

11.04.25

Stellungnahme des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1053. Sitzung am 11. April 2025 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

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

In Artikel 1 Nummer 4 ist die Angabe „und“ durch die Angabe „oder“ zu ersetzen.

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung ist erforderlich, da dadurch der Anwendungsbereich der Erprobungsgenehmigung nach § 1i StVG ausgeweitet wird. Auf diese Weise muss nicht mehr notwendigerweise eine Weiterentwicklung von Fahrzeugfunktionen durch die Erprobung bezweckt werden. Aufgrund von Erfahrungsberichten ist der Bundesrat der Auffassung, dass Forschung und Industrie durch die aktuelle Regelung nicht ausreichend berücksichtigt werden. So werden beispielsweise Akzeptanzforschung oder die Erforschung der Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur vom Kraftfahrt-Bundesamt maximal dann als Erprobungszweck akzeptiert, wenn zusätzlich die Weiterentwicklung der Fahrzeugfunktionen beabsichtigt ist. Aufgrund der speziellen Regelungen im StVG und der AFGBV bestehen aktuell keine Möglichkeiten, diese Forschungsthemen zu fördern und zu genehmigen. Dies ist ein Umstand, der nicht länger tragbar ist. Im Sinne der Innovationsfreundlichkeit wird für eine entsprechende Öffnung der Erprobungsgenehmigung in § 1i Absatz 1 StVG plädiert.

2. Zu Artikel 1 Nummer 18a – neu – (§ 41 Absatz 2a – neu – StVG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 18 die folgende Nummer einzufügen:

,18a. Nach § 41 Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Übermittlungssperre wird auf zwei Jahre befristet. Sie kann auf Antrag oder von Amts wegen verlängert werden.“

Begründung:

Übermittlungssperren nach § 41 StVG werden regelmäßig in Fällen angeordnet, in denen derselbe Lebenssachverhalt wie bei der Anordnung einer Auskunftssperre nach Bundesmeldegesetz (BMG) zugrunde liegt. Während nach § 51 Absatz 4 Satz 1 BMG Auskunftssperren auf zwei Jahre zu befristen sind, ist die Befristung von Übermittlungssperren hingegen (bislang) nicht möglich (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 10.06.2021 – 3 B 19.20). Es gibt auch keine allgemeinen Vorschriften im Straßenverkehrsrecht, die den Erlass von Nebenbestimmungen erlauben. Es existieren lediglich Sondervorschriften, wie beispielsweise § 2 Absatz 2 Satz 3 StVG für die Erteilung der Fahrerlaubnis bei bedingter Eignung. Auch § 71 FZV, der auf der Grundlage von § 47 Nummer 6 StVG erlassen wurde, enthält keine entsprechende Befugnis. Auch eine erlassweise Regelung kommt nicht in Betracht, da ein Erlass keine Rechtsvorschrift im Sinne des § 36 Absatz 1 VwVfG ist. Er hat als Verwaltungsvorschrift keine Außenwirkung und ermächtigt die Behörden nicht, Nebenbestimmungen zu erlassen, die den Betroffenen in seinen Rechten beeinträchtigen. Rechtsvorschriften im Sinne der Vorschrift sind (nur) Gesetze, Verordnungen und Satzungen.

Mit der Aufnahme der Befristung einer Übermittlungssperre würde nun ein Gleichklang der melde- und zulassungsrechtlichen Regelungen erfolgen. Parallel dazu sollte – analog den melderechtlichen Regelungen – die Möglichkeit aufgenommen werden, dass die Sperre auf Antrag oder von Amts wegen verlängert werden kann. Auf diese Weise wird den Zulassungsbehörden im Sinne der Entbürokratisierung viel Aufwand bei der (regelmäßigen) Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die Übermittlungssperre noch fortbestehen, erspart.

3. Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 63f Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3 – neu –, Satz 5, Satz 6 – neu – StVG)

In Artikel 1 Nummer 23 ist § 63f Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Nummer 1 ist die folgende Nummer einzufügen:

„2. Bild des Fahrzeugs und der unmittelbaren Umgebung,“

bb) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 3.

b) Satz 5 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Ergibt sich aus dem Abgleich keine Parkberechtigung, sind die nach Satz 1 erfassten Daten unverzüglich, jedoch spätestens 24 Stunden nach dem Abgleich automatisiert zu löschen, wenn sie für den Zweck der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nicht mehr benötigt werden.“

c) Nach Satz 5 ist der folgende Satz einzufügen:

„Auf Bildern aufgezeichnete Personen sind unverzüglich und automatisiert unkenntlich zu machen.“

Begründung:

Die Änderung ist notwendig, da aufgrund der behördlichen Beweissicherung des Parkvorgangs eine gerichtsfeste Aufzeichnung der Situation vor Ort erforderlich ist. Aufgrund der Vielzahl zu prüfender Parkvorgänge und der Aufmerksamkeitswidmung des fahrenden Kontrollpersonals auf den Straßenverkehr ist eine Berufung des Fahrers oder der Fahrerin als Zeuge oder Zeugin des Parkverstößes nicht sichergestellt. Eine detaillierte Bildaufzeichnung des parkenden Fahrzeugs und der unmittelbaren Umgebung verleiht dem Vorwurf eines Verstoßes zusätzliches Gewicht.

Ein hohes Aufkommen an Parkverstößen, Ferienzeiten, Urlaub, Krankheit, Personalengpässe oder sonstige Verzögerungen würden nach der Regelung die Gefahr mit sich bringen, dass Parkverstöße nach 24 Stunden nicht mehr geahndet werden können, da die Daten bereits gelöscht wurden. Dies erscheint nicht zweckdienlich, praxisorientiert und gerecht. Es erscheint vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung nicht grundgesetzkonform, dass die einen Parkverstöße geahndet werden können und andere nicht. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass Parkverstöße an Wochenenden zunehmen, da eine Löschung der Daten und damit eine Verhinderung der Ahndung auf Grund der geringeren Personalkapazität zu erwarten ist.

4. Zu Artikel 1 Nummer 24 (Abschnitt VIb StVG)

Artikel 1 Nummer 24 ist zu streichen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 14 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe cc durch folgenden Doppelbuchstaben zu ersetzen:
- „cc) Folgende Nummer 23 wird eingefügt:
- „23. zur Überprüfung <... weiter wie Gesetzentwurf ...> worden ist.“
- b) In Nummer 15 Buchstabe a § 36 Absatz 1 ist in Nummer 3 die Angabe „oder“ durch einen Punkt zu ersetzen und Nummer 4 ist zu streichen.

Begründung:

Das Bedürfnis, eine fortlaufende Analyse und Evaluierung von Unfallursachen insbesondere im Zusammenhang mit zugelassenen technischen Neuerungen sicherzustellen und zu fördern, ist nachvollziehbar und wird ausdrücklich befürwortet. Jedoch sind die Regelungen der §§ 63g bis 63j StVG-E, insbesondere des § 63i StVG-E, geeignet, erhebliche Einschnitte bei den Abläufen polizeilicher Unfallaufnahmen und der Bearbeitung von Verkehrsunfällen zu bewirken. Ihnen stehen Vorbehalte unter anderem hinsichtlich der Wahrung von Hoheitsrechten und der Beweissicherung sowie des Datenschutzes entgegen.

Die in § 63h Absatz 5 StVG-E vorgesehene Verpflichtung der Bundesanstalt für Straßenverkehr (BASt), ihren beliebigen Untersuchungsführern und ihren Beauftragten unverzüglich – d. h. ohne schuldhaftes Zögern – bestimmte Straßenverkehrsunfälle zu melden und ihnen sofortigen Zugang, einschließlich der Ermöglichung einer ungehinderten Zufahrt, zur Unfallstelle zu gewähren, steht der polizeilichen Arbeit in mehreren Bereichen entgegen. Erste Maßnahmen am Unfallort sind in der Reihenfolge durchzuführen, wie dies die Unfallsituation erfordert. Sie richtet sich nach der Wertigkeit der zu schützenden Rechtsgüter und dem Grad der Gefährdung. Vor allem bei schweren Verkehrsunfällen, insbesondere mit Personenschaden, muss die Polizei Prioritäten setzen, d. h. die medizinische Versorgung von Verletzten koordinieren, Verkehrsbehinderungen minimieren und die Ursachen des Unfalls ermitteln. Sofern eine Straftat im Raum steht, ist die Sicherung von Beweismitteln eine der wichtigsten Aufgaben der Polizei.

Zudem sind die im § 63i StVG-E vorgesehenen Befugnisse der BASt, ihrer beliebigen Untersuchungsführer und handelnden Beauftragten sehr weitgehend. Die Ausübung dieser Befugnisse sind geeignet, Belange des Strafverfahrens nicht unerheblich zu beeinträchtigen. Zwar ist nach den in §§ 63h Absatz 5 Satz 2, § 63i Absatz 2 StVG-E getroffenen Regelungen von einem Vorrang des Strafverfahrens auszugehen. Gleichzeitig ist es im Einzelfall, insbesondere für die zunächst vor Ort eingesetzten Polizeibeamten, nicht zumutbar, gerade im Rahmen eines unübersichtlichen Unfallgeschehens abschließend abzuwägen, ob und in welchem Umfang der Untersuchungszweck eines Strafverfahrens durch den Zutritt und die Untersuchungsmaßnahmen von Vertretern oder Beauftragten der BASt gefährdet wird. Dies gilt umso mehr, wenn durch die poli-

zeitlichen Einsatzkräfte gleichzeitig die Rettung von Menschen und/oder die Wiederherstellung des Verkehrsflusses gewährleistet werden müssen.

Mit Blick auf die umfassenden in § 63i Absatz 1 StVG-E vorgesehenen Befugnisse ist zudem eine große Überschneidung mit den in der Regel im Rahmen eines Strafverfahrens vorzunehmenden Ermittlungsmaßnahmen festzustellen, so dass hier mit Konflikten zu rechnen sein dürfte. Beispielhaft sei hier nur die in § 63i Absatz 1 Nummer 6 i. V. m. § 63j Absatz 2 StVG-E vorgesehene Erhebung von Zeugendaten genannt sowie die Befugnis der BAST, Zeugen eigenständig zu kontaktieren. Durch mehrfache und falsche Vernehmungstechniken kann eine Zeugenaussage beeinflusst und verändert werden, wodurch das weitere Ermittlungsverfahren und eine mögliche Hauptverhandlung negativ beeinflusst werden können. Vor diesem Hintergrund und der Maßgabe, dass die Staatsanwaltschaft Herrin des Ermittlungsverfahrens ist, ist eine Beteiligung der Justizressorts der Länder angezeigt.

Die in § 63j StVG-E vorgesehene Datenerhebung und -verarbeitung greift zudem in erheblichem Umfang in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der betroffenen Personen ein. Dies gilt insbesondere für die vorgesehene Verarbeitung der in § 63j Absatz 1 Nummern 3 und 4 StVG-E genannten Gesundheitsdaten. Angesichts dieses schwerwiegenden Eingriffs und im Hinblick auf eine mögliche Betroffenheit der ärztlichen Schweigepflicht, wird es für gerechtfertigt angesehen, diesen nur auf der Grundlage einer Einwilligung der betroffenen Person vorzusehen. Um die Freiwilligkeit der Einwilligung zu gewährleisten, sind besondere Vorkehrungen erforderlich und geboten. Insoweit wird auch auf die Nummer 8 der BR-Drucksache 257/1/21 zu § 63f StVG verwiesen.

Insgesamt sollen die geplanten Gesetzesänderungen des Abschnitts VIb StVG-E ausgesetzt werden, um gemeinsam mit den Justizressorts sowie den Polizeien der Länder deren Notwendigkeit zu prüfen und eindeutige rechtliche sowie organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen, sodass Konflikte zwischen den Kernaufgaben der Strafverfolgungsbehörden und den Aufgaben der BAST vermieden werden.

5. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2d Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Nummer 1 StVG)

In Artikel 2 Nummer 2 ist in § 2d Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Nummer 1 jeweils die Angabe „gültigen“ durch die Angabe „aktuellen“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem derzeit gewählten Wortlaut würde auch ein gültiger deutscher Papierführerschein nach § 2d Absatz 1 und Absatz 2 gelten. Die Begründung zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 2d) spricht jedoch von einem aktuellen deutschen Kartenführerschein. Für Fahrerlaubnis-Inhaber, die 1953 oder früher geboren sind, wurde der Pflichtumtausch jedoch bis 2033 geschoben. Ohne Anpassung im

oben genannten Sinne, da ein sprachlicher Unterschied zur Begründung besteht, könnten auch Inhaber eines noch gültigen deutschen Papierführerscheins eine Antragstellung nach dem neuen § 2d StVG-E beantragen, was jedoch in der Praxis nicht umsetzbar wäre, da ohne einen Kartenführerschein dem Kraftfahrt-Bundesamt keine Fahrerlaubnisdaten vorliegen.

6. Zu Artikel 3 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a KBAG), Artikel 8 (§ 16 Absatz 1 Satz 1, Absatz 3 Nummer 1 bis 5, Absatz 5 AFGBV)

- a) In Artikel 3 Nummer 1 ist nach der Angabe „sowie die“ die Angabe „Erteilung einer“ einzufügen.
- b) Artikel 8 ist durch den folgenden Artikel zu ersetzen:

„Artikel 8

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

Die 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, wird wie folgt geändert:

§ 16 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „zur Erprobung von Fahrzeugsystemen oder- teilen und deren Entwicklungsstufen“ gestrichen.
2. Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird gestrichen.
 - b) Die bisherige Nummer 2 wird durch die folgende Nummer ersetzt:

„1. das Kraftfahrzeug, ohne zuvor einzel- oder typgenehmigt worden zu sein, mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen ausgestattet ist, oder an dem Kraftfahrzeug nach der Erteilung einer Einzelgenehmigung oder einer Typgenehmigung Veränderungen vorgenommen worden sind, um es mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen auszustatten,“

c) Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden zu den Nummern 2 bis 4.‘

3. Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz ersetzt:

„(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann im Zuge der Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen Ausnahmen genehmigen von

1. den Vorschriften der §§ 1a und 1e des Straßenverkehrsgesetzes,
2. dieser Verordnung mit Ausnahme von den §§ 15 und 16,
3. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gemäß § 70 Absatz 1 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“ ‘

Folgeänderung:

Nach Artikel 8 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 8a

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 191) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 70 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 5 Buchstabe f wird die Angabe „befinden.“ durch die Angabe „befinden,“ ersetzt.
2. Nach Nummer 5 wird die folgende Nummer 6 eingefügt:

„6. das Kraftfahrt-Bundesamt im Zuge einer Erprobungsgenehmigung gemäß § 1i Straßenverkehrsgesetz und § 16 Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung von allen Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen; sofern die Ausnahmen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet der Länder haben, ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden dieser Länder.“ ‘

Begründung:Zu Buchstabe a:

Sicherstellung des Wortlautes gemäß § 1e StVG.

Zu Buchstabe b:Zu Nummer 1:

Eine Erprobungsgenehmigung gemäß § 1i StVG in Verbindung mit § 16 AFGBV kann ausschließlich für das gesamte Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion erteilt werden, nicht für Fahrzeugsysteme oder Fahrzeugteile.

Zu Nummer 2:

Die dargestellte Änderung ist erforderlich, um eine Öffnung des Anwendungsbereichs der Erprobungsgenehmigung auf zuvor weder typ- noch einzelgenehmigte Fahrzeuge in § 16 Absatz 3 Nummer 1 AFGBV zu erreichen. § 16 Absatz 3 AFGBV beschränkt die Erteilung einer Erprobungsgenehmigung aktuell auf Kraftfahrzeuge, die über eine Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung verfügen (Nummer 1) und an denen nachträglich Veränderungen vorgenommen worden sind, um diese mit automatisierten oder autonomen Fahrfunktionen auszustatten (Nummer 2). Diese Regelung führt dazu, dass Fahrzeuge, die von vornherein mit einer automatisierten oder autonomen Fahrfunktion entwickelt und gebaut worden sind, leider nicht in den Anwendungsbereich für Erprobungsgenehmigungen fallen. Hier wird ein Innovationshemmnis für Forschung und Industrie gesehen.

Zu Nummer 3:

Die Änderung von § 16 Absatz 5 AFGBV gemeinsam mit § 70 Absatz 1 StVZO ist erforderlich, damit das Kraftfahrt-Bundesamt seiner bereits durch das Gesetz zum autonomen Fahren zugedachten Rolle gerecht werden kann. In der Begründung zu § 1i StVG im Gesetz zum autonomen Fahren (BR-Drucksache 155/21) findet sich folgende Aussage:

„Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die nötigen Voraussetzungen und die Konzepte der Hersteller zur Erprobung freizugeben. Eine solche Genehmigung soll sodann aus Praktikabilitätsgründen sämtliche im Fahrzeug enthaltene zu erprobende Techniken umfassen, nicht bloß solche in Bezug auf die Automatisierung.“

In der Begründung zu § 16 AFGBV (BR-Drucksache 86/22) findet sich die ähnlich lautende Aussage:

„Das KBA hat die nötigen Voraussetzungen, Konzepte der Hersteller zur Erprobung freizugeben. Eine solche Genehmigung soll sodann aus Praktikabilitätsgründen sämtliche im Fahrzeug enthaltene zu erprobende Techniken umfassen, nicht bloß solche in Bezug auf die Automatisierung.“

Die dort dargestellte Auffassung wird geteilt. Das Kraftfahrt-Bundesamt verfügt sowohl über die Expertise als auch über die notwendigen Unterlagen und Nachweise, um die Genehmigungskompetenz im Hinblick auf ein Fahrzeug mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion zu bündeln. Aus diesem

Grund soll das Kraftfahrt-Bundesamt ermächtigt werden, im Zuge einer Erprobungsgenehmigung Ausnahmen von der StVZO erteilen zu können. Dies dient einem effizienten Verwaltungshandeln und dem Abbau von Bürokratie.

7. Zu Artikel 7 Nummer 1 Buchstabe b (§ 4 Absatz 2a Satz 5 FeV)

In Artikel 7 Nummer 1 Buchstabe b §4 Absatz 2a Satz 5 ist die Angabe „vorzuzeigen“ durch die Angabe „vorzuzeigen und eine Überprüfung der Daten in geeigneter Weise zu ermöglichen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die vollständige Überprüfbarkeit eines Führerscheins und dessen Inhalte ist für die polizeiliche Praxis im Rahmen der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallaufnahme von besonderer Relevanz. Die Formulierung im neu gefassten § 4 Absatz 2a FeV-E ist nicht ausreichend, um eine vollständige Überprüfung zu ermöglichen, da anders als in § 4 Absatz 2 Satz 2 FeV keine Aushändigungspflicht normiert wird.

Bei einer reinen Vorzeigepflicht wäre die Polizei auf eine freiwillige Mitwirkung der Inhaberin beziehungsweise des Inhabers eines digitalen Führerscheins angewiesen. Eine vollständige Überprüfung der Führerscheindaten dürfte bei einem reinen Vorzeigen ohne weitere Mitwirkung in der Praxis erschwert oder verhindert werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit kann dies vom Gesetzgeber so nicht beabsichtigt sein.

Mit der geänderten Formulierung wird die Inhaberin beziehungsweise der Inhaber eines digitalen Führerscheins verpflichtet, eine Überprüfung des digitalen Führerscheins zu ermöglichen, zugleich wird es ihr beziehungsweise ihm durch die Formulierung „in geeigneter Weise“ freigestellt, auf welche Art dies erfolgt (beispielsweise durch Aushändigung des Mobilgeräts an die Kontrollkräfte oder ein Heranzoomen zur besseren Lesbarkeit der Daten).

8. Zu Artikel 7 Nummer 4 (§ 75 Nummer 4a, Nummer 4b FeV)

In Artikel 7 Nummer 4 ist die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 4“ und die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Satz 5“ zu ersetzen.

Begründung:

Es bestehen falsche Zuordnungen zu den Tatbeständen. In Nummer 4a müsste die Verweisung auf § 4 Absatz 2a Satz 4 lauten (Satz 4 regelt die Mitföhrpflicht) und in Nummer 4b müsste der Verweis auf § 4 Absatz 2a Satz 5 lauten (zuständigen Personen ist der digitale Führerschein auf Verlangen vorzuweisen). Im aktuellen Entwurf wäre das Zuwiderhandeln nicht bußgeldbewehrt.

9. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt den vorgelegten Gesetzentwurf als wichtigen Beitrag zur Digitalisierung, Entbürokratisierung und Entlastung der Straßenverkehrsverwaltung. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen unterstützen Kommunen und Landesbehörden dabei, ihre Aufgaben im Fahrerlaubniswesen und Parkraummanagement effizient und an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert zu erfüllen. Sie greifen Vorschläge auf, die bereits im Jahr 2022 im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz länder- und parteiübergreifend vorgebracht wurden. Daher bittet der Bundesrat den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung, das Gesetzgebungsverfahren in der neuen Legislaturperiode zügig weiterzuführen.
- b) Ebenso wird die Einführung der digitalen Zulassungsbescheinigung Teil I unterstützt, da sie die Handhabung von Fahrzeugpapieren erleichtert und Sharing-Modelle im privaten und gewerblichen Bereich fördert. Die Anpassung der Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion an internationale Standards trägt zudem zur Rechtsklarheit bei und reduziert den Abstimmungsaufwand der Genehmigungsbehörden.
- c) Der Bundesrat unterstützt die vorgesehenen Weiterentwicklungen im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. So berücksichtigt die Erweiterung der Parkbevorrechtigungen in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel auf weitere Personengruppen die Bedürfnisse von lokal ansässigen Wirtschafts- und Handwerksbetrieben. Die freiwillige Möglichkeit zur Einführung der in vielen europäischen Städten bereits gängigen digitalen Prüfung von Parkberechtigungen entlastet die zuständigen Behörden vor Ort und wirkt somit auch Einschränkungen durch den bestehenden Fachkräftemangel im Bereich des Parkraummanagements entgegen. Der Bundesrat regt jedoch an, den Anwendungsbereich der digitalen Parkraumbewirtschaftung im Interes-

se der Verkehrssicherheit auch auf die Kontrolle regelwidrig abgestellter Fahrzeuge zu erweitern. Er gibt ergänzend zu bedenken, dass der vorgelegte Entwurf lediglich einen gesetzlichen Rahmen schafft, der zeitnah weiterer konkretisierender Rechtssetzung in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) bedarf.