

19.12.25

Stellungnahme

des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1060. Sitzung am 19. Dezember 2025 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 23 StVG)

In Artikel 1 Nummer 18 ist § 23 durch den folgenden § 23 zu ersetzen:

„§ 23

**Bußgeldvorschrift zum Verbot der Täuschung über den Beteiligten
an einem Verkehrsverstoß**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 4c eine dort genannte Unternehmung oder Vermittlung durchführt oder ein dort genanntes Angebot macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(3) Abweichend von Absatz 2 kann die Ordnungswidrigkeit im Falle des gewerbsmäßigen Handelns mit bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.“

Begründung:

In der Einzelbegründung zu den §§ 4c und 23 StVG-E ist die Rede davon, dass das gewerbsmäßige Angebot die staatlichen Ermittlungskapazitäten missbraucht, indem bezweckt wird, die Ermittlungen zu verzögern und in eine fal-

sche Richtung zu lenken.

Weiter heißt es dort, 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.

Folgerichtig sollte deshalb auch nicht ausschließlich auf eine Gewerbsmäßigkeit abgestellt werden. Schon die einmalige Begehung des „Punktehandels“, sei es anbietend oder vermittelnd, stellt bereits einen Missbrauch der staatlichen Ermittlungskapazitäten dar und führt bei Erfolg auch dazu, dass der tatsächliche Täter nicht mit Punkten im FAER eingetragen wird, mithin also die in der Begründung angeführte Beobachtung von Mehrfachtätern vereitelt wird, was letztlich zu Lasten der Verkehrssicherheit geht.

Der Gesetzgeber schränkt die aussichtsreiche Verfolgung entsprechender Verstöße durch das Tatbestandsmerkmal der „Gewerbsmäßigkeit“ direkt wieder ein, da entsprechende Ermittlungen durch die Verfolgungsbehörden als notwendiger Beweis eines auf Dauer und Gewinnerzielung ausgerichteten, unzulässigen Gewerbes schon aus Kapazitätsgründen regelmäßig ins Leere gehen dürften und bei nicht ausreichender Beweislage in der Folge keine Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden dürften bzw. diese eingestellt werden müssten. Dies wiederum wäre ein fehlgehendes Zeichen an die Mehrfachtäter.

Mit der Streichung der „Gewerbsmäßigkeit“ wird die Möglichkeit, das gewerbsmäßige Handeln zu verfolgen, aber keinesfalls ausgeschlossen. Die neu zu fassenden Absätze 2 und 3 sehen vor diesem Hintergrund eine Unterscheidung des Sanktionsniveaus in „einfaches“ und „gewerbsmäßiges“ Handeln vor.

2. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 26 Absatz 3 Satz 1 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 21 ist durch die folgende Nummer 21 zu ersetzen:

„21. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1
<...weiter wie Vorlage unter Nummer 21... >

b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „drei“ durch die Angabe „neun“ und die Angabe „sechs“ durch die Angabe „zwölf“ ersetzt.“

Begründung:

Eine angemessene Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist würde den

erheblichen Druck von den Bußgeldbehörden nehmen und der Realität in der täglichen Sachbearbeitung besser entsprechen. Die Bearbeitungszeiten für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen; nicht zuletzt aufgrund gestiegener Anforderungen an die Ermittlungsarbeit sowie einer damit einhergehend spürbaren Zunahme an Fällen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf den Einsatz moderner, präziserer Erfassungs- und Überwachungstechniken zurückzuführen, die eine intensivere Verfolgung ermöglichen, aber zugleich mit einem erhöhten Auswertungs- und Dokumentationsaufwand verbunden sind.

Ein besonderer Aufwand ergibt sich beispielsweise bei der Fahrerermittlung. Hier stoßen die zuständigen Behörden regelmäßig an zeitliche Grenzen. Nicht aufgrund Untätigkeit, sondern weil die Bearbeitung aufgrund der gestiegenen Komplexität (z. B. Erkennbarkeit auf Bildern, technische Bildaufbereitung, aufwendige Halteranfragen) deutlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als früher. Diese Schritte sind nötig, um dem Schuldprinzip gerecht zu werden und zugleich den Anforderungen an ein rechtssicheres Verfahren zu genügen.

Hinzu kommt eine seit Jahren angespannte Personalsituation in vielen Bußgeldstellen. Hohe Fluktuation, schwierige Nachwuchsgewinnung sowie krankheitsbedingte Ausfälle führen zu spürbaren Verzögerungen in der Verfahrensabwicklung – selbst bei hoher Motivation der Mitarbeitenden. Die geltenden Verjährungsfristen lassen in der Praxis häufig nicht genug Raum für eine sachgerechte Bearbeitung komplexerer Fälle; gerade jene würden jedoch zu einem verkehrserzieherischen Effekt führen. Zudem bestehen keinerlei zeitliche Spielräume, um organisatorisch beispielsweise auf besondere (oft nur vorübergehende) Belastungsphasen wie etwa Haupturlaubszeit, Phasen mit vielen Ausfällen etc. steuernd einwirken zu können.

Es ist auch mit Blick auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/3237 vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte angemessen, aufgrund dortiger festgelegter Verjährungsfristen, den deutschen Behörden höhere Verjährungsfristen einzuräumen, da der Aufwand und die Zunahme an Fällen weiter steigen wird.

Darüber hinaus würde eine Verlängerung der Verjährungsfrist einen unmittelbaren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten. Rückmeldungen aus der Praxis zeigen, dass in den letzten Jahren insbesondere in urbanen Räumen und auf Landstraßen ein Wiederanstieg von besonders gefährlichem Fahrverhalten wie beispielsweise extremem Rasen zu beobachten ist. Täter handeln zunehmend mit dem Bewusstsein, dass die Verfolgung solcher Taten an Fristen scheitert; gerade dann, wenn die Fahrerermittlung erschwert ist. Eine realistische und angemessene Verlängerung der Frist würde hier gezielt gegensteuern und die abschreckende Wirkung der Verkehrsüberwachung insgesamt stärken. Damit würde zugleich dem verfassungsrechtlichen Schutzauftrag für Leben und körperliche Unversehrtheit aus Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes stärker Rechnung getragen.

Eine Verlängerung der Verfolgungsverjährungsfrist ist daher sachgerecht, praktikabel und notwendig. Sie würde den Behörden ermöglichen, ihre Maßnahmen zur Fahrerermittlung – insbesondere mit den mittlerweile zur Verfügung stehenden technischen Mitteln – gezielter, sorgfältiger und rechtsstaatlich fundierter durchzuführen. Gleichzeitig würde sie die Durchsetzbarkeit bestehender Verkehrsregeln erhöhen und das Vertrauen in die Konsequenz staatlichen Handelns stärken.

3. Zu Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 35 Absatz 1 Nummer 25 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd ist durch den folgenden Doppelbuchstaben dd zu ersetzen:

,dd) Nummer 22 wird durch die die folgenden Nummern 22 bis 25 ersetzt:

„22. <...weiter wie Vorlage ...>,

23. <...weiter wie Vorlage ...>,

24. <...weiter wie Vorlage ...>,

25. zur Ermittlung von kommunalen fahrzeugbezogenen Abgabepflichten nach Bundes- oder Landesrecht.“ ‘

Begründung:

Zum Zwecke der Steuerung des Verkehrsverhaltens, zur Finanzierung des ÖPNV oder kommunaler Infrastruktur oder zur Erreichung klimapolitischer Ziele sind auf Ebene der Länder verschiedene fahrzeugbezogene Abgaben denkbar. Obwohl die rechtliche Möglichkeit zur Einführung fahrzeugbezogener Abgaben auf Landesebene grundsätzlich besteht, haben bislang nur wenige Länder von dieser Option Gebrauch gemacht. Erste Umsetzungen gibt es insbesondere im Bereich der Drittnutzerfinanzierung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV).

Zur Erhebung der Abgaben von Kfz-Haltern und Kfz-Halterinnen ist der Zugriff der Kommunen auf die Fahrzeugdaten und Halterdaten wesentlich. § 35 Absatz 1 StVG formuliert die zulässigen Anwendungsfälle, in welchen Fahrzeughalterdaten als personenbezogene Daten im Sinne des Artikel 4 Nummer 2 Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) übermittelt werden dürfen. Eine Rechtfertigung für die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten an Behörden zum Zwecke der Erhebung von Abgaben ist darin bislang nicht vorgesehen. Ziel ist es daher, eine Rechtsgrundlage zu schaffen, die die Übermittlung

von Fahrzeug- und Halterdaten zur Erhebung kommunaler fahrzeugbezogener Abgaben ermöglicht, zu denen die Kommunen landes- oder auch bundesrechtlich ermächtigt worden sind.

Die vorgeschlagene Änderung leistet damit insbesondere einen Beitrag zur gemeinsamen Zielsetzung des Bundes und der Länder, bürokratische Hürden im Verwaltungshandeln abzubauen. Denn ohne eine spezifische datenschutzrechtliche Rechtfertigung ist die Erhebung der benötigten Daten nur durch aufwendige Verfahren möglich, obwohl die entsprechenden Daten an anderer Stelle bereits vorliegen. Zur Vermeidung einer weiteren Überregulierung des Verwaltungsapparats muss daher für den Bedarfsfall eine Übermittlung bereits vorhandener Daten an die zuständigen Stellen ermöglicht werden.

Eine Datenübermittlung zwischen den Behörden trägt auch dem Ziel des Normenkontrollrats des Bundes Rechnung, die digitale Kommunikation zum Regelfall zu machen. Das Expertengremium hat zur Erreichung dieses Ziels unter anderem vorgeschlagen, dass Daten nur noch an eine Stelle gemeldet werden sollen und dort bei Bedarf von anderen öffentlichen Stellen digital abgerufen werden (Once-Only-Prinzip).

Die Verarbeitung der übermittelten Daten bedarf ihrerseits einer datenschutzrechtlichen Rechtfertigung nach den im jeweiligen Einzelfall geltenden Vorschriften.

4. Zu Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe e – neu – (§ 36 Absatz 2o – neu – StVG)

Nach Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe d ist der folgende Buchstabe e einzufügen:

„e) Nach Absatz 2n wird der folgende Absatz 2o eingefügt:

„(2o) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 25 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die für die Ermittlung der Abgabepflicht zuständige Behörde erfolgen.“ ‘

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird für die nach Landesrecht zuständige Behörde die Möglichkeit geschaffen, zur Feststellung der abgabepflichtigen Personen im automatisierten Verfahren Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister abzurufen und etwaige Angaben dieser Personen durch Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im automatisierten Verfahren zu verifizieren.

5. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 ist durch die folgende Nummer 1 zu ersetzen:

„1. das nach dem Stand der Technik gesicherte, angegebene Kennzeichen und“

Begründung:

Das beim Parken an Einrichtungen oder Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit angegebene Kennzeichen ist dergestalt zu sichern, dass eine Profilbildung ausgeschlossen wird. Hier kommen verschiedene technische Maßnahmen in Betracht. Die Festlegung auf Hash-Werte verkürzt die Auswahl möglicher Lösungen und ist weder technikoffen noch zukunftssicher.

6. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 1 StVG)

In Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 ist jeweils die Angabe „stichprobenartigen“ durch die Angabe „nicht flächendeckenden“ zu ersetzen.

Begründung:

Es ist fraglich, ob die aktuelle Formulierung der Regelung alle relevanten Anwendungsfälle erfasst und praxistauglich auch hinsichtlich des Vollzugs ist. Wenn die Kontrolle der gemäß § 63g Absatz 1 StVG erfassten Kennzeichen standardmäßig durch Erfassung der Kennzeichen geparkter Autos durch Videosysteme gemäß § 63g Absatz 2 StVG erfolgen soll, wird dies den Rahmen einer stichprobenartigen Überwachung, wie Absatz 2 sie aktuell vorsieht, möglicherweise übersteigen. Daher sollte die Verhältnismäßigkeit besser durch einen ausdrücklichen Ausschluss der flächendeckenden Videoüberwachung sichergestellt werden.

Eine unnötige Fokussierung auf die nur „stichprobenartige“ Überprüfung wird hingegen weder dem verkehrspolitischen Bedürfnis nach ggf. regelmäßiger Kontrolle an problematischen Stellen des Straßenverkehrs noch dem Bedürfnis nach einer klaren und anwenderfreundlichen Norm gerecht. Eine dauerhafte Kontrolle dürfte praktisch ohnehin schon daran scheitern, dass nur eine beschränkte Anzahl an Kontrollfahrzeugen zur Verfügung stehen würde und für die Einleitung eines OWi-Verfahrens die Kontrolle durch eine natürliche Person vorgesehen ist.

Aufgrund der Unschärfe des Begriffs der „stichprobenartigen“ Überwachung

und dem Bedürfnis nach regelmäßigen Kontrollen sollte auch in § 63g Absatz 3 StVG für die Kontrolle des „Falschparkens“ der Ausschluss der flächen-deckenden Überwachung statt der Stichprobenartigkeit festgelegt werden.

7. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 2 bis 4 StVG)

Der Bundesrat hält es für erforderlich, im weiteren Gesetzgebungsverfahren

- a) in § 63g Absatz 2 Satz 1 StVG klarzustellen, an wen die Daten übermittelt werden sollen;
- b) zu prüfen, ob bei einer Überwachung gemäß § 63g Absatz 2 und Absatz 3 StVG der Anwendungsbereich der KI-Verordnung eröffnet sein kann und ob die gegebenenfalls daraus zu berücksichtigenden Voraussetzungen erfüllt sind;
- c) in § 63g Absatz 4 Satz 1 StVG klarzustellen, welche Verarbeitungen der Begriff der „Abrufe“ umfassen soll und in welchem Verhältnis die Protokollierung zur Speicherdauer von 24 Stunden gemäß § 63g Absatz 1 Satz 2 StVG steht;
- d) zu prüfen, ob die Datenverarbeitungen nach § 63g Absatz 4 StVG in den Anwendungsbereich der JI-Richtlinie fallen und damit die Voraussetzungen nach Artikel 25 der JI-Richtlinie erfüllt sein müssten.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Mit § 63g Absatz 2 Satz 1 StVG wird die Übermittlung bestimmter Daten im Rahmen einer Videokontrolle erlaubt. Der Entwurfswortlaut und die Begründung geben keinen Aufschluss darüber, an wen die Daten übermittelt werden sollen. Hier ist eine Klarstellung erforderlich.

Zu Buchstabe b:

Bestimmte Anwendungen für die Überwachung gemäß § 63g Absatz 2 und 3 StVG könnten in den Anwendungsbereich der KI-Verordnung fallen. Daher sollten die grundsätzliche Zulässigkeit des Einsatzes sowie die entsprechenden Voraussetzungen eines Einsatzes vorab geprüft werden.

Zu Buchstabe c:

In § 63g Absatz 4 Satz 1 StVG wird der Begriff der „Abrufe“ der in Absatz 1

Satz 2 und Satz 3 genannten Daten genutzt. Da dieser Begriff in Absatz 1 nicht verwendet wird, besteht Unklarheit, welche Verarbeitungen protokolliert werden müssen. Des Weiteren ist unklar, in welchem Verhältnis die Protokollierung zur Speicherdauer von 24 Stunden gemäß § 63f Absatz 1 Satz 2 StVG steht. Hier sind ebenfalls Klarstellungen erforderlich.

Zu Buchstabe d:

Die Datenverarbeitungen nach § 63g Absatz 4 StVG dürften in den Anwendungsbereich der JI-Richtlinie fallen. Dies sollte geprüft werden und gegebenenfalls zur Erfüllung der Voraussetzungen des Artikels 25 der JI-Richtlinie die Norm angepasst werden.

8. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 3 Satz 3 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 3 Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Ergibt die Videokontrolle lediglich Anhaltspunkte für einen Verstoß nach Satz 1, die erst durch erneute Videokontrolle mit zeitlichem Abstand oder durch Kontrolle einer Überwachungskraft bestätigt werden können, so dürfen die Daten nach Satz 2 erhoben und nach dem Stand der Technik gesichert gespeichert werden.“

Begründung:

Für eine Nachkontrolle durch erneute Videokontrolle oder durch Überwachungskräfte, die gezielt die betroffenen Fahrzeuge aufsuchen müssen, wird das Kennzeichen als Referenzwert benötigt.

Der Vorwurf des Falschparkens ohne eine eindeutige Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs anhand von zwei lesbaren Kennzeichen erscheint bei einer teilautomatisierten Ahndung vor Gericht als nicht haltbar und somit nicht gerichtsfest. Die zweifache Erfassung und Abgleichung eines klar lesbaren Kennzeichens gewährleistet, dass es sich tatsächlich um dasselbe Fahrzeug handelt und minimiert das Risiko von Fehlzuordnungen oder ungerechtfertigten Beanstandungen.

Des Weiteren wird für die Durchführung von gefahrenabwehrrechtlichen Maßnahmen durch Überwachungskräfte, die gezielt die betroffenen Fahrzeuge aufsuchen müssen, das Kennzeichen als Referenzwert benötigt; andernfalls muss vor den entsprechenden Maßnahmen das betroffene Fahrzeug vor Ort gesucht und identifiziert werden, was die Effizienz der Kontrolle deutlich einschränkt.

Die personenbezogenen Daten sind ausreichend gegen Missbrauch zu sichern.

Hierfür kommen verschiedene technische Maßnahmen in Betracht. Die Festlegung auf z. B. das Hashen verkürzt die technischen Wahlmöglichkeiten und ist auch nicht zukunftssicher. Die konkrete Anwendung der Datenschutzstandards sollte der kommunalen Praxis überlassen werden.

9. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 4 Satz 2 StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 4 Satz 2 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung, zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage oder für Ordnungswidrigkeitenverfahren und Strafverfahren verwendet werden.“

Begründung:

Damit für Ordnungswidrigkeits- und Strafverfahren die protokollierten Daten verwendet werden können, sollten diese Zwecke in § 63g Absatz 4 Satz 2 StVG aufgenommen werden.

10. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g Absatz 6 Satz 1a – neu –, 3 – neu – StVG)

Artikel 1 Nummer 39 § 63g Absatz 6 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Satz 1 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die Verarbeitung und Verwendung nach den Absätzen 1 bis 4 erlangter Daten für andere Zwecke darf nur erfolgen, soweit dies erforderlich ist zur Aufklärung, Verhütung oder Unterbindung von in § 100b Absatz 2 der Strafprozessordnung genannten Straftaten oder zur Abwehr einer Gefahr oder einer drohenden Gefahr für

1. die Gesundheit einer Person,
2. die sexuelle Selbstbestimmung, soweit sie durch Straftatbestände geschützt ist, die im Mindestmaß mit wenigstens drei Monaten Freiheitsstrafe bedroht sind,

3. Eigentums- oder Vermögenswerte, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine drohende gewerbsmäßige oder bandenmäßige Schädigung dieser Rechtsgüter vorliegen, die geeignet ist, den Rechtsfrieden in erheblicher Weise zu stören, oder
 4. Kulturgüter von mindestens überregionalem Rang.
- b) Nach Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:
- „Die Verarbeitung zur Profilbildung ist unzulässig.“

Begründung:

Das in § 63g Absatz 6 StVG vorgesehene umfassende Zweckänderungsverbot für Daten, die im Rahmen der digitalen Parkraumkontrolle erhoben werden, ist aus Sicht der Kriminalitätsbekämpfung bedenklich. Diese Daten können im Einzelfall bei der Gefahrenabwehr oder im Ermittlungsverfahren wertvolle Informationen liefern. So könnten die erhobenen Kennzeichen oder noch vorhandene Videosequenzen unverzichtbare Beweismittel darstellen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die erhobenen Daten für die Strafverfolgungsbehörden beispielsweise auch bei schwersten Straftaten oder zur Abwehr terroristischer oder sonstiger schwerwiegender Gefahren nicht zugänglich sein sollen.

Durch die Regelungen in § 63g Absatz 1 bis 5 StVG ist sichergestellt, dass die digitale Parkraumüberwachung datenschutzkonform und nicht flächendeckend stattfindet.

In vielen Fällen werden die Daten sofort nach ihrer Erhebung wieder gelöscht.

Eine Zweckänderung erhobener und noch vorhandener Daten zur Aufklärung schwerer Straftaten oder zur Abwehr von Gefahren für bedeutende Rechtsgüter erscheint auch unter Abwägung der betroffenen Interessen grundrechtskonform.

11. Zu Artikel 1 Nummer 39 (§ 63g StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob ein automatisierter Abgleich der nach § 63g StVG im Zuge der digitalen Parkraumkontrolle sowie der Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr mittels Scan-Fahrzeugen erhobenen amtlichen Kennzeichen mit dem polizeilichen Fahndungsdatenbestand ermöglicht und in § 63g StVG normiert werden kann.

Begründung

Nach wie vor stellt die Bekämpfung des Diebstahls von Kraftfahrzeugen eine erhebliche Aufgabenrate für die Polizeibehörden dar. Der Diebstahl des eigenen Kraftfahrzeuges beeinflusst das Sicherheitsgefühl des Einzelnen erheblich. Insoweit setzen Bund und Länder erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen zur Bekämpfung des Kraftfahrzeugdiebstahls ein.

Angesichts der angespannten Ressourcen ist der sinnvolle Technikeinsatz soweit wie möglich geboten, um die Bekämpfung der Kriminalität effektiv und dennoch effizient auszugestalten.

Aus diesen Gründen sollten die bereits digital erhobenen personenbezogenen Daten wie das amtliche Kennzeichen bei einem Kraftfahrzeugdiebstahl auch automatisiert gegen die im Zuge der digitalen Parkraumkontrolle sowie der Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr mittels Scan-Fahrzeugen nach § 63g StVG erhobenen amtlichen Kennzeichen abzugleichen sein.

Es wird deshalb gebeten, eine dahingehende Überarbeitung des § 63g StVG zu prüfen.

12. Zu Artikel 1 allgemein (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

- a) Der Bundesrat begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehene Weiterentwicklung des Straßenverkehrsgesetzes, die Bund, Ländern und Gemeinden zukunftsorientierte Digitalisierungspotenziale im Bereich des Straßenverkehrsrechts erschließen soll, einen Beitrag zur Bürokratieentlastung leisten kann und den kommunalen Gestaltungsspielraum stärkt.
- b) Der Bundesrat stellt zugleich fest, dass der Gesetzentwurf bisher keine Änderungen zum Einbezug von Elektrokleinstfahrzeugen in die verschuldensunabhängige Halterhaftung gemäß § 7 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes enthält, obgleich dieses Haftungsprivileg angesichts der zunehmenden Verbreitung von Elektrokleinstfahrzeugen in Vermietungsangeboten keinen ausreichenden Schutz für unverschuldete Opfer von Verkehrsunfällen gewährleistet, wenn – insbesondere bei schädigenden Ereignissen im ruhenden Verkehr – ein Verschulden der fahrzeugführenden Person von Geschädigten nicht nachgewiesen werden kann. Bereits im Jahr 2022 empfahl der Deutsche Verkehrsgerichtstag daher die Aufnahme von Elektrokleinstfahrzeugen in die verschuldensunabhängige Halterhaftung (vgl. 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 17. – 19. August 2022, Empfehlungen des Arbeitskreises VI). Dieser Empfehlung haben sich jüngst im An-

hörungsverfahren zum Entwurf einer „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (vgl. BR-Drucksache 535/25) erneut neben einigen Ländern unter anderem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie der ADAC angeschlossen.

- c) Vor diesem Hintergrund ersucht der Bundesrat die Bundesregierung, zeitnah einen Gesetzentwurf zum Einbezug von Elektrokleinstfahrzeugen in das Regime der verschuldensunabhängigen Halterhaftung vorzulegen, um der Betriebsgefahr dieser Fahrzeuge Rechnung zu tragen und bestehende, nicht hinnehmbare Schutzlücken für unverschuldet in Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen verwickelte Verkehrsteilnehmende zu schließen.

Begründung:

Gerade bei zunehmender Verbreitung von Elektrokleinstfahrzeugen zur Vermietung in Mikromobilitätsangeboten im urbanen Raum zeigt sich, dass die Freistellung jener Fahrzeuge von der Gefährdungshaftung gemäß § 8 Nummer 1 StVG zu schwerwiegenden Lücken im Opferschutz führt. Wer unverschuldet durch ein Elektrokleinstfahrzeug zu Schaden kommt, muss nach geltendem Recht der fahrzeugführenden Person ein Verschulden nachweisen, um Ersatzansprüche geltend machen zu können. Gelingt dies nicht, weil beispielsweise bei einem auf dem Fußweg liegenden Elektrokleinstfahrzeug nicht feststellbar ist, dass die fahrzeugführende Person die Sturzursache auf dem Gehweg bereitet hat, besteht keine Ersatzpflicht, sodass eine Entschädigung auch bei schwerwiegenden gesundheitlichen sowie finanziellen Folgen ausbleibt. Ähnlich wie bei der Ausnahme für Fahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion bedarf es deshalb einer ergänzenden Regelung im Regime der §§ 7 und 8 StVG des Inhalts, dass der pflichtversicherte Halter eines Elektrokleinstfahrzeuges aufgrund der Betriebsgefahr verschuldensunabhängig schadenersatzpflichtig ist.

13. Zu Artikel 4a – neu – (§ 107 Absatz 2 OWiG)

Nach Artikel 4 ist der folgende Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)

Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 107 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Hat die Verwaltungsbehörde im Falle des § 25a des Straßenverkehrsgesetzes eine abschließende Entscheidung getroffen, so beträgt die Gebühr 45 Euro.“

Begründung:

Die Anhebung der Halterkosten von 20 Euro auf 45 Euro trägt den veränderten wirtschaftlichen, rechtlichen und technologischen Rahmenbedingungen Rechnung. Seit der letzten Anpassung im Jahr 2013 (BGBl. I S. 2586) sind die Real-löhne sowie die Personal- und Betriebskosten der zuständigen Verwaltungsbehörden deutlich gestiegen. Insbesondere die Kosten für die Sachbearbeitung und Fahrerermittlung haben sich erhöht. Gleichzeitig sind die technischen Möglichkeiten zur Fahrerermittlung komplexer geworden, was längere Bearbeitungszeiten – aufgrund der Einbeziehung neuwertiger Methoden – zur Folge haben kann.

Daneben ist insgesamt erkennbar, dass im ruhenden Verkehr der Halterkostenbescheid als preiswerte Umgehung der Sanktionierung wahrgenommen wird. In einschlägigen Informationsquellen wird dieser entsprechend häufig als „günstige Alternative“ zur eigentlichen Ahndung dargestellt; der behördliche Ermittlungsaufwand bleibt jedoch unverändert bestehen.

Abgesehen von den geänderten Rahmenbedingungen führt selbst die allgemeine Preisentwicklung seit 2013 zur Notwendigkeit einer Anhebung. Der bisherige Betrag deckt nicht mehr die entstandenen Kosten, zumal die realen Kostensteigerungen in der Verwaltung – wie oben aufgeführt – weit über der allgemeinen Teuerung liegen dürften. Allein seit dem Jahr 2013 sind die tariflichen Monatsgehälter im öffentlichen Dienst im TVöD für Bund und Gemeinden bis 2024 kumuliert um knapp 35 Prozent (aufsummiert) gestiegen.* Die Gegenseite stellt zunehmend aufwändigere Anforderungen an Identitätsnachweise, verlangt immer häufiger die vollständige Ermittlungsakte – auch, wie hier, im ruhenden Verkehr – oder bestreitet, gerade seit der Anhebung der Bußgeldhöhen, wesentlich häufiger die eigene Identität. Auf kommunaler Seite wird mitunter im Schnitt ein Stundensatz von 45 Minuten für einen vollständigen Vorgang vom Parkverstoß bis zum Halterkostenbescheid angegeben. Die damit befassten Personalstellen sind mitunter mindestens nach E8 bewertet, zuzüglich

* <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/Tabellen/entwicklung-tarifverdienste-im-oeffentlichen-dienst-ab-2005.html>

Sach- und Verwaltungsgemeinkosten. Schon jetzt belaufen sich die Gesamtkosten pro Fall damit auf 47,25 Euro; je nach Komplexität des Falls deutlich darüber. Eine grundsätzliche Anhebung auf somit 45 Euro ist daher erforderlich, um auch weiterhin eine annähernd kostendeckende Bearbeitung zu ermöglichen, da die Kostentendenz weiter steigend ist. Berücksichtigt ist dabei eine gewisse Kulanz, die sich aus strukturellen Unterschieden der jeweiligen Behörden sowie aus länderspezifischen organisatorischen Gegebenheiten ergibt.

Diese Ermittlung der Kostenerhöhe erfolgte in enger Abstimmung mit den kommunalen Landesverbänden, z. B. Baden-Württembergs, und basiert auf aktuellen Standards der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement.

Zusammenfassung einer beispielhaften Kalkulation:

- Jahrespersonalkosten (E8-Stelle): 69 700 Euro; Sachkosten: 9 700 Euro; Verwaltungsgemeinkosten (20 Prozent der Personalkosten): 13 940 Euro
- Gesamtkosten eines Arbeitsplatzes: 93 340 Euro pro Jahr
- Nettoarbeitszeit pro Jahr: 1 476 Stunden
- Daraus ergibt sich ein Stundensatz von ca. 63 Euro pro Mitarbeiter
- Für einen vollständigen Vorgang vom Parkverstoß bis zum Halterkostenbescheid wird ein Zeitaufwand von durchschnittlich 45 Minuten kalkuliert. Hierbei wurde von den Behörden darauf hingewiesen, dass es hierbei um einfache Fälle handelt. Daraus ergeben sich Personalkosten von durchschnittlich 47,25 Euro pro Fall.

14. Zu Artikel 4a – neu – (§ 107 Absatz 3 Nummer 2 OWiG)*

Nach Artikel 4 ist der folgende Artikel 4a einzufügen:

„Artikel 4a

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)

Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 107 Absatz 3 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 13 redaktionell zusammenzuführen

- „2. für jede Zustellung mit Zustellungsurkunde, Einschreiben gegen Rückschein oder durch Bedienstete der Verwaltungsbehörde pauschal 5,50 Euro;“ ‘

Begründung:

Für bestimmte amtliche Schriftstücke ist eine förmliche Zustellung vorgesehen. Anwender des Postzustellungsauftrages (PZA) sind entsprechend grundsätzlich Behörden, Gerichte und alle weiteren (im Gesetz) benannten Stellen. Beim PZA handelt es sich um eine besonders qualifizierte Form der Zustellung nach den Vorschriften der Prozessordnungen und der Gesetze, die die Verwaltungszustellung regeln. Vor allem wird urkundlich festgehalten, wem wann wo und unter welchen Umständen das Schriftstück zugestellt wurde. Die ausgefüllte Urkunde geht an den Auftraggeber zurück.

Für die die Verkehrsordnungswidrigkeiten abwickelnden Verwaltungsbehörden ist die nachweisgeführte Zustellung zur Berechnung der Einspruchsfrist essenziell. Auf eine förmliche Zustellung kann daher nicht verzichtet werden. Mit den Preisanpassungen der Deutschen Post AG wurde eine deutliche Erhöhung der Entgelte von im Schnitt ca. 2,00 Euro pro (e)PZA vollzogen. Durch die aktuell geltende Regelung in § 107 Absatz 3 Nummer 2 OWiG können die Verwaltungsbehörden für jede Zustellung mit Zustellungsurkunde, Einschreiben gegen Rückschein oder durch Bedienstete der Verwaltungsbehörde pauschal nur 3,50 Euro erheben. Das bedeutet, dass seit dem 1. Juli 2025 die Auslagenerstattung nicht mehr in voller Höhe vollständig vom Verursacher (Betroffenen) erfolgt, sondern die Auslagen anteilig der öffentlichen Hand anheimfallen.

Die Entgelte für die förmliche Zustellung von Schriftstücken nach den Vorschriften der Prozessordnungen und der Gesetze, die die Verwaltungszustellung regeln, wurden in verschiedenen Varianten zuletzt im Jahr 2008 (unbefristet) genehmigt und sind seit der letzten diesbezüglichen Anpassung im Jahr 2008 nicht mehr erhöht worden. Mit Schreiben vom 20. Februar 2025 hatte die Deutsche Post AG bei der Bundesnetzagentur beantragt, die Entgelte anzupassen, was mit Beschluss vom 23. Mai 2025 bestätigt wurde. Die beantragten Entgelte wurden nach § 53 PostG im Amtsblatt der Bundesnetzagentur Nr. 07/2025, erschienen am 9. April 2025, als Verfügung Nr. 27/2025 sowie am 2. April 2025 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht. Die Anhebung der Auslagen von 3,50 auf 5,50 Euro trägt den Preisanpassungen der Deutschen Post AG zum 1. Juli 2025 Rechnung.

15. Zu Artikel 8 (§ 16 Absatz 3 Nummer 1, 2 AFGBV)

Artikel 8 ist durch den folgenden Artikel 8 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:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird gestrichen.
 - bb) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 1 und durch die folgende Nummer 1 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,“
 - cc) Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden zu den Nummern 2 bis 4.
- c) In Absatz 5 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt. ‘

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung ist erforderlich, um eine Öffnung des Anwen-

dungsbereichs 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.

16. Zu Artikel 8 (§ 16 Absatz 5 AFGBV)*

Artikel 8 ist durch den folgenden Artikel 8 zu ersetzen:

„Artikel 8

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

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigung-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:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.
- b) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

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

- 1. den Vorschriften der §§ 1a und 1e des Straßenverkehrsgesetzes,

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 15 redaktionell zusammenzuführen

2. dieser Verordnung mit Ausnahme der §§ 15 und 16,
3. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gemäß § 70 Absatz 1 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“ “

Folgeänderung:

Nach Artikel 8 ist der folgende Artikel 8a 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:

- a) In Nummer 5 Buchstabe f wird die Angabe „befinden.“ durch die Angabe „befinden,“ ersetzt.
- b) Nach Nummer 5 wird die folgende Nummer 6 eingefügt:
 - „6. das Kraftfahrt-Bundesamt im Zuge einer Erprobungsgenehmigung gemäß § 1i des Straßenverkehrsgesetzes und § 16 der 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:

Die Änderung von § 16 Absatz 5 AFGBV gemeinsam mit § 70 Absatz 1 StVZO ist erforderlich, damit das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) seiner bereits durch das Gesetz zum autonomen Fahren zugedachten Rolle gerecht werden kann. In der Begründung zu § 1i StVG im Gesetz zum autonomen Fahren (vgl. 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 so dann aus Praktikabilitätsgründen sämtliche im Fahrzeug enthaltene zu erpro-

bende Techniken umfassen, nicht bloß solche in Bezug auf die Automatisierung.“

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

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

17. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt, dass der Gesetzentwurf zentrale Vorhaben zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts aufgreift und hierzu neben der Digitalisierung auch die Verwaltungsvereinfachung befördert.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Anforderungen an die Behörden auch im Bußgeld, Zulassungs- und Fahrerlaubnisverfahren stetig steigen. Während die Mehrheit der Bevölkerung die geltenden Verkehrsregeln und Sanktionen akzeptiert, entzieht sich eine erhebliche Zahl von Verkehrsteilnehmern immer aufwändiger den Behörden. Mit dem sogenannten Punktehandel entzieht der Gesetzentwurf einer besonders dreisten Praktik den Boden. Weitere Mechanismen bleiben aber bestehen. Dies hat schwerwiegende Folgen für die Verkehrssicherheit, die unter anderem in teils dramatischen Raserunfällen ihren Ausdruck finden.
- c) Eine geplante weitergehende Vernetzung digitaler Führerscheindaten, etwa mit dem Pass- und Melderegister, sollte auch zur Verwaltungsvereinfachung in Bußgeldbehörden genutzt werden. Daher sollen sie eine automatisierte Zugriffsmöglichkeit auf Lichtbilder bekommen, um so die Identität von Fahrerinnen und Fahrern schneller ermitteln zu können.

- d) Der Bundesrat fordert mit Blick auf gefährliches Fahrverhalten, die technischen Möglichkeiten der Umgehung verkehrsrechtlicher Vorschriften konsequent einzuschränken. Dazu soll insbesondere das Verbot der Nutzung von „Blitzerwarnapps“ nicht weiter von Zufallsfunden bei Polizeikontrollen abhängig sein, sondern an die Praxis im europäischen Ausland angeglichen werden.

Begründung:

Der Gesetzentwurf setzt wichtige Impulse zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts und trägt dazu bei, bestehende Strukturen an die Erfordernisse einer zunehmend digitalisierten Mobilitäts- und Verwaltungsrealität anzupassen. Die vorgesehenen Regelungen zur Digitalisierung fahrerbezogener und fahrzeugbezogener Dokumente, zur digitalen Parkraumkontrolle sowie zum Ausbau des Datenaustauschs schaffen die Grundlage für transparentere, effizientere und serviceorientierte Verwaltungsprozesse. Zugleich leisten sie einen Beitrag zur Entlastung der Behörden und zum Abbau bürokratischer Hürden.

Mit Blick auf eine zeitgemäße Verwaltungspraxis ist es jedoch notwendig, die Digitalisierung insgesamt auf die Verwaltung, insbesondere auch bei Ordnungswidrigkeitenverfahren, auszudehnen. Die zunehmende Nutzung digitaler Identifikationsmedien und die geplante Vernetzung von Führerscheindaten erfordern einen modernen, automatisierten Zugriff auf Lichtbilder, um Verfahren zu beschleunigen, Ermittlungsaufwände zu reduzieren und Vollzugsdefizite zu vermeiden. Eine effiziente Sachverhaltsaufklärung ist unerlässlich, um das Vertrauen in die Funktionsfähigkeit staatlicher Kontrollen und staatlicher Handlungsfähigkeit insgesamt zu stärken.

Zugleich steht die Verkehrssicherheit vor neuen Herausforderungen. Gefährliches Fahrverhalten, zunehmende Raserunfälle, illegale Kraftfahrzeugrennen außer- und innerorts und die Nutzung technischer Hilfsmittel zur Umgehung verkehrsrechtlicher Vorschriften und Kontrollen zeigen eine gefährliche Gruppe von verantwortungslos handelnden Menschen. Um sie sanktionieren zu können, müssen die bestehenden Regelungen weiterentwickelt werden. Eine moderne Verkehrssicherheitsstrategie braucht zeitgemäße Instrumente, die sowohl präventiv wirken als auch eine wirksame Ahndung ermöglichen. Dazu gehört auch die Anpassung des Rechtsrahmens an digitale Entwicklungen, um Fehlverhalten frühzeitig zu erkennen und konsequent zu sanktionieren.

Erstens sollen Bußgelder und ggf. Fahrverbote sowie Eintragungen im Fahr-eignungsregister nicht mehr so leicht durch Verschweigen des tatsächlichen Fahrers zu umgehen sein. Das Verfahren sieht heute vor, dass ein Zugriff auf die Lichtbilder der Fahrerlaubnis den Bußgeldbehörden nur durch Antrag bei den Fahrerlaubnisbehörden ermöglicht wird. Ein automatisierter Zugriff soll den Verfahrensschritt des Antrags vermeiden und eine medienbruchfreie Bearbeitung in den Bußgeldbehörden ermöglichen. Er soll nur anlassbezogen erfol-

gen. Zweitens stellen „Blitzerwarnapps“ eine weitere Möglichkeit dar, sich der Rechtsordnung zu entziehen. Sie werden in den App-Stores z.B. mit den Worten gepriesen, die App habe der Person „schon viele Male den Lappen bewahrt“. Ihre Nutzung ist zwar verboten, aber in der Praxis gelingt der Nachweis ihrer Nutzung nur bei Anhaltekontrollen, falls Telefon oder App nicht rechtzeitig deaktiviert wurden. In anderen Ländern (z. B. in Frankreich) sind dagegen solche Apps gänzlich verboten, denn sie verfolgen ja keinen anderen Zweck als die Umgehung der Rechtsverfolgung.

Der Bundesrat sieht daher weiteren Handlungsbedarf, um die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts fortzuführen, die Effizienz von Verfahren zu erhöhen und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu stärken. Diese Ziele sind zentrale Bausteine einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik und stehen im Einklang mit dem Anspruch an eine leistungsfähige und verlässliche Verwaltung.