

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Dr. Christopher Gohl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/30615 –**

### **Kfz-Zulassungen – Wartezeiten und Digitalisierung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Europaweit wurden im Jahr 2020 insgesamt knapp 22 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen (Quelle: <https://www.ereg-association.eu/media/2329/austroad-s-ereg-comparison-report.pdf>). In Deutschland alleine wurden im selben Zeitraum 2,92 Millionen Personenkraftwagen neu zugelassen (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/74433/umfrage/neuzulassungen-von-pkw>). Diese Zahlen zeigen nach Ansicht der Fragesteller, dass die Zulassung von Kraftfahrzeugen – in Europa, aber insbesondere auch in Deutschland – eine der meistgenutzten Verwaltungsdienstleistungen ist. Diese hohe Nachfrage von Bürgerinnen und Bürgern aber auch Unternehmen verdeutlicht, wie wichtig effizientes und schnelles Verwaltungshandeln in diesem Bereich ist, um eine zügige Bearbeitung von Zulassungsanträgen und kurze Wartezeiten sicherstellen zu können.

Hier besteht sowohl bezogen auf die Wartezeiten für Termine bei den zuständigen Zulassungsbehörden als auch bezogen auf die Dauer des Zulassungsvorgangs insgesamt ein nach Ansicht der Fragesteller immenses Verbesserungspotenzial. Im vergangenen Jahr nahm die Zulassung eines Kraftfahrzeugs, insbesondere in den urbanen Zentren Deutschlands, statt weniger Tage oft mehrere Wochen in Anspruch. Aufgrund langer Wartezeiten auf Termine und schleppender Bearbeitungsprozesse dauerte die Kfz-Zulassung beispielsweise in Berlin bis zu zehn Wochen (Quelle: <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/07/kfz-zulassung-wartezeit-verringerung-smentek-berlin-interview.html>). Im Zuge der Eindämmungsmaßnahmen gegen das Coronavirus wurde der ohnehin schon bestehende Rückstau in der Bearbeitung von Zulassungsanträgen durch die Behörden zusätzlich verstärkt und die Wartezeiten nochmals erhöht. In zahlreichen deutschen Großstädten, wie etwa in Berlin, Potsdam und Köln, war es für die Bürgerinnen und Bürger kaum mehr möglich einen Zulassungstermin zu vereinbaren (Quellen: [www.pnn.de/potsdam/stadt-reagiert-auf-buergerwut-extrem-lange-wartezeiten-in-kfz-zulassungsstelle-potsdam/25926068.html](http://www.pnn.de/potsdam/stadt-reagiert-auf-buergerwut-extrem-lange-wartezeiten-in-kfz-zulassungsstelle-potsdam/25926068.html); [www.ksta.de/koeln/wohnsitz-anmeldung--pass-verlaengerung-chaos-bei-der-terminvergabe-der-stadt-koeln-38155396?cb=1619617195120](http://www.ksta.de/koeln/wohnsitz-anmeldung--pass-verlaengerung-chaos-bei-der-terminvergabe-der-stadt-koeln-38155396?cb=1619617195120)).

Diese nach Ansicht der Fragesteller hohen Wartezeiten und langsamen Bearbeitungsprozesse sind jedoch nicht nur ein Ärgernis für die Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibenden und Autohäuser, sondern führen bei den Betroffen-

nen auch zu vermeidbaren Mehrkosten und damit einhergehenden finanziellen Belastungen. So verliert beispielsweise auch ein nicht zugelassener Neuwagen während der Wartezeit auf einen Termin sowie während des Bearbeitungsprozesses bereits erheblich an Wert, obwohl er mit fehlender Zulassung noch nicht nutzbar ist. Im ersten Jahr nach dem Kauf eines Neuwagens verliert dieser jeden Monat durchschnittlich 2 Prozent seines Wertes bezogen auf den Listenpreis (Quelle: <https://www.allianz.de/auto/kfz-versicherung/wertverlust-auto/>). Da während der langen Wartezeiten das eigene Fahrzeug nicht genutzt werden darf, müssen die Bürgerinnen und Bürger zur Überbrückung der Wartezeit in vielen Fällen zudem auf einen Mietwagen zurückgreifen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse – wie beispielsweise den Weg zur Arbeit – erfüllen zu können. Auch hier entstehen den Betroffenen also gegebenenfalls nicht zu vernachlässigende finanzielle Belastungen. Selbiges gilt auch für Autohäuser, welche die Fahrzeugzulassung als Teil ihrer Dienstleistung beim Kauf anbieten. In einer Umfrage des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) gaben lediglich 28 Prozent der Händler und Händlerinnen an, zeitnah Zulassungstermine zu bekommen (Quelle: [www.freenet.de/auto/fuhrp-arkmanagement/corona-sorgt-fuer-wartezeiten-bei-der-kfzzulassung\\_8017764\\_7951980.html](http://www.freenet.de/auto/fuhrp-arkmanagement/corona-sorgt-fuer-wartezeiten-bei-der-kfzzulassung_8017764_7951980.html)). Diese langen Wartezeiten und Bearbeitungsprozesse erschweren die termingerechte Auslieferung, verursachen Zusatzkosten für Abstellflächen und führen zu finanziellen Verlusten (Quelle: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/kraftfahrzeuge-geschlossene-zulassungsstellen-sorgen-bei-autohaendlern-fuer-probleme/25731114.html?ticket=ST-412295-qvyQeOw2PclkoLLSEIN>).

Das Problem zu langer Wartezeiten bei der Kfz-Zulassung und schleppender Terminvergabe ist also vor allem in Großstädten mit vielschichten Auswirkungen und insbesondere finanziellen Mehrkosten für die Betroffenen verbunden. Um diese langen Wartezeiten und Belastungen zu vermeiden, müssen nach Ansicht der Fragesteller die Verwaltungsprozesse vereinfacht, beschleunigt und vor allem digitalisiert werden, denn die Bürgerinnen und Bürger haben ein Anrecht auf eine funktionierende und effiziente Verwaltung.

1. Wie lange dauerte es nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bis zur Ausstellung der Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge, gemessen vom Zeitpunkt der Beantragung eines Termins bei der zuständigen Behörde (bitte für die Jahre 2018, 2019 und 2020 als Bundesdurchschnittswert sowie für jedes dieser Jahre gesondert als Durchschnittswert je Bundesland angeben)?
2. Wie lange dauerte es nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bis zur Ausstellung der Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge, gemessen vom Zeitpunkt der Beantragung eines Termins bei der zuständigen Behörde während der Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus (bitte für den Zeitraum von März 2020 bis heute als Bundesdurchschnittswert sowie für jedes dieser Jahre gesondert als Durchschnittswert je Bundesland angeben)?
3. Welche maßgeblichen Ursachen führen nach Kenntnis der Bundesregierung zu Verzögerungen und Wartezeiten von mehr als fünf Tagen bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Fahrzeugzulassung handelt es sich nach der im Grundgesetz vorgesehenen Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern um eine eigene Angelegenheit der Länder. Pandemiebedingt kam es im Jahr 2020 – wenn auch regional sehr unterschiedlich – zu längeren Wartezeiten bei der Beantragung der Fahrzeugzulassung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wies daher die Länder auf die Dringlichkeit der Verfügbarkeit der Zu-

lassungsbehörden hin und machte Vorschläge zur Vereinfachung der Nutzung der internetbasierten Zulassung. Bereits Ende des Jahres 2020 befanden sich die Zulassungszahlen wieder auf dem Vorjahresniveau. Auch aus den Ländern wurde inzwischen über eine Wiederverkürzung der Wartezeiten berichtet. Die Wartezeiten für Termine in den Zulassungsbehörden sind jedoch regional unterschiedlich; eine Übersicht besteht nicht.

4. Hat die Bundesregierung geprüft, wie hoch der gesamtwirtschaftliche Schaden schätzungsweise ist, welcher durch zu lange Wartezeiten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) bei der Kfz-Zulassung in Deutschland entsteht?
  - a) Wenn ja, wie hoch schätzt die Bundesregierung den wirtschaftlichen Schaden in den Jahren 2019 und 2020, der durch die langen Wartezeiten bei der Zulassung eines Kraftfahrzeugs je Bundesland anfiel (bitte getrennt je Bundesland für die Jahre 2019 und 2020 angeben)?
  - b) Wenn ja, wie hoch schätzt die Bundesregierung die finanziellen Belastungen in den Jahren 2019 und 2020 für die Bürgerinnen und Bürger, welche aufgrund der langen Wartezeiten bei der Zulassung ihres Kraftfahrzeugs durch Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel (beispielsweise durch Buchung eines Mietwagens o. Ä.) entstanden (bitte für die beiden Jahre als Bundesdurchschnitt sowie getrennt je Bundesland angeben)?
  - c) Wenn ja, wie hoch schätzt die Bundesregierung den wirtschaftlichen Schaden der dem Autohandel durch zu lange Wartezeiten bei der Kfz-Zulassung in den Jahren 2019 und 2020 entstand (bitte für die beiden Jahre als Bundesdurchschnitt sowie getrennt je Bundesland angeben)?

Die Fragen 4 bis 4c werden gemeinsam beantwortet.

Untersuchungen auf Bundesebene über die wirtschaftlichen Folgen von Wartezeiten in den für die Zulassung zuständigen Behörden der Länder sind nicht durchgeführt worden.

5. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass durch die Digitalisierung der Kfz-Zulassung Wartezeiten verkürzt und Verwaltungsprozesse optimiert werden können?

Wenn ja, um wie viele Tage lassen sich die Wartezeiten nach Einschätzung der Bundesregierung reduzieren?

  - a) Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Wartezeiten bei der Kfz-Zulassung zu verkürzen?
  - b) Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um auf eine schnellere Digitalisierung der Kfz-Zulassung in Deutschland hinzuwirken?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Die Digitalisierung der Kfz-Zulassung wird im BMVI im Projekt internetbasierte Kfz-Zulassung (i-Kfz) vorangetrieben. Mit diesem Projekt wurden und werden stufenweise die rechtlichen Voraussetzungen (u. a. für die digitale Identifizierung der Antragsteller und für die äußere Erkennbarkeit der Gültigkeit der Zulassungsbescheinigung sowie der Stempelplaketten) geschaffen, um Zulassungsvorgänge internetbasiert abwickeln zu können. Die Regelungen zielen darauf ab, der antragstellenden Person den Gang zur Zulassungsbehörde zu ersparen und sukzessive dazu überzugehen, den Zulassungsvorgang ausschließlich im Online-Dialog abzuwickeln. Das Projekt zielt also darauf ab, Wartezeiten zu verkürzen und dasungsverfahren zu optimieren. In diesem Sinne wur-

den die Grundlagen geschaffen, um Anträge auf Erstzulassung teilautomatisiert abzuwickeln, also den Antrag maschinell zu bearbeiten, die Entscheidung aber weiter dem Sachbearbeiter zu überlassen. Die Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Umschreibung auf einen anderen Halter mit Beibehaltung des Kennzeichens können dagegen bereits automatisiert erfolgen, also durch reine maschinelle Entscheidung. Die Einrichtung des konkreten Verfahrens obliegt auch für die internetbasierte Form der Zulassung nach der im Grundgesetz vorgesehenen Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern aber den in den Ländern zuständigen Behörden. Das BMVI hat die Länder wiederholt auf die Notwendigkeit, hingewiesen, dass die internetbasierte Zulassung in den örtlichen Portalen auch effektiv angeboten wird. Zu ihrer Unterstützung hat das BMVI in allen Ländern Schulungen zur Begleitung der Einführung der Regelungen durchgeführt und mit den Verfahrensanbietern der Zulassungsbehörden über Einzelheiten beraten. Wie sich die internetbasierte Zulassung auf Wartezeiten auswirkt, hängt vom Ausmaß ihrer Nutzung durch die Antragsteller und von der Verfügbarkeit in der jeweiligen Zulassungsbehörde ab. Bei der internetbasierten Außerbetriebsetzung und dem Halterwechsel mit Beibehaltung des bisherigen Kennzeichens entstehen keine Wartezeiten mehr. Bei den anderen Zulassungsvorgängen ist nach dem Online-Dialog weiter die Bearbeitung in der Zulassungsbehörde erforderlich, sodass die konkreten Bearbeitungszeiten von den örtlichen Behörden abhängen.

6. Hat die Bundesregierung den Stand der internetbasierten Zulassung von Kraftfahrzeugen in Deutschland bewertet, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
  - a) In wie vielen und welchen Bundesländern ist es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit möglich, Kraftfahrzeuge durch internetbasierte Dienste online zuzulassen (bitte namentlich nennen)?
  - b) Bestehen diese Möglichkeiten der internetbasierten Kfz-Zulassungen gleichermaßen für natürliche und juristische Personen?

Wenn nein, in welchen Bundesländern besteht die Möglichkeit zur internetbasierten Kfz-Zulassung ausschließlich für natürliche Personen, in welchen ausschließlich für juristische Personen und in welchen für beide Gruppen (bitte jeweils namentlich nennen)?
  - c) Wie viele Kraftfahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher insgesamt in den Kalenderjahren 2019 und 2020 durch internetbasierte Zulassungsmöglichkeiten neu zugelassen oder abgemeldet (bitte für die beiden Jahre als Bundesdurchschnitt sowie getrennt je Bundesland angeben)?

Die Fragen 6 bis 6c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/19988, die Antworten zu den Fragen 10, 11 und 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/28066 und auf die Antwort auf die Schriftliche Frage 159 des Abgeordneten Torsten Herbst auf Bundestagsdrucksache 19/19240 verwiesen. Neuere Erkenntnisse liegen nicht vor.