

01.05.26

Vk - Fz - In

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

A. Problem und Ziel

Mit der Teillegalisierung von Cannabis im April 2024 durch das Cannabisgesetz vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 109) und der Einführung eines gesetzlichen THC-Grenzwerts in der Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes durch das am 22. August 2024 in Kraft getretene Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266) ergibt sich ein erhöhter Bedarf an belastbaren Daten zur Bewertung der Auswirkungen des legalisierten Cannabiskonsums auf die Straßenverkehrssicherheit. Die vorgesehene Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) soll die Erfassung des Grades der Cannabiseinwirkung in die Straßenverkehrsunfallstatistik integrieren und damit eine fundierte Evaluierung ermöglichen.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat mit der Übernahme operativer Aufgaben von den Ländern neue Zuständigkeiten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit erhalten. Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 44a der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist sie verpflichtet, Unfallkommissionen für Bundesautobahnen einzurichten und örtliche Unfalluntersuchungen durchzuführen. Zur Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben im Rahmen der Unfallkommissionen auf Bundesautobahnen benötigt die Autobahn GmbH des Bundes Zugang zu detaillierten Einzelunfalldaten. Mit der Änderung des StVUnfStatG wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen, die sowohl die Übermittlung von Einzeldaten durch die Statistischen Landesämter als auch deren Nutzung durch die Autobahn GmbH des Bundes ermöglicht.

B. Lösung

Das StVUnfStatG wird punktuell zur Umsetzung der unter A. skizzierten Ziele angepasst.

C. Alternativen

Keine.

Für die im Entwurf vorgesehene Änderung des § 2 StVUnfStatG zur Erfassung des Grades der Cannabiseinwirkung bestehen keine tragfähigen Alternativen. Nur durch eine Ergänzung dieses Merkmals im Gesetz kann eine bundesweit einheitliche und vergleichbare

Fristablauf: 12.06.26

Datengrundlage geschaffen werden, die eine fundierte Evaluierung der Auswirkungen der Cannabisteillegalisierung sowie der durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften herbeigeführten Rechtsänderungen auf die Straßenverkehrssicherheit ermöglicht.

Auch für die vorgesehene Ergänzung des § 5 StVUnfStatG zur Übermittlung ausgewählter Einzelunfalldaten an die Autobahn GmbH des Bundes existiert keine gleichwertige Alternative. Eine dezentrale Datenübermittlung durch die Polizeien an die Autobahn GmbH des Bundes würde zu einem erheblichen Mehraufwand bei den Polizeibehörden sowie bei der Datenaufbereitung und -harmonisierung führen. Zudem würden dadurch Doppelstrukturen entstehen, die sowohl verwaltungswirtschaftlich als auch datenschutzrechtlich nachteilig wären.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund entsteht ein jährlicher Mehraufwand für Personalausgaben in Höhe von 25 743 Euro sowie ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 13 115 Euro. Der jährliche Mehrbedarf und der einmalige Umstellungsaufwand werden im Einzelplan 12 finanziell ausgeglichen, soweit sie nicht durch entsprechende Einsparungen im Bereich der Unfallstatistik gedeckt werden können.

Den Ländern entsteht ein jährlicher Mehraufwand an Personalkosten in Höhe von 11 532 Euro sowie Sachkosten in Höhe von 100 Euro. Zudem entsteht ein einmaliger Mehraufwand an Personalkosten in Höhe von 12 303 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 23 000 Euro und einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 11 000 Euro. Soweit der Erfüllungsaufwand nachweislich haushaltswirksam wird, wird er durch den Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Bei den Ländern fällt jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 9 000 Euro an sowie einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 10 000 Euro.

Bei den Kommunen ergibt sich kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft entstehen keine zusätzlichen Kosten.

01.05.26

Vk - Fz - In

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, 1. Mai 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

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

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Merz

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes

Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I. S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Nummer 2 wird nach der Angabe „Grad der“ die Angabe „Cannabis-sowie“ eingefügt.
2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) An die zur Durchführung statistischer Aufgaben zuständigen Stellen der Gemeinden und Gemeindeverbände dürfen die statistischen Ämter der Länder unter den Voraussetzungen des § 16 Absatz 5 des Bundesstatistikgesetzes über Unfälle, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich ereignet haben, die Einzelangaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 mit folgenden Maßgaben übermitteln:

1. von den Angaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 nur die Angaben zu Geburtsmonat/-jahr, Geschlecht, Art der Verkehrsbeteiligung, Unfallfolgen nach § 2 Absatz 3 und 4 sowie Art des Fehlverhaltens,
2. die Angaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 ohne die Angabe des Nationalitätszeichens.“

b) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:

„(5) Für Zwecke der Prävention von Verkehrsunfällen, Analyse der Unfallhäufungen und Unfallursachen auf Bundesautobahnen und der Planung von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren auf Bundesautobahnen übermitteln die statistischen Ämter der Länder der aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts monatlich und jährlich die Einzelangaben nach § 2 Absatz 1 mit folgenden Maßgaben:

1. von den Angaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 nur die Angaben zu Geburtsjahr, Art der Verkehrsbeteiligung, Unfallfolgen nach § 2 Absatz 3 und 4 sowie Art des Fehlverhaltens;
2. die Angaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 ohne Angabe zum Geschlecht.

Für die in Satz 1 genannten Zwecke werden bei der aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts Organisationseinheiten eingerichtet, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Gesellschaft zu trennen sind. Die in diesen Organisationseinheiten tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Nach Erhalt der Einzelangaben nach Satz 1 hat die aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft unverzüglich alle Daten zu löschen, die sich auf Unfälle beziehen, welche sich nicht auf oder in räumlicher Nähe zu Bundesautobahnen ereignet haben. Die nach Satz 1 übermittelten Einzelangaben dürfen nicht mit anderen personenbezogenen Daten zusammengeführt werden. Die aus ihrer Tätigkeit gewonnen Erkenntnisse dürfen durch die aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft nur für die in Satz 1 genannten Zwecke verwendet werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem Konsumcannabisgesetz wurden der Besitz und der Eigenanbau von begrenzten Mengen Cannabis zum Eigenkonsum mit Wirkung zum 1. April 2024 straffrei ermöglicht. Die gesellschaftlichen Auswirkungen dieses Gesetzes werden evaluiert.

In der Folge wurde auf der Grundlage der Empfehlungen einer wissenschaftlichen Expertenkommission für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr mit dem am 22. August 2024 in Kraft getretenen Sechsten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ein gesetzlicher THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum im Rahmen der Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) eingeführt. Für Fahranfänger und junge Fahrer unter 21 Jahren besteht ein absolutes Cannabisverbot am Steuer. Mischkonsum (Zusammentreffen von 3,5 ng/ml THC im Blutserum und Alkohol am Steuer) wird im Rahmen des § 24a StVG mit einer erhöhten Geldbuße geahndet, um die besonderen Risiken des Mischkonsums von Alkohol und Cannabis im Straßenverkehr zu minimieren. Die Begründung zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sieht die Evaluierung des Gesetzes vor, um die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit abschätzen zu können. Besonderes Augenmerk soll dabei auf die Regelung für Fahranfänger und junge Fahrer gelegt werden (Bundestags-Drs. 20/11370, Gesetzesbegründung Teil A, Ziffer VII.).

Eine zentrale Datengrundlage zur Evaluierung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr sind die von den Polizeien im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme erfassten Daten zu Unfällen im Straßenverkehr. Nach Maßgabe des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes übermitteln die Polizeien bestimmte Merkmale der erfassten Unfalldaten an die statistischen Ämter der Länder zur Erstellung der Straßenverkehrsunfallstatistik.

Im aktuellen Gesetz ist die Erfassung der THC-Konzentration im Blutserum nicht abgedeckt. Um die vorgesehenen Evaluierungen zu ermöglichen, bedarf es daher einer Ergänzung der im Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz enthaltenen Merkmale. Dabei wird durch eine Anpassung im § 2 Absatz 1 Nummer 2 eine Gleichstellung mit dem Vorgehen beim Grad der Alkoholeinwirkung angestrebt.

Die aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebene Gesellschaft privaten Rechts (Die Autobahn GmbH des Bundes) hat bestimmte Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheit, für die sie empirische Einzeldaten über Straßenverkehrsunfälle benötigt. Mit einer Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes soll die notwendige rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit die statistischen Ämter der Länder diese Daten übermitteln dürfen.

Mit Übernahme der operativen Aufgaben von den Ländern hat die Autobahn GmbH des Bundes seit dem 1. Januar 2021 die Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen übertragen bekommen. Zusätzlich erhielt sie die Verantwortung für wesentliche Teile des Vollzugs der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf den Bundesautobahnen. Ein wichtiger Aspekt dieses Auftrags ist die verkehrssichere Nutzung der Infrastruktur. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 44a StVO (VwV-StVO) weist der Autobahn GmbH des Bundes die Aufgabe zu, Autobahn-Unfallkom-

missionen einzurichten und örtliche Unfalluntersuchungen durchzuführen. Eine weitere rechtlich verankerte Säule der Verkehrssicherheitsarbeit der Autobahn GmbH des Bundes ist die Analyse des Unfallgeschehens im Rahmen von Sicherheitsaudits bei Aus- und Umbauten sowie im Bestand zur Feststellung von Defiziten nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1), deren Inhalt durch die Einführung des Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021 durch das Fernstraßen-Bundesamt gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes für diese verbindlich wurde. Eine weitere Aufgabe ist die Ermittlung von Vergleichswerten (mittlere Unfallraten). Anhand dieser können Abschnitte ermittelt werden, die vom erwarteten Unfallgeschehen abweichen, um gezielte Maßnahmen treffen zu können. Außerdem lassen sich anhand der Unfallursachen die relevanten Unfälle besser abgrenzen, um im Ergebnis Maßnahmen zur Unfallvermeidung und zur Bereitstellung sicherer Autobahnen auszuwählen („Vision Zero“).

Um die Aufgaben einer sachgerechten Unfallanalyse und Maßnahmenfindung gewährleisten zu können, werden seitens der Autobahn GmbH des Bundes georeferenzierte Einzelunfalldaten in Kombination mit weiteren durch die Polizeien erfassten Unfallmerkmalen zu den Unfällen, Personen und Fahrzeugen benötigt. Das betrifft insbesondere Daten, die sowohl präzise auf die Unfallstelle sowie auf ein Fehlverhalten Unfallbeteiligter schließen lassen, namentlich die Unfallursachen sowie Informationen zu den unfallbeteiligten Personen, wie z. B. Altersangaben. Bislang ist für die Übermittlung dieser umfassenden Einzelunfalldaten an die Autobahn GmbH des Bundes keine Rechtsgrundlage vorhanden. Mit dieser Gesetzesanpassung wird diese Grundlage geschaffen. Die Übermittlung von Einzeldaten wird auf die für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Merkmale begrenzt.

Die für die Übermittlung vorgesehenen Einzeldaten enthalten keine direkten Identifikatoren (z.B. Kfz-Kennzeichen). In Kombination mit anderen Daten ist eine Re-Identifizierung der Unfallbeteiligten jedoch nicht vollständig auszuschließen. Zugleich wird die Autobahn GmbH des Bundes daher verpflichtet, die nicht erforderlichen Daten umgehend zu löschen und die gebotenen technischen und organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um den Datenschutz und die Anforderungen der statistischen Geheimhaltung für die übermittelten Einzeldaten zu Straßenverkehrsunfällen sicherzustellen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Änderung des StVUnfStatG sieht im Wesentlichen vor:

- Aufnahme von im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme ermittelten THC-Werten in die Straßenverkehrsunfallstatistik: Dies ermöglicht eine Evaluierung der Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Straßenverkehrssicherheit.
- Übermittlung von Einzeldaten zu relevanten Merkmalen der Straßenverkehrsunfallstatistik an die Autobahn GmbH des Bundes durch die Statistischen Landesämter: Die Übermittlung bundesweiter Einzeldaten stellt sicher, dass die Autobahn GmbH des Bundes ihre gesetzlichen Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit zukünftig effizient mit geringem eigenem sowie für die Polizeien und Statistischen Ämter anfallendem Verwaltungsaufwand erfüllen kann. Zugleich werden die Verarbeitung und Nutzung der Daten geregelt.

Diese Maßnahmen erhöhen das Potenzial, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern.

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreter oder beauftragte Dritte wesentlich zum Inhalt des Entwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Die gesetzliche Anpassung des § 2 StVUnfStatG ist für die Erstellung der Statistik über die Straßenverkehrsunfälle erforderlich. Es gibt keine Alternativen, um bundesweit in vergleichbarer Datenqualität Auswirkungen insbesondere derjenigen Änderungen im Straßenverkehrsgesetz auf die Straßenverkehrssicherheit evaluieren zu können, die durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften herbeigeführt worden sind.

Ohne die Änderung des § 5 StVUnfStatG könnte die Autobahn GmbH des Bundes – als aufgrund des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts – ihrem gesetzlichen Auftrag der Prävention von Verkehrsunfällen, der Analyse von Unfallhäufungen und Unfallursachen auf Autobahnen und der Planung von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren nur nachkommen, wenn die Einzeldaten dezentral von den Polizeien übermittelt und von der Autobahn GmbH des Bundes aufbereitet würden. Dies würde für die einzelnen Polizeien einen regelmäßigen zusätzlichen Meldeaufwand mit entsprechenden Belastungen bedeuten und für die Autobahn GmbH des Bundes zusätzlichen Aufwand für die Aufbereitung, Plausibilisierung und bundesweite Harmonisierung der Daten. Damit würden Doppelstrukturen mit Verwaltungsmehraufwänden zu den nahezu identischen Prozessen und Arbeiten im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik geschaffen. Solche Doppelstrukturen mit zusätzlichen Meldewegen zu in weiten Teilen identischen Daten wären zudem mit Blick auf den Datenschutz bzw. den Anforderungen der statistischen Geheimhaltung eine nachteilige Alternative.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf bewirkt keine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Nachhaltigkeitsziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie sind durch diese Gesetzesanpassung nicht berührt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für das Statistische Bundesamt entsteht ein jährlicher Mehraufwand für Personalausgaben in Höhe von 25 743 EUR (0,33 MAK) sowie ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 13 115 EUR. Der jährliche Mehrbedarf und der einmalige Umstellungsaufwand werden im Einzelplan 12 finanziell ausgeglichen, soweit sie nicht durch entsprechende Einsparungen im Bereich der Unfallstatistik gedeckt werden können.

Für die statistischen Ämter der Länder entsteht ein jährlicher Mehraufwand an Personalkosten in Höhe von 11 532 Euro sowie Sachkosten in Höhe von 100 Euro. Zudem entsteht ein einmaliger Mehraufwand an Personalkosten in Höhe von 12 303 Euro.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Kurzbeschreibung

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger, ebenso wenig für die Wirtschaft.

Für den Normadressaten Verwaltung entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 23 000 Euro und einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 11 000 Euro beim Statistischen Bundesamt für die Einführung neuer Merkmale bei der Verkehrsunfallstatistik. Soweit der Erfüllungsaufwand nachweislich haushaltswirksam wird, wird er durch den Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Bei den statistischen Ämtern der Länder fällt jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 9 000 Euro an sowie einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 10 000 Euro. Bei den Landesämtern fällt der Aufwand sowohl aufgrund der Einführung neuer Merkmale an als auch aufgrund der zusätzlich zu übermittelnden Informationen an die Autobahn GmbH des Bundes nach § 5 StVUnfStatG.

4.2. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	Artikel 1 Nr. 1; § 2 StVUnfStatG; Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StBA) (Änderung: id-ip n.v.,	Bund	1 StBA	22.746,8 Euro = (31.440 / 60 * 43,41 Euro/h (24% mD; 60% gD; 17% hD))	23	1 StBA	11.224,5 Euro = (14.880 / 60 * 45,26 Euro/h (19% mD; 58% gD; 23% hD))	11

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	EVAS 46241)							
3.2	Artikel 1 Nr. 2; § 2 StVUnfStat G; Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StLÄ) (Änderung: id-ip n.v., EVAS 46241)	Land	1 StLÄ	4.690,8 Euro = (8.352 / 60 * 32,98 Euro/h (80% mD; 20% gD) +100 Euro)	5	1 StLÄ	207,4 Euro = (288 / 60 * 43,20 Euro/h (100% gD))	0,2
3.3	Artikel 1 Nr. 2; § 5 StVUnfStat G; Übermittlung von Informationen der Statistischen Landesämter über Unfälle zum Zwecke der Unfallforschung (Änderung: id-ip 200609220 935394)	Land	1 StLÄ	4.440,6 Euro = (6.816 / 60 * 39,09 Euro/h (32% mD; 68% gD))	4	1 StLÄ	9.704,8 Euro = (12.131 / 60 * 48,00 Euro/h (19% gD; 9% hD; 72% durchschnitt))	10
3.4	Artikel 1 Nr. 1; § 4 Abs. 1 StVUnfStat G; Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Meldung durch Polizeidienststellen) (Änderung: id-ip 200609220	Land	1.000 Polizeidienststellen		0	1.000 Polizeidienststellen		0

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	935391, EVAS 46241)							
3.5	Artikel 1 Nr. 2; § 5 StVUnfStat G; Aufbereitung und Verarbeitung von Informationen der Statistischen Landesämter über Unfälle zum Zwecke der Unfallforschung (Änderung: id-ip n.v.)	Bund	1 Autobahn GmbH des Bundes als Beliehener des Bundes		0	1 Autobahn GmbH des Bundes als Beliehener des Bundes		0
Summe (in Tsd. Euro)			32			21		
davon Bund			23			11		
davon Land (inklusive Kommunen)			9			10		

4.3 Erläuterung der Erfüllungsaufwandsänderungen ausgewählter Vorgaben nach Normadressat

Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Lfd. Nr. 3.1: Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StBA); § 2 StVUnfStatG

Beim Statistischen Bundesamt fällt sowohl jährlicher als auch einmaliger Erfüllungsaufwand in geringfügiger Höhe an für die Implementierung des neuen Merkmals in den Erhebungs-

und Auswertungsablauf der Statistik über Straßenverkehrsunfälle (EVAS-Nr. 46241, ID in OnDEA noch nicht vorhanden).

Lfd. Nr. 3.2: Statistik der Straßenverkehrsunfälle (StLÄ); § 2 StVUnfStatG

Bei den statistischen Ämtern der Länder fällt sowohl jährlicher als auch einmaliger Erfüllungsaufwand in geringfügiger Höhe an für die Implementierung des neuen Merkmals in den Erhebungs- und Auswertungsablauf der Statistik über Straßenverkehrsunfälle (EVAS-Nr. 46241, ID in OnDEA noch nicht vorhanden).

Lfd. Nr. 3.3: Übermittlung von Informationen der Statistischen Landesämter über Unfälle zum Zwecke der Unfallforschung; § 5 StVUnfStatG

Bei den Statistischen Ämtern der Länder fällt sowohl jährlicher als auch einmaliger Erfüllungsaufwand in geringfügiger Höhe an (ID in OnDEA 200609220935394).

Lfd. Nr. 3.4: Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Meldung durch Polizeidienststellen); § 4 Abs. 1 StVUnfStatG

Seit 1. Juli 2025 erfassen Polizeidienststellen in Deutschland bei Unfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden bereits sowohl den Grad der Cannabis- sowie Alkoholeinwirkung. Die zusätzlich übermittelten Merkmale wurden vom Statistischen Verbund bei der Statistikmeldung bisher abgeschnitten.

Es fällt weder einmaliger noch jährlicher Erfüllungsaufwand bei den Polizeidienststellen an. (EVAS-Nr. 46241, ID in OnDEA 200609220935391)

Lfd. Nr. 3.5: Aufbereitung und Verarbeitung von Informationen der Statistischen Landesämter über Unfälle zum Zwecke der Unfallforschung; § 5 StVUnfStatG in Verbindung mit RL (EU) 2019/1936

Die Autobahn GmbH des Bundes bereitet die Informationen der Statistischen Landesämter zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle für Zwecke der Prävention von Verkehrsunfällen, Analyse der Unfallhäufungen und Unfallursachen auf Autobahnen und die Planung von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren auf. Diese Aufgabe ist bereits in § 44a StVO i.V.m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt und verursacht deshalb keinen jährlichen Erfüllungsaufwand.

Die vorgesehenen technischen und organisatorischen Maßnahmen, wie zum Beispiel die Abschottung einer Organisationseinheit, entsprechen nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes den bereits etablierten Standards und bedürfen keiner mit Kosten verbundenen Erweiterung. Dadurch fällt auch kein einmaliger Erfüllungsaufwand an.

5. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise oder das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Gleichwertigkeitsbelange als Gesetzesfolge des § 44 der der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) sind nicht berührt.

Im Zuge der nach § 2 GGO vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

Die Schaffung einer Experimentierklausel ist bei der Anpassung der §§ 2 und 5 aus fachlicher Sicht nicht notwendig. Die Gesetzesanpassung ist zwingend erforderlich, um bestehende gesetzliche Verpflichtungen erfüllen zu können. Eine Erprobung von Dienstleistungen, Technologien oder Produkten wird nicht benötigt.

VIII. Befristung; Evaluierung

Für die Änderung des StVUnfStatG sind weder eine Befristung noch eine Evaluierung vorgesehen. Die Änderung ist auf Dauer erforderlich, um die genannten Ziele erreichen zu können.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes)

Zu Nummer 1

Durch die Ergänzung des § 2 Absatz 1 Nummer 2 wird erreicht, dass die Straßenverkehrsunfallstatistik künftig Daten zum Grad der Cannabiseinwirkung erfasst, wie dies bereits beim Grad der Alkoholeinwirkung der Fall ist. Das ist zwingende Voraussetzung dafür, dass auf Basis der Straßenverkehrsunfallstatistik eine Evaluierung etwa der Auswirkungen der durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften herbeigeführten Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes auf die Straßenverkehrssicherheit möglich wird. Dies erlaubt es auch der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), die die Einzeldaten der Straßenverkehrsunfallstatistik gemäß § 5 Absatz 3 StVUnfStatG für Zwecke der Unfallforschung erhält, die tatsächliche Unfallverursachung bei Cannabisunfällen zu untersuchen. Im Zusammenhang mit den weiteren Daten, die in der Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst werden, können insbesondere auch Aussagen zur Auswirkung der besonderen Regelung für Fahranfänger und junge Fahrer in § 24c StVG (Cannabisverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger) getroffen werden. Durch den Nachweis des Grades der Cannabiseinwirkung können Präventions- und Aufklärungsmaßnahmen bei Bedarf gezielt entwickelt und gesteuert werden.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aufgrund der Aufnahme des Merkmals ‚Grad der Cannabiseinwirkung‘ in § 2 Absatz 1 Nummer 2 sowie sprachliche Anpassung an den neuen § 5 Absatz 5.

Zu Buchstabe b

Der neue Absatz 5 des § 5 regelt, dass die statistischen Ämter der Länder der Autobahn GmbH des Bundes monatlich und jährlich ausgewählte Einzeldaten der Straßenverkehrsunfallstatistik übermitteln. Die monatliche Übermittlung ist erforderlich, um möglichst aktuell auf das Unfallgeschehen reagieren zu können. Ein Abwarten der Jahreslieferung bedeutet einen maximalen Verzug von 1,5 Jahren, der im Rahmen der Gefahrenabwehr nicht hinnehmbar ist. Die zusätzliche Übermittlung der jährlichen Daten ist erforderlich, da sich die Monatsmeldungen nicht zu einer Jahresmeldung kumulieren. Denn es gibt Anpassungen innerhalb der Datensätze nach dem Monatsabschluss, etwa bei Versterben eines Schwer-

verletzten. Dabei handelt es sich um Angaben über Unfälle, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder über schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden. Die Datenübermittlung umfasst im Einzelnen Unfallstelle, Datum, Uhrzeit, Hergang und Umstände des Unfalls sowie allgemeine Unfallursachen, die Zahl der Fahrzeugbenutzer sowie die verunglückten Mitfahrer nach Alter in Jahren und Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4 des § 2. Zudem umfasst die Datenlieferung Angaben zu den beteiligten Verkehrsteilnehmern nach Art der Verkehrsbeteiligung, dem Geburtsjahr der Verkehrsteilnehmer und den Unfallfolgen nach den Absätzen 3 und 4 des § 2. Enthalten sind ferner Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel nach Fahrzeugart, Zulassungsbezirk, Nationalitätszeichen, technischen Mängeln, Art und Höhe des Sachschadens, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes sowie die Anwendung von Ausnahmebestimmungen nach der jeweils geltenden Straßen-Gefahrgutausnahmeverordnung sowie bei deutschen Kraftfahrzeugen fahrzeugbezogene Merkmale (Jahr der Erstzulassung, Hersteller, Typ und Ausführung des Fahrzeugs, technische Ausstattung, Fahrzeug- und Aufbauart, Hubraum und Motorleistung, Höchstgeschwindigkeit, Maße und Gewichte).

Altersangaben (Alter der Beteiligten an Verkehrsunfällen in Jahren) sind notwendig, um altersgruppenspezifische Defizite erkennen und adäquate Maßnahmen ableiten zu können. So können Unfälle einer speziellen Altersgruppe, wie z.B. Fahrnfälle in einer Auffahrtrampe zur Autobahn nur mit jüngeren Fahrzeugführenden, darauf hinweisen, dass bei ausreichender Griffigkeit und Trassierung nicht die Infrastruktur unfallbegünstigend ist, sondern die Fehleinschätzung der Fahrzeugführenden und somit verhaltenspräventive Maßnahmen ergriffen werden müssen. Hingegen weisen Unfälle durch vorrangig jüngere bzw. ältere Fahrzeugführende an komplexen Knotenpunkten wie Autobahnkreuzen darauf hin, dass die Wegweisung zu komplex ist und nicht in ausreichend kurzer Zeit begreifbar ist.

Die Angaben „Zulassungsbezirk“ und „Nationalitätszeichen“ geben Hinweise auf die Begreifbarkeit der Verkehrsführung in Form von Übersichtlichkeit der Strecken aber auch Begreifbarkeit und Verständlichkeit der wegweisenden Beschilderung und Markierung. Durch diese Angaben wird erkennbar, ob besonders für Ortsfremde die Infrastruktur nicht selbsterklärend ist (Veränderung der wegweisenden Beschilderung nötig aufgrund ggf. vorliegender lokaler Abweichungen von deutschlandweiten Standards) oder ob die Verkehrsführung grundsätzlich nicht verstanden wird (auch lokale Beteiligte an Verkehrsunfällen) und verändert werden muss.

Der neue Absatz 5 regelt darüber hinaus, dass in der Autobahn GmbH des Bundes die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden, um den Datenschutz und die Wahrung des Statistikgeheimnisses (Trennungs- und Abschottungsgebot) beim Umgang mit den oben genannten Daten sicherzustellen. Die Regelungen entsprechen den bereits bestehenden Vorgaben im Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz für die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, die für Zwecke der Unfallforschung ebenfalls Einzeldaten erhält (§ 5 Absatz 3 StVUnfStatG). Sie stellen sicher, dass Organisationseinheiten eingerichtet sein müssen, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Gesellschaft getrennt sind. Hinsichtlich der personellen Trennung bedeutet das, dass die in den hierfür eingerichteten Organisationseinheiten tätigen Personen keine Aufgaben im Bereich des Verwaltungsvollzugs ausführen dürfen, die zu Interessenkonflikten führen können. Außerdem müssen diese Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Die aus ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse dürfen durch die Autobahn GmbH des Bundes nur für Zwecke der Prävention von Verkehrsunfällen, Analyse der Unfallhäufungen und Unfallursachen auf Autobahnen und die Planung von Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren verwendet werden. Die nach Satz 1 übermittelten Einzelangaben dürfen schließlich nicht mit anderen personenbezogenen Daten zusammengeführt werden. Außerdem sind die nach Satz 1 übermittelten Daten zu löschen, sobald sie für die im neuen Absatz 5 beschriebenen Auswertungen nicht mehr erforderlich sind.

Die Einrichtung von mehreren Organisationseinheiten ist der Organisationsstruktur der Autobahn GmbH des Bundes geschuldet. Zwar hat die Gesellschaft die in § 4 Absatz 2 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes genannten bis zu zehn Tochtergesellschaften nicht eingerichtet, jedoch zehn lokale Niederlassungen. Diese bereits existierende Aufteilung erfordert diese Formulierung. Die Datenhaltung und -verwaltung wird lediglich einer Organisationseinheit der Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes zugeordnet, um Mehrfachaufwände und Doppelungen in der Datenhaltung und der erforderlichen Zuordnung der Unfälle zum Straßennetz zu vermeiden. Die örtliche Unfalluntersuchung und die damit verbundene Nutzung der Daten muss aufgrund lokaler Zuständigkeiten und Streckenkenntnisse jedoch in den einzelnen Niederlassungen erfolgen. Auch die Maßnahmenplanung muss unter Berücksichtigung der Ressourcen der Niederlassungen erfolgen. Daher kann die Unfallkommissionsarbeit und vor allem die Entwicklung von lokalen Maßnahmen zur Bekämpfung von örtlichen Unfallursachen nicht von einer zentralen Organisationseinheit für ganz Deutschland durchgeführt werden.

Zudem kommt es im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit zu niederlassungsübergreifenden Arbeiten, wenn Unfallhäufungen über organisatorische Niederlassungsgrenzen hinweg auftreten und bearbeitet werden müssen. Somit ist der volle Zugriff aller Niederlassungen auf die Daten erforderlich.

Weiterhin ist es für die Niederlassungen relevant, ob das Unfallgeschehen auf dem gesamten Verlauf einer Autobahn über Niederlassungsgrenzen hinweg auffällig ist. Dadurch kann festgestellt werden, ob Unfallursachen örtlich bedingt sind und auf dieser Ebene gelöst werden müssen oder Maßnahmen in Abstimmung mit anderen Niederlassungen entwickelt werden müssen.

Eine Einschränkung der Sichtbarkeit der Unfalldaten auf den jeweiligen räumlichen Zuständigkeitsbereich der Niederlassungen würde doppelte Datenstrukturen in der Zentrale und den Niederlassungen erfordern. Diese sind bei der Autobahn GmbH des Bundes, die mit dem Ziel der Vereinheitlichung und Vereinfachung der Prozesse für den Bau und Betrieb der Autobahnen gegründet wurde, zu vermeiden. Solche Doppelstrukturen wären zudem mit Blick auf den Datenschutz bzw. die Anforderungen der statistischen Geheimhaltung eine nachteilige Alternative.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes. Um ein schnellstmögliches Wirksamwerden des Gesetzes zu erreichen, soll das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.