

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Robin Jünger, Ruben Rupp, Alexander Arpaschi, Sebastian Maack, Tobias Ebenberger, Lars Haise, Edgar Naujok, Steffen Janich, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dr. Rainer Kraft, Alexis L. Giersch, Otto Strauß, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Stefan Henze und der Fraktion der AfD

Zentrale internetbasierte Fahrzeugzulassung, digitaler Fahrzeugschein und Datenaustauschprozesse (Statusabfragen) zwischen Registern und Basisdiensten des Bundes

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Modernisierungs- und Digitalisierungsagenda eine Reihe von Vorhaben angekündigt, die Verwaltungsleistungen bürgernäher, schneller und durchgängig digital machen sollen. Dazu zählt nach Darstellung der Bundesregierung ausdrücklich auch die Weiterentwicklung der internetbasierten Fahrzeugzulassung sowie die Einführung eines zentralen Portals beim Kraftfahrt-Bundesamt, über das Bürger künftig an einer Stelle Fahrzeuge online an-, ab- und ummelden können (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/fahrzeugschein-digital-2392706). Flankiert wird dieses Vorhaben durch den Ausbau digitaler Dokumente und Wallet-Ansätze, in denen sich Personalausweis, Fahrzeugschein, Führerschein und weitere Nachweise digital bündeln sollen (ebd.).

Mit dem Start der i-Kfz-App und dem digitalen Fahrzeugschein wird zudem ein weiterer Schritt in Richtung digitaler Nachweise im Mobilitätskontext öffentlich kommuniziert. Neben dem reinen Dokumenten-Mitführen werden Funktionen wie Termin-Erinnerungen sowie das Teilen eines Fahrzeugschein-Abbilds beschrieben (ebd.). Solche Komfortfunktionen werfen nach Ansicht der Fragesteller die sachliche Frage auf, welche Datenflüsse technisch erforderlich sind und ob hierfür regelmäßige maschinelle Statusprüfungen (Statusabfragen) zwischen Registern, Fachverfahren und Basisdiensten stattfinden (z. B. zur Aktualität von Zulassungsstatus, Halterdaten, Hauptuntersuchungsdaten oder Versicherungsinformationen). In einer föderalen Zulassungslandschaft mit kommunalen Zulassungsbehörden ist außerdem klärungsbedürftig, wie ein zentrales Portal beim Kraftfahrt-Bundesamt mit bestehenden Länder- und Kommunalverfahren zusammenspielen soll, welche Standards und Schnittstellen verpflichtend werden und welche Aufgaben dabei Bund, Länder und Kommunen jeweils tragen.

Das Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung (BMDS) beansprucht zugleich eine ressortübergreifende Rolle beim digitalen Fundament des Staates, bei Standards, Schnittstellen, Plattformen sowie beim Deutschland-Stack als nationaler Technologieplattform für die digitale Verwaltung (<https://bmds.bund.de/themen/digitaler-staat>). In der föderalen Modernisierungsagenda wird ebenfalls die Schaffung einer nationalen Technologieplattform (D-Stack) und ein Monitoring der Umsetzungsfortschritte hervorgehoben (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/foederale-modernisierungsagenda-2397632).

Daneben sind im Kontext der Verwaltungsdigitalisierung das Once-Only-Prinzip und Ende-zu-Ende-Digitalisierung als zentrale Leitlinien benannt; sie zielen darauf, Mehrfachangaben zu vermeiden und medienbruchfreie Verfahren zu ermöglichen (www.bmi.bund.de/DE/themen/moderne-verwaltung/verwaltungsmmodernisierung/onlinezugangsgesetz/onlinezugangsgesetz-node.html).

Gerade weil der Mobilitätsbereich mit personenbezogenen Daten, Registerkopplungen und hohem Missbrauchsschutzbedarf verbunden ist, stellt sich aus Sicht der Fragesteller die Frage, welche Architekturentscheidungen die Bundesregierung trifft, beispielsweise ob Statusänderungen strikt ereignisbasiert (z. B. nur bei Anstoß durch Antrag bzw. Änderung) verarbeitet werden, oder ob regelmäßige Abfragen zur Datenaktualisierung und Plausibilisierung vorgesehen sind und welche Rolle das BMDS dabei übernimmt hinsichtlich Standardisierung, Basisdiensten (Identitäts- und Nachweisdienste, Wallet-Komponenten, Schnittstellen) und dem Deutschland-Stack. Ebenfalls interessiert die Fragesteller, welche datenschutzrechtlichen und IT-sicherheitsrechtlichen Anforderungen angesetzt werden.

Ein internationaler Vergleich kann zur sachlichen Einordnung beitragen. In Österreich sind digitale Nachweise über die App „eAusweise“ etabliert. Dabei werden Nachweise über kurzzeitig gültige QR-Codes vorgewiesen und mit einer staatlichen elektronischen Identität („ID Austria“) verknüpft (www.id-austria.gv.at/de/verwenden/eausweise und www.digitalaustria.gv.at/verwaltung/id-austria/eausweise.html). Für „digitale Zulassungsscheindaten“ existieren beschriebene Prüfprozesse, bei denen der Nachweisinhaber selektiv Daten freigibt und die prüfende Stelle diese über einen QR-Code verifiziert (<https://www.id-austria.gv.at/de/hilfe/hilfe-zur-app-eausweise/haeufige-fragen-eausweise-digitale-zulassungsscheindaten>). Österreich benennt außerdem das Once-Only-Prinzip als strategischen Ansatz und beschreibt technische Plattformkomponenten zur Datenwiederverwendung (www.digitalaustria.gv.at/verwaltung/egovernment/once-only-prinzip.html).

Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, ob und wie die Bundesregierung österreichische Ansätze (QR-Code-Nachweise, selektive Datenfreigabe, klare Prüfroutinen) bei der deutschen Ausgestaltung von Wallet- und Zulassungsdiensten berücksichtigt, und ob in Deutschland – im Zuge zentraler Portale und Registerkopplungen – zusätzliche, regelmäßige Statusabfragen geplant sind, die über eine bloße fallbezogene Bearbeitung hinausgehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Arbeitspakete, Meilensteine und Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung bestehen zur Entwicklung eines zentralen Portals zur internetbasierten Fahrzeugzulassung beim Kraftfahrt-Bundesamt, wie es von der Bundesregierung angekündigt wurde?
2. Welche Rolle nimmt das Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung bei diesem Vorhaben ein, insbesondere mit Blick auf Standardisierung, Schnittstellen, Basisdienste und die Einbindung in den Deutschland-Stack?
3. Welche Bundesressorts und nachgeordneten Behörden sind nach Kenntnis der Bundesregierung an der Konzeption und Umsetzung des zentralen Zulassungsportals beteiligt, und welche federführenden Gremien- oder Steuerungsstrukturen bestehen hierfür?
4. Welche technische Zielarchitektur (z. B. zentral, föderiert, hybrid) verfolgt die Bundesregierung für den Datenaustausch zwischen dem zentralen Portal, dem Kraftfahrt-Bundesamt, den Zulassungsbehörden sowie weiteren

beteiligten Stellen, und welche Standards sollen dabei verbindlich eingesetzt werden?

5. Welche Arten von maschinellen Statusprüfungen („Statusabfragen“) zwischen Registern bzw. Fachverfahren und dem zentralen Portal bzw. der i-Kfz-App sind vorgesehen oder werden geprüft, insbesondere zur Aktualisierung von Zulassungsstatus, Halterdaten, Fahrzeugdaten, Hauptuntersuchungsinformationen oder Versicherungsinformationen?
6. Erfolgen diese Statusprüfungen nach Planung der Bundesregierung ausschließlich ereignis- bzw. anlassbezogen (z. B. bei Antragstellung oder Änderung) oder auch regelmäßig bzw. periodisch, und welche Frequenzen, Trigger und Protokollierungen sind jeweils vorgesehen?
7. Welche Rechtsgrundlagen (Gesetze, Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften) zieht die Bundesregierung für den Betrieb eines zentralen Zulassungsportals und die hierfür notwendigen Datenabfragen heran, und welche Änderungen werden hierfür in dieser Legislaturperiode geplant?
8. Welche datenschutzrechtlichen Bewertungen (insbesondere Datenschutz-Folgenabschätzungen) wurden für das zentrale Portal, die i-Kfz-App und den digitalen Fahrzeugschein erstellt oder beauftragt, und wann werden diese Bewertungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt?
9. Welche technischen und organisatorischen Maßnahmen zur IT-Sicherheit (u. a. Authentifizierung, Zugriffskontrolle, Protokollierung, Missbrauchserkennung) sind für das zentrale Portal und die angebundenen Basisdienste vorgesehen, und welche Rolle spielen dabei Bundesstandards und die Standardisierungsarbeit des BMDS?
10. Welche Identitäts- und Nachweisdienste (einschließlich Wallet-Komponenten) sollen nach Planung der Bundesregierung im Kontext von digitalem Fahrzeugschein, perspektivisch digitalem Führerschein und einer „digitalen Brieftasche“ genutzt werden, und welche Zuständigkeiten liegen hierbei beim BMDS?
11. Welche Zeitplanung verfolgt die Bundesregierung zur Bereitstellung eines nationalen digitalen Führerscheins bis Ende 2026 sowie zur Integration in die i-Kfz-App bzw. in Wallet-Strukturen, und welche Abhängigkeiten bestehen dabei zu europäischen Vorgaben der EUDI-Wallet?
12. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung ggf., um im Sinne von Once-Only-Prinzip und Ende-zu-Ende-Digitalisierung Mehrfachangaben zu vermeiden, ohne dabei unverhältnismäßige Registerkopplungen oder übermäßige Statusabfragen zu etablieren?
13. Wie viele kommunale Zulassungsbehörden betreiben nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit eigene Online-Portale bzw. i-Kfz-Zugänge, und welche Umstellungs- oder Migrationsbedarfe entstehen durch ein zentrales Portal beim Kraftfahrt-Bundesamt?
14. Welche Kosten (einmalig und laufend) veranschlagt die Bundesregierung für Entwicklung, Betrieb, Wartung, IT-Sicherheit und Monitoring des zentralen Portals sowie der hierfür notwendigen Basisdienste, und aus welchen Einzelplänen bzw. Titeln sollen diese finanziert werden?
15. Welche Vergabe- und Beschaffungsmaßnahmen (u. a. externe Dienstleister, Cloud-Leistungen, Betriebsleistungen) wurden im Zusammenhang mit zentralem Portal, i-Kfz-App, digitalem Fahrzeugschein und Wallet-Komponenten bereits eingeleitet oder abgeschlossen, und welche Rolle spielt dabei der Deutschland-Stack als Technologieplattform?

16. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung bei der Ausgestaltung des deutschen Ansatzes ggf. die österreichische Umsetzung digitaler Nachweise über QR-Codes in der App „eAusweise“ sowie die dort beschriebenen Prüfprozesse für digitale Zulassungsscheindaten?
17. Welche technischen und rechtlichen Unterschiede bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen dem österreichischen Ansatz (QR-Code-basierte selektive Datenfreigabe durch den Nachweisinhaber) und dem deutschen Ansatz (i-Kfz-App/digitaler Fahrzeugschein, zentrales Portal), insbesondere hinsichtlich Datenminimierung, Protokollierung und möglicher Statusabfragen?
18. Welche Mechanismen plant die Bundesregierung ggf., um Transparenz und parlamentarische Kontrolle über Umfang, Zweck, Häufigkeit und Zugriffsberechtigte von Datenabfragen im Kontext zentraler Fahrzeugzulassung, digitalem Fahrzeugschein und Wallet-Komponenten sicherzustellen, insbesondere im Rahmen des in der föderalen Modernisierungsagenda angekündigten Monitorings?

Berlin, den 24. Februar 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.