgleichen und verwenden:

1. Vornamen, Name, Anschrift, Telefonnummern, Geburtsdatum, Erreichbarkeit in einer medizinischen Versorgungseinrichtung,
2. Geschlecht, Familienstand, Nationalität,
3. folgende Gesundheitsdaten
  - a) der Unfallbeteiligten, der Mitfahrer zum Unfallzeitpunkt und der Verletzten: Körpergröße, Körpergewicht, Statur,
  - b) der Verletzten: Medikation zum Unfallzeitpunkt, Vorerkrankungen, Art und Schwere der erlittenen Einzelverletzungen und deren Folgen, Art und Durchführung der Behandlung,

soweit diese Daten jeweils relevant für den Unfall sind,

4. Einfluss von Medikamenten, Alkohol, Tetrahydrocannabinol und anderen berauschenden Mitteln auf Unfallbeteiligte zum Unfallzeitpunkt,
5. Daten zum Unfallhergang, insbesondere Unfallort, Unfallzeitpunkt, Art der Verkehrsbeteiligung, Position im oder auf dem Fahrzeug, Bekleidung zum Unfallzeitpunkt,
6. Daten zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen und ihrer Beladung, insbesondere amtliche Kennzeichen, Versicherungskennzeichen, Versicherungsplaketten, Fahrzeug-Identifikationsnummern und elektronische Daten im Fahrzeug sowie
7. polizeiliche Verkehrsunfallanzeigen und -dokumentationen, Daten zum Rettungs- und Polizeieinsatz sowie Unfallgutachten von Sachverständigen.

Die Stellen, die Daten nach § 63i Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 bis 10 halten, dürfen die Daten nach Satz 1 an die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beliebigen Untersuchungsführer und ihre Beauftragten nach Maßgabe des Absatzes 3 übermitteln. Die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beliebigen Untersuchungsführer und ihre

Beauftragten dürfen nach Maßgabe des Absatzes 3 die erhobenen Daten untereinander übermitteln und empfangen.

(2) Die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beliebigen Untersuchungsführer und ihre Beauftragten dürfen Vornamen, Namen, Anschriften und Telefonnummern der Zeugen des Unfalls nach Maßgabe des Absatzes 3 erheben, untereinander übermitteln und empfangen, speichern, verändern, ordnen, abgleichen und verwenden.

(3) Ein Erheben, Übermitteln und Empfangen, Speichern, Verändern, Ordnen, Abgleichen und Verwenden personenbezogener Straßenverkehrs- und Unfalldaten nach den Absätzen 1 und 2 ist ohne Einwilligung der betroffenen Person zulässig, soweit die genannte Verarbeitung zur Erfüllung der in § 63g Absatz 2 genannten Untersuchungszwecke erforderlich ist. Die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre beliebigen Untersuchungsführer und ihre Beauftragten haben die erhobenen personenbezogenen Daten nach Absatz 1 und 2 durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und unverzüglich nach Zusammenführung in einer unfallbezogenen Untersuchungsdokumentation zu pseudonymisieren, es sei denn, dass es sich nicht um Gesundheitsdaten handelt und der Zweck der Untersuchung nach § 63g unter besonderen Umständen eine spätere Pseudonymisierung erfordert. Die Daten nach Absatz 1 sind nach Erreichen des für den Zweck der Untersuchung nach § 63g erforderlichen Erhebungs- und Auswertungsumfangs oder nach sonstiger Beendigung der Erhebung zu diesem Unfall unverzüglich zu anonymisieren. Die Daten von Zeugen nach Absatz 2 sind zu löschen, sobald die Aufnahme ihrer Aussage abgeschlossen ist und kein Anlass zu Nachfragen mehr besteht.

(4) Eine Verarbeitung der personenbezogenen Daten durch Dritte oder zu anderen als den in § 63g Absatz 2 genannten Zwecken oder eine Beschlagnahme dieser Daten bei der Bundesanstalt für Straßenwesen oder bei den von ihr beliebigen Untersuchungsführern oder von ihr Beauftragten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.“

## Artikel 2

### Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 werden nach dem Wort „ist“ die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 1a“ eingefügt.

bb) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Der Inhaber eines Führerscheins nach Absatz 1 Satz 3 kann diesen durch einen digitalen Führerschein nach § 2d nachweisen; der digitale Führerschein berechtigt nur im Inland zum Nachweis des Führerscheins.

(1b) Der Nachweis des Führerscheins gemäß Absatz 1a ist ausgeschlossen,

1. solange gegen den Inhaber des Führerscheins ein Fahrverbot wirksam ist,
  2. wenn die Fahrerlaubnis des Inhabers des Führerscheins erloschen ist,
  3. wenn dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis nach § 111a Absatz 1 der Strafprozessordnung vorläufig entzogen worden ist oder
  4. wenn sich der Führerschein nicht im Besitz seines Inhabers befindet.“
- b) In Absatz 16 Satz 4 werden ein Semikolon und die Wörter „der Nachweis eines gültigen Führerscheins kann entsprechend Absatz 1a auch durch einen digitalen Führerschein erfolgen, der während der Einweisungs- und Prüfungsfahrten mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen vorzuzeigen ist“ angefügt.
2. Nach § 2c wird folgender § 2d eingefügt:

„§ 2d

Digitaler Führerschein

(1) Der Inhaber eines gültigen deutschen Führerscheins kann die Erstellung eines digitalen Führerscheins beim Kraftfahrt-Bundesamt in der durch dieses zur Verfügung gestellten Applikation beantragen. Der technische Dienstleister des Kraftfahrt-Bundesamts führt die technische Generierung des digitalen Führerscheins für das Kraftfahrt-Bundesamt in dessen Auftrag durch.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt erstellt den digitalen Führerschein, wenn

1. der Antragsteller Inhaber eines gültigen deutschen Führerscheins ist,
2. beim Antragsteller ein geeignetes mobiles Endgerät vorhanden ist und auf diesem eine Applikation des Kraftfahrt-Bundesamtes eingerichtet ist, die eine Darstellung des digitalen Führerscheins ermöglicht, und
3. der Antragsteller Inhaber eines Ausweises oder eines mobilen Endgerätes ist, mit dem er einen elektronischen Identitätsnachweis nach § 18 des Personalausweisgesetzes im Rahmen der Antragstellung führen kann.

(3) Die Form des Antrags auf Erstellung des digitalen Führerscheins und die Anforderungen an die Eignung von mobilen Geräten für die Darstellung des digitalen Führerscheins werden in einem Standard des Kraftfahrt-Bundesamtes festgelegt. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat den Standard auf seiner Internetseite zu veröffentlichen und hierauf sowie auf Änderungen im Bundesanzeiger sowie im Verkehrsblatt hinzuweisen.

(4) Der digitale Führerschein enthält alle Daten eines deutschen Führerscheins, mit Ausnahme der Unterschrift.

(5) Zur Generierung des Digitalen Führerscheins verarbeitet das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten nach Absatz 4 mit Ausnahme des Lichtbildes aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister. Das Lichtbild des Antragstellers wird vom Kraftfahrt-Bundesamt aus dem Personalausweis des Antragstellers ausgelesen; der Antragsteller willigt gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Online-Beantragung des digitalen Führerscheins in dieses Auslesen ein. Das Kraftfahrt-Bundesamt darf das Lichtbild nur zur Generierung des digitalen Führerscheins weiterverarbeiten.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach Absatz 4, soweit für seine Aufgabenerfüllung nach den Absätzen 1 bis 5 erforderlich, auch nach Erstellung des digitalen Führerscheins in diesem verarbeiten.“

3. In § 30 Absatz 7 Satz 1 Nummer 3 und § 37 Absatz 1 Nummer 4 werden jeweils die Wörter „oder Führerscheinen“ durch ein Komma und die Wörter „Führerscheinen oder digitalen Führerscheinen“ ersetzt.
4. Dem § 50 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:  
  
„Im Zentralen Fahrerlaubnisregister dürfen zusätzlich zu Satz 1 das Lichtbild und die Unterschrift gespeichert werden.“
5. In § 55 Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „oder Führerscheinen“ durch ein Komma und die Wörter „Führerscheinen oder digitalen Führerscheinen“ ersetzt.

### **Artikel 3**

#### **Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts**

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und die Wörter „sowie die Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion“ angefügt.
2. § 4 wird aufgehoben.

### **Artikel 4**

#### **Weitere Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts**

§ 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 3 dieses geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 6a eingefügt:  
  
„6a. die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Bestimmung des technischen Dienstleisters zur technischen Generierung digitaler Führerscheine,“.
2. Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:  
  
„7a. die Bewertung der Qualitätssicherung bei der technischen Generierung des digitalen Führerscheins, um dessen vorgeschriebene und ordnungsgemäße technische Generierung zu gewährleisten,“.

## Artikel 5

### Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

In § 66 Absatz 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199), die zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 19. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 245) geändert worden ist, wird der Satzteil vor Nummer 1 wie folgt gefasst:

„Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2j des Straßenverkehrsgesetzes an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle oder nach § 36 Absatz 2n des Straßenverkehrsgesetzes an das Umweltbundesamt dürfen für eine Anfrage unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des Kennzeichens folgende Daten bereitgehalten werden:“.

## Artikel 6

### Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 53 wird aufgehoben.
2. § 54 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „selbsttätiges“ durch das Wort „automatisiertes“ ersetzt.
  - b) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „selbsttätig“ durch das Wort „automatisiert“ ersetzt.
3. In § 58 Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „53,“ gestrichen.
4. § 62 Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 4 ersetzt:

„(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Übermittlung nach Absatz 1 nur zulassen, wenn die zum Empfang der Daten berechnigte Behörde für die Durchführung der Übermittlung eine Kennung verwendet. Die zum Empfang der Daten berechnigte Behörde hat sicherzustellen, dass die übermittelten Daten nur von den zum Empfang bestimmten Endgeräten empfangen werden.“

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat durch ein automatisiertes Verfahren zu gewährleisten, dass keine Übermittlung nach Absatz 1 erfolgt, wenn die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde. Es hat jede Anfrage, bei der die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde, zu protokollieren. Es hat ferner im Zusammenwirken mit der anfragenden Behörde jeder Anfrage, bei der die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde, nachzugehen und die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Sicherung des ordnungsgemäßen Verfahrens notwendig sind.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen nach § 30b Absatz 3 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes automatisiert vorgenommen

werden und die Übermittlung nach Absatz 1 bei nicht ordnungsgemäßer Aufzeichnung unterbrochen wird.“

## Artikel 7

### Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 6 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „ist“ die Wörter „vorbehaltlich des Absatzes 2a“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 2a und 2b eingefügt:

„(2a) Der Inhaber eines Führerscheins nach Absatz 2 Satz 1 kann diesen durch einen digitalen Führerschein nach § 2d des Straßenverkehrsgesetzes nachweisen. Der Nachweis mittels digitalen Führerscheins entbindet von der Pflicht nach Absatz 2 Satz 2. Der digitale Führerschein berechtigt nur im Inland zum Nachweis des Führerscheins. Im Fall des Nachweises durch einen digitalen Führerschein ist der Inhaber beim Führen eines Kraftfahrzeugs zum Mitführen des digitalen Führerscheins verpflichtet. Zuständigen Personen ist auf Verlangen der digitale Führerschein vorzuzeigen.

(2b) Der Inhaber eines Führerscheins darf einen Nachweis gemäß Absatz 2a Satz 1 nicht führen,

1. solange gegen ihn ein Fahrverbot wirksam ist,
2. wenn seine Fahrerlaubnis erloschen ist,
3. wenn ihm die Fahrerlaubnis nach § 111a Absatz 1 der Strafprozessordnung vorläufig entzogen worden ist oder
4. wenn er sich nicht im Besitz des Führerscheins befindet.“

2. § 48a Absatz 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „; die Fahrerlaubnis ist durch einen gültigen Führerschein nachzuweisen, der während des Begleitens mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhandigen“ gestrichen.

- b) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Die Fahrerlaubnis nach Satz 1 Nummer 2 ist nachzuweisen durch einen gültigen Führerschein, der während des Begleitens mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen auszuhandigen ist. Der Führerschein nach Satz 2 kann durch einen digitalen Führerschein nach § 4 Absatz 2a nachgewiesen werden.“

- c) Im neuen Satz 4 wird die Angabe „Nummer 3“ durch die Angabe „Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.
3. § 49 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 im einleitenden Satzteil wird nach der Angabe „§ 50 Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
- „(3) Im Zentralen Fahrerlaubnisregister dürfen zusätzlich zu Absatz 1 nach § 50 Absatz 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes das Lichtbild und die Unterschrift gespeichert werden.“
4. In § 75 werden nach der Nummer 4 die folgenden Nummern 4a, 4b und 4c eingefügt:
- „4a. entgegen § 4 Absatz 2a Satz 2 einen digitalen Führerschein nicht mitführt,
- 4b. entgegen § 4 Absatz 2a Satz 3 einen digitalen Führerschein nicht oder nicht rechtzeitig vorzeigt,
- 4c. entgegen § 4 Absatz 2b einen Nachweis führt,“.
5. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II, Laufende Nummer 14, Nummer 2 Buchstabe a wird das Komma durch ein Semikolon ersetzt und werden die Wörter „der Führerschein kann durch einen digitalen Führerschein nachgewiesen werden, der während des Begleitens mitzuführen und zur Überwachung des Straßenverkehrs berechtigten Personen auf Verlangen vorzuzeigen ist,“ angefügt.

## Artikel 8

### Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

In § 16 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 5 der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, werden jeweils die Wörter „deren Entwicklungsstufen“ gestrichen.

## Artikel 9

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Sätze 2 bis 4 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft. Artikel 5 tritt am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft. Artikel 2, 4 und 7 treten an dem Tag in Kraft, an dem die technischen Voraussetzungen für die Erstellung des digitalen Führerscheins gegeben sind. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gibt den Tag des Inkrafttretens nach Satz 3 im Bundesgesetzblatt bekannt.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Dieses Gesetz dient der Umsetzung mehrerer Aufträge aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Die Aufträge umfassen die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere, eine digitale Parkraumkontrolle sowie auch Beiträge im Straßenverkehrsrecht zur Umsetzung rechtsgebietsübergreifender Aufträge. Diese Beiträge dienen der Digitalisierung der Verwaltung, dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln, der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung und dem Innovationsstandort für autonomes Fahren.

Eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Straßenverkehr erfordert allerdings eine fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisher zugelassenen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Um festzustellen, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind, muss das Unfallgeschehen unter Berücksichtigung der vorgenannten innovativen Fahrzeugkonzepte analysiert und insbesondere die Unfallereignisse ausgewertet werden. Der Gesetzgeber muss insofern seiner Verantwortung für die dauerhafte Gewährleistung der Sicherheit der neuen Fahrzeugkonzepte gerecht und in die Lage versetzt werden, die Folge der Zulassung der neuen Fahrzeugkonzepte zum Straßenverkehr zu evaluieren. Insbesondere die Ursachen von Unfällen müssen dabei so zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden.

Für die Digitalisierung von Fahrzeugpapieren wird die bisherige partielle Rechtsgrundlage für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut. Darüber hinaus ist der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zur Digitalisierung von Fahrzeugpapieren in einem umfassenden Sinn zu verstehen und meint damit auch die Einführung eines digitalen Führerscheins in Deutschland. Aufgrund europarechtlicher Vorgaben in der 3. Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG wird der Kartenführerschein nicht durch den digitalen Führerschein ersetzt. Vielmehr stellt der Kartenführerschein die Voraussetzung für die Ausstellung eines digitalen Führerscheins in der dafür zur Verfügung gestellten Applikation dar. Der digitale Führerschein entbindet allerdings den Inhaber von der Pflicht, den Kartenführerschein beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen. Auf EU-Ebene wird derzeit die 4. Führerscheinrichtlinie verhandelt, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht. Wann jedoch mit der Verabschiedung gerechnet werden kann, ist derzeit nicht bekannt. Daher ist weiter an der Einführung eines nationalen digitalen Führerscheins zu arbeiten; auf diese Vorarbeiten kann dann im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie aufgebaut werden.

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ab dem 5. Juli 2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity - CoC), die jedem typgenehmigten Neufahrzeug vom Hersteller beizufügen sind, der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine

Datenbank) zur Verfügung gestellt werden. Zugleich sollen zur Verbesserung des Verbraucherschutzes unter Nutzung der Digitalisierungsmöglichkeiten in der Verwaltung die Informationen zu fahrzeugbezogenen beschränkenden, Korrektur- und Abhilfemaßnahmen (zusammenfassend sog. Rückrufe im weiten Sinne) von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden, damit die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer und Kaufinteressenten die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs unmittelbar erkennen und auch die Erfüllung nachprüfen können. Bisher wird lediglich der eingetragene Halter über solche Maßnahmen im Einzelfall schriftlich auf dem Postweg informiert. Spätere Halter, Nutzer oder andere Personen erhalten diese wichtige Information noch nicht.

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR), insbesondere im automatisierten Verfahren, auf weitere Behörden – hier das Umweltbundesamt (UBA) – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt das Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und bedürfen der Aktualisierung.

Öffentliche Angebote zur Ablenkung von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgegentreten empfohlen.

Die Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen zielt bisher nur auf Bewohner ab. Dieser Ansatz soll gelockert werden, da vor Ort oftmals gleichwohl Ausnahmegenehmigungen für andere Personengruppen erteilt werden und daran das Bedürfnis nach mehr Handlungsspielraum in den Kommunen deutlich wird. Unabhängig davon soll die Effektivität von Parkraumkontrollen durch Einsatz digitaler Mittel gesteigert und die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung in Zeiten anhaltend knapper Personalressourcen gesichert werden können. Das freiwillige Handy-Parken ist bereits verbreitet. Den Kommunen soll auch hier mehr Handlungsspielraum gegeben werden.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betreibt seit 1973 vertiefte Unfallursachenforschung und wirkt an der Entwicklung der Empfehlungen für die Fortentwicklung der Fahrzeugsicherheit in diversen die Gesetzgebung beratenden Gremien auf nationaler und internationaler Ebene mit. Diese vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr (seit 1999 German In-Depth Accident Study, kurz „GIDAS“) soll fortentwickelt werden. Die Untersuchungsarbeit soll durch erweiterte Untersuchungsbefugnisse effizienter gemacht werden, welche mit entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten verstetigt wahrgenommen werden sollen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Die Untersuchungstätigkeit soll weiterhin dem Ziel dienen, Ursachen, Abläufe und Folgen von Straßenverkehrsunfällen aufzuklären, um künftigen Unfällen vorzubeugen, die Erforderlichkeit von Marktüberwachungsmaßnahmen festzustellen sowie Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit und die Genehmigung der Fahrzeuge fortzuentwickeln. Um solche Untersuchungen mit dem Ziel höchstmöglicher Straßenverkehrssicherheit zu ermöglichen, müssen die Befugnisse entsprechend umfassend ausgestaltet sein. Denn das angewandte Stichprobenverfahren erfordert eine hohe Datenqualität und die strenge Einhaltung der Stichprobe, um belastbare Hochrechnungen zu stützen.

Als Ergänzung zum Kartenführerschein soll der digitale Führerschein den Inhaber beim Führen eines Kraftfahrzeugs von der Pflicht, den Kartenführerschein mitzuführen, entbinden. Kann der Kartenführerschein jedoch nicht durch das digitale Dokument nachgewiesen werden, handelt der Inhaber ordnungswidrig. Hierdurch entsteht ein Anpassungsbedarf in § 2 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und §§ 4 Absatz 2, 75 Nummer 4 der

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Darf der Inhaber eines Kartenführerscheins diesen mindestens vorübergehend nicht mehr führen (insbesondere wegen Anordnung eines Fahrverbots oder der Entziehung der Fahrerlaubnis), wird der digitale Führerschein von der Applikation gelöscht. Dem Inhaber des Führerscheins wird ausdrücklich verboten, in den Fällen des § 2 Absatz 2b StVG und § 4 Absatz 2b FeV mit dem Digitalen Führerschein einen Nachweis zu führen, dies auch dann, wenn aufgrund von verspäteten Meldungen an das Fahreignungsregister (FAER) die Änderung des Status des Digitalen Führerscheins noch nicht durch das KBA veranlasst worden ist. Die Erstellung des digitalen Führerscheins erfolgt durch das Kraftfahrt-Bundesamt, für das und in dessen Auftrag der technische Dienstleister die technische Generierung nach Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) durchführt. Da im ZFER alle zur Erstellung des digitalen Führerscheins erforderlichen Daten mit Ausnahme des Lichtbildes gespeichert sind, liest der technische Dienstleister des Kraftfahrt-Bundesamtes dieses aus dem Personalausweis der Person, die einen digitalen Führerschein beantragt, aus und verwendet es zur Generierung des digitalen Führerscheins. Für diese Verarbeitung erfolgt eine Einwilligung der antragstellenden Person gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt. Der technische Dienstleister des Kraftfahrt-Bundesamtes ist dann wiederum berechtigt, das Lichtbild zur Generierung des digitalen Führerscheins weiter zu verwenden, muss dieses sowie die übermittelten Daten nach Generierung des digitalen Führerscheins löschen. Dieser Erstellungsprozess ist neu zu regeln. Das Auslesen des Lichtbildes aus dem Personalausweis ist technisch nur für solche Personalausweise möglich, die ab dem 1. August 2021 ausgestellt wurden. Aus diesem Grund soll den Bürgerinnen und Bürgern perspektivisch ein zweiter Weg zur Erstellung des digitalen Führerscheins, nämlich über die Fahrerlaubnisbehörden zur Verfügung gestellt werden. Hierzu übermitteln die Fahrerlaubnisbehörden gemäß § 51 StVG die auf Grund des § 50 Absatz 1 StVG im ZFER zu speichernden Daten. Die Datenmenge des § 50 Absatz 1 StVG ist folglich um das Lichtbild und die Unterschrift zu erweitern, es entsteht Anpassungsbedarf in § 50 Absatz 1 StVG. Dies bedingt auch redaktionelle Folgeänderungen in der FeV.

Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung wurde beim KBA als Genehmigungsbehörde die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet. Um entsprechend den verbindlichen europäischen Vorgaben Auskünfte an jedermann aus dieser Datenbank anhand der FIN erteilen zu können, ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung erforderlich.

Das KBA ist ferner die zuständige Behörde für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und führt eine Datenbank zu fahrzeugbezogenen Maßnahmen, die Auskunft über Fahrzeugrückrufe aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes und weiteren Maßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten bietet. Die Auskünfte hierüber sind derzeit anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z.B. Motorisierung) strukturiert. Damit die Auskunft unter Verarbeitung der FIN als personenbezogene Angabe erfolgen kann, wird eine entsprechende gesetzliche Regelung im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen.

Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, wird auf das Umweltbundesamt erstreckt, um das UBA in die Lage zu versetzen, die Antragsdaten zu überprüfen und insbes. die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern. Das StVG und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) werden hierfür geändert.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden an international gängige Standards angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen

Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden, der der Ablenkung der Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen entgegenwirken soll.

Die enge Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert und die Einbeziehung anderer Gruppen (z.B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht. Unabhängig davon wird eine fokussierte Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle geschaffen, um den Kommunen hier vertretbaren Handlungsspielraum zu geben.

### **III. Alternativen**

Für die Fortentwicklung der Unfalluntersuchung ist zunächst eine phasenweise aufbauende Institutionalisierung geplant worden. Dies bringt entsprechende Mittelbedarfe mit sich und kann gegenwärtig angesichts der Haushaltslage nicht sofort verfolgt werden.

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben besteht die Möglichkeit, diese (noch) nicht zu verfolgen und den Status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und der Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG; Straßenverkehr, Kraftfahrwesen) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt: Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Anforderungen an die teilnehmenden Personen und Fahrzeuge gehören zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen der Länder hinweg reichen. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein. Hinsichtlich der Änderung von Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten (Artikel 1 Nummer 5 und 10 bis 12) steht dem Bund die Gesetzgebungskompetenz für das Strafrecht nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG zu.

### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die in Artikel 1 Nummer 15 und 16 (Datenaustausch gem. PRÜM-II Verordnung) sowie Nummer 18 (FIN-bezogene Auskunft über Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung) vorgesehenen Regelungen dienen der Umsetzung verbindlicher Vorgaben des europäischen Rechts.

Die Einführung des digitalen Führerscheins als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein entspricht den europarechtlichen Vorgaben in der 3. Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG. Eine vollständige Gleichwertigkeit beider Dokumente wird nach derzeitigem Stand erst durch die 4. Führerschein-Richtlinie eingeführt werden, die derzeit auf EU-Ebene (COM (2023) 127 final) verhandelt wird und ggf. weitere Rechtsänderungen erforderlich machen wird. Auf die in diesem Gesetz bereits als Vorarbeiten geschaffenen Regelungen kann dann aber aufgebaut werden.

Die übrigen Regelungen betreffen nicht das Recht der Europäischen Union oder völkerrechtliche Verträge.

## VI. Gesetzesfolgen

### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Verwaltungsverfahren für die Zulassung zum Straßenverkehr von Personen und Fahrzeugen soll vereinfacht werden, indem die zugehörigen Nachweise digitalisiert werden können. Weiterhin soll Gesetzentwurf die Antragsüberprüfung bei der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamtes für den Emissionszertifikatehandel durch automatisierten Registerdatenabruf vereinfachen. Nicht zuletzt werden inzwischen überholte Regelungen zur Rechtsbereinigung aufgehoben, Klarstellungen vorgenommen und Redaktionsversehen korrigiert.

### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben verfolgt Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung im Bereich „Innovationen: Zukunft mit neuen Lösungen nachhaltig gestalten“. Mehrere Maßnahmen der Digitalisierung sollen langfristig zur Steigerung der Ressourceneffizienz beitragen und Mehrwert für Dienste und Innovationen bieten. Darüber hinaus vereinfacht der Gesetzentwurf ein Vollzugsdetail in der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamtes für den Emissionszertifikatehandel.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Verkehrsunfalluntersuchungen des BAST führen die bisherigen Arbeiten in GIDAS fort. In diesem Umfang ist zunächst kein zusätzliches Personal erforderlich. Sachmittel sind hierfür im bisherigen Finanzierungsumfang von 2,8 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Das bedeutet einen haushaltswirksamen Mehrbedarf im EPI. 12 in Kapitel 14 Titel 532 03 von **1 Mio. Euro ab 2026** (die aktuelle Finanzplanung von 2026 bis 2028 lautet auf 1,8 Mio. Euro). Für die informationstechnische Einrichtung des Datenabrufes des BAST aus dem ZFZR werden einmalig ca. 30.000 Euro sowie jährlich ca. 5.000 Euro für Wartung und Pflege benötigt.

Im Kraftfahrt-Bundesamt wird für die registerbezogenen Projekte ein Stellenbedarf von einmalig 2,51 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) und laufend 1,17 VZÄ jeweils im gehobenen Dienst mit einer Stellenwertigkeit von E 11 benötigt. Einmalige Sachkosten werden i. H. v. 250.000 Euro benötigt.

Haushaltswirksame Verwaltung (Bund)	Kosten	Einmalig	Laufend
BAST Unfalluntersuchung		30 000 € (Anbindung)	1 Mio. € (Untersuchung) 5 000 € (Anbindung)
KBA Digitaler Führerschein		250 000 € 0,18 VZÄ (E 11) = 26 325 €	-
KBA CoC-Datenbank		1,08 VZÄ (E11) = 157 948 €	0,15 VZÄ (E 11) = 21 937 €
KBA Rückrufdatenbank		1,25 VZÄ (E 11) = 182 810 €	1,02 VZÄ (E 11) = 149 172 €
<b>Gesamt Personal</b>		<b>2,51 VZÄ (KBA)</b>	<b>1,17 VZÄ (KBA)</b>
		<b>0,28 Mio. € (KBA+BAST)</b>	<b>1,005 Mio. € (BAST)</b>
Personalkostensätze gem. BMF-Schreiben vom 08.07.2024			

Darüber hinaus werden für den Betrieb des digitalen Führerscheins weitere Kosten beim KBA anfallen, für die zum jetzigen Zeitpunkt indes noch keine haushaltswirksame Prognose

abgegeben werden kann. Insbesondere ist noch unklar, ob dem Gebühren gegenüberstehen werden.

Für den Bund entstehende Mehrbedarfe sind finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen; etwaige Mehrbedarfe des UBA sind im Einzelplan 16 auszugleichen.

#### **4. Erfüllungsaufwand**

##### **a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Künftig können Bürgerinnen und Bürger ergänzend zum Kartenführerschein einen digitalen Führerschein beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragen. Der digitale Führerschein wird den Bürgerinnen und Bürgern in einer Mobile-App des KBA zur Verfügung gestellt. Dadurch kann der Führerschein auch ohne Mitführung des Kartenführerscheins nachgewiesen werden. Zur Beantragung des digitalen Führerscheins wird eine aktive e-ID benötigt. Aktuell können rund 38 Prozent der Personalausweisinhaber die e-ID nutzen. In Deutschland gibt es rund 51 Mio. Bestandsführerscheine. Berücksichtigt man hierbei die e-ID Nutzer von 38 Prozent, ergibt sich ein potenzieller Nutzerkreis von 19,4 Mio. Bürgerinnen und Bürgern.

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Führerscheininhaber im ersten Jahr die Möglichkeit der Digitalisierung nutzen. Daher wird angenommen, dass jährlich ein Anteil von rund 5 Prozent, also rund 970.000 Personen die Digitalisierung des Führerscheins beantragen. Zusätzlich kommen jährlich neue Führerscheininhaber der Klassen A und B hinzu. Hierbei handelt es sich vor allem um einen jungen Personenkreis von Digital Natives, weswegen eine Akzeptanzquote von 80 Prozent zugrunde gelegt wird. Überträgt man auch auf diese Bürgerinnen und Bürger die 38 Prozent, ergeben sich 356.000 potenzielle Nutzer. Insgesamt ergibt sich damit eine Fallzahl von rund 1,3 Mio. Neueinrichtungen pro Jahr.

Berücksichtigt man das Installieren der App auf dem mobilen Endgerät, den Login sowie die Verifizierung mittels e-ID und das Absenden des Antrags, wird hierfür ein Zeitaufwand von insgesamt 5 Minuten geschätzt. Nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes erhöht sich der Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger für die erstmalige Einrichtung damit um 108.333 Stunden pro Jahr.

Begleitend zur amtlichen Verwahrung des Kartenführerscheins muss bei einem Entzug der Fahrerlaubnis oder Erteilung eines Fahrverbots der digitale Führerschein aus der App gelöscht werden. In Deutschland wurden im Jahr 2023 insgesamt 550.000 Führerscheine entzogen bzw. Fahrverbote erteilt. Überträgt man auf die Zahl der Fahrverbote die Annahmen zur Fallzahlherleitung bei der Neueinrichtung, ergibt sich eine Fallzahl von 10.400 Löschungen. Der Zeitaufwand zur Löschung aus der App wird auf 2 Minuten geschätzt, damit ergibt sich nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes ein jährlicher Zeitaufwand von rund 347 Stunden.

In der Summe entsteht Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die den digitalen Führerschein einrichten wollen und ggf. wieder löschen müssen, in Höhe von zusammen rd. 108.700 Stunden.

##### **b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht.

##### **c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung wird wie folgt geschätzt:

Unfalluntersuchung im Straßenverkehr

**Bund:** Das Gesetz geht von der Fortführung von GIDAS durch die BAST im bisherigen Umfang aus, es wird insoweit kein neuer Erfüllungsaufwand erzeugt, als nun die Untersuchungsinhalte und -strukturen beschrieben werden. Die durch das Gesetz neu eingeräumten Befugnisse im Rahmen der Untersuchungen stellen bloße Berechtigungen dar und ziehen keinen zwangsläufigen Erfüllungsaufwand nach sich.

Im Zuge der durch das Gesetz neu eingeräumten Befugnis zur Datenauskunft im automatisierten Verfahren aus dem ZFZR wird bei der BAST Erfüllungsaufwand für die Einrichtung einer entsprechenden Schnittstelle und Programmierung oder Beschaffung einer entsprechenden Software erwartet. Dieser beträgt einmalig ca. 30.000 Euro sowie jährlich ca. 5.000 Euro für Wartung und Pflege. Beim KBA entsteht diesbezüglich kein nennenswerter Erfüllungsaufwand.

**Länder einschl. Kommunen:** Die Meldeverpflichtung der Länder über einen Eintritt von Unfällen ist in den betroffenen Untersuchungsregionen über entsprechende Meldewege bereits etabliert. Die Rettungsleitstellen oder Polizeidienststellen erhalten Erstmeldungen über Unfälle und müssen diese schematisch an benötigte Einsatzkräfte verteilen. Hier kann eine entsprechende Meldung an das betreffende Untersuchungsteam der BAST über eine einfache E-Mail ohne nennenswerten Aufwand mit eingebaut werden, sofern die BAST ihre Untersuchungen auf neue Regionen ausdehnen würde.

Die Verpflichtung der Länder zur Duldung und Förderung der Unfalluntersuchung durch Einvernehmensherstellung betrifft die aktuell festgelegten zwei begrenzten Untersuchungsregionen, hier sind Absprachen zwischen den Landesbehörden und der Unfalluntersuchung zum allgemeinen Procedere und Nebeneinander der Untersuchungen bereits getroffen und werden gelebt. Die der BAST und ihren Beauftragten nun neu eingeräumten Befugnisse führen weder zwangsläufig zu deren Ausübung noch zu abschätzbaren durchschnittlichen Mehraufwänden bei den für den Unfall zuständigen Einsatz-, Ordnung-, Ermittlungs- oder Rettungskräften pro Unfall, da jeder Unfall anders gelagert ist und für die Landesbehörden auch eine bloße Duldung der Untersuchungstätigkeiten der BAST und ihrer Beauftragten bedeuten kann.

### Digitaler Führerschein

#### **Bund:**

Für die Umsetzung eines digitalen Führerscheins wird beim KBA einmaliger und laufender Erfüllungsaufwand anfallen.

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die anfängliche Einrichtung wird auf 10.165.000 Euro geschätzt. Diese Schätzung berücksichtigt die Vielzahl an Vorgaben bei der Konzeption und Realisierung sowie die hohe Komplexität des Vorhabens. Der einmalige Erstellungsaufwand in Höhe von 10.165.000 € teilt sich in Personal- (3.139.000 €) und Sachkosten (7.026.000 €) auf.

Dieser einmalige Aufwand fällt beim KBA an für die Bereitstellung einer Mobile-App zur Beantragung und Nutzung des digitalen Führerscheins. Hierbei wird sich das KBA auch eines technischen Dienstleisters bedienen. Somit entsteht einmaliger Entwicklungsaufwand unmittelbar beim KBA als auch beim Dienstleister, der insoweit als Sachkosten vom KBA zu tragen ist.

Dieser einmalige Aufwand umfasst auch die Anpassung der bestehenden Datenbank des Zentralen Fahrerlaubnisregisters und die Schaffung einer neuen technischen Schnittstelle zum Dienstleister. Dies ist vom KBA zu modellieren, zu entwickeln und zu testen. Zudem fällt der Aufwand für die Projektdurchführung und die Steuerung des Dienstleisters durch das KBA an. Der Dienstleister konzipiert und erstellt mit dem KBA eine App für ein mobiles Endgerät, mittels derer ein digitaler Führerschein beantragt und erstellt werden kann. Im

Rahmen der Antragstellung werden die Daten des Antragstellers aus seinem elektronischen Identitätsnachweis (Personalausweis) ausgelesen. Die Erstellung des digitalen Dokuments erfolgt auf Basis der im ZFER und im FAER gespeicherten Daten. Das Lichtbild ist in keinem Register enthalten. Dieses wird daher vom Dienstleister ebenfalls aus dem elektronischen Identitätsnachweis ausgelesen.

Der digitale Führerschein muss die Vorgaben der IT-Sicherheit, des Datenschutzes (DS-GVO), des ISO-Standards 18013-5, der Betriebssysteme der mobilen Endgeräte und der Barrierefreiheit erfüllen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird durch das KBA und seinen Dienstleister sichergestellt. Dies erfordert teilweise auch die Einbindung bzw. Beauftragung Dritter (z.B. BSI). Insbesondere fordert die zu entwickelnde App-Kommunikation inkl. Revozierungsdienst mit sicheren Mechanismen auf dem Register-Sicherheitsniveau „hoch“ zusätzlich zum IT-Grundschutz ein erhöhtes Sicherheitskonzept sowie daraus abgeleitete Aktivitäten auf entsprechend dedizierten Serverstrukturen sowie Penetrationstests vor Inbetriebnahme.

Für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand beim KBA (Registererweiterung) nach einer ersten Schätzung in Höhe von auf ca. **264.000€**. Der einmalige Erfüllungsaufwand setzt sich dabei aus zwei Teilen, Personalkosten und Beschaffungskosten, zusammen. Der Personalaufwand für Entwicklung, Test und Anpassung der Mitteilungsverfahren und des ZFER beträgt dabei 300 Stunden im gehobenen Dienst mit einer Stellenwertigkeit bei E 11 (ca. 0,18 VZÄ) im Fachbereich sowie für Test und Entwicklung. Mit 46,50 Euro pro Stunde entstehen Personalkosten von rd. 13.000 Euro. Die Kosten für die Beschaffung von Hardware (Speicherkapazitäten) zur Speicherung der Lichtbilder und Unterschriften betragen ca. 250.000 €. Dabei wird etwa von der Hälfte der Bestandsführerscheine, also von ca. 25 Mio. Fahrerlaubnissen und einer Dateigröße pro Lichtbild von ca. 1 MB, also von einem Bedarf von 25 Terabyte ausgegangen.

Der laufende Erfüllungsaufwand für den laufenden Betrieb des digitalen Führerscheins bzw. der Mobile-App wird beim KBA auf 5.149.000€ geschätzt. Er fällt für die Wartung und den Support in Form von Personal- (1.699.000 €) und Sachkosten (3.450.000 €) an.

Dieser laufende Aufwand umfasst die kontinuierliche Wartung der entwickelten technischen Komponenten der App und deren Anpassung bei Änderung der rechtlichen und technischen Vorgaben durch das KBA und seinen technischen Dienstleister. Abhängig von den Auswirkungen dieser Änderungen sind auch Dritte einzubinden bzw. zu beauftragen. Aufgrund der Vielzahl an zu berücksichtigenden Vorgaben wird erwartet, dass es regelmäßig erheblichen Anpassungsbedarf beim digitalen Führerschein gibt, was den Pflegeaufwand erhöht.

Dieser laufende Aufwand fällt zudem an für den Betrieb eines Supports, der sich mit allgemeinen und konkreten Fragen der Nutzenden des Digitalen Führerscheins beschäftigen muss. Dieser Support wird direkt vom KBA und auch von einem Dienstleister des KBA übernommen. Die zu errichtende Supportstruktur führt zu weiteren Aufwänden u.a. für die Anpassung des Ticketsystem und der Telefonanlage des KBA.

**Länder einschl. Kommunen:** Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen kein Erfüllungsaufwand. Zum Einen liegen Entwicklung und Betrieb der Applikation für den digitalen Führerschein komplett beim KBA/Bund. Zum anderen ist für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER lediglich eine Anpassung der kommunalen Software seitens der verschiedenen Softwareanbieter notwendig, um diese Daten von den Fahrerlaubnisbehörden an das ZFER übermitteln zu können. Denn bei der Beantragung eines Führerscheins werden bereits jetzt das Lichtbild und die Unterschrift digital erfasst und zur weiteren Bearbeitung an die Bundesdruckerei übersandt. Die Kosten für Änderungen dieser Art sind bereits in den Rahmenverträgen mit den Softwareanbietern abgedeckt (reguläres Softwareupdate).

Auskunft über Fahrzeugdaten: FIN-basierte digitale Auskunft aus CoC-Datenbank

**Bund:** Der Erfüllungsaufwand beim KBA für die Einrichtung und den Betrieb der Auskunft aus der CoC-Datenbank nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG wird auf Basis des bereits laufenden CoC-Datenbank Projektes wie folgt abgeschätzt:

Einmaliger Umsetzungsaufwand entsteht mit 0,53 VZÄ für die Softwareentwicklung, 0,3 VZÄ für die Anforderungsanalyse und 0,25 VZÄ für Tests. Die Wertigkeiten der für diese jeweiligen Aufgaben vorgesehenen Stellen (1,08 VZÄ) liegen bei E11. Gemessen mit dem Lohnsatz für Bundesbeschäftigte im gehobenen Dienst (74.400 Euro je VZÄ) entstehen einmalige Lohnkosten in Höhe von **80.352 Euro**.

Laufender Aufwand entsteht im Wesentlichen für notwendige Anpassungen an dem Ausgabeformat bei Änderungen im CoC, welche über die Anwendungspflege umgesetzt werden und cursorisch auf 0,15 VZÄ im gehobenen Dienst (E11), also **11.160 Euro p.a.** geschätzt werden.

Auskunft über Fahrzeugdaten: FIN-basierte digitale Auskunft aus der Rückrufdatenbank

**Bund:** Für den Ausbau der Rückrufdatenbank wird beim KBA ein einmaliger Personalaufwand zur Einrichtung der online Auskunftsmöglichkeit (Analyse-, Entwicklungs-, Test- und Qualitätssicherungsaufwand) von ca. 1,25 VZÄ im gehobenen Dienst bei E 11 (**93.000 Euro**) sowie ein laufender jährlicher Personalaufwand in der Betreuung von 1,02 VZÄ im gehobenen Dienst bei E 11 mit Lohnkosten i. H. v. **75.888 Euro p.a.** geschätzt. Die erforderlichen Tätigkeiten umfassen:

- 0,1 VZÄ Prüfung der Referenzdaten
- 0,34 VZÄ Administration der Rückrufdatenbank
- 0,42 VZÄ Anwendungspflege und Aktualisierung
- 0,05 VZÄ Anwendungsdokumentation
- 0,11 VZÄ Bearbeitung von Anfragen zu der Rückrufdatenbank selbst.

Auskünfte aus dem ZFZR an das Umweltbundesamt

**Bund:** Zur Durchführung des automatisierten Abrufs aus dem ZFZR durch das UBA ist eine Schnittstelle zwischen dem KBA und dem UBA einzurichten. Es wird damit gerechnet, dass das UBA ein bereits etabliertes Verfahren beim ZFZR nachnutzen kann. Dann entstünde beim KBA kein nennenswerter Erfüllungsaufwand. Beim UBA werden einmalige Programmierungskosten in Höhe von etwa **70.000 Euro** geschätzt. Für die dauerhafte Wartung und Pflege sowie notwendige Anpassungen werden jährliche Sachkosten i. H. v. **18 500 Euro p.a.** und Personalaufwand im Umfang von 0,1 VZÄ p.a. dauerhaft erwartet. Demgegenüber wird 1 VZÄ p. a. als Einsparung erwartet, da mit Einführung der Schnittstelle und dem Datenabruf die Nachprüfung vereinfacht wird und die Beantwortung von Bürgeranfragen bzw. Nachfragen zur Vervollständigung von einzureichenden Unterlagen entfallen. Somit ergibt sich eine Einsparung von 0,9 VZÄ im gehobenen Dienst, die mit dauerhaft rd. **67.000 Euro p.a.** beziffert werden kann. Im Ergebnis werden laufend rd. **48.500 Euro p.a. eingespart**.

Sanktion gegen Punktehandel

**Länder einschl. Kommunen:** Die Länder haben zum Aufkommen des gewerblichen Punktehandels, der in § 23 StVG-E zukünftig als Bußgeldtatbestand erfasst werden soll, fast ausschließlich lediglich Schätzungen abgeben können. Es ergab sich ein sehr heterogenes Bild mit extremen Varianzen sowohl zwischen den Ländern sowie auch innerhalb der

Länder, das angesichts einer zusätzlich möglich erscheinenden Dunkelziffer keine valide Gesamteinschätzung ermöglicht. Konkret wurde neben zwei bundesweit bekannten Internetadressen, die Punktehandel anbieten, eine zweistellige Personenzahl pro Land an bekannten mutmaßlich gewerblichen Punkteübernehmern geschätzt. Auf dieser Grundlage und der zu erwartenden Abschreckungswirkung des Bußgeldtatbestandes wird das zukünftige Aufkommen an gewerblichem Punktehandel und damit der Erfüllungsaufwand im Vollzug des Bußgeldtatbestandes grob als gering eingeschätzt.

### Digitale Parkraumkontrolle

**Länder einschl. Kommunen:** Mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage für eine digitale Parkraumkontrolle geht die Möglichkeit, aber keine Pflicht der Kommunen einher, diese einzuführen. Für die Abschätzung des Erfüllungsaufwandes wird angenommen, dass in den 40 größten deutschen Städten Parkraumbewirtschaftung in einem Umfang stattfindet, dass sich die Implementierung einer digitalen Parkraumkontrolle lohnt und mittelfristig erfolgen wird. Diese Städte haben eine Einwohnerzahl von insgesamt ca. 22 Mio. Einwohnern. Bei für diese Städte im Schnitt geschätzten 5.000 bewirtschafteten Parkständen pro 100.000 Einwohnern auf öffentlichen Straßen ergibt das ca.  $220 * 5.000 = 1,1$  Mio. bewirtschaftete Parkstände, die mittelfristig mittels digitaler Parkraumkontrolle kontrolliert werden.

Unter der Annahme, dass ein hinreichender Kontrolldruck besteht, wenn jeder Parkstand an drei Tagen pro Woche je zweimal kontrolliert wird (also sechs Kontrollen pro Parkstand und Woche), ein Scan-Fahrzeug 6 Stunden pro Tag netto fährt und dabei pro Stunde 1.000 Fahrzeuge kontrolliert, ergibt sich ein Bedarf von  $100.000 * 6 / (1.000 * 6 * 7) = ca. 14$  Kontrollfahrzeuge pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen. Für die Anschaffung der Scan-Fahrzeuge mit einem Wert von je ca. 125.000 Euro ergibt sich damit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von  $14 * 125.000 = ca. 1,75$  Mio. Euro.

Bei geschätzt im Schnitt 2.300 Parkautomaten pro 100.000 Parkständen, die zu Kosten von im Schnitt ca. 2.500 Euro pro Gerät ersetzt oder umgerüstet werden müssten (von Parkscheinausgabe zu Kennzeicheneingabe), ergibt sich insoweit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von  $2.300 * 2.500 = 5,75$  Mio. Euro.

Der Aufwand für die erstmalige Einrichtung der erforderlichen Softwareinfrastruktur hängt stark davon ab, wie sehr die Prozesse in den Kommunen bereits digitalisiert sind. Da bereits in vielen Städten im Rahmen des sogenannten Handy-Parkens partiell eine digitale Kontrolle anhand des Kennzeichens stattfindet, wird davon ausgegangen, dass regelmäßig anknüpfungsfähige digitale Strukturen vorhanden sind, deren Anpassung mit ca. 150.000 Euro pro Stadt zu verbuchen ist. Für die Anschaffung zusätzlicher Hardware (Server etc.) werden ca. 100.000 Euro pro Stadt angesetzt. Dies ergibt insgesamt  $40 * 250.000 = 10$  Mio. Euro.

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Kommunen beträgt damit insgesamt  $1,75 + 5,75 + 10 = 17,5$  Mio. Euro.

Bei einem Unterhaltungs- und Betriebsaufwand (Wartungen, Kraftstoff, Datenübertragung usw.) von ca. 10.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr und Kosten für die laufende Software-Pflege und Server-Administration von ca. 30.000 Euro pro Stadt und Jahr beträgt insoweit der jährliche Erfüllungsaufwand  $14 * 10.000 + 40 * 30.000 = ca. 1,4$  Mio. Euro pro Jahr.

Es wird geschätzt, dass durch die deutliche Steigerung der Effizienz der Kontrolle (Sichtkontrolle bei nur noch einem Bruchteil der Fahrzeuge; zugleich weiterhin Wegzeiten zwischen den überprüften Fahrzeugen) ca. 50 % des Kontrollpersonals im Außendienst eingespart werden kann. Bei Zugrundelegung eines (Ziel-)Schlüssels von ca. 170 Kontrollkräften (VZÄ) pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen bei konventioneller Kontrolle ergibt das für die digitale Parkraumüberwachung einen Stellenbedarf von  $0,5 * 170 = ca. 85$  VZÄ pro 100.000 bewirtschafteten Parkständen. In Rechnung zu stellen ist dabei, dass die

vorgesehenen Planstellen für Parkraumüberwachung aktuell aufgrund von Arbeitskräftemangel und unattraktiven Arbeitsbedingungen vielerorts in erheblichem Umfang nicht besetzt werden können. Nimmt man an, dass von 170 Planstellen im Schnitt 120 tatsächlich besetzt sind, ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Stellenbedarfs im Außendienst von  $(120 - 85) * 11 = 385$  VZÄ. Bei einem Kostenansatz von 53.440 Euro pro VZÄ (mittlerer Dienst, Kommunalebene) ergibt das eine Reduktion des Erfüllungsaufwands von  $385 * 53.440 = \text{ca. } 20,6$  Mio. Euro pro Jahr.

Hinsichtlich der Bearbeitung der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren zu Parkverstößen aufgrund fehlender Parkberechtigung (Innendienst) wird angenommen, dass die Zahl der Verfahren und damit der Verwaltungsaufwand mittelfristig gleichbleibt. Zwar ist davon auszugehen, dass der Kontrolldruck im Vergleich zum Status quo steigt und kurzfristig aufgrund der gestiegenen Entdeckungswahrscheinlichkeit die Zahl der entsprechenden Ordnungswidrigkeiten-Verfahren steigt. Zugleich wird der höhere Kontrolldruck nach einer Anpassungsphase aber zu größerer Regeltreue führen. Zu der Frage, ob hinsichtlich der Gesamtzahl der entdeckten Verstöße der (steigernde) Effekt der gestiegenen Entdeckungswahrscheinlichkeit oder der (senkende) Effekt der größeren Regeltreue überwiegt, liegen im Kontext der Entrichtung von Parkgebühren keine gesicherten Erkenntnisse vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Effekte sich in etwa die Waage halten, die Zahl der Ordnungswidrigkeiten-Verfahren also konstant bleibt und insoweit kein negativer oder positiver Erfüllungsaufwand entsteht.

Damit ergibt sich ein jährlicher Erfüllungswand bei den Kommunen von  $2,7 - 20,6 = -17,9$  Mio. Euro.

#### Zusammenfassende Übersicht

<b>1. Erfüllungsaufwand Verwaltung (Bund)</b>	<b>Einmalig</b>	<b>Laufend</b>
BAST Unfalluntersuchung	30.000 €	5.000 €
KBA Digitaler Führerschein		
Speicherung im ZFER (Sachkosten)	250.000 €	
Speicherung im ZFER (Personal)	0,18 VZÄ (E11) = 13.392 €	
Entwicklung App (Sachkosten)	7.026.000 €	
Entwicklung App (Personal)	3.139.000 €	
Betrieb App (Sachkosten)		3.450.000 €
Betrieb App (Personal)		1.699.000 €
KBA CoC-Datenbank	1,08 VZÄ (E 11) = 80.352 €	0,15 VZÄ (E 11) = 11.160 €
KBA Rückrufdatenbank	1,25 VZÄ (E 11) = 93.000 €	1,02 VZÄ (E11) = 75.888 €
UBA	70.000 €	18.500 €
		0,1 – 1 VZÄ (gD) = - 66.960 €
<b>Gesamt Bund</b>	<b>10.701.744 €</b>	<b>5.192.588 €</b>
<b>2. Erfüllungsaufwand Verwaltung (Land)</b>		
Digitale Parkraumüberwachung	<b>92.600.000 €</b>	
Digitale Parkraumüberwachung		<b>- 17.900.000 €</b>
<b>Gesamt Verwaltung (Bund+Land)</b>	<b>103.301.744 €</b>	<b>- 12.707.412</b>

Im Übrigen enthält das Gesetz Rechtsbereinigungen, Ermächtigungen, Schaffung einer Ordnungswidrigkeit und Datenverarbeitungsregelungen, die keinen Erfüllungsaufwand bedeuten.

## **5. Weitere Kosten, Nutzen**

Keine weiteren Kosten.

Insbesondere wird infolge der Einführung einer Sanktion (Ordnungswidrigkeit) gegen den Punktehandel mit einer steigenden Regeltreue gerechnet. Dementsprechend wird eine Abnahme des Ablenkens von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter und infolgedessen eine Stärkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems erwartet. Deren Nutzen kann allerdings nicht beziffert werden.

Ebenso wird im Rahmen der geschaffenen Rechtsgrundlage für die digitale Parkraumkontrolle davon ausgegangen, dass eine steigende Regeltreue zu einer signifikanten Steigerung der positiven Effekte von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen führt (Reduktion des Parksuchverkehrs, mittelbare Reduktion des Falschparkens und dadurch verursachter Unfälle mit Personen- oder Sachschaden usw.). Die Höhe des daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Nutzens lässt sich aber derzeit nicht belastbar quantifizieren.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Dieses Gesetz enthält keine gleichstellungspolitischen Anhaltspunkte, dass sich das Regelungsvorhaben unterschiedlich auf Frauen und Männer auswirkt. Es bietet weder eine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite noch die Verfestigung tradierter Rollen.

Die Schaffung einer FIN-genauen Auskunftsmöglichkeit aus der Rückrufdatenbank beim KBA wurde in ihrer Konzeption vom Beirat beim KBA begleitet. Der Beirat beim KBA hat eine beratende Funktion und ist heterogen unter anderem aus Vertretern der Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherverbände sowie Vertretern aus der Wissenschaft zusammengesetzt ([https://www.kba.de/DE/DasKBA/Beirat/beirat\\_node.html](https://www.kba.de/DE/DasKBA/Beirat/beirat_node.html)). Die Schaffung einer Sanktionsmöglichkeit gegen den Punktehandel ist auch vom Verkehrsgerichtstag 2024 empfohlen worden und bestärkt das Handlungserfordernis. Weitere wesentliche Einflüsse von Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern oder von der Bundesregierung beauftragter Dritter auf den Inhalt des Gesetzentwurfs sind nicht zu verzeichnen. Insbesondere hat die regelgerechte Verbändebeteiligung nicht zu einer Änderung des Entwurfs geführt.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Keine.

## **B. Besonderer Teil**

### **Artikel 1 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Zu Artikel 1 Nummer 1, 2, 3, 9, 13 und 22 (§§ 1a, 1b und 1e, § 12, § 32 und § 63a StVG)

Die Änderung der Begrifflichkeit der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion in „automatisierte“ Fahrfunktion dient der Harmonisierung der Begrifflichkeiten innerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Die ursprünglich mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BGBl. 2017 S. 1648) eingeführten Begriffe der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen stehen nicht (mehr) im Einklang mit dem gängigen Gefüge und Verständnis der Automatisierungsstufen, die unter anderem durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren (BGBl. 2021 S. 3108) konkretisiert und vervollständigt wurden.

Die bestehende Begriffsbestimmung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a Absatz 2 ist zum einen nicht kongruent mit dem gültigen und international gängigen Standard der SAE J3016 der SAE-International, einer Standardisierungsorganisation. Danach ist unter einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion eine autonome Fahrfunktion in etwa vergleichbar der gesetzlichen Definition in § 1d Absatz 1 zu verstehen. Die SAE-International hatte Arbeiten der BAST fortgeführt.

Zum anderen hatte die BAST in der Folge die diesbezügliche, ursprüngliche Klassifizierung der kontinuierlichen Automatisierungsstufen im Rahmen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ebenfalls aktualisiert. Auch danach entsprachen die durch das Achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingeführten Begriffe der Hoch- und Vollautomatisierung nicht mehr der mit Ihnen verbundenen gesetzlichen Definition. Die in § 1a Absatz 2 gesetzte Definition entspricht korrekterweise einer automatisierten Fahrfunktion vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Um diese gesetzliche Definition daher wieder korrekt zu bezeichnen, erfolgt die gegenständliche Änderung, die damit gleichzeitig für eine konsequente und konsistente Verwendung der Begrifflichkeiten der automatisierten und autonomen Fahrfunktion im StVG sorgt. Damit einher geht die vereinfachte Unterscheidung zwischen den im StVG nicht geregelten Assistenzfunktionen, der Automatisierungsfunktionen gemäß § 1a Absatz 2 und der autonomen Fahrfunktionen gemäß § 1d Absatz 1. Dies entspricht der von der BAST 2021 veröffentlichten nutzerfreundlichen Kommunikation.

In diesem Dreiklang werden bei Assistenzfunktionen nach Aktivierung des Systems die Fahrenden bei der Ausübung der Fahraufgabe durch das System unterstützt, vergleichbar den Leveln 1 und 2 des SAE-Standards J3016. Ungeachtet des Umfangs der Unterstützung müssen die Fahrerenden permanent das System und das Umfeld überwachen und gegebenenfalls korrigierend eingreifen.

Bei automatisierten Fahrfunktionen im Sinne des § 1a Absatz 2 können sich die Fahrenden fahrfremden Tätigkeiten zuwenden, während das System das Fahrzeug fährt, vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Voraussetzung ist, dass die Fahrerenden soweit aufmerksam bleiben, dass sie nach Aufforderung des Systems die Fahraufgabe wieder übernehmen können.

Schließlich fährt im Sinne der autonomen Fahrfunktion gemäß § 1d Absatz 1 das System das Fahrzeug. Diese Fahrfunktion ist vergleichbar dem Level 4 des SAE-Standards J3016. Menschen an Bord sind Passagiere und haben keine fahrbezogenen Aufgaben.

Die Ergänzung in § 1e Absatz 1 Nummer 2 StVG dient der Klarstellung, dass neben der Erteilung einer nationalen Betriebserlaubnis zur Genehmigung eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion auch die Vorlage einer europäischen Typgenehmigung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Europäischen Kommission die Voraussetzung der Nummer 2 erfüllt. Da auf europäischer und internationaler Ebene weitere Harmonisierungsbestrebungen laufen, sollen auch zukünftige, vergleichbare Genehmigungen, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbar sind, gelten.

#### Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 1i Absatz 1 StVG)

Die bisherige Formulierung unter Bezugnahme auf „Entwicklungsstufen“ für die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrzeugsysteme führte zum Teil zu einem nicht beabsichtigten Verständnis, welche Systeme (assistierte, automatisierte und autonome) darunterfallen. Die Streichung der Bezugnahme auf Entwicklungsstufen hat klarstellende Funktion. Aus der neuen Formulierung ergibt sich, auch in Zusammenhang mit der wörtlichen Änderung der Begriffe „hoch- oder vollautomatisiert“ in „automatisiert“, dass nur diejenigen Systeme im Sinne des § 1i StVG erprobt werden können, die die Entwicklung von automatisierten und autonomen Fahrzeugsystemen zum Gegenstand haben.

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 4c StVG – neu –)

Das Angebot und damit die Animierung zum sog. Punktehandel ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Solche Taktiken missbrauchen die staatlichen Ermittlungskapazitäten, indem sie bezwecken, die Ermittlungen zu verzögern und in eine falsche Richtung zu lenken. In § 4c StVG-E wird das verwaltungsrechtliche Verbot solcher Angebote geregelt, die im Ergebnis darauf abzielen, es zu unternehmen, eine Behörde über die Identität des Täters einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen. Dem Begriff des „Unternehmens“ in Absatz 1 wie in Absatz 2 kommt – wie in § 11 Absatz 1 Nummer 6 des Strafgesetzbuches – die Bedeutung des Versuchs und der Vollendung der unternommenen Handlung zu, so dass sowohl das Angebot, eine Behörde zu täuschen, als auch dies zu versuchen, von dem Verbot erfasst wird. Unter die Täuschung über den Beteiligten fällt nicht nur die wahrheitswidrige Selbstbezeichnung oder die wahrheitswidrige Bezeichnung eines Dritten, sondern auch die wahrheitswidrige Bezeichnung einer fiktiven Person. Denn in all diesen Konstellationen ist die Handlung grundsätzlich gleichermaßen geeignet, die Ermittlungen in die falsche Richtung zu lenken. In Absatz 2 wird der Vermittler erfasst, der anbietet, beim Untergraben des staatlichen Ahndungssystems zu unterstützen, ohne dass er selbst unmittelbar gegenüber den Verfolgungsorganen oder in den Ermittlungshandlungen aktiv wird. Die verbotenen Handlungen können entweder gegenüber einer bestimmten Person, gegenüber einem Personenkreis oder insbesondere auch öffentlich gegenüber einem unbestimmten Personenkreis zugänglich sein. Solche Angebote schwächen die Wirkung von Geldbußen, indem sie die Sanktion vermeintlich zur Disposition stellen. Sie untergraben das Fahreignungs-Bewertungssystem und damit die Beobachtung von Mehrfachtätern, wenn sie erreichen, dass der Bußgeldbescheid entweder gar nicht oder aber gegen eine falsche bzw. fiktive Person erlassen wird. Denn die daran anknüpfende Punktebewertung teilt dieses Schicksal. Zum Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden müssen Punkte für Verkehrsverstöße aber dem tatsächlichen Täter zugeordnet werden, um ihn mit den Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu erreichen und bei Unbelehrbarkeit vom Verkehr ausschließen zu können.

Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6 StVG)

**Zu § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b:**

Die bisher eng gefasste Verordnungsermächtigung in Hinblick auf die Einräumung von Parkbevorrechtigungen wird gelockert. Dem Ordnungsgeber wird dadurch ermöglicht, die Einräumung von Parkbevorrechtigungen neben Bewohnern auch für andere Personengruppen zuzulassen. Bisheriger Ansatz war, dass Parkraum zwar grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung steht, dass dort, wo Bewohner keine ausreichenden Parkplätze mehr finden, für sie aber spezielle Ausweise ausgestellt werden können. Für andere Personengruppen ist, diesem Ansatz folgend, die Erteilung von Parkausweisen und damit die Einräumung von Parkbevorrechtigungen bisher nicht vorgesehen. Die zuständigen Landesbehörden erteilen gleichwohl oftmals solche Parkbevorrechtigungen etwa für ortsansässige Gewerbebetriebe, Handwerker usw. im Wege von Ausnahmegenehmigungen. Mit der Änderung wird eine Öffnung der bisher strengen Regelung zum Bewohnerparken hin zur Einbeziehung anderer Gruppen (z.B. ortsansässige Betriebe, Handwerker) ermöglicht.

Zugleich wird die bisherige Einschränkung auf städtische Quartiere aufgegeben. Zwar wird ein erheblicher Parkdruck regelmäßig nur im Kontext städtischer Quartiere anzutreffen sein. Im Einzelfall kann dies aber auch in anderen Gebieten außerhalb von Städten der Fall sein.

**Zu § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG:** Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode sieht vor, die Digitalisierung und Entbürokratisierung der Verwaltung weiter voranzutreiben. Für den Bereich des Verkehrs enthält der Koalitionsvertrag insbesondere das Ziel, Fahrzeugdokumente in digitalisierter Form einzuführen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Jahr 2022 ein Projekt zur Digitalisierung der Zulassungsbescheinigung Teil I

als eines der zentralen und am häufigsten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kraftfahrzeugen sowie im entsprechenden Verwaltungsverfahren gebrauchten Fahrzeugdokumente initiiert.

Es ist vorgesehen, dass die Zulassungsbescheinigung Teil I neben der Papierform auch in digitaler Form den Fahrzeughaltern auf nationaler Ebene zur Verfügung gestellt und in Deutschland als gültiges Dokument im Rechtsverkehr verwendet werden kann. Das digitale Dokument soll den Nutzern zum Abruf auf jedem Smartphone zur Nutzung bereitstehen.

Daneben beteiligt sich Deutschland am Projekt der Europäischen Union zum digitalen Führerschein. Dieser soll allen Nutzern in der Europäischen Union zur Verfügung stehen und die Fahrberechtigung nachweisen. Weiterhin ist vorgesehen, dass nach und nach auch weitere Fahrzeugdokumente in das digitale Format überführt werden, so zum Beispiel der Bericht über die Hauptuntersuchung.

Die Nutzung digitaler Fahrzeugdokumente erfordert die Formulierung besonderer Anforderungen in Rechtsverordnungen an deren Ausgestaltung, insbesondere bezüglich der Sicherheitsmerkmale, deren Speicherung und Verifizierungsmöglichkeiten Dritter im Geschäftsverkehr.

Die bisherige Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG zur Regelung der Anforderungen an straßenverkehrsrechtliche Bescheinigungen ist bereits technikoffen formuliert und kann sowohl analoge als auch digitale Dokumente umfassen. Mit diesem Verständnis wird die Ermächtigungsgrundlage nun klarstellend um die Form der Bescheinigungen (digitale oder verkörperte Form) und um weitere Modalitäten insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse digitaler Fahrzeugdokumente ergänzt. Diese Modalitäten könnten aber auch für analoge Dokumente in Betracht kommen und sind der bisherigen Ermächtigung qua Auslegung bereits immanent. Ergänzt werden nun ausdrücklich die „Verwendung“ und „Erstellung“ aus dem gestrichenen § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG g.F. Die „Befristung“ aus § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG g.F. wird bereits von der „Gültigkeit“ (in räumlicher wie zeitlicher Hinsicht) abgedeckt. Ergänzt wird der Vollständigkeit halber auch ausdrücklich der Prozess der „Überprüfung“ sowie die mit den Prozessen – schon bisher auch bei Papierdokumenten - notwendig verbundene Datenverarbeitung. Damit können die erforderlichen Befugnisse zur Verarbeitung personenbezogener Daten rund um Bescheinigungen auch im Verordnungswege geregelt werden. Ergänzt werden auch Berichte als weiterer Unterfall von Urkunden. Ergänzt wird nicht zuletzt die Beteiligung Dritter bei den Prozessen rund um Bescheinigungen. Hierbei geht es zum Beispiel um die Beteiligung Dritter bei der Herstellung, Verifizierung oder Verwendung, etwa um die Einbindung von Vertrauensdiensteanbietern nach der EIDAS-Verordnung.

**Zu § 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 (neu) StVG:** Das Verkehrsblatt ist das Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland (Verkehrsblatt Verlag, Borgmann GmbH & Co. KG, Schleefstraße 14, 44287 Dortmund). Im Verkehrsblatt werden Richtlinien, Merkblätter, Auslegungshilfen oder sonstige Verlautbarungen bekannt gemacht.

Insbesondere in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) – aber auch in anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften – wird vielfach Bezug genommen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt, z.B. bzgl. technischer Detailregelungen der Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung oder etwa zur Prüfung von Bremsprüfständen oder Prüfung von Scheinwerfer-Einstell-Prüfgeräten.

Die bisherige Bezugnahme auf Verkehrsblattverlautbarungen in der StVZO war abstrakt formuliert wie z.B. „...den zu ihrer Ausführung amtlich veröffentlichten Bekanntmachungen; ...im Verkehrsblatt – Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland – veröffentlichten Richtlinien durchzuführen; ...die Anforderungen werden im Verkehrsblatt veröffentlicht; ...Beurteilungskriterien werden im Verkehrsblatt

veröffentlicht.“ Diese offenen Formulierungen werden mit der Neufassung der StVZO durch konkrete Verweisungen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt (VkBl. Jahr, Nummer, Seite) abgelöst.

Aufgrund des sich stetig entwickelnden technischen Fortschritts müssen aber dem unterliegende amtliche Bekanntmachungen fortlaufend überprüft und angepasst werden. Um den Bundesrat nach wie vor nicht für jede Anpassung einer Verkehrsblattverlautbarung und deren Inbezugnahme in Rechtsverordnungen, (insbesondere) in der StVZO, bemühen zu müssen, bedarf es der Ergänzung in § 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 2 StVG. Dies wird angesichts der o.g. rechtsförmlichen Umstellung der Verweisungspraxis erforderlich, um den bisherigen Status quo der Bundesratsbeteiligung beizubehalten.

Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 6a Absatz 5a StVG)

Es handelt sich um Folgeänderungen zu Nummer 6 Buchstabe a.

Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8, Satz 2 StVG)

Angesichts der fortgeschrittenen Digitalisierung der Fahrzeugzulassung ist die bisherige Regelung des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG mittlerweile zu eng. Nach klarstellender Ergänzung des § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG sind die Inhalte der bisherigen Spezialregelung des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 Buchstabe a StVG künftig von der allgemeinen Ermächtigungsgrundlage umfassend und eindeutig abgedeckt. Die Beauftragung des KBA mit der zentralen Datenhaltung zu digitalen Dokumenten (§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 Buchstabe b StVG) kann auch auf der Grundlage des § 6 Absatz 3 Nummer 6 StVG erfolgen. Zwecks Rechtsklarheit werden die bisherigen Spezialregelungen folglich an dieser Stelle bereinigt.

Zu Artikel 1 Nummer 10 (§§ 23 StVG)

§ 23 StVG-E enthält unter Bezugnahme auf das in § 4c StVG-E geregelte Verbot des Anbietens von sog. Punktehandel einen akzessorischen Bußgeldtatbestand für gewerbsmäßige Handlungen, die gegen dieses Verbot verstoßen. Insbesondere das gewerbsmäßige Angebot und damit die gewerbsmäßige Animierung zum sog. Punktehandel ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Die Sanktionierung von gewerbsmäßigen Angeboten solcher Verschleierungspraktiken ist geeignet, einen hinreichenden Ermittlungserfolg jedenfalls bei öffentlichen Angeboten zu gewährleisten. Durch die Verfolgung und Ahndung kann der Unwert solcher Praktiken deutlich gemacht und vor dem sog. Punktehandel insgesamt abgeschreckt werden. Die Sanktionierung ist auch erforderlich, da solche Taktiken durch den offenbar sorglosen Umgang mit dieser Thematik insbesondere im Internet und in den Medien einen großen Wirkungskreis haben und als Geschäftsmodell zum Teil aggressiv beworben werden.

Der Bußgeldrahmen beläuft sich nach § 23 Absatz 3 StVG-E im Höchstmaß auf 30.000 Euro und spiegelt damit den erhöhten Unrechtsgehalt des gewerbsmäßigen Handelns wieder.

Zu Artikel 1 Nummer 11 (§ 24 Absatz 1 StVG)

Es handelt sich um Folgeänderungen. Die Änderung passt die Bußgeldvorschrift daran an, dass die bisherige Ermächtigungsgrundlage betreffend die Dokumente im elektronischen Format aus den speziellen Regelungen des § 6g in den allgemeinen Regelungen des § 6 Absatz 3 aufgegangen ist.

Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 26 Absatz 1 StVG)

In § 26 StVG wird die Zuständigkeitsregelung um die neue Ordnungswidrigkeit des § 23 StVG ergänzt und zur besseren Lesbarkeit im Satzbau umgestellt.

Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe b (§ 35 Absatz 1 Nummer 22 und § 36 Absatz 2m StVG)

Es handelt sich um Folgeänderungen zu Nummer 6 Buchstabe a.

Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc und Nummer 15 Buchstabe c (§ 35 Absatz 1 Nummer 23 und § 36 Absatz 2n StVG)

In Deutschland sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern. In Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) ist eine schrittweise Anhebung der Quote zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen von aktuell 6 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 vorgesehen. Den Verpflichteten stehen dafür verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, wird der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet.

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (38. BImSchV) regelt die Möglichkeiten der Anrechnung von Ladestrom auf die Erfüllung der vorgenannten Verpflichtung zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Seit dem 01.01.2022 sind demnach alle Betreiber von Ladepunkten Eigentümer der durch den Betrieb der Ladepunkte entstandenen THG-Einsparungen und damit berechtigt, diese weiterzuverkaufen.

Elektrischer Strom, der im Verpflichtungsjahr von Letztverbraucher nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden. Die Betreiber von Ladepunkten führen Aufzeichnungen über die Personen, auf die das geladene Fahrzeug zugelassen ist, sowie Aufzeichnungen über das Fahrzeug selbst und teilen dem UBA die energetischen Mengen des elektrischen Stroms mit, der zur Verwendung zur Ladung der Fahrzeuge entnommen wurde. Als Nachweis werden auch die Kopien der entsprechenden Zulassungsbescheinigungen Teil I vorgelegt.

Das UBA ist zuständig für die Überprüfung der mitgeteilten Angaben. Die Überprüfung erfasst insbesondere auch die Verifizierung der in der vorgelegten Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I enthaltenen Angaben. Bisher kann das UBA die mitgeteilten Angaben zu den Fahrzeugen und Fahrzeughaltern nur über eine gesondert vom Halter zu beantragende Auskunft beim KBA verifizieren. Mit dieser Regelung wird für das UBA die Möglichkeit geschaffen, die mitgeteilten Angaben durch Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im automatisierten Verfahren zu verifizieren.

Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc und Nummer 15 Buchstabe a (§ 35 Absatz 1 Nummer 24, § 36 Absatz 1 Nummer 4 StVG)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen benötigt ein Auskunftsrecht, um erforderlichenfalls die Halter- und Fahrzeugdaten zu einem Fahrzeug abfragen zu können und anhand deren den Untersuchungsumfang festzulegen und weitere Befragungen und Untersuchungen vornehmen zu können. Da die Daten unter Umständen unverzüglich benötigt werden, um Beweismittel und Untersuchungsmöglichkeiten zu sichern, ist der Abruf im automatisierten Verfahren grundsätzlich im Umfang des § 66 Absatz 1 FZV vorgesehen und darf von der BAST unter Wahrung der Datenschutzgrundsätze im jeweils erforderlichen Umfang wahrgenommen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b (§ 35 Absatz 2 StVG)

In § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 erfolgt eine Anpassung der Rechtsgrundlage für die Verarbeitungszwecke, da die Maßnahmen der Typgenehmigung und der Marktüberwachung ihre primäre Rechtsgrundlage inzwischen regelmäßig in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der EU, den Verordnungen (EU) 2018/858, 2019/1020, 167/2013 oder 168/2013, finden. Daher werden diese unionsrechtlichen Rechtsgrundlagen über die Einfügung des § 32 Absatz 1 Nummer 9 für eine Datenweitergabe durch das KBA ergänzt. Sofern dagegen das KBA selbst die Daten des ZFZR für die Durchführung oder Unterstützung von fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufaktionen benötigt, findet diese Auskunft bereits ihre Rechtsgrundlage in § 32 Absatz 1 Nummer 1 und 9 in Verbindung mit § 35 Absatz 1 Nummer 1 StVG. Dies gilt ebenso im Rahmen der Marktüberwachung oder weiterer unionsrechtlicher Aufgaben wie Conformity-of-production oder In-service-conformity, hier etwa für die Ermittlung geeigneter Prüffahrzeuge und deren Halter durch das KBA.

Zudem wird die Begrifflichkeit der sog. Rückrufmaßnahmen ohne inhaltliche Änderung klar gestellt. Die Bezeichnung von Maßnahmen zur Beseitigung von Konformitätsabweichungen in den zugrundeliegenden unionsrechtlichen Rechtsakten erfolgt nicht ganz einheitlich. Dort ist von Korrekturmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen, beschränkenden Maßnahmen und Rückrufen die Rede. Daher wird hier der umfassende Begriff der fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufen gewählt.

Des Weiteren wird die bestehende Befugnis des KBA zur Datenübermittlung an Hersteller und anderen Verantwortliche im neuen Buchstaben d erweitert. Die Übermittlungsbefugnis wird für die Erfüllung von unionsrechtlichen Meldepflichten über Fahrzeugdaten erweitert und hierzu um Buchstaben d ergänzt. Dies betrifft zum Beispiel die Pflicht zur Meldung von Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392. Zur Erfüllung ihrer Meldeverpflichtung besteht hier der Bedarf der Hersteller, FIN-basiert Informationen über den Zulassungsstatus der Fahrzeuge beim KBA abzufragen. Die Übermittlungsbefugnis des KBA ist angesichts kurzer Meldefristen zur Unterstützung der Hersteller für deren fristgerechte und umfassende Datenmeldung an die Kommission erforderlich. Die bisherige Übermittlungsbefugnis im Rahmen der Rückrufe bleibt dabei ungeschmälert bestehen; durch die Streichung der Wörter „für den Mangel“ werden die Datenempfänger lediglich erweitert.

In Satz 2 erfolgt die Korrektur eines Redaktionsversehens. Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021 war die Nummerierung in § 35 Absatz 2 Satz 1 StVG neu gefasst worden. Dabei war die Bezugnahme in § 35 Absatz 2 Satz 2 StVG auf die bisherige Nummer 3 des Satzes 1 nicht auch angepasst worden. Dies wird nun klargestellt.

Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 36 Absatz 1 Nummer 3 StVG)

Die Ergänzung im Eingangssatz um die Aufgaben des § 32 Absatz 1 Nummer 9 und in Nummer 3 um den Empfänger KBA stellt klar, dass das KBA zur Erfüllung seiner unionsrechtlichen Aufgaben (insbes. Typgenehmigung, Marktüberwachung) selbst auch im automatisierten Verfahren Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen darf, da diese Auskünfte unter Umständen zur Gefahrenabwehr unverzüglich erforderlich sind.

Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 36b StVG)

Im neu angefügten Absatz 3 werden die Datenverarbeitungsbefugnisse des KBA in Bezug auf Fahndungsmitteilungen und Suchvermerke konkretisiert. Neben dem Abgleich als Anlass einer Mitteilung des KBA an die fahndende Behörde wird ein weiterer Anlass für eine solche Mitteilung eingefügt: Sofern das Register mit einem zur Fahndung ausgeschriebenen Objekt befasst wird (etwa ein Auskunftsantrag gestellt oder ein Eintrag durch die

Zulassungsbehörde vorgenommen wird), hat die fahndende Behörde ein ebensolches Interesse an einer Mitteilung hierüber. Empfänger solcher Mitteilungen des KBA ist die jeweilige sachbearbeitende Polizeidienststelle einschließlich des zuständigen Landeskriminalamtes. Der Begriff „sachbearbeitende Polizeidienststelle“ schließt auch das Bundeskriminalamt ein, sofern es die Ausschreibung selbst vornimmt. Unter den Begriff „ausschreibende Behörde“ fallen die Polizeidienststelle, die Staatsanwaltschaft und auch die Datenstationen dieser Behörden.

#### Zu Artikel 1 Nummer 17 und 18 (§§ 37, 37a StVG)

Die Vorschriften dienen der ergänzenden Regelung zur Verordnung (EU) 2024/982 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. März 2024 über die automatisierte Abfrage und den Austausch von Daten für die polizeiliche Zusammenarbeit und zur Änderung der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates sowie der Verordnungen (EU) 2018/1726, (EU) 2019/817 und (EU) 2019/818 des Europäischen Parlaments und des Rates (Prüm-II-Verordnung). Der bisher auf der Grundlage von Artikel 12 des Beschlusses 2008/615/JI erfolgende Datenaustausch von Fahrzeugzulassungsdaten wird für die EU-Mitgliedstaaten nun in eine Verordnung überführt und hat damit eine unionsrechtliche Rechtsgrundlage i. S. v. § 37 Absatz 1 StVG. Hingegen bleibt der Datenaustausch mit assoziierten Staaten auf § 37 Absatz 1a StVG gestützt.

Zudem wird Europol als Behörde der Europäischen Union Teilnehmer am Datenaustausch, so dass der Kreis der Empfänger in §§ 37 und 37a StVG entsprechend zu erweitern ist.

In § 37a Absatz 3 Satz 1 erfolgt eine allgemeine Klarstellung, dass die dortigen Voraussetzungen an das „Ob“ des Datenabrufs nur gelten, wenn der Datenabruf seine Rechtsgrundlage nicht im Unionsrecht hat. Weiterhin wird in § 37a Absatz 3 Satz 2 die entsprechende Anwendung des § 36 Absatz 6 StVG mit der dort geregelten Speicherfrist für Protokolldaten von 6 Monaten unter den Vorbehalt anderweitiger unionsrechtlicher Vorgaben gestellt. Denn die Prüm-II-Verordnung ordnet in Art. 18 Absatz 2 Satz 2 eine Speicherfrist von 3 Jahren an.

#### Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 45 StVG)

Redaktionelle Änderung zur Anpassung an die aktuelle Diktion.

#### Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 46 StVG)

#### **Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG**

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) sieht vor, dass der Fahrzeughersteller für jedes Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit einem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform ausstellt und diese dem Fahrzeug beilegt. Das CoC gibt Aufschluss über die behördliche Typgenehmigung sowie die für das jeweilige Fahrzeug genehmigten technischen Parameter. Das CoC dient daher insbesondere als Grundlage für die Erstzulassung von neuen Fahrzeugen. Ab dem 5. Juli 2026 sollen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 die Übereinstimmungsbescheinigungen von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der FIN in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine Datenbank) zur Verfügung gestellt werden.

Das KBA ist in Deutschland die zuständige Genehmigungsbehörde im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858. Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde bereits die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen beim KBA eingerichtet. Diese enthält die von den Herstellern von Fahrzeugen an das KBA übermittelten Daten, die gemäß den europäischen Typgenehmigungsvorschriften in der Übereinstimmungsbescheinigung einzutragen sind, mit Bezug auf die jeweilige FIN. Die in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen gespeicherten Daten werden bisher insbesondere für die Zwecke der Durchführung des Zulassungsverfahrens nach den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verarbeitet.

Bei der FIN handelt es sich um eine personenbezogene Angabe. Die Verarbeitung dieser Angabe entsprechend den o. g. neuen europäischen Vorgaben bedarf einer formell-gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung. Diese wird hiermit in § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a StVG geschaffen. Danach kann das KBA zukünftig Auskünfte über die in einer konkreten Übereinstimmungsbescheinigung enthaltenen Fahrzeugdaten unter Verarbeitung der jeweiligen FIN erteilen. Damit wird die in Artikel 12 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten erfüllt.

Zudem soll mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b StVG die Möglichkeit eröffnet werden, auch für über die Verordnung (EU) 2018/858 hinausgehende Fahrzeugklassen entsprechende Auskünfte über deren Daten ihrer harmonisierten Übereinstimmungsbescheinigung erteilen zu können, sofern beim KBA solche Fahrzeugdaten in einer Datenbank vorliegen, die außer der FIN keine personenbezogenen Daten enthält.

#### **Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 StVG**

Das KBA ist ferner die in Deutschland zuständige Behörde für die Marktüberwachung der Kraftfahrzeuge im Sinne des Marktüberwachungsgesetzes und folgender Unionsvorschriften zur Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen in der jeweils geltenden Fassung:

- Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1),

- Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1),

- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52),

- Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

In seiner Eigenschaft als Marktüberwachungsbehörde begleitet das KBA zum einen verpflichtende Korrektur- und Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten einschließlich Rückrufe im Sinne dieser Vorschriften. Das KBA muss dabei sowohl angeordnete als auch in eigener Verantwortlichkeit der Hersteller initiierte Maßnahmen überwachen und beschränkende Maßnahmen ergreifen. Dies gilt sowohl bei

Konformitätsabweichungen von unionsrechtlichen Fahrzeugvorschriften als auch von nationalen Vorgaben hinsichtlich Fahrzeugeigenschaften, letztere etwa für autonome oder ferngelenkte Fahrzeuge. Hierauf bezieht sich § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b StVG. Zum anderen begleitet das KBA als Marktüberwachungsbehörde auch freiwillige fahrzeugbezogene Maßnahmen der Hersteller im Sinne von § 32 Absatz 3 StVG, die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen. Hierauf bezieht sich § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a StVG. Der Hersteller teilt dem KBA die von solchen Maßnahmen betroffenen Fahrzeuge sowie kontinuierlich den jeweils aktuellen Abarbeitungsstand anhand deren FIN mit, damit das KBA die Durchführung überwachen kann.

Über die Internetseite des KBA ist bereits derzeit eine Auskunft über Rückrufe erhältlich. Die Auskünfte zu solchen Maßnahmen sind derzeit beim KBA anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z.B. Motorisierung) strukturiert und führen daher die betroffenen Fahrzeugfamilien auf. Für einen nicht sachkundigen Bürger ist die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs nicht zweifelsfrei zu erkennen, da z.B. das Fahrzeugmodell nicht das ausschlaggebende Unterscheidungskriterium ist, sondern es auf die jeweilige technische Ausstattung des Fahrzeugs ankommt. Im Sinne der Verbraucherschonung sollen die Informationen zu solchen Maßnahmen anhand der FIN-Eingabe unkompliziert ohne weitere Authentifizierung für alle Interessierten, darunter insbes. die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer, Kaufinteressenten, online zugänglich gemacht werden. Hierzu bedarf es einer entsprechend strukturierten Datenbank unter dem Leitmerkmal der FIN. Andere personenbezogenen Daten als die FIN sind in der Datenbank nicht enthalten. Die Auskunft wird ausschließlich elektronisch bereitgestellt werden, um den Aufwand handhabbar zu halten, und wird neben der Information, ob ein Fahrzeug von einer Maßnahme bis hin zum Rückruf im Sinne der Unionsvorschriften betroffen ist, auch Angaben dazu enthalten, ob das jeweilige Fahrzeug bereits an der Maßnahme teilgenommen hat. Dies dient der Verbesserung der Durchführung der Maßnahmen und ist im Interesse der Transparenz und Verkehrssicherheit angemessen. Mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a und b StVG wird hierfür die formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung zur Verarbeitung der FIN durch das KBA zur Errichtung und zum Betrieb der entsprechenden Datenbank und zur Erteilung dieser Auskünfte geschaffen.

### **Zu § 46 Absatz 2 StVG**

Im Rahmen der Bearbeitung und Überwachung von Maßnahmen durch das KBA muss ein regelmäßiger Abgleich mit den im ZFZR gespeicherten FIN erfolgen, um neu oder wieder zugelassene Fahrzeuge identifizieren zu können, die von Maßnahmen betroffen sind. Diese müssen angesichts der Zulassung zum Verkehr den angeordneten Maßnahmen unterzogen und daher in die Beobachtung und Auskunft durch das KBA mit aufgenommen werden.

### **Zu § 46 Absatz 3 StVG**

In § 46 Absatz 3 StVG wird eine weitere Verarbeitung der FIN zugelassen: Im Rahmen von fahrzeugbezogenen Genehmigungen, vor allem Allgemeinen Betriebserlaubnissen (ABE) kann die Notwendigkeit auftreten, dass ein Verwendungsbereich für die Genehmigung so eng umrissen darzustellen ist, dass die FIN hierbei das geeignetste Zuordnungskriterium ist. In diesem Kontext ist es vertretbar, wenn die FIN das Schicksal der Genehmigung teilen und mit ihr verarbeitet und insbes. übermittelt oder zum Abruf bereitgestellt werden dürfen. So werden die ABE dem Käufer des entsprechenden Teils zur Verfügung gestellt, des Weiteren den Überwachungsorganisationen, und vereinzelt besteht das Bedürfnis, ABE zu speziellen Themen auf der Webseite des KBA zu veröffentlichen. Ohne die FIN wäre der Verwendungsbereich der Genehmigung unklar und als Information damit unbrauchbar. Auch kann sich eine solche Notwendigkeit zur Verarbeitung der FIN im Rahmen von Berichten über technische Eigenschaften und Zustand eines Fahrzeugs ergeben, die im Übrigen keine weiteren personenbezogenen Daten enthalten. Hiervon unberührt bleibt die Befugnis

des KBA, weitere personenbezogene Daten im Rahmen seiner Aufgaben aufgrund der betreffenden Vorschriften zu verarbeiten.

#### **Zu § 46 Absatz 4 StVG**

In § 46 Absatz 4 StVG wird die Verwendung der FIN für wissenschaftliche und statistische Auswertungen der fahrzeugbezogenen Datenbanken beim KBA zugelassen. Die FIN wird hier als einheitliches Identifikationsmerkmal benötigt, um die ansonsten technischen Fahrzeugdaten und den Wirtschaftszweig seiner Verwendung über dieses leitende Zuordnungsmerkmal als Datensatz zusammenzuhalten und auswerten zu können. Die FIN ist sobald wie möglich zu anonymisieren und wird daher weder Teil der Analyseergebnisse noch veröffentlicht.

#### Zu Artikel 1 Nummer 21 (§§ 54, 63 Nummer 5 StVG)

Die Regelungen werden zur Rechtsbereinigung aufgehoben. Sie haben keinen Anwendungsbereich mehr. Im Rahmen der weiteren technischen Entwicklung der Mitteilungsverfahren und der Anfrage- und Auskunftsverfahren zwischen den örtlich zuständigen Behörden und dem Zentralen Fahrerlaubnisregister erfolgt die Datenübermittlung mittlerweile nur noch im Wege der Direkteinstellung bei Mitteilungen bzw. im Wege des Abrufs bei Anfragen und Auskünften (Online-Dialogverfahren). Die zuvor ebenfalls mögliche Datenübermittlung im Wege eines aus heutiger Sicht nicht mehr zeitgemäßen File-Transferverfahrens, bei dem Datensätze bei der örtlich zuständigen Behörde gesammelt und in einem Datenpaket an das Register übermittelt worden sind, wurde eingestellt.

#### Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 63f - neu gefasst - StVG)

Die Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden die Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle. Bei der digitalen Parkraumkontrolle erfolgen Nachweis und Kontrolle von Parkberechtigungen nicht mittels im Fahrzeug auszulegender physischer Parkscheine oder Parkausweise, sondern anhand des Kennzeichens.

Bei dauerhaften Parkberechtigungen (Bewohnerparkausweise, Ausnahmegenehmigungen, die als Parkausweise ausgegeben werden) liegen im Regelfall schon bisher die Informationen zum Kennzeichen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vor. Für Kurzzeit-Parkberechtigungen an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit ist die Angabe des Kennzeichens bisher nicht verpflichtend, im Rahmen des sogenannten Handy-Parkens aber auf freiwilliger Basis bereits verbreitet. Künftig soll die Straßenverkehrsbehörde bestimmen können, dass auch für solche Kurzzeit-Parkberechtigungen das Kennzeichen verpflichtend anzugeben ist. Nach Absatz 1 Satz 3 und 5 kann dann die Überprüfung der Parkberechtigung eines Fahrzeugs anhand eines Abgleichs des Kennzeichens mit den hinterlegten Daten erfolgen.

Die Verpflichtung zur Angabe des Kennzeichens an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit stellt einen Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Über die örtliche und zeitliche Eingrenzung individueller Parkvorgänge können theoretisch Rückschlüsse auf das Bewegungsprofil von Personen gezogen werden. Die Speicherdauer dieser Daten wird daher nach Absatz 1 Satz 2 auf das für die Kontrolltätigkeit unerlässliche Maß beschränkt und die Verwendung der Daten für andere Zwecke als die Verfolgung von auf die Parkberechtigung bezogenen Verkehrsordnungswidrigkeiten untersagt. Zudem sind die gespeicherten Kennzeichen nach dem Stand der Technik, etwa durch Verwendung eines geeigneten Hashing-Algorithmus, zu verschlüsseln. Zum Zweck der Datenschutzkontrolle ist nach Absatz 1 Satz 6 und 7 eine Protokollierung der Datenabrufe vorgesehen. Die Speicherfrist insoweit ist nach Absatz 1 Satz 8 kurz gehalten, weil sonst die strengen Löschrufen zur Gewährleistung des Datenschutzes im Instrument der Protokollierung keine Entsprechung finden würden. Die aus Gründen der Datensparsamkeit und Verhältnismäßigkeit gebotene schnelle Löschung der erfassten Kennzeichen, für die

sich durch Abgleich das Bestehen einer Parkberechtigung herausstellt, hat für den Datenschutz im Ergebnis eine größere Bedeutung als der datenschutzrechtliche Nutzen einer Protokollierung.

Nach Absatz 2 soll der Abgleich der Kennzeichen zur Überprüfung der Parkberechtigung auch mit sogenannten Scan-Fahrzeugen möglich sein, die mittels optisch-elektronischer Einrichtungen automatisiert alle Kennzeichen in ihrer Umgebung erfassen und mit den nach Absatz 1 vorhandenen Daten zu den Parkberechtigungen abgleichen. Dieser Abgleich hat unverzüglich zu erfolgen und alle erfassten Kennzeichen, bei denen kein Treffer vorliegt, sind sofort zu löschen. Bei Kennzeichen, zu denen ein Treffer vorliegt, ist, solange für bestimmte Parkberechtigungen keine Datengrundlage für eine Kontrolle anhand des Kennzeichens besteht (insbesondere Parkausweise für Menschen mit Behinderung), im Anschluss eine nähere Prüfung durch eine Parkraumüberwachungskraft (Sichtkontrolle) erforderlich. Ergibt die Prüfung, dass kein Verstoß vorliegt oder dass trotz Verstoßes keine Ahndung erfolgen soll oder findet innerhalb von 24 Stunden keine Prüfung durch eine Parkraumüberwachungskraft statt, sind die erfassten Daten zu löschen.

Der automatisierte Kennzeichenabgleich nach Absatz 2 trägt zu einer effektiven Durchsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen bei. Parkraumbewirtschaftung in Gebieten mit hohem Parkdruck dient neben der angemessenen Versorgung der lokalen Bevölkerung mit Parkraum (Bewohnerparken) regelmäßig auch der Verringerung von behinderndem oder gefährdendem Falschparken und von Parksuchverkehr. Sie dient damit dem Schutz von Rechtsgütern von erheblichem Gewicht, nämlich insbesondere dem Schutz der Gesundheit, des Lebens und bedeutender Sachwerte anderer Verkehrsteilnehmer, der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen.

Da der individuelle Unwertgehalt – und folglich auch die soziale Missbilligung sowie die Höhe etwaiger Verwarnungs- oder Bußgelder – beim sogenannten Schwarzparken gering ist (Nichtentrichtung von Parkgebühren im unteren Euro-Bereich), ist die Sicherstellung einer hinreichenden Kontrolldichte unerlässlich für die Effektivität des Instruments Parkraumbewirtschaftung. Nach Erfahrungswerten der Länder steigt die Parkstandsauslastung in einem bewirtschafteten Parkraum mit der Zeit wieder auf über 100 Prozent, wenn die Überwachungsintervalle nicht hinreichend dicht sind. Vor dem Hintergrund steigender Kraftfahrzeug-Zulassungszahlen, städtebaulicher Nachverdichtung und einer insgesamt wachsenden Flächenkonkurrenz in den Städten ist davon auszugehen, dass die Gebiete, in denen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nötig werden, perspektivisch weiter zunehmen werden. Zugleich wird es für die zuständigen Landesbehörden angesichts eines anhaltenden Arbeitskräftemangels schwieriger, den für eine effektive Kontrolle erforderlichen Personalbestand zu halten oder gar zu vergrößern. Eine Digitalisierung der Parkraumkontrolle kann dem begegnen und so die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung sichern.

Umgekehrt ist der räumliche Anwendungsbereich der Videokontrolle mit Scan-Fahrzeugen auf die bewirtschafteten Gebiete begrenzt. Selbst wenn diese aus den genannten Gründen tendenziell zunehmen, werden sie aufgrund der weiterhin hohen rechtlichen und praktischen Hürden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen auch in der Zukunft nur einen kleinen Bruchteil des öffentlichen Straßenlands – in der Regel zentrumsnahe Lagen in Städten – ausmachen.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit darf eine Kontrolle mit Scan-Fahrzeugen nur stichprobenhaft erfolgen, das heißt die mit der Digitalisierung der Parkraumkontrolle verbundenen Effizienzgewinne dürfen nicht dazu genutzt werden, die Kontrolldichte so weit zu steigern, dass eine flächendeckende, permanente und anlasslose Kennzeichenkontrolle im städtischen Umfeld entsteht.

Zu Artikel 1 Nummer 24 (Abschnitt VIb - neu -)

**Vorbemerkung:**

Seit 1973 werden im Auftrag der BASt Unfalldaten von Straßenverkehrsunfällen erhoben und untersucht. Verkehrsunfälle mit mindestens einer verletzten Person werden heute in zwei regional begrenzten Erhebungsgebieten als Stichprobe in großer Detailtiefe und ohne bzw. unabhängig von der polizeilichen Zielsetzung nach rein wissenschaftlichen Aspekten erhoben. Die Erhebung erfolgt dergestalt, dass sie mittels wissenschaftlicher Verfahren eine Hochrechnung auf das gesamte Bundesgebiet ermöglicht. Die im Auftrag der BASt gewonnenen vertieften Verkehrsunfalldaten werden seit 1999 im Rahmen einer Kooperation mit den Daten eines weiteren Erhebungsteams zusammengeführt. Dieses Erhebungsteam wird derzeit von der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT) eingesetzt. Das Ergebnis bildet die gemeinsame Datenbank, die sog. GIDAS-Datenbank, aus der sich umfassende Erkenntnisse zu den breit gefächerten Forschungsfeldern „passive und aktive Fahrzeugsicherheit“, „Verkehrs- und Rettungsmedizin“ oder auch „Straßenausstattung und -zustand“ gewinnen lassen. Eine Vielzahl neuer oder weiterentwickelter fahrzeugtechnischer Vorschriften auf UN oder EU-Ebene beruhen auf Analysen, die mit Hilfe von GIDAS durchgeführt wurden.

Die BASt wurde bereits 1974 per Erlass des Bundesverkehrsministeriums zur Untersuchungsstelle des Bundes für Verkehrsunfälle bestimmt. Diese Aufgabe wurde zuletzt rechtlich im StVG bereits hinsichtlich der Datenverarbeitungsbefugnisse ausgeformt. Diese Regelung soll nun ergänzt und erweitert werden.

Insbesondere erfordert eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Alltag die fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisherigen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Die moderne Fahrzeugtechnik ist zunehmend von Automatisierung und Digitalisierung geprägt. Dabei ist die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen zum Regelfall geworden. Die Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit automatisierten und autonomen Fahrfunktionen in Deutschland ist derzeit noch gering, jedoch wird folgend eine exponentielle Zunahme erwartet. Das europäische Forschungsprojekt OSCCAR schätzte den Anteil an Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen bei Fahrzeug-Neuzulassungen im Jahr 2025 mit 3 %, im Jahr 2030 bereits mit 15 % und im Jahr 2035 mit 40 % ab. Dies wird sich u.a. auch in der Anzahl an Verkehrsunfällen widerspiegeln, an denen diese Fahrzeuge beteiligt sind.

Detaillierte Hintergrundinformationen werden erforderlich, um eine moderne Verkehrssicherheitsarbeit mit dem erforderlichen Maß leisten zu können. Wesentlich ist hierfür, dass die Ursachen von Unfällen zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden, um Ursachenzusammenhänge, die ggf. mit den modernen Technologien zusammenhängen, frühzeitig erkennen und abstellen oder vermindern zu können. Die vertiefte Verkehrsunfallforschung ist in diesem Sinne ein wesentlicher Baustein der staatlichen Maßnahmen auf dem Weg zur Realisierung der Vision Zero. Es sind auch Erkenntnisse zu erwarten, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind. Dies dient zugleich der weiteren Verfestigung des Innovationsstandorts Deutschland im Hinblick auf die modernen Fahrzeugtechnologien, was eine der Zielvorgaben des Koalitionsvertrages für die 20. Legislaturperiode für den Verkehrssektor darstellt.

Entsprechend ist auch die Unfalluntersuchungsarbeit anzupassen und mit angepassten Untersuchungsbefugnissen auszustatten. Die neuen und vernetzten Technologien erhöhen dabei noch die Anforderungen an schnelle und stringente Untersuchungsmaßnahmen.

**Zu § 63g StVG – neu – Gegenstand und Zweck der Untersuchung:**

§ 63g Absatz 1 StVG regelt die Aufgabe der BASt zur Unfalluntersuchung und beschreibt den diesbezüglichen Tätigkeitsbereich der Untersuchung.

In örtlicher Hinsicht erfolgt die Untersuchung als wissenschaftliche Stichprobe in vereinzelten festgelegten lokalen Erhebungsgebieten. Derzeit erfolgt die Untersuchung in zwei kommunalen begrenzten Gebieten, die eine Fläche von 2 % Deutschlands ausmachen. Für jedes Gebiet sind durchschnittlich bis zu 15 Personen im Schichtbetrieb rotierend in Bereitschaft bzw. im Einsatz. Dieser punktuelle Stichprobenansatz soll weitergeführt werden.

Die Unfalluntersuchung darf im Bereich der Unfälle mit Personenschaden erfolgen, denn dem menschlichen Leben kommt der höchste Stellenwert zu. Der Begriff Personenschaden ist dabei an § 142 StVG orientiert. Er schließt auch Unfälle ein, bei denen allein der Unfallverursacher zu Schaden gekommen ist. Dies entspricht der bisher von der BAST im Rahmen des GIDAS-Projekts betriebenen vertieften Verkehrsunfallforschung und führt diese fort.

Polizeilich gemeldete Verkehrsunfälle mit Personenschaden werden dokumentiert, rekonstruiert und wissenschaftlich auf Ursachen, Ablauf, Begleitumstände und Folgen untersucht. Diese Analysen bieten für den Gesetzgeber die Möglichkeit, das Unfallgeschehen genau zu beobachten und positive sowie negative Entwicklungen festzustellen. Sie bilden die Grundlage für die Erarbeitung nationaler und internationaler Regelwerke zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen, etwa in Form von Regelungen zu Kinderrückhaltesystemen, zum Fußgängerschutz sowie für den Insassenschutz. Erkenntnisse aus dieser Forschung fließen in die Verbesserung von Sicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge in Gestalt von EU-Richtlinien und ECE-Regelungen ein.

Die Unfalluntersuchung kann darüber hinaus auch Unfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen im Sinne des StVG oder mit neuartigen Steuerungskonzepten, jeweils ohne Personenschaden, umfassen und damit die sich fortentwickelnden neuen Technologien von Beginn an in den Blick nehmen. Dies entspricht der staatlichen Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und soll dem Gesetzgeber die Möglichkeit geben, den geschaffenen Rechtsrahmen besonders unter diesen Gesichtspunkten evaluieren zu können.

Straßenverkehrsunfälle setzen die Beteiligung mindestens eines Fahrzeugs – Kraftfahrzeuge und andere Landfahrzeuge – voraus.

Die Absätze 2 und 3 grenzen dabei das Ziel der Untersuchung auf die Verkehrssicherheit ein: Unfälle sollen in ihren Folgen abgemildert oder künftig ganz vermieden werden. Auf dieses Ziel gerichtet dient die Untersuchung nach Absatz 2 der wissenschaftlichen Forschung. Mit der Unfallerhebung soll eine aussagekräftige, repräsentative Datengrundlage geschaffen werden, auf deren Basis sodann gezielte Maßnahmen abgeleitet werden und negative Entwicklungen frühzeitig erkannt sowie Sicherheitsprobleme und -potentiale identifiziert werden. Die erhobenen Daten können als Basis für die Weiterentwicklung von Vorschriften auf nationaler und internationaler Ebene zur Fahrzeugtechnik, zum Verhalten im Verkehr, zu infrastrukturellen und auch zu (rettungs-/notfall-) medizinischen Aspekten sowie zur Marktüberwachung herangezogen werden. Die Unfallursachen können dahingehend analysiert und bewertet werden, inwieweit sie ein allgemeines oder auf vergleichbare Technologien oder Fahrzeuge übertragbares Risiko darstellen. Damit unterstützt die Unfalluntersuchung die Feststellung erforderlicher Marktüberwachungsmaßnahmen und möglicher Fortentwicklungen der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit und die Genehmigung der Fahrzeuge.

Absatz 3 stellt klar, dass die Untersuchungen nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von zivilrechtlichen Ansprüchen dienen. Diese Aufgabe soll – entsprechend dem Prinzip der Gewaltenteilung – weiterhin Aufgabe der Gerichte bleiben. Insoweit ist auch keine Überschneidung mit den Zuständigkeiten der Behörden der Länder zu erwarten.

**Zu § 63h StVG – neu – Untersuchungsverfahren:**

§ 63h StVG bestimmt die Grundsätze des Untersuchungsverfahrens. § 63h **Absatz 1** StVG unterstreicht dabei die Unabhängigkeit der BAST, denn sie entscheidet danach eigenständig über die Einleitung und den Umfang der Untersuchung. Dabei ist die Bildung von Schwerpunkten je nach Ausstattung mit Finanzmitteln im Sinne eines effizienten Verwaltungshandelns und sparsamen Umgangs mit Ressourcen zweckmäßig.

Als Aufsichtsbehörde steht dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts ein Weisungsrecht zu. Dieses darf gemäß § 63h **Absatz 2** StVG auch insofern ausgeübt werden, als dass die BAST mit der Durchführung einer Untersuchung im Einzelfall, an der z.B. ein besonderes öffentliches Interesse besteht oder die aus sonstigen aus anderen Fachbereichen vorliegenden Erkenntnissen angezeigt sein kann, beauftragt werden kann. Solche Weisungen können aus übergeordneten Gründen, etwa im internationalen Kontext, sinnvoll sein. Das Weisungsrecht der Aufsichtsbehörde wird aber insofern eingeschränkt, als dass es nur im Einzelfall besteht, nicht die Art und Weise der Durchführung der Untersuchung erfasst, generell verhältnismäßig auszuüben ist und die Beendigung einer bereits eingeleiteten Untersuchung nicht angeordnet werden darf. Dies soll die Unabhängigkeit der BAST in Ausübung ihrer Tätigkeit weiter stärken, um fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse zu sichern.

§ 63h **Absatz 3** StVG sieht vor, dass sich die BAST zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben geeigneter privater Personen als Beauftragte für die Unfalluntersuchung bedienen kann, die nach ihrer Weisung als ihre unselbständigen Hilfsorgane (Verwaltungshelfer) arbeiten. Die BAST bestimmt dabei den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeiten sowie ihre Rechte und Pflichten. Dieses Konzept hat sich im Rahmen der vertieften Verkehrsunfallforschung der BAST (sog. GIDAS-Projekt) als sehr erfolgreich erwiesen und trägt entscheidend zur Entlastung der Ressourcen der Verwaltung bei.

§ 63h **Absatz 4** StVG regelt Grundsätze für die Organisation der Untersuchung eines Unfalls. So ist die Untersuchung eines jeden Unfalls von einem Untersuchungsführer zu leiten, dem ein Untersuchungsteam von weiteren Beauftragten unterstehen kann. Der Untersuchungsführer leitet die Untersuchung und entscheidet nach den Gegebenheiten über die Anordnung zum Erreichen des Untersuchungszwecks erforderlicher Maßnahmen.

Untersuchungsführer müssen für ihre leitende Funktion und für die Einräumung umfassender Befugnisse gem. § 63i StVG geeignet und befähigt sein. Sie müssen also durch ausreichende Zuverlässigkeit, Kenntnisse und Erfahrungen die Gewähr dafür bieten, dass diese Befugnisse verhältnismäßig und damit rechtmäßig angewendet werden. Solche Untersuchungsführer können demnach Beschäftigte der entsprechenden Fachbereiche der BAST sein. Je nach Personal-/Finanzkapazität kann die BAST aber auch geeignete externe Untersuchungsführer beauftragen, da die Untersuchungsbefugnisse und die entsprechende Mittelauswahl zweckmäßigerweise vor Ort in einem der vereinzelt Untersuchungsgebiete auszuüben sind. Heterogene Unfallsituationen erfordern vielfach eine Einschätzung der vorgefundenen Umstände und unter Umständen ein sofortiges Handeln. Zur Wahrnehmung der Befugnisse aus § 63i StVG sind die Untersuchungsführer dann förmlich mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag von der BAST zu beleihen.

§ 63h **Absatz 5** Satz 1 StVG regelt die Verpflichtung der zuständigen Stellen der Länder, bestimmte Straßenverkehrsunfälle für die Unfalluntersuchung unverzüglich – d.h. ohne schuldhaftes Zögern – zu melden. Denn die BAST kann nur solche Unfälle untersuchen, über die sie Kenntnis erlangt hat. Das Eintreten eines Verkehrsunfalls wird in Deutschland aktuell ausschließlich in der jeweils betroffenen Örtlichkeit bzw. Region erfasst. Würde man es dem Zufall überlassen, dass die BAST über einen relevanten Unfall informiert wird (z.B. über Pressemeldungen), könnte sie ihrer Aufgabe nicht gerecht werden, Ursachen von Unfällen systematisch zu untersuchen. Die BAST und ihre Beauftragten vor Ort müssen daher über alle relevanten Unfälle zeitnah nach ihrem Geschehen informiert werden. Von der Meldepflicht betroffen sind nur die Untersuchungsgebiete, die die BAST nach pflichtgemäßem

Ermessen, u.a. unter den Gesichtspunkten der Repräsentativität, festlegt. Die für solche Meldungen an die BAST zuständigen Stellen sind dabei von den Ländern zu bestimmen.

Die Meldung an die BAST und ihre Beauftragten vor Ort hat unverzüglich zu erfolgen. Um ein möglichst vollständiges Bild des Unfallhergangs herstellen zu können, ist es für die BAST und ihre Beauftragten essentiell, dass möglichst zeitnah nach seinem Eintreten die ersten Erkenntnisse aufgenommen werden, vorzugsweise noch während die Unfallstelle von der Polizei abgesperrt ist. Dafür stehen in den Erhebungsgebieten Beauftragte der BAST rund um die Uhr in Bereitschaft und können auf eine entsprechende Meldung von einer Rettungsleitstelle sofort reagieren.

Die Erstinformation über einen Unfall, insbesondere im Hinblick auf die Unfälle von einer besonderen Schwere, erreicht in der Regel die Rettungsleitstellen im Falle elektronischer Notrufmeldungen (z.B. bei einer eCall-Mitteilung) sowie die zuständigen Landesstellen (z.B. Polizei). Daher sind diese Stellen am besten dazu geeignet, einer Meldeverpflichtung im Falle eines Unfalls nachzugehen. Die Meldungen können je nach Absprache z. B. elektronisch mittels E-Mail geschehen. Im Rahmen der vertieften Verkehrsunfallforschung sind bereits solche Meldewege in bestimmten Regionen etabliert und haben sich gut bewährt.

§ 63h Absatz 5 Satz 2 StVG regelt darüber hinaus die Pflicht aller zuständigen Behörden, also der Polizei, Untersuchungs-, Ordnungs-, Rettungs- und weiteren Einsatzkräfte vor Ort, die Unfalluntersuchung möglichst von Anfang an mit an die gesperrte Unfallstelle heranzulassen einschließlich der Ermöglichung einer ungehinderten Zufahrt und parallel zu ihren Einsatzhandlungen die Untersuchungshandlungen der Beauftragten der BAST einschließlich der Wahrnehmung ihrer Befugnisse nach § 63i StVG zu dulden. Es besteht für die Länder und ihre zuständigen Behörden daneben aber auch die Pflicht, die Unfalluntersuchung aktiv dadurch zu fördern, dass eine schnelle Erteilung des Benehmens ermöglicht wird. Die Pflicht beinhaltet, dass die Länder dafür zu sorgen haben, dass sich an der Unfallstelle zuständige Amtsträger befinden, die über das erforderliche Benehmen sofort und effektiv entscheiden können und die Unfalluntersuchung dadurch fördern, dass sie die Abläufe vor Ort und die weiteren Einsatzhandlungen im Nachgang soweit wie vertretbar mit Rücksicht auf die Unfalluntersuchung so gestalten, dass die Unfalluntersuchung teilhaben kann oder mindestens nicht unnötig behindert wird.

Diese Pflicht der Landesbehörden hat nach § 63h Absatz 5 Satz 2 Halbsatz 2 StVG allerdings dort ihre Grenze, wo die Sicherheit an der Unfallstelle für Beteiligte, Ersthelfer oder den Verkehr nicht mehr anders gewährleistet werden kann oder die Rettung und medizinische Versorgung von Verletzten dies erfordert. Da die Beauftragten der BAST in entsprechend sensiblem Verhalten an Unfallstellen geschult und durch langjährige Übung versiert sind, kann ihnen der Zutritt indes nicht mit der Begründung verwehrt werden, die Unfallstelle würde durch weitere Anwesende grundsätzlich unübersichtlicher und risikohafter. Die Pflicht nach § 63h Absatz 5 Satz 2 StVG besteht auch nicht, wenn die Strafverfolgung mehr als nur unwesentlich tangiert würde.

Die Unfalluntersuchung darf nicht an Maßnahmen gehindert werden, die sie für erforderlich erachtet, z. B. Ausbauten, Befragungen etc., auch wenn an ihnen polizeilicherseits kein Interesse besteht. Bei der Wiederfreigabe der Unfallstelle für dem Verkehr müssen die Einsatzleiter das Interesse der Unfalluntersuchung an weiteren Untersuchungen berücksichtigen, selbst wenn die Ermittlungen der Polizei und die Beräumungsarbeiten bereits abgeschlossen sind. Nur wenn es angesichts der örtlichen Verhältnisse und Umstände des Einzelfalls nicht mehr vertretbar wäre, den Verkehrsfluss weiter zu verzögern, muss die Unfalluntersuchung zurücktreten.

#### **Zu § 63i StVG – neu – Untersuchungsbefugnisse:**

Um ein möglichst vollständiges Bild des Unfallhergangs herstellen zu können, ist es essentiell, möglichst zeitnah nach seinem Eintreten die ersten Erkenntnisse aufzunehmen. Dies

soll vorzugsweise geschehen, während die Unfallstelle von der Polizei noch abgesperrt ist. Damit wird sichergestellt, dass die aufgenommenen Nachweismittel möglichst authentisch sind und nicht beeinflusst oder verfälscht wurden. Viele Spuren an einer Unfallstelle sind zudem flüchtig, d. h. sie gehen nach kurzer Zeit verloren bzw. werden nicht mehr als bedeutsam oder (mit-)unfallursächlich erkannt (z.B. Spurzeichnungen auf der Straße, Wahrnehmung von besonderen Einflüssen wie Witterungsverhältnisse, Umgebungsbedingungen, Verkehrsführungen o.ä.). Gleiches gilt für Datenspeicher, die ggf. verändert, überschrieben oder gar gelöscht wurden. Bei modernen Fahrzeugen ist die physikalische Spurenlage zunehmend dürtiger im Vergleich zur elektronischen. Damit wird es schwieriger, die tatsächlichen Verkehrssicherheitsprobleme zu identifizieren. Auch müssen die Erhebungen möglichst vor der Räumung der Unfallstelle und damit der Entfernung der Fahrzeuge erfolgen. Dies kann nicht immer sichergestellt werden, denn gerade auf der Autobahn hat eine schnelle Wiederfreigabe des Verkehrs hohe Priorität. Daher hat auch der Zugang zu Unfallberichten und Hinweisen von Zeugen Bedeutung.

Um ein optimales Ergebnis der wissenschaftlichen Untersuchung mit dem Ziel höchstmöglicher Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, müssen die BAST und ihre Hilfsorgane mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet werden. Erste Orientierung bieten hier die bestehenden Befugnisse der Unfalluntersuchungsstellen in den Bereichen der Bahn-, Luft- und Seefahrt (BEU, BFU, BSU) in Deutschland, wobei zu beachten ist, dass im Straßenverkehr pro Jahr weitaus mehr Verletzte und Getötete zu verzeichnen sind als im Bahn-, Luft- oder Seeverkehr zusammen. Die für die Unfalluntersuchung der BAST erforderlichen Befugnisse folgen hingegen rein wissenschaftlichen Erhebungsbedarfen hinsichtlich Ursachen, Abläufen und Folgen und sind entsprechend ausgeformt. Sie sollen die im Einzelnen in § 63i Absatz 1 StVG beschriebenen Maßnahmen umfassen. Diese Befugnisse stehen sowohl den als Untersuchungsführern eingesetzten eigenen Beschäftigten der BAST zur Verfügung. Sie können aber auch von den als Untersuchungsführern beauftragten externen privaten Personen in solchem Umfang wahrgenommen werden, in dem sie von der BAST beauftragt und mit Rechten ausgestattet (beliehen) werden. Da die vorgenannten Befugnisse bei Erforderlichkeit auch in Grundrechte der Betroffenen eingreifen können, bedarf deren grundsätzliche Einräumung im Wege der Beleihung einer formell-gesetzlichen Grundlage, die mit diesem Gesetz in § 63h Absatz 4 Satz 3 bis 6 StVG geschaffen wird. Andernfalls könnten die BAST und Hilfsorgane solche Maßnahmen ausschließlich mit Einwilligung der betroffenen Rechteinhaber ausführen. Dies würde dem unabhängigen Charakter der Untersuchung nicht gerecht und die summenmäßige Fundierung und Repräsentativität der Erkenntnisse beeinträchtigen. Die bisherigen Erfahrungen der BAST in GIDAS zeigen ein Erfordernis nach umfassenderen Befugnissen auf, um ein möglichst umfassendes und objektives Bild des jeweiligen Unfalls und eine fundierte wissenschaftliche Grundlage erlangen zu können, auf der in der Summe objektive Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen werden können.

Während die Befugnis in § 63i **Absatz 1 Nummer 1** den Zugang zur Unfallstelle im öffentlichen Straßenraum gewährt, muss auch Zugang zu Privatgrundstücken und betrieblichen Räumlichkeiten verschafft werden können, um die Unfalluntersuchung vollumfänglich durchführen zu können. Daher umfasst die Befugnis nach **Nummer 2** das Betreten von Privatgrundstücken (z.B. zum Zwecke der Fotodokumentation der Unfallstelle oder insofern sich Fahrzeugteile darauf befinden), als auch das Betreten von Gebäuden (z.B. Garage, Werkshalle des Herstellers, Depot eines Verkehrsbetriebes) - mit Ausnahme von Wohnräumen - sowie Verwertungs- und Verwahrungsstätten (Plätze und Hallen von Abschleppunternehmen, Schrottplätze, Polizeigelände o.ä.). Betriebs- und Geschäftsräume müssen auch betreten werden, um erweiterte Informationen zu automatisierten, autonomen oder neuartig gesteuerten Fahrzeugen zu erhalten (z.B. Erheben von Informationen zum Leitstand für die Technische Aufsicht über autonome Fahrzeuge).

Die Entnahme und Inspektion von Fahrzeugteilen und Bestandteilen der Ladung **nach Nummer 3** ist notwendig, um eine potentielle Verbindung zu den Unfall- und Verletzungsursachen aufklären zu können. Dies betrifft z.B. die Entnahme von Kindersitzen,

persönlicher Schutzkleidung, Gepäck oder anderer Fracht. Die Entnahme und Inspektion erfolgt grundsätzlich am Unfallort bzw. Belegenheitsort des Fahrzeugs. Nur in Ausnahmefällen und bei besonderer Relevanz des betreffenden Teils, das beispielsweise auf Fotos nicht ausreichend dokumentiert werden konnte, findet eine vorübergehende Sicherstellung nach **Nummer 10** statt. Eine solche Sicherstellung, also Mitnahme durch die Beauftragten der BASt, bedarf ab Erhalt erfahrungsgemäß maximal einen Arbeitstag. Dies betrifft etwa auch Steuergeräte, die unfallbedingt nicht mehr auf herkömmliche Weise ausgelesen werden können – z.B. das Airbag-Steuergerät.

Die Daten nach **Nummer 4** müssen personenbezogen erhoben werden, um sie den Fahrzeugen, Personen und deren Positionen zuzuordnen und mit den bereits vorhandenen Angaben zu eben diesen Personen in der Unfalldokumentation zusammenführen zu können. Hierfür bietet § 63j Absatz 1 insbesondere in dessen Nummern 5 und 6 StVG die kongruente Erhebungsgrundlage. Nummer 4 Buchstabe a umfasst auch das Auslesen von elektronischen Datenspeichern, insbesondere den Event Data Recorder (EDR), den Unfalldatenschreiber (UDS), den digitalen Tachographen, des Digital Storage System for Automated Driving (DSSAD) oder andere Datenspeicher, die unfallrelevante Informationen (z.B. bezüglich der Aktivierung von Fahrzeugsicherheitssystemen und der Mensch-Maschine-Interaktion) im Fahrzeug speichern. Diese Daten sind essentiell für eine zeitgemäße Unfallursachenforschung und eine qualitativ hochwertige Unfallrekonstruktion. Für die Erlangung der Daten nach Nummer 4 erlaubt Nummer 2 Buchstabe d erforderlichenfalls auch das Betreten von Betriebs- und Geschäftsräumen des Herstellers, Halters oder Betreibers oder eines Dritten, um z. B. Daten aus Serverräumen zu erhalten. Die Informationen müssen insbesondere dann dort eingeholt werden, wenn das Fahrzeug so beschädigt ist, dass hieraus Daten nicht ausgelesen werden können, aber eine Datenübertragung stattfand oder aber Fahrzeuge grundsätzlich unfallereignisbezogene Daten nicht im Fahrzeug speichern. Nummer 4 Buchstabe c umfasst unter anderem Aufzeichnungen von privaten Dritten (z.B. Kameraaufzeichnungen von Banken, Parkhaus o.ä.) und von der öffentlichen Hand (z.B. Autobahn GmbH, Verkehrsüberwachung), die (auch) den öffentlichen Verkehrsraum umfassen, einschließlich solcher Anlagen des festgelegten Betriebsbereichs. Hier sind lediglich die Aufzeichnungen zum unmittelbaren Unfallgeschehen (für gewöhnlich weniger als 10 Sekunden) von Interesse und können zur Klärung der Unfallursachen beitragen. Bei allen Datenzugängen nach Nummer 4 ist die Unterstützung des Inhabers der Datenquelle für das Auslesen und Auswerten der Daten nach Nummer 4 Halbsatz 2 erforderlich und für den Datenschutz zweckdienlich. Denn in der Regel sind die Überwachungsanlagen komplex und ist der Zugang zu diesen Daten gesichert. Nur mit entsprechender kundiger Hilfe können die Aufzeichnungen effektiv und begrenzt auf den nötigen Umfang ausgelesen und ausgewertet werden.

Wie in Nummer 4 Buchstabe b geht es auch in **Nummer 5** um automatisierte oder autonome Fahrzeuge oder solche mit neuartigen Steuerungsfunktionen. In solchen Fällen hat eine vollständige und umfassende Datenerhebung und -analyse besondere Bedeutung. Daten können hier nicht nur direkt aus dem Fahrzeug selbst bezogen werden (Nummer 4 Buchstabe a), sondern werden zu relevanten Teilen außerhalb des Fahrzeugs gespeichert (Nummer 4 Buchstabe b). Da es aktuell keine durchgängige Standardisierung zur Datenspeicherung in derartigen Fahrzeugen gibt, ist auch der Zugang zu Genehmigungs- und Zulassungsunterlagen nach Nummer 5 relevant, um die Daten folgend auch interpretieren zu können. Diese Datenerhebungen beim Hersteller, Halter oder Betreiber erfolgen mit deren Unterstützung, auch um Geschäftsgeheimnisse zu identifizieren und zu wahren. Die Datenerhebung ist personenbezogen erforderlich, da sie stets die FIN zum Gegenstand haben muss, um die Genehmigungsunterlagen zu den konkreten am Unfall beteiligten Fahrzeugen anzufordern. Dem entspricht die Datenverarbeitungsbefugnis in § 63j Absatz 1 Nummer 6 StVG.

Der Begriff des Unfallbeteiligten in **Nummer 8** ist im Sinne des § 142 StGB verwendet und damit durch einen potentiell kausalen Verhaltensbeitrag in der aktuellen Unfallsituation definiert. So können sowohl der Fahrer des verunfallten Fahrzeugs, als auch Fahrer anderer

Fahrzeuge und weitere Verkehrsbeteiligte, wie Fußgänger, Sportgeräte-, Rollstuhl- oder Gehhilfennutzer, Unfallbeteiligte sein. Deren medizinische Untersuchungsdaten sind auch unabhängig von Verletzungen relevant, z.B. der Zustand der Alkoholisierung u.a. nach § 63j Absatz 1 Nummer 4 StVG. Zudem sind die Untersuchungsergebnisse der verletzten Personen relevant und umfassen neben medizinischen Untersuchungsergebnissen auch die rechtsmedizinischen Unterlagen. Die Erhebung der Daten ist personenbezogen erforderlich, da die räumliche Zuordnung zu Fahrzeugen und Positionen möglich sein muss, und hat ihre Grundlage in § 63j Absatz 1 Nummer 3 und 4 StVG.

Nach **Nummer 9** dürfen Auskünfte aus sowie Einsicht in die Akten der Strafverfolgungsbehörden der BAST, ihren insoweit beliebigen Untersuchungsführern und den unter deren Weisung im Einzelfall handelnden Beauftragten im Rahmen der bestehenden Vorschriften des 8. Buches der Strafprozessordnung (StPO), insbesondere § 476 StPO, gewährt werden. Ferner dürfen die BAST, ihre insoweit beliebigen Untersuchungsführern und die unter deren Weisung im Einzelfall handelnden Beauftragten die Akten der zuständigen Behörden für die Betriebsbereichsgenehmigung einsehen oder hieraus Auskunft verlangen.

**Nummer 10** trifft eine Regelung über Nachweismittel im Sinne der Unfallforschung, nicht im Sinne der Strafverfolgung. Der Untersuchungsführer und sein Untersuchungsteam können sich aller verfügbaren und für die Unfallforschung geeigneten Nachweismittel bedienen, die die Grundlage für die Erkenntnisse des Untersuchungsteams bilden. Die Regelung des § 26 Absatz 1 und 2 VwVfG gilt als Ausdruck allgemeiner Rechtsgrundsätze analog auch außerhalb von Verwaltungsverfahren im Sinne des § 9 VwVfG und ist damit auch auf die Unfalluntersuchung durch die BAST und ihre Beauftragten anwendbar.

Gemäß **Absatz 2** üben die BAST und ihre insoweit ermächtigten Untersuchungsführer die Befugnisse nach Absatz 1 im Einvernehmen mit den zuständigen Strafverfolgungsbehörden aus, um deren erforderliche Ermittlungen ungehindert zu gewährleisten, aufeinander abzustimmen, bereits erhobene Daten, soweit zulässig, zu nutzen und dadurch insbesondere erforderliche Eingriffe in Grundrechte zu minimieren. In der Abwägung der Interessen der Ermittlungsbehörden und der Unfalluntersuchung gegeneinander hat die Gewährleistung der Strafermittlung den Vorrang. Die Staatsanwaltschaft ist Herrin des Ermittlungsverfahrens und hat das Erstzugriffsrecht auf Zeugen und Beweismittel. Im Unterschied dazu dient die Unfalluntersuchung der BAST gerade nicht dazu, Verantwortlichkeiten im Einzelfall festzustellen oder eine etwaige spätere Befassung der Gerichte vorzubereiten. Vielmehr sind die Erkenntnisse der BAST für die Unfallforschung und damit eine zielgenaue Verkehrssicherheitsarbeit von unschätzbarem Wert und finden auch international Beachtung. Um diesem Stellenwert angemessen Rechnung zu tragen, sprechen sich die Strafverfolgungsbehörden und die Unfalluntersuchung idealerweise vorab über das grundsätzliche Procedere ab und vereinfachen die Prozesse zur Herstellung des Einvernehmens sachdienlich. Insbesondere sollte das Einvernehmen für standardisierte oder weniger relevante Untersuchungshandlungen auch generalisiert vorab erteilt und so die Abstimmung auf diese Weise aufwandsarm gestaltet werden.

#### **Zu § 63j StVG – neu – Datenverarbeitung:**

§ 63j enthält Vorschriften zur Verarbeitung der Daten, die die BAST und ihre Beauftragten im Rahmen ihrer Tätigkeit erheben müssen. Diese Daten stellen vielfach auch personenbezogene Daten dar, so dass deren Verarbeitung einer formell-gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung und der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (sogenannte JI-Richtlinie) bedarf.

Seit 1999 ist die BAST an dem Kooperationsprojekt GIDAS zur vertieften Straßenverkehrs- und Unfallforschung beteiligt. Diese bisher praktizierte Erhebung von Unfalldaten und Verkehrsdaten ist von der Einwilligung der Betroffenen abhängig, vgl. den bisherigen § 63f StVG. Ebenso von dieser Einwilligung abhängig ist damit die Wissensbasis, die daraus aufgebaut wird, und ihr Potential zur Verbesserung der Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit.

Diese Unfalldatenerhebung und -auswertung soll in der Struktur der Beteiligten optimiert und zur Vorbereitung dessen auf eine entsprechende tragfähige rechtliche Grundlage gestellt werden. Denn die Erkenntnisse aus der Vergangenheit haben für GIDAS gezeigt, dass das Instrument der Einwilligung für eine effiziente Erforschung der Unfallursachen mit diesem vertieften Forschungsansatz nicht ausreichend ist. Die vertieften Verkehrsunfallerhebungen nach GIDAS folgen einem Stichprobenverfahren und sind aufwands- und kostenintensiv. Das Stichprobenverfahren gibt vor, welcher Verkehrsunfall eines bestimmten Zeitraums in einer bestimmten Region (eingegrenzt durch festgelegte lokale Erhebungsgelände) durch ein professionelles Team unmittelbar nach dem Unfallereignis aufgenommen wird, da aus Aufwands- und Kostengründen stets nur einige wenige Verkehrsunfälle erhoben werden können – Stichprobe – anstelle einer Vollerhebung.

Unter diesen Prämissen ist die tatsächliche Erhebung des durch das statistische Verfahren ausgewählten Verkehrsunfalls in Gänze sehr bedeutsam, denn die Verkehrsunfallforschung benötigt eine unverzerrte Stichprobe aus den Unfällen; dies erfordert, dass Daten von allen ausgewählten Unfällen aus der Stichprobe enthalten sein müssen.

Muss aber auf eine Einwilligung gewartet werden, können Nachweismittel inzwischen ihre Authentizität einbüßen und flüchtige Spuren häufig nicht mehr aufgenommen werden, so dass damit wesentliche Informationen verloren gehen. Eine nicht erteilte Einwilligung führt gar dazu, dass wichtige Einzelinformationen oder ganze Datensätze fehlen. Nicht erhobene Unfälle können auch nicht durch die Erhebung beliebiger anderer Unfälle ersetzt werden, da dies gegen die Regeln der Stichprobenziehung verstößt und die Hochrechnung auf das gesamte Bundesgebiet verfälschen würde.

Eine Nicht- oder bloße Teilerhebung eines Verkehrsunfalls führt also nicht nur zu Effizienzverlusten und Informationslücken, sondern auch zu Verzerrungen aller Daten des Projekts. Der Erhalt einer repräsentativen Datenbank über Verkehrsunfälle mit einem hohen Detail- und Genauigkeitsgrad könnte nicht erreicht werden und ließe die Anwendung von Hochrechnungsverfahren auf die Ergebnisse nur noch bedingt zu. Fehlstellen in den Daten wiegen also schwer für die intendierten wissenschaftlichen Erkenntnisse und damit auch schwer angesichts der hohen Investitionen in GIDAS. Die Vollständigkeit der Informationen stellt damit eine systemimmanente Notwendigkeit dar.

Aktuell werden im Auftrag der BAST etwa 1.000 Verkehrsunfälle pro Kalenderjahr erhoben, womit der derzeit zur Verfügung stehende Kostenrahmen gänzlich ausgeschöpft ist. Die daraus resultierende Anzahl an dokumentierten Verkehrsunfällen bzw. Menge an vorliegenden Informationen zum Zwecke der weiteren Analyse ist jedoch in Abhängigkeit von der Fragestellung häufig zu gering. Dies wird insbesondere dadurch verschärft, wenn Informationen aufgrund fehlender Einwilligung nicht erlangt werden können. Die Erfahrungen in der Unfallerhebungspraxis zeigen, dass dies bis zu 40 % der Unfallbeteiligten betrifft. Hinzu kommt, dass künftig bei Unfällen mit automatisierten oder autonomen Fahrzeugen oder solchen mit neuartigen Steuerungskonzepten nicht notwendigerweise ein Fahrer vor Ort an der Unfallstelle sein muss, der eine Einwilligung in die Erhebung der Unfalldaten geben kann, so dass eine Unfallerhebung ohne weitere Befugnisse stark eingeschränkt wäre. All dies belegt, dass mit dem bisherigen Einwilligungsmodell der für GIDAS forschungsrelevante Stichprobenumfang nicht mehr ausreichend gewährleistet werden kann, so dass auf die Einwilligung verzichtet werden soll und kann, denn in dem angewandten Stichprobenumfang ist dies auch verhältnismäßig, da nur eine relativ geringe Anzahl an Unfällen und damit beteiligten Personen betroffen ist. Die Stichprobe der BAST liegt zahlenmäßig pro Jahr derzeit bei 0,04 % gemessen an allen polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfällen

in Deutschland bzw. bei 0,4 % aller polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Eine belastbare vertiefte und interdisziplinäre Datengrundlage ist aber von wesentlicher Bedeutung, da die Erkenntnisse daraus helfen können, Veränderungen in derartigen Unfall- und Konfliktsituationen herbei zu führen, die Wirksamkeit verkehrspolitischer Entscheidungen zu beurteilen und somit gesellschaftliches Leid und auch die hohen wirtschaftlichen Folgekosten zu reduzieren.

§ 63j gibt einen festen Kranz an personenbezogenen Daten vor, hinsichtlich dessen eine Datenverarbeitung zu oben genannten Zwecken erfolgen darf.

Im Rahmen von GIDAS werden nur Verkehrsunfälle mit Personenschaden erhoben, mithin nur Unfälle mit einer gewissen Schwere. Die Verarbeitung von personenbezogenen Daten und besonderen Kategorien personenbezogener Daten ist zu dem verfolgten Zweck der wissenschaftlichen Unfalluntersuchung und Forschung zwecks Unfallverhütung angesichts des hohen Schutzgutes von Leib und Leben der zu schützenden Verkehrsbeteiligten erforderlich. Dabei ist die anfänglich personenbezogene Erhebung der Daten zwingend erforderlich, um den konkreten Unfall hinreichend vereinzelt erfassen und darstellen zu können und weitere Informationen, die nach und nach gesammelt werden, zu einem einheitlichen Datensatz in einer Untersuchungsdokumentation zusammenführen zu können. Zudem hat die Auswertung zwingend bezogen auf die jeweilige konkrete Unfallkonstellation zu erfolgen, um verwertbare Schlüsse ziehen zu können. Nur auf diese Weise können für den Forschungszweck verwendbare und hinreichend vollständige Datensätze generiert werden und wird am Ende die veritable Ableitung von Ergebnissen ermöglicht. Die Erreichung des Forschungszwecks ohne personenbezogene Daten ist nicht möglich.

Der Begriff des Unfallbeteiligten ist – wie bereits in § 63i Absatz 1 Nummer 7 StVG, siehe die Begründung dort - im Sinne des § 142 StGB verwendet. Er umfasst auch verletzte Unfallbeteiligte. Im Hinblick auf die innovativen Fahrzeugkonzepte des autonomen Fahrens oder auf neuartige Steuerungskonzepte, wie etwa das ferngelenkte Fahren, die gerade keinen im Fahrzeug persönlich anwesenden Fahrer erfordern, erfasst dieser Begriff auch die Technische Aufsicht und die fernlenkende Person. Aber es werden auch Daten der weiteren unfallbeteiligten Fahrzeuge und damit von deren Haltern benötigt. Zudem sind Daten der Mitfahrer umfasst, damit sind sämtliche Insassen, Aufsassen, Bus- und Bahnfahrergäste der beteiligten Fahrzeuge gemeint. Sollten Personen verletzt worden sein, die weder Unfallbeteiligte noch Mitfahrer sind, sind auch ihre Daten umfasst.

Hinsichtlich aller dieser Personen wird die Verarbeitung der aufgezählten personenbezogenen Daten nach den hiesigen Regelungen gestattet. Neben dem bisherigen Erheben, Übermitteln, Speichern und Verwenden sind auch die Verarbeitungsformen des Veränderns, Ordnen und Abgleichens für die Unfalluntersuchung erforderlich: Sofern der Datensatz Fehler enthält oder genauere Informationen hinzutreten, müssen die bisher aufgezeichneten Daten verändert werden, bis der Erhebungsumfang erreicht, die Datenaufnahme abgeschlossen und die Anonymisierung vorzunehmen ist. Die Daten müssen im Datensatz auch geordnet, ggf. auch umgeordnet werden dürfen, wenn sich neue Erkenntnisse ergeben, die eine andere Struktur des Datensatzes erfordern. Und die Daten müssen abgeglichen werden dürfen mit dem vorgegebenen erforderlichen Erhebungsumfang, mit den schon erhobenen Daten (etwa für die Zuordnung zum richtigen Fahrzeug oder Pseudonym) und mit den neu hinzukommenden Informationen aus Polizeiberichten, Krankenakten o.ä.

Die Daten sind wie folgt für die Erreichung des Untersuchungs- oder Forschungszwecks erforderlich:

Die Daten nach § 63j Absatz 1 Nummer 1 dienen der Kontaktaufnahme zur betroffenen Person, um deren personenbezogene Daten es geht. Das Geburtsdatum dient dabei zur eindeutigen Identifizierung des Betroffenen.

Das in Absatz 1 Nummer 2 genannte Geschlecht ist eine erforderliche Angabe, um geschlechterspezifische Vergleichsgruppen bilden zu können. Ebenso ist der Familienstand erforderlich, um Vergleiche verschiedener Personengruppen hinsichtlich deren Fahrgeohnheiten oder Risikoverhalten zu ermöglichen. Anhand der Nationalität lassen sich etwaige Unterschiede in den Verhaltensweisen von Personen aus anderen Ländern in unserem Straßenverkehr erkennen (z. B. Probleme mit für sie ungewohnten größeren Geschwindigkeitsunterschieden auf Autobahnen). Des Weiteren wird die Information, die auch in der amtlichen Unfallstatistik geführt wird, für Hochrechnungen der Unfallstudie auf ganz Deutschland bzw. Europa benötigt.

In Absatz 1 Nummer 3 sind Vorerkrankungen und bestehende Medikation erforderliche Informationen, die es ermöglichen, diese von den im Unfall erlittenen Verletzungen zu trennen, die ursächlichen Verletzungs- bzw. Unfallmechanismen zu bestimmen sowie Zusammenhänge in einem veränderten Heilungs- und Behandlungsverfahren einzuordnen. Die weiteren genannten Gesundheitsdaten sind erforderlich, um das gesamte Verletzungsgeschehen chronologisch und detailliert (insbesondere hinsichtlich der Schwere der Verletzungen und Verletzungsmechanismen) bewerten zu können und eine Zuordnung (unter biomechanischen Gesichtspunkten) zu einzelnen Vorgängen im Unfallhergang, insbesondere bezugnehmend auf Informationen von Absatz 1 Nummer 5, herstellen zu können. Mithilfe der gewonnenen Daten wird u. a. die Anzahl schwerstverletzter Personen nach den Forderungen der Europäischen Kommission ermittelt. Die Erhebung und Dokumentation der medizinischen Unfallfolgen ermöglicht zudem eine systematische Beurteilung psychologischer und physischer Langzeitfolgen bei Personen, die in einem Verkehrsunfall beteiligt waren.

Absatz 1 Nummer 4 dient der Untersuchung des Einflusses auf das Zustandekommen des Unfalls und der Verletzungen.

Absatz 1 Nummer 5 dient insbesondere der Erfassung von notwendigen Daten bezüglich der Phasen vor, während und nach dem Unfallereignis. Diese Daten umfassen insbesondere Umweltbedingungen am Unfallort, den Unfalltyp und die Unfallart, Informationen über einen Folgeunfall, Unfallspuren auf und neben der Straße, die Lage und Bewegungen der Fahrzeuge und von Fahrzeugteilen vor und nach dem Unfall, die Umgebung des Unfallortes einschließlich der Sichtverhältnisse, der Straßenführung und -gestaltung, der Verkehrsregelung und Verkehrsdichte an der Unfallstelle und zum Einfluss von Teilen der Umgebung auf den Unfallhergang, die Lage, Eigenschaften, Deformationen und Beschädigungen von Objekten, mit denen ein Unfallfahrzeug kollidiert ist und die Art einer Kollision. Erfasst werden weiterhin Daten zu den ausgetretenen Kraft- oder Betriebsstoffen, zur Situation am Unfallort bei Eintreffen des Unfallforschungserhebungsteams, zur Absicherung der Unfallstelle durch Ersthelfer oder Rettungskräfte, der Rettungs- und Bergungsmaßnahmen sowie ggf. zu fahrzeugseitig verursachten Komplikationen hierbei. Im Falle eines Brandes werden Daten zum Ursprung und zum Ausmaß des Feuers und dessen Folgen erfasst. Zudem werden Daten zur Art und Lokalisation von Fahrzeug- oder Objektteilen, die Verletzungen von Fahrzeuginsassen oder von äußeren Verkehrsteilnehmern verursacht haben, sowie Informationen zu unfallbedingten Bewegungen der Insassen eines Fahrzeugs oder Aufsassen (z. B. von Zweirädern) erfasst. Weiterhin werden Daten erhoben zu unfallbedingten Deformationen und sonstigen Beschädigungen unfallbeteiligter Fahrzeuge und zu unbeschädigt gebliebenen Fahrzeugteilen.

Die von Absatz 1 Nummer 6 erfassten Daten sind erforderlich, um die beteiligten Fahrzeuge nach dem Unfall auffinden zu können, sofern weitere Untersuchungen erforderlich sind, sowie deren wesentliche Ausstattungsmerkmale zu ergründen (z.B. Bezug von Informationen aus einer Fahrzeugausstattungsdatenbank). Zu den Fahrzeugdaten gehören unter anderem Kategorie, Fahrzeugklasse, Art des Fahrzeugs und Aufbauform sowie die Angabe des Herstellers und Fahrzeugtyps, Typdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugtyp, Verwendungszweck, Eigenschaft als Sonderfahrzeug, Beschreibung der Beschaffenheit und technischen Ausrüstung des Fahrzeugs und einzelner Fahrzeugteile sowie von

mitgeführten Anhängern, Datum der Erstzulassung gemäß Zulassungsbescheinigung Teil I, Homologationsdatum gemäß Zulassungsbescheinigung Teil I, Datum der nächsten Hauptuntersuchung, Farbe oder Markierungen am Fahrzeug. Absatz 1 Nummer 6 umfasst ferner die Verarbeitung elektronischer Fahrzeugdaten mit den kongruenten Befugnissen aus § 63i Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a, insbesondere von Daten des Event Data Recorder (EDR), des Unfalldatenschreibers (UDS), des digitalen Tachographen, des Digital Storage System for Automated Driving (DSSAD) oder anderen Datenspeichern, die unfallrelevante Informationen (z.B. bezüglich der Aktivierung von Fahrzeugsicherheitssystemen und der Mensch-Maschine-Interaktion) speichern. Diese Daten sind zwingend erforderlich für eine objektive und zeitgemäße Unfallursachenforschung und für qualitativ hochwertige Unfallrekonstruktionen.

Weitere Unfalldokumentationen nach Absatz 1 Nummer 7 sind für die Untersuchung oder Forschung erforderlich, weil die polizeiliche Erfassung und Bewertung des Unfallablaufs und der Verletzungsfolgen der BAST einen ersten Überblick über den Unfallhergang ermöglicht, denn die Polizeikräfte werden in der Regel schneller vor Ort eintreffen als die Untersuchungsführer und Beauftragten der BAST. Auch dienen die Angaben der zuständigen Polizei oder des Rettungswesens der Auffindung von Personen und Fahrzeugen, falls Beschäftigte der BAST oder deren Beauftragte keine hinreichende unmittelbare Datenerhebung bereits an der Unfallstelle möglich war. Bei der weiteren Verkehrsunfallforschung dient die Erfassung und Bewertung dieser Daten als Grundlage u. a. für Hochrechnungsverfahren und zum Abgleich des repräsentativen Charakters der Unfallstudie. Gegebenenfalls können bestimmte Daten nur von einem Sachverständigen erlangbar sein. Auskünfte zum Rettungseinsatz sind für ein Gesamtbild der Unfallfolgen erforderlich, etwa für das Verständnis des Einflusses des Rettungswesens auf Unfallfolgen. Aber nicht zuletzt hier gilt der strenge Erforderlichkeitsgrundsatz hinsichtlich des Umfangs der Erhebung.

Absatz 2 regelt die Datenverarbeitung hinsichtlich Zeugendaten.

Die Verarbeitung der personenbezogenen Daten erfolgt zwecks Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe, nämlich der Untersuchungstätigkeit im Sinne des § 63g StVG. Sie darf nach § 63j Absatz 3 Satz 1 ohne Einwilligung der betroffenen Personen erfolgen, unterliegt dabei aber einem strengen Erforderlichkeitsgebot im Hinblick auf den Untersuchungszweck.

Nach Absatz 3 Satz 2 gilt: Die beauftragten Erhebungsteams fertigen je Unfall eine Untersuchungsdokumentation an. Alle Daten darin sind pseudonymisiert. Werden Daten nicht pseudonymisiert an die Beauftragten der BAST übermittelt, so werden diese Daten umgehend der jeweiligen Untersuchungsdokumentation zugeordnet und unverzüglich pseudonymisiert. Vereinzelt ist es erforderlich, dass Daten mit Personenbezug zunächst bestehen bleiben, um weitere Daten mit Personenbezug im Laufe der Untersuchung hinzufügen und richtig zuordnen zu können oder überhaupt eine zweckentsprechende Auswertung zu ermöglichen. Als Beispiel sei die Deformation des Kennzeichenschildes genannt; hier kann das Kennzeichen noch nicht verdeckt werden, ohne die Auswertungsmöglichkeiten der Deformation zu schmälern. Auch in solchen Sonderfällen ist eine spätere Pseudonymisierung aber nur zulässig, sofern es sich nicht um Gesundheitsdaten handelt. Aber auch diese Daten mit anfänglich beibehaltenen Personenbezug sind dann unverzüglich zu pseudonymisieren, sobald der besondere Auswertungsbedarf erreicht ist oder wegfällt. Nach Absatz 3 Satz 3 gilt: Sobald der angestrebte Datenumfang in der Untersuchungsdokumentation zusammengetragen ist und die Erhebung der Daten damit abgeschlossen ist, werden die personenbezogenen Daten unverzüglich anonymisiert und die Personenbezüge damit komplett aus der Untersuchungsdokumentation entfernt. Erst dann wird der Datensatz in die Forschungsdatenbank eingestellt. In der Folge werden also die Auswertungen und Forschungen dann ausschließlich mit den anonymisierten Datensätzen betrieben. Daten von bloßen Zeugen können ihre Relevanz bereits vorher verlieren und sind nach Absatz 3 Satz 4 dann bereits gänzlich zu löschen.

- Absatz 4 verbietet ferner die Verarbeitung, einschließlich der Verwendung oder gar Weitergabe, der personenbezogenen Daten zu anderen als den in § 63g geregelten Forschungszwecken und verbietet deren Beschlagnahme nach anderen Vorschriften.

## **Artikel 2 – Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

### Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Satz 3, Absatz 1a, 1b und 16 StVG)

Als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein kann dieser nunmehr im Inland durch den digitalen Führerschein nachgewiesen werden. Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um eine amtlich zugelassene elektronische Kopie des Kartenführerscheins.

Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um einen rein nationalen Nachweis. Das bedeutet, dass der Inhaber eines digitalen Führerscheins diesen im EU-Ausland nicht nutzen kann. Dies wird sich erst mit der Umsetzung der 4. EU Führerschein-Richtlinie ändern, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht.

Absatz 1b bestimmt, in welchen Fällen eine Nachweisführung mittels des digitalen Führerscheins ausgeschlossen ist. Dabei schließt das in Nummer 1 genannte Fahrverbot, während dessen Wirksamkeit dem Inhaber des Führerscheins die Nachweisführung ausgeschlossen ist, auch das strafrechtliche Fahrverbot gemäß § 44 des Strafgesetzbuches (StGB) ein. Von Nummer 2 wird u.a. auch der Fall erfasst, dass dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Absatz 1 StGB durch das Gericht entzogen wurde und aufgrund dessen nach § 69 Absatz 3 Satz 1 StGB die Fahrerlaubnis mit Rechtskraft des Urteils erloschen ist.

Bei der Änderung von Absatz 16 handelt es sich um eine Folgeänderung zu Absatz 1 und Absatz 1a.

### Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2d StVG)

Absatz 1 regelt das Antragserfordernis für die Erstellung des digitalen Führerscheins. Ersteller ist das Kraftfahrt-Bundesamt, die technische Generierung erfolgt für und im Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamtes durch dessen technischen Dienstleister.

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen der Erstellung des digitalen Führerscheins: Der Antragsteller muss Inhaber eines aktuellen deutschen Kartenführerscheins sein, über ein mobiles Endgerät mit installierter Applikation für die Verwendung des digitalen Führerscheins verfügen und sich mittels elektronischen Identitätsnachweises identifizieren können. Das Kraftfahrt-Bundesamt beteiligt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik bei der Entwicklung der Applikation.

Gemäß Absatz 3 muss das Kraftfahrt-Bundesamt die Einzelheiten zur Antragstellung, zur Gestalt des digitalen Führerscheins und die technischen Anforderungen an mobile Geräte für die ordnungsgemäße Verarbeitung des digitalen Führerscheins in einem Standard festlegen. Dieser Standard bildet die technische Grundlage für die Ausgestaltung des digitalen Führerscheins und für das Verfahren. Das Kraftfahrt-Bundesamt beteiligt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik bei der Entwicklung des Standards.

Absatz 4 regelt, dass der digitale Führerschein alle Angaben enthält, die auch ein deutscher Kartenführerschein enthalten muss, jedoch mit Ausnahme der Unterschrift. Diese ist kein notwendiger Bestandteil des nationalen digitalen Führerscheins, da für ein solches digitales Dokument bislang keine Vorgaben existieren.

Absatz 5 bestimmt die zur Erstellung des digitalen Führerscheins erforderliche Datenverarbeitungsbefugnis des Kraftfahrt-Bundesamtes und regelt außerdem die Voraussetzungen

für das Auslesen des Lichtbildes durch das Kraftfahrt-Bundesamt aus dem Personalausweis der antragstellenden Person im Zuge der Online-Beantragung sowie die weitere Verwendung des Lichtbildes zur Generierung des digitalen Führerscheins. Die Einwilligung des Antragstellers gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt muss den Vorgaben von Artikel 4 Nummer 11 in Verbindung mit Artikel 7 und – soweit der Antragsteller minderjährig ist – Artikel 8 DSGVO entsprechen.

Absatz 6 regelt, dass das Kraftfahrt-Bundesamt die Daten, die im digitalen Führerschein enthalten sind, auch nach Erstellung des digitalen Führerscheins (z.B. zur Aktualisierung oder zur Löschung des digitalen Führerscheins) in diesem verarbeiten darf.

Zu Artikel 2 Nummer 3 und 5 (§ 30 Absatz 7 Satz 1 Nummer 3, § 37 Absatz 1 Nummer 4 und § 55 Absatz 1 Nummer 3 StVG)

Es handelt sich um eine notwendige Ergänzung im Zuge der Einführung des digitalen Führerscheins, da Straftaten nunmehr auch im Zusammenhang mit digitalen Führerscheinen stehen können.

Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 50 Absatz 1 Satz 2 StVG)

Das Auslesen des Lichtbildes aus dem Personalausweis ist technisch nur für solche Personalausweise möglich, die ab dem 1. August 2021 ausgestellt wurden. Damit so viele Menschen wie möglich die Erstellung eines digitalen Führerscheins beantragen können, soll den Bürgerinnen und Bürgern perspektivisch ein zweiter Weg zur Erstellung eines digitalen Führerscheins zur Verfügung gestellt werden. Hierzu werden das Lichtbild und die Unterschrift über die Fahrerlaubnisbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Zentralen Fahrerlaubnisregister übermittelt. Dies macht eine Anpassung von § 50 Absatz 1 StVG erforderlich.

Derzeit findet eine Umtauschaktion der Führerscheine statt, die ihre Gültigkeit verlieren. Die umgehende Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER macht es daher möglich, die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sofort anzubieten und ihnen einen zweiten Gang zur Fahrerlaubnisbehörde zu ersparen.

**Artikel 3 – Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG)**

Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a KBAG)

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum autonomen Fahren am 28.07.2021 obliegt dem KBA die Erteilung der Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion. Diese Betriebserlaubnisse gehen über die mit den Begriffen „Typgenehmigung“ und „Typprüfung“, deren Gegenstand sich aus den europarechtlichen Typgenehmigungsvorschriften sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ableitet, gemeinten technischen Genehmigungen hinaus und werden nun zu Klarstellung ausdrücklich in die Aufzählung der dem KBA zugewiesenen Aufgaben aufgenommen.

Zu Artikel 3 Nummer 2 (§ 4 KBAG)

§ 4 KBAG enthält eine Regelung, die vorsieht, dass das KBA auch Aufgaben übernimmt, sofern ihm diese durch die Gesetzgebung im Land Berlin in Übereinstimmung mit dem KBAG übertragen werden. Diese Regelung ist mittlerweile überholt, da das KBA eine Bundesbehörde ist, die ausschließlich Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes wahrnimmt. Die Regelung wird daher aufgehoben.

#### **Artikel 4 – Weitere Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts**

Es handelt sich um Folgeänderungen im Zuge von Artikel 2.

Die Einfügung der neuen Nummern 6a und 7a ist erforderlich, da das Ausschreibungsverfahren zur Bestimmung des technischen Dienstleisters, der die technische Generierung vornimmt, sowie die Bewertung der Qualitätssicherung auch bezüglich des digitalen Führerscheins durchzuführen ist.

#### **Artikel 5 – Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a und Nummer 14. Es werden die nach § 47 Nummer 4 StVG erforderlichen Regelungen auf Verordnungsebene für den Datenabruf im automatisierten Verfahren durch das UBA festgelegt.

#### **Zu Artikel 6 – Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 1 Nummer 21.

#### **Zu Artikel 7 – Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Es handelt sich um zwangsläufige Folgeänderungen im Zuge von Artikel 2. Bei den Regelungen über die Fahrerlaubnis handelt es sich um ein komplexes Regelungsgefüge, in dem förmliches Gesetzesrecht und auf ihm beruhendes Ordnungsrecht ineinander verschränkt sind. Die Einführung eines digitalen Führerscheins als differenziert ausgestaltetes Regelungsprogramm kann sinnvoll, kosteneffizient und ohne zeitliche Verzögerung nur bewerkstelligt werden, wenn Gesetzes- und Ordnungsrecht zusammen geändert und aufeinander abgestimmt werden können.

#### Zu Artikel 7 Nummer 1 (§ 4 Absatz 2 Satz 1, Absatz 2a und 2b FeV):

Als ergänzendes Dokument zum Kartenführerschein kann dieser nunmehr im Inland durch den digitalen Führerschein nachgewiesen werden. Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um eine amtlich zugelassene elektronische Kopie des Kartenführerscheins.

Bei dem digitalen Führerschein handelt es sich um einen rein nationalen Nachweis. Das bedeutet, dass der Inhaber eines digitalen Führerscheins diesen im EU-Ausland nicht nutzen kann. Dies wird sich erst mit der Umsetzung der 4. EU Führerschein-Richtlinie ändern, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht.

Die Pflicht nach § 4 Absatz 2 Satz 2 FeV zum Mitführen des Führerscheins und zu dessen Vorzeigen auf Verlangen von zuständigen Personen bezieht sich dementsprechend in Verbindung mit dem neuen Absatz 2a auch auf den digitalen Führerschein, der Kartenführerschein ist in diesem Fall nicht mehr mitzuführen. § 4 Absatz 2b FeV bestimmt, in welchen Fällen für den Inhaber des Kartenführerscheins eine Nachweisführung mittels des digitalen Führerscheins ausgeschlossen ist. Dabei schließt das in Nummer 1 genannte Fahrverbot, während dessen Wirksamkeit dem Inhaber des Führerscheins die Nachweisführung ausgeschlossen ist, auch das strafrechtliche Fahrverbot gemäß § 44 StGB ein. Von Nummer 2 wird u.a. auch der Fall erfasst, dass dem Inhaber des Führerscheins die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Absatz 1 StGB durch das Gericht entzogen wurde und aufgrund dessen nach § 69 Absatz 3 Satz 1 StGB die Fahrerlaubnis mit Rechtskraft des Urteils erloschen ist.

#### Zu Artikel 7 Nummer 2 (§ 48a Absatz 5 Satz 2 und 3 FeV):

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 1 zum neuen § 4 Absatz 2a FeV. Satz 2 übernimmt zur besseren Lesbarkeit den zweiten Halbsatz aus Satz 1 Nummer 2 inhaltlich unverändert. Satz 3 enthält die inhaltliche Folgeänderung mit Bezug auf den neuen digitalen Führerschein. In Satz 4 nach neuer Zählung wird der Verweis auf „Nummer 3“ um die zugehörige Satzangabe ergänzt.

Zu Artikel 7 Nummern 3 (§ 49 FeV):

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 2 Nummer 6 (§ 50 Absatz 1 Satz 2 - neu - StVG).

Zu Artikel 7 Nummer 4 (§ 75 Nummer 4a, 4b und 4c FeV):

Der Nachweis der Fahrerlaubnis kann mit der Schaffung von § 4 Absatz 2a FeV auch durch den digitalen Führerschein geführt werden. Der digitale Führerschein ist dementsprechend beim Führen eines Kraftfahrzeugs mitzuführen, das mobile Gerät ist auf Verlangen vorzuzeigen. Handelt der Inhaber der Mitführ-/Vorzeigepflicht zuwider, liegt – wie auch im Fall des Kartenführerscheins – eine Ordnungswidrigkeit vor. Eine Ordnungswidrigkeit liegt weiterhin dann vor, wenn der Inhaber eines Führerscheins entgegen § 4 Absatz 2b FeV mittels des digitalen Führerscheins einen Nachweis führt.

Zu Artikel 7 Nummer 5 (Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II, Laufende Nummer 14, Nummer 2 Buchstabe a FeV):

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 1 zum neuen § 4 Absatz 2a FeV.

**Zu Artikel 8 – Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung**

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 1 Nummer 4.

**Zu Artikel 9 - Inkrafttreten**

Satz 1 legt das geregelte Inkrafttreten des Gesetzes fest, vorbehaltlich der Sonderregelungen in den folgenden Sätzen.

In Satz 2 wird eine Übergangsfrist von sechs Monaten für die Einrichtung der informationstechnischen Anbindung des UBA an das ZFZR vorgesehen.

Satz 3 und 4 berücksichtigen Folgendes: Die Rechtsgrundlagen für die Erstellung des digitalen Führerscheins können erst in Kraft treten, wenn die technischen Entwicklungsarbeiten abgeschlossen sind. Dies hängt von in der derzeitigen Lage nicht hinreichend absehbaren Variabilitäten ab, insbes. vom Fortschritt der Entwicklungsarbeiten und von der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel. Das Inkrafttreten der Umsetzungsvorschriften kann daher nur variabel bestimmt werden.



## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKRG

### Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 7303, BMDV)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

#### I Zusammenfassung

<b>Bürgerinnen und Bürger</b> Jährlicher Zeitaufwand:	rund 109 000 Stunden (2,7 Mio. Euro)
<b>Wirtschaft</b>	keine Auswirkungen
<b>Verwaltung</b>	
<b>Bund</b> Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 5,2 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 10,7 Mio. Euro
<b>Länder</b> Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -17,9 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 92,6 Mio. Euro
<b>Erwägungen zu anderen Lösungsmöglichkeiten</b>	Als Alternative stellt das Ressort die Beibehaltung des Status quo beim Führerschein dar.
<b>Nutzen des Vorhabens</b>	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: <ul style="list-style-type: none"><li>• Steigerung der Effektivität von Parkraumkontrolle durch Einsatz digitaler Mittel</li><li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li></ul>

<p><b>Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)</b></p>	<p>Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit teilweise nachvollziehbar-em Ergebnis durchgeführt.</p> <p>Der NKR weist hierzu darauf hin, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Digitale Führerschein ein Anwendungsfall der Digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) ist und die Gefahr einer Doppelentwicklung besteht;</li> <li>• Lichtbilder und Unterschriften bereits in den Personalausweis- und Passregistern vorliegen.</li> </ul>
<p><b><u>Regelungsfolgen</u></b></p> <p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p> <p><b><u>Digitaltauglichkeit</u></b></p> <p>Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft. Der NKR weist darüberhinausgehend auf folgende Aspekte der Digitaltauglichkeit hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bundesregierung sollte prüfen, ob es für den digitalen Führerschein einer eigenständigen App bedarf, wenn dieser auch Bestandteil der digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) im Zuge der Umsetzung der eIDAS-Verordnung ist. Eine Doppelentwicklung sollte vermieden werden.</li> <li>• Die Bundesregierung sollte zusammen mit den Bundesländern ein Basisprogramm für Personendaten auflegen, um doppelte Datenhaltung (Lichtbilder, Unterschriften) zu vermeiden.</li> </ul> <p>Darüber hinaus empfiehlt der NKR, den Prozess der Fahrerlaubniserteilung grundlegend zu modernisieren. In seinem aktuellen Gutachten<sup>1</sup> macht der NKR konkrete Vorschläge für eine Neugestaltung der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung und greift diese in der vorliegenden Stellungnahme auf (s. III.3 Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen).</p>	

## **II Regelungsvorhaben**

Mit dem Regelungsvorhaben werden mehrere Änderungen im Straßenverkehrsrecht zusammengefasst, welche vor allem der weiteren Digitalisierung der Verwaltung dienen sollen.

Dazu sieht der Entwurf u.a. folgende Maßnahmen vor:

- Digitalisierung von Fahrzeugpapieren
- Einführung des Digitalen Führerscheins
- Ermöglichung der Digitalen Parkraumkontrolle

<sup>1</sup> NKR (2025): Bündelung im Föderalstaat. Zeitgemäße Aufgabenorganisation für eine leistungsfähige und resiliente Verwaltung.  
[https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/DE/veroeffentlichungen/gutachten/\\_documents/2025-02-03-nkr-gutachten-gaap.html](https://www.normenkontrollrat.bund.de/Webs/NKR/DE/veroeffentlichungen/gutachten/_documents/2025-02-03-nkr-gutachten-gaap.html)

- Förderung des Informationsaustauschs zwischen dem Zentralen Fahrzeugregister und dem Umweltbundesamt
- Weiterentwicklung der Fahrzeug-Rückrufdatenbank

Darüber hinaus sieht der Entwurf Anpassungen von Unfalluntersuchungen sowie schärfere Sanktionen gegen Punktehandel vor.

### III Bewertung

#### **III.1 Erfüllungsaufwand**

##### **Bürgerinnen und Bürger**

Mit dem Regelungsvorhaben sollen die Rechtsgrundlagen für einen digitalen Führerschein geschaffen werden. Dieser soll auf Antrag über eine Mobile App des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) bereitgestellt werden. Wenn ein Führerschein entzogen wird, so ist die Löschung des digitalen Führerscheins nachzuweisen. Im Zusammenspiel mit der Verbreitung der eID geht das Ressort nachvollziehbar von rund 1,3 Mio. Neueinrichtungen (je 5 Minuten) und rund 10 400 nachzuweisenden Löschungen (je 2 Minuten) aus. In der Summe schätzt das Ressort somit einen **jährlichen Zeitaufwand** von rund **109 000 Stunden** (2,7 Mio. Euro)<sup>2</sup>.

##### **Wirtschaft**

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft.

##### **Verwaltung**

Während sich der **jährliche Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung** um rund **5,2 Mio. Euro erhöht**, werden die **Länder (inkl. Kommunen) jährlich** um rund **17,9 Mio. Euro entlastet**. Für den **Bund** entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand** von rund **10,7 Mio. Euro**, für die **Länder** beträgt der **einmalige Erfüllungsaufwand** rund **92,6 Mio. Euro**. Die Änderungen resultieren im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

##### Bund

- Digitaler Führerschein

Den **einmaligen Erfüllungsaufwand** für die **Bereitstellung** einer **Mobilen Applikation** zur Beantragung und Nutzung des digitalen Führerscheins schätzt das Ressort auf rund **10,1 Mio. Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus Personalkosten in Höhe von rund 3,1 Mio. Euro sowie Sachkosten von rund 7 Mio. Euro, welche beim KBA als auch bei der Bundesdruckerei

---

<sup>2</sup> Für den Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger nimmt der NKR einen Stundensatz von 25 Euro an.

als technischem Dienstleister anfallen. Weiterhin entsteht einmaliger Aufwand in Höhe von rund 260 000 Euro für die Anpassung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER), um dort Lichtbilder und Unterschriften speichern zu können, und der Entwicklung einer neuen Schnittstelle.

Für den **laufenden Betrieb** des **Digitalen Führerscheins** bzw. der Applikation geht das Ministerium von rund **5,1 Mio. Euro** aus. Dieser setzt sich zusammen aus Sachkosten in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro sowie Personalkosten von rund 1,7 Mio. Euro. In den Sachkosten ist die kontinuierliche Wartung der technischen Komponenten sowie deren Anpassungen bei Änderungen von rechtlichen und technischen Vorgaben enthalten. In den Personalkosten ist u.a. der Betrieb einer Supportstruktur enthalten.

### Länder

- Digitale Parkraumkontrolle

Mit dem Regelungsvorhaben wird die Rechtsgrundlage für eine digitale Parkraumkontrolle für Straßenverkehrsbehörden geschaffen. Dabei erfolgen Nachweis und Kontrolle von Parkberechtigungen nicht durch im Fahrzeug selbst auszulegende physische Parkscheine oder Parkausweise, sondern durch Abgleich des Kennzeichens mit hinterlegten Daten. Durch die damit einhergehende Steigerung der Effizienz der Kontrollen geht das Ressort von einer **jährlichen Entlastung** von insgesamt rund **18 Mio. Euro** aus (Effizienzsteigerung der Kontrollen, weniger Kontrollpersonal).

Für die erstmalige Einrichtung der erforderlichen Softwareinfrastruktur, die Umrüstung von Parkautomaten sowie die Anschaffung von Scan-Fahrzeugen geht das Ressort von einem **einmaligen Erfüllungsaufwand** von rund **92,6 Mio. Euro** aus.

### **III.2 Digitaltauglichkeit**

Der Digitale Führerschein soll über eine hierfür entwickelte App bereitgestellt werden. Das Ressort plant dabei zusammen mit dem KBA alle „fahrzeugbezogenen“ Informationen in einer eigenständigen App digital anzubieten (u.a. Führerschein, Zulassungsbescheinigung Teil I, HU-Untersuchungsergebnisse). Gleichzeitig arbeitet die Bundesregierung zusammen mit der Agentur für Sprunginnovation (SPRIND) im Rahmen der Umsetzung der eIDAS-Novelle an der Einführung einer Digitalen Brieftasche (EUDI-Wallet). Diese soll ebenfalls die Funktionen eines Digitalen Führerscheins umfassen. Das Ressort konnte im Rahmen des Digitalchecks bislang nicht überzeugend darlegen, wie die Projekte konkret miteinander verknüpft sind. Aus Sicht des NKR besteht an dieser Stelle die Gefahr von doppelten Entwick-

lungen und inkompatiblen Systemen. Deshalb empfiehlt der NKR die Entwicklungsbemühungen zu bündeln, mindestens aber die Interoperabilität der geplanten Lösungen sicherzustellen.

Zudem empfiehlt der NKR der Bundesregierung grundsätzlich ein Programm zum föderalen Datenmanagement, um Mehrfachspeicherungen bzw. doppelte Datenhaltung zu unterbinden. So liegen Lichtbild und Unterschrift bereits in den kommunalen Pass- und Ausweisregistern vor. Zusammen mit den Lösungen der Registermodernisierung könnten diese Daten zum Zeitpunkt der Erstellung des Digitalen Führerscheins abgerufen werden und sollten nicht zusätzlich beim KBA gespeichert werden.

### **III.3 Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen**

In seinem Gutachten „Bündelung im Föderalstaat“<sup>3</sup> empfiehlt der NKR, den Prozess der Fahrerlaubniserteilung grundlegend zu modernisieren. Der NKR empfiehlt der Bundesregierung zu prüfen, ob die Ausstellung der Fahrerlaubnis beim Bund gebündelt werden könnte. Dazu schlägt der NKR fünf Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Zielszenarios vor:

1. die räumliche und fachliche Bündelung des Vollzugs in einem Zentrum beim KBA;
2. die funktionale Bündelung des Zugangs und Entwicklung einer zentralen Informations- und Antragsplattform;
3. die Automatisierung der Antragsbearbeitung und eine ganzheitliche Prozessdigitalisierung;
4. Aufbau von zentralen Registern zu allen relevanten Akteuren im Prozess (Fahrschulen, Optikerinnen und Optikern, Erste-Hilfe-Stellen, technische Prüfstellen) und Anbindung der Register an die Antragsplattform (inklusive der Personalausweisregister);
5. flächendeckende Einbindung der Fahrschulen in den Antragsprozess.

## **IV Ergebnis**

### **Regelungsfolgen**

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

### **Digitaltauglichkeit**

---

<sup>3</sup> NKR (2025): Bündelung im Föderalstaat

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft. Der NKR weist darüberhinausgehend auf folgende Aspekte der Digitaltauglichkeit hin:

- Die Bundesregierung sollte prüfen, ob es für den digitalen Führerschein einer eigenständigen App bedarf, wenn dieser auch Bestandteil der digitalen Briefftasche (EUDI-Wallet) im Zuge der Umsetzung der eIDAS-Verordnung ist. Eine Doppelentwicklung sollte vermieden werden.
- Die Bundesregierung sollte zusammen mit den Bundesländern ein Basisprogramm für Personendaten auflegen, um doppelte Datenhaltung (Lichtbilder, Unterschriften) zu vermeiden.

Darüber hinaus empfiehlt der NKR, den Prozess der Fahrerlaubniserteilung grundlegend zu modernisieren. In seinem aktuellen Gutachten macht der NKR konkrete Vorschläge für eine Neugestaltung der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung und greift diese in der vorliegenden Stellungnahme auf (s. III.3 Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen).

11. Februar 2025

Lutz Goebel  
*Vorsitzender*

Gudrun Grieser  
*Berichterstatterin*

Anhang: IST- und Ziel-Szenario Antrag und Erteilung Fahrerlaubnis als Beispiel für Bündelungsmöglichkeiten im Föderalstaat

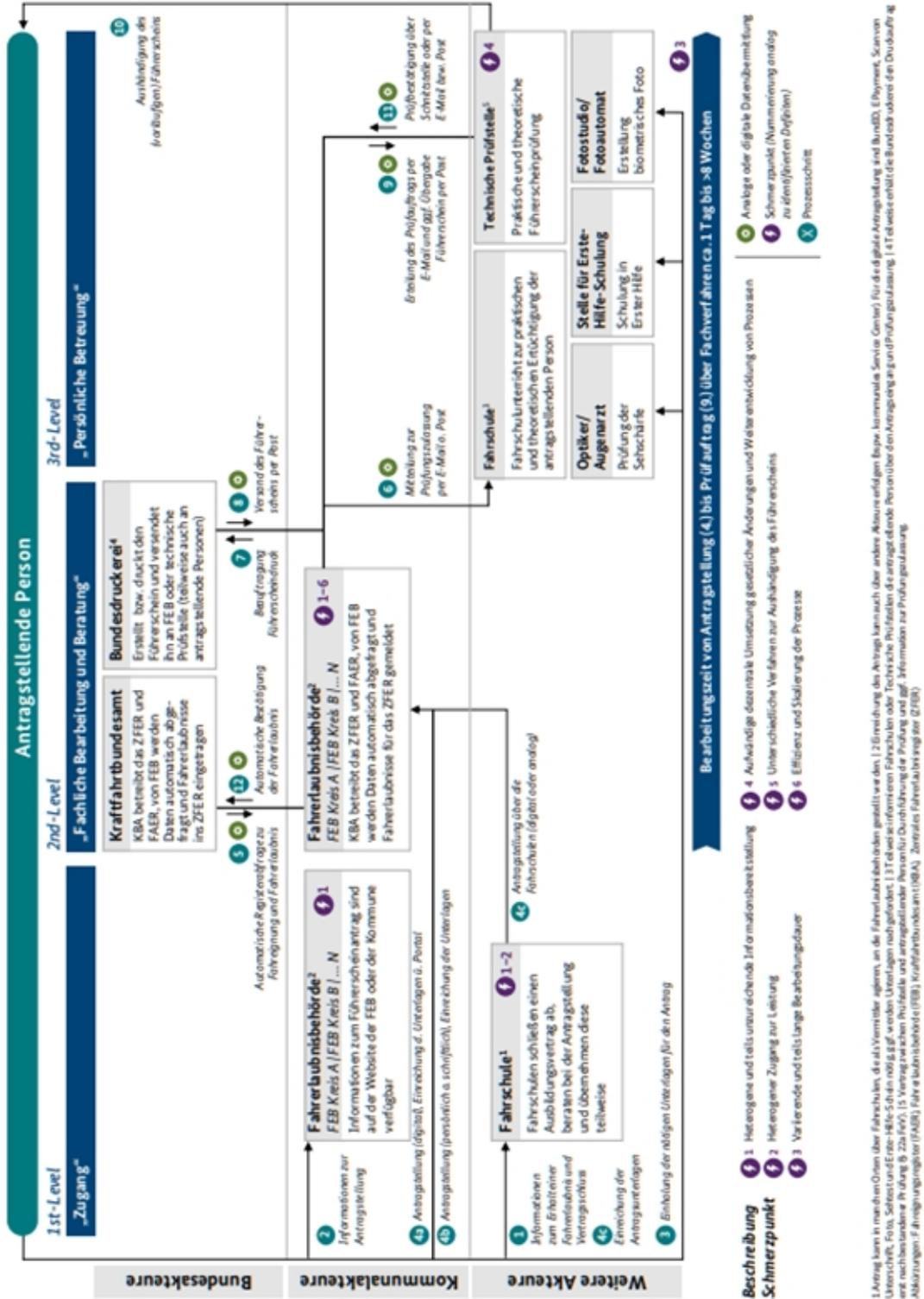


Abbildung 1: Status quo Erstantrag und Erteilung Fahrerlaubnisklasse B

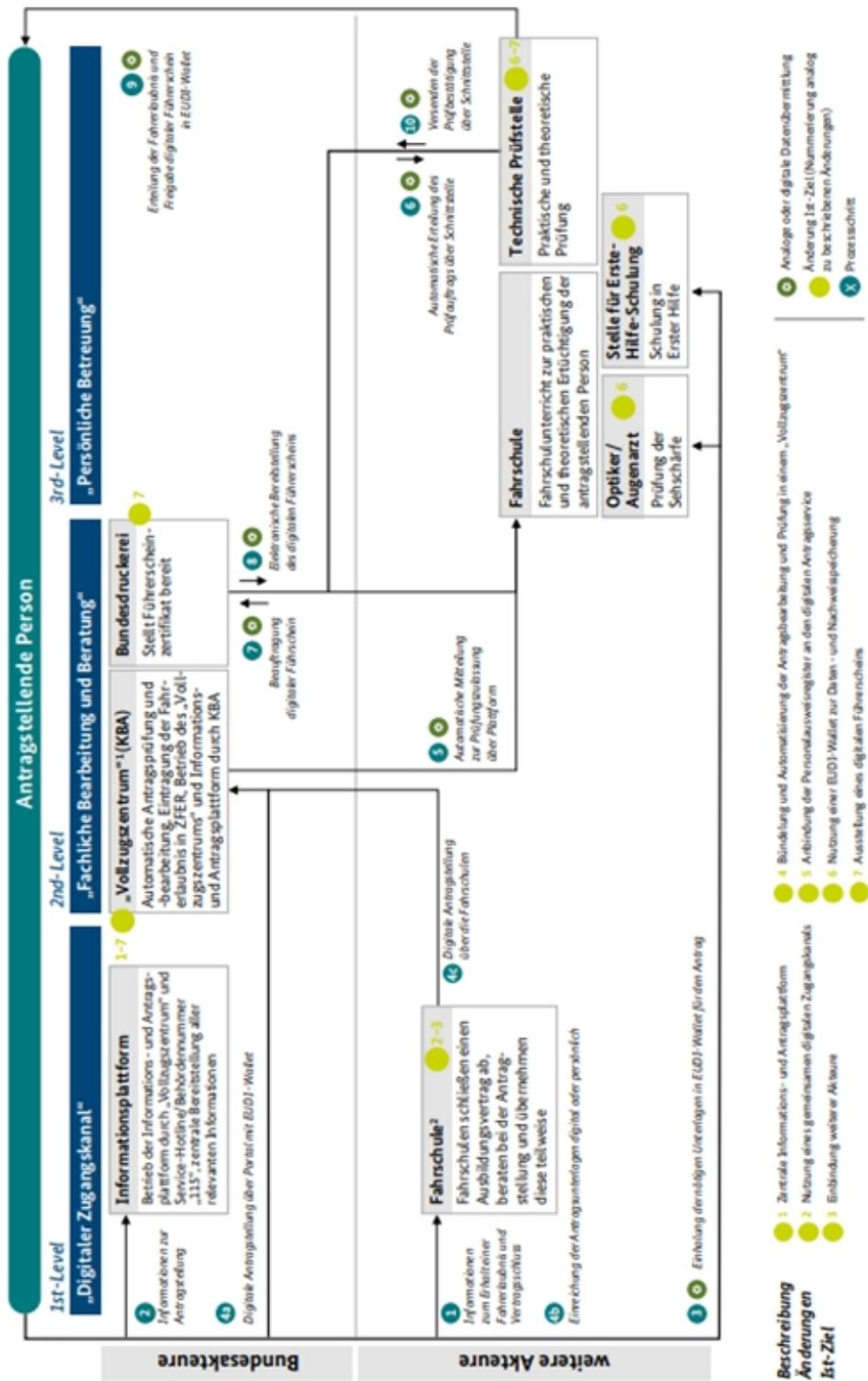


Abbildung 2: Zielszenario Erstantrag und Erteilung Fahrerlaubnisklasse B

1 Individuelle digitale Antragsstellung über das Portal, alternativ können Anträge digital unterstützt durch die Fahrschulen oder Service-Center über das Portal gestellt werden.  
 2 Antragstellung über die Fahrschulen, diese sind mit ihrem Unternehmenskonto an die Antragsplattform angebunden.  
 3 Abzurufen: Europan Digital Identity Wallet (EUDI-Wallet), W-Abfahrts- und -unterstützung (IDA), Zentrales Fahrerlaubnisregister (ZFER)

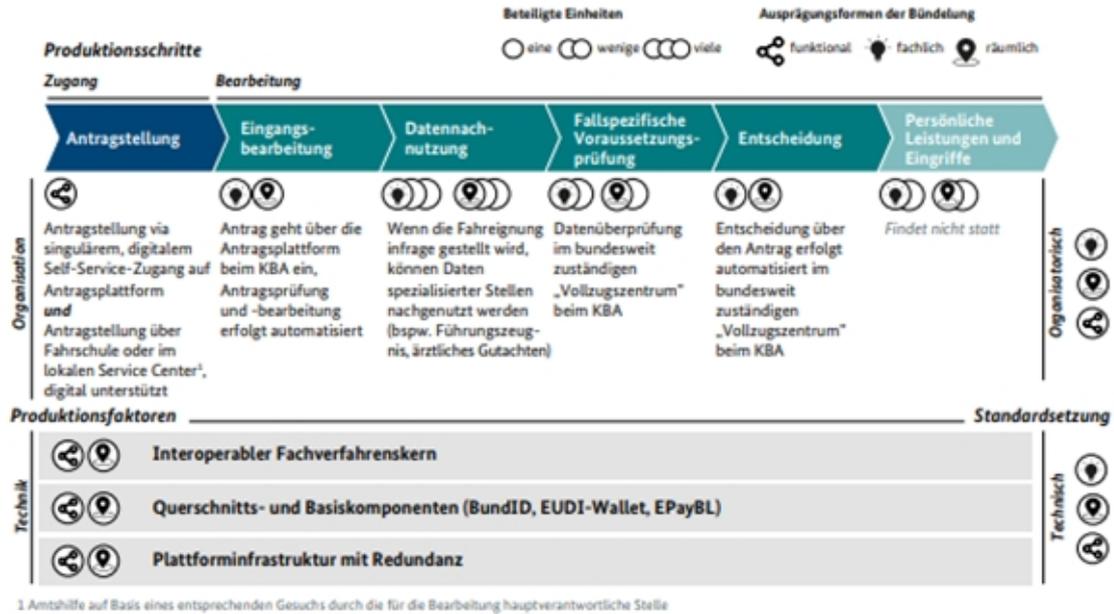


Abbildung 3: Vollzugsmodell Erstantrag und Erteilung Fahrerlaubnisklasse B im Zielszenario