

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 21/3505 –**

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

A. Problem

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen mehrere Ziele vor allem des Koalitionsvertrags für die 21. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD umgesetzt werden.

B. Lösung

Vornahme von Änderungen im Straßenverkehrsgesetz und weiteren straßenrechtlichen Vorschriften. Schaffung von Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsrecht für die Digitalisierung der fahrer- und fahrzeugbezogenen Papiere, für eine digitale Parkraumkontrolle sowie für einen digitalen Datenaustausch in der Verwaltung. Bürokratieabbau und Stärkung des Verbraucherschutzes, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erweiterung des Handlungsspielraums der Kommunen. So sollen etwa die Personengruppen, für die Parkbevorrechtigungen vorgesehen werden können, näher bestimmt werden. Weitere Änderungen zielen auf die Sanktionierung des (auch privaten) Punktehandels und die Verlängerung der Verfolgungsverjährung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

Weiterhin soll eine EntschlieÙung die Grundlagen für weitere Änderungen im Bereich des Straßenverkehrsrechts schaffen.

Annahme einer EntschlieÙung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Ablehnung bzw. Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Die Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb wird durch den folgenden Dreifachbuchstaben bbb ersetzt:

„bbb) In Buchstabe b wird die Angabe „städtischer Quartiere“ durch die Angabe „und bestimmter Personengruppen mit besonderem Gebietsbezug oder mit besonderem gebietsübergreifenden Parkraumbedarf in Gebieten“ ersetzt.“

- b) In Nummer 18 wird in § 23 Absatz 1 die Angabe „gewerbsmäßig“ gestrichen.

- c) Nummer 21 wird durch die folgende Nummer 21 ersetzt:

„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 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist in den Fällen des § 23 Absatz 1, § 24 Absatz 1, § 24a Absatz 1 bis 2a und § 24c Absatz 1 die Behörde oder Dienststelle der Polizei, die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmt wird.“

- b) Absatz 3 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Die Frist der Verfolgungsverjährung beträgt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 sechs Monate.““

- d) In Nummer 39 wird § 63g wie folgt geändert:

- aa) Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. das angegebene amtliche Kennzeichen und“.

- bb) Nach Absatz 4 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die zuständigen Behörden haben über die Erhebung, Kombination und Löschung von Daten nach Absatz 2 Satz 1, 2 und 4 sowie nach Absatz 3 Satz 2, 3 und 5 Aufzeichnungen zu fertigen, die das amtliche Kennzeichen oder im Fall von Absatz 3 Satz 3 den Hash-Wert des Kennzeichens, den Standort des Fahrzeugs und das Datum und die Uhrzeit des Verarbeitungsvorgangs enthalten müssen.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Buchstabe b wird in § 2 Absatz 1a Satz 2 die Angabe „nur“ gestrichen.

- b) In Nummer 2 wird § 2d wie folgt geändert:

- aa) In Absatz 5 Satz 1 wird nach der Angabe „Fahrerlaubnisregister“ die Angabe „sowie Daten aus dem Fahreignungsregis-

ter, die die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen oder den Nachweis dieser Berechtigung berühren“ eingefügt.

bb) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Daten nach den Absätzen 4 und 5 auch nach Erstellung des digitalen Führerscheins in diesem und in den Systemen des Anwenderprogramms verarbeiten, soweit dies für den Betrieb des Anwenderprogramms zum digitalen Führerschein erforderlich ist. Lässt sich aus den Daten schließen, dass ein Fall des § 2 Absatz 1b vorliegt, darf das Kraftfahrt-Bundesamt den digitalen Führerschein im Anwenderprogramm als ungültig darstellen.“

c) Nach Nummer 5 wird die folgende Nummer 6 eingefügt:

„6. Nach § 65 Absatz 3 wird der folgende Absatz 4 eingefügt:

„(4) Solange der Abruf des Lichtbildes nach § 2d Absatz 5 Satz 2 technisch noch nicht möglich ist, muss abweichend von § 2d Absatz 4 das Lichtbild noch nicht im digitalen Führerschein enthalten sein.“

3. In Artikel 7 Nummer 1 Buchstabe b wird in § 4 Absatz 2a Satz 3 die Angabe „nur“ gestrichen.

4. Artikel 8 wird durch den folgenden Artikel 8 ersetzt:

„Artikel 8

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

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 16 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.

2. Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „von Fahrzeugsystemen oder -teilen und deren Entwicklungsstufen für die“ durch die Angabe „oder“ ersetzt.

b) Nummer 2 wird durch die folgenden Nummern 2 und 3 ersetzt:

„2. dieser Verordnung mit Ausnahme von den §§ 15 und 16 und

3. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“

b) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Grundsätzlich ist die Ansicht des 64. Deutschen Verkehrsgerichtstages, dass das Führen aller Fahrzeuge im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss Gefahren für die Verkehrssicherheit birgt, zu teilen. Mit Blick auf die Unfallursachen können hier bei Fahrrad- und insbesondere bei Pedelecführenden gegebenenfalls Unfallverhütungspotentiale liegen, die es zunächst näher zu untersuchen gilt. Im Lichte der so gewonnenen wissenschaftsbasierten Erkenntnisse könnten gegebenenfalls in einer der nächsten Novellen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geeignete Änderungen erfolgen.

Einsatzkräfte sind bei Einsätzen im öffentlichen Verkehrsraum besonderen Gefahren ausgesetzt. Selbst bei ordnungsgemäß abgesicherten Einsatzstellen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, insbesondere durch unzureichenden Abstand, Unaufmerksamkeit und zu hohe Geschwindigkeit beim Passieren von Einsatzstellen. Besonders auf Schnellstraßen und Autobahnen wird die Geschwindigkeit häufig nicht ausreichend reduziert.

Die allgemeinen Verhaltenspflichten der Straßenverkehrsordnung (StVO) reichen insoweit nicht aus, um das erforderliche Verhalten an Einsatzstellen klar und eindeutig vorzugeben. Der Bundesrat hat deshalb zu Recht gefordert, den Schutz von Einsatzkräften durch konkrete Vorgaben in der StVO und einen entsprechenden Ordnungswidrigkeitentatbestand zu stärken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine fakten- und wissenschaftsbasierte Entscheidungsgrundlage vorzulegen, in der die Notwendigkeit und Angemessenheit geeigneter Verhaltensangebote und Sanktionen betreffend das Führen von Fahrrädern und Pedelecs im Straßenverkehr untersucht werden.
 - Sie sollen mit ihrem Nutzen für die Verkehrssicherheit und unter Abwägung der volkswirtschaftlichen Kosten dargestellt werden.
 - Sie sollen auch auf weitere mögliche Auswirkungen, etwa bei der Fahreignungsbeurteilung und im Kontext der Radverkehrspolitik und des Klimaschutzes im Verkehr untersucht werden.
 - Dabei soll insbesondere eine Herabsetzung der Promillegrenze und die Einführung eines Bußgeldtatbestands mit geeigneter Sanktionshöhe betrachtet werden.
 - Es soll zwischen Fahrrad- und Pedelecführenden differenziert werden.
 - Das gegenüber einem Kraftfahrzeug bestehende unterschiedliche Gefährdungsrisiko für andere ist angemessen zu berücksichtigen;
2. die Straßenverkehrsordnung schnellstmöglich so anzupassen, dass
 - der Schutz von Einsatzkräften bei Einsätzen im öffentlichen Verkehrsraum gezielt verbessert wird,
 - beim Passieren von Einsatzstellen innerorts eine verpflichtende Schrittgeschwindigkeit sowie die Einhaltung eines ausreichenden Seitenabstandes vorgesehen wird,

- beim Passieren von Einsatzstellen außerorts ein verpflichtender Spurwechsel, soweit dies möglich ist, sowie eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen wird,
- für vorsätzliche oder fahrlässige Verstöße gegen diese Verhaltenspflichten ein geeigneter Ordnungswidrigkeitentatbestand geschaffen wird,
- geplante Änderungen so auszugestalten sind, dass sie für Verkehrsteilnehmende verständlich und rechtssicher sind und dadurch zu einer spürbaren Verbesserung der Sicherheit an Einsatzstellen beitragen.“

Berlin, den 25. März 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Maximilian Kneller
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Maximilian Kneller

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/3505** in seiner 54. Sitzung am 16. Januar 2026 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Innenausschuss, dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss wurde der Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf werden eine Reihe von straßenverkehrsrechtlichen Änderungen vorgeschlagen. So soll der digitale Führerschein eingeführt werden, der als Ergänzung zum Kartenführerschein von der Pflicht entbinden soll, den Kartenführerschein mitzuführen. Weiterhin sollen den Kommunen Handlungsspielräume eingeräumt werden, um die Effektivität von Parkraumkontrollen durch den Einsatz digitaler Mittel zu steigern und die Wirksamkeit von Parkraumbewirtschaftung auch im Falle knapper Personalressourcen zu sichern. Mit dem Gesetzentwurf soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, um europarechtliche Vorgaben umzusetzen, wonach die jedem typgenehmigten Neufahrzeug vom Hersteller beizufügenden Übereinstimmungserklärungen der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) zur Verfügung zu stellen sind. Auch Informationen zu Rückrufmaßnahmen von Kraftfahrzeugen sollen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden. Die Möglichkeit der Auskunftserteilung im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister soll auf das Umweltbundesamt und die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen erweitert werden. Die Begrifflichkeiten der „hoch- und vollautomatisierten“ Fahrfunktion sollen an international gängige Standards angepasst werden, um eine konsistentere Verwendung, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen. Um den Punktehandel, d. h. öffentliche Angebote zur Täuschung von Behörden über Beteiligte an mit Punkten bewerteten Verkehrsverstößen, zu verhindern, soll ein entsprechender Bußgeldtatbestand geschaffen werden. Letztlich soll die Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen gelockert und die Einbeziehung anderer Gruppen ermöglicht werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Innenausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in seiner 30. Sitzung am 25. März 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)62 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)63 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke angenommen. Der **Innenausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 des federführenden Ausschusses anzunehmen. Weiterhin hat der **Innenausschuss** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion

der AfD den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)66 des federführenden Ausschusses angenommen.

Der Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in seiner 30. Sitzung am 25. März 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)62 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)63 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 des federführenden Ausschusses anzunehmen. Weiterhin hat der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)66 des federführenden Ausschusses angenommen.

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in seiner 31. Sitzung am 25. März 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)62 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)63 wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke angenommen. Der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 des federführenden Ausschusses anzunehmen. Weiterhin hat der **Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)66 des federführenden Ausschusses angenommen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 17. Sitzung am 14. Januar 2026 beschlossen, eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Parken fair gestalten – Nachhaltig, digital und sozial gerecht“ auf Drucksache 21/3610 durchzuführen. Die öffentliche Anhörung fand in der 21. Sitzung des Verkehrsausschusses am 23. Februar 2026. Dazu wurde auch Prof. Dr. Dirk Heckmann, Professor für Recht und Sicherheit der Digitalisierung an der Technischen Universität München eingeladen. Prof. Heckmann hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben, konnte aber an der öffentlichen Anhörung nicht teilnehmen. An der Anhörung haben folgende Auskunftspersonen teilgenommen:

- Richard Damm, Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA);
- Felix Lennart Hake, Bitkom e. V., Bereichsleiter Mobility & Aviation;
- Kerstin Hurek, ACE Auto Club Europe e. V., Abteilungsleiterin Verkehrspolitik;

- Thomas Kiel d’Aragon, Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, Deutscher Städtetag, Referent für Verkehrswesen, Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung, Güterverkehr und Logistik;
- Dr. Roman Ringwald, Rechtsanwalt, Partner Becker Büttner Held Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater PartGmbH Berlin (BBH);
- Dorothee Saar, Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung;
- Marco Schäler, Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG), Geschäftsführer der Kommission Verkehr.

Richard Damm, Präsident des KBA, befürwortete den Gesetzentwurf. Die zentralen Themen seien die Digitalisierung, der Bürokratieabbau und das autonome Fahren. Mit der vorzeitigen Umsetzung der europäischen Vorgaben im Bereich der Digitalisierung im Hinblick auf den digitalen Führerschein übernehme Deutschland eine Vorreiterrolle. Weiterhin müssten alle Maßnahmen, die dem Abbau nicht erforderlicher Bürokratie dienen, umgesetzt werden. Zum Thema des autonomen Fahrens schlug er eine bundesweit einheitliche Regelung zur Genehmigung des Betriebsbereichs vor. Zu den geplanten Regelungen den Punktehandel betreffend führte er aus, bei der Analyse entsprechender Daten zeigten sich Auffälligkeiten bei einzelnen Personen, bei denen hohe Punktezahlen verbucht seien. Gewerbsmäßiger Punktehandel lasse sich aber leichter nachweisen als die Übernahme von Sanktionen für begangene Verkehrsverstöße im privaten Bereich.

Felix Lennart Hake vom Branchenverband bitkom führte aus, die Einführung des digitalen Führerscheins sei zwar richtig, damit die Menschen die Vorteile der Digitalisierung spürten. Die Fahrerlaubnisse für Roller und Moped sollten aber einbezogen werden. Weiterhin sollte es auch privatwirtschaftlichen Dritten, wie etwa Car-Sharing-Unternehmen) ermöglicht werden, den digitalen Führerschein abfragen zu können.

Kerstin Hurek vom ACE Auto Club Europe e. V. erläuterte, zentral bei der Novelle sei die Verkehrssicherheit. Die Unfallzahlen für 2025 seien hoch. Viele Unfälle seien auf Parksituationen zurückzuführen, etwa wenn Gehwege blockiert oder Fahrzeuge in der zweiten Reihe geparkt würden. Die digitale Parkraumüberwachung könne diesbezüglich hilfreich sein. Weiter führte sie aus, Parkraum sei eine öffentliche Dienstleistung, die von allen Nutzerinnen und Nutzern finanziert werden müsse. Dabei könnten die jeweiligen Beiträge sozial gestaffelt werden. Sie schlug vor, Alkoholgrenzwerte für Fahrrad- und Pedelecfahrerinnen und -fahrer einzuführen und unterstützte den Vorschlag, auch den Punktehandel im privaten Bereich zu sanktionieren.

Thomas Kiel d’Aragon, Referent für Verkehrswesen, Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung, Güterverkehr und Logistik beim Deutsches Städtetag, führte zur umfassenden Betroffenheit der Kommunen aus. Dass Parkprivilegierungen nicht nur Bewohnern, sondern auch anderen Gruppen zugeteilt werden sollten, werde sich in quantitativer Hinsicht negativ auf die jeweiligen Bewohner auswirken. Sozial abgestufte Tarife zu ermöglichen, sei angesichts der bisherigen Rechtsprechung, die dafür eine gesetzliche Ermächtigung fordere, richtig und werde auch von den Kommunen unterstützt. Eine Umsetzung der Gebührenstaffelung durch die Kommunen wäre bürokratiearm möglich.

Dr. Roman Ringwald von der Kanzlei BBH begrüßte, dass die Reform die Digitalisierung mit der Erweiterung der kommunalen Handlungsspielräume verbinde. Zu begrüßen sei die bundeseinheitliche Regelung für die digitale Parkraumbewirtschaftung und Parkraumkontrolle. Er regte an, der Gesetzgeber solle auf konkrete technische Vorgaben für die Speicherung von Daten zur Kontrolle der Parkberechtigung verzichten. Diese seien aus Datenschutzgründen nicht erforderlich und verhinderten, dass technische Weiterentwicklungen in diesem Bereich Anwendung finden könnten. Er befürwortete die Einführung der Möglichkeit für Kommunen, die Gebühren für Bewohnerparkausweise sozial staffeln zu können.

Auch **Dorothee Saar** von der Deutschen Umwelthilfe begrüßte den Gesetzentwurf und insbesondere die bundeseinheitliche Regelung, die den Kommunen die soziale Staffelung der Gebühren für das Bewohnerparken ermöglichen solle. Die Parkraumbewirtschaftung sei eine zentrale Voraussetzung für lebenswerte Städte. Kommunen verfügten damit über ein Steuerungsinstrument. Ihnen müsse auch erlaubt sein, dieses Instrument zur Gestaltung klimagerechter Städte einzusetzen.

Marco Schäler von der Deutschen Polizeigewerkschaft begrüßte den Gesetzentwurf ebenfalls. Allerdings biete die Doppelausstellung des Führerscheins Missbrauchspotenziale. Die unmittelbare Sicherstellung des digitalen Führerscheins sei nicht möglich. Er schlug vor, der Polizei im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Möglichkeit

einzuräumen, den digitalen Führerschein sperren zu können. Zum Punktehandel führte er aus, es sei nicht nachvollziehbar, warum nur der gewerbsmäßige Punktehandel bußgeldbewehrt sein solle. Punktehandel im privaten Bereich sei leichter nachzuweisen. Er befürwortete den geplanten Einsatz von Scan-Cars, der die Effizienz von Parkraumüberwachung erheblich steigern würde. Im Hinblick auf das Erfordernis, dass Parkverstöße, die durch digitale Parkraumüberwachung festgestellt worden seien, noch durch reale Ermittlungspersonen bestätigt werden müssten, plädierte er aber dafür, dass entsprechende Vorgaben personalressourcenschonend umgesetzt werden könnten.

Die vorab abgegebenen, schriftlichen Stellungnahmen der oben genannten Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)56 verteilt und sind auf den Internetseiten des Ausschusses abrufbar. Hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird im Übrigen auf das Protokoll zur 21. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, das ebenfalls auf den Internetseiten des Verkehrsausschusses veröffentlicht wurde.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in seiner 27. Sitzung am 24. März 2026 beraten.

Die Fraktion Die Linke hat zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag mit folgendem Inhalt eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)62):

Der Ausschuss wolle beschließen:

1. In Artikel 1 Nummer 14 wird Nummer 14bb) durch die folgenden Sätze ersetzt:

„In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert, soziale Zwecke, ökologische Zwecke oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Inhaber der Parkberechtigung angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen können auch ein Höchstsatz und eine Staffelung nach sozialen Gesichtspunkten sowie ökologischen Kriterien festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

2. In Artikel 1 Nummer 14 wird folgende Nummer 14c) eingesetzt:

In Absatz 6 wird nach Satz eins folgender Satz eingefügt:

aa) „Eine Staffelung nach ökologischen Kriterien kann festgelegt werden.“

3. Der bisherige Artikel 1 Nr. 14 c) wird zur Artikel 1 Nr. 14 d).

4. In Artikel 1 Nummer 25 wird Nummer 25 dd) durch die folgenden Sätze ersetzt:

Nummer 22 wird durch die folgenden Nummern 22 bis 25 ersetzt:

„22. für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b,

23. zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes oder von einer von ihm bestimmten Person dem Umweltbundesamt mitgeteilten energetischen Menge des elektrischen Stroms, der zur Verwendung in Kraftfahrzeugen entnommen wurde und auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden kann, und zur Ausstellung der Bescheinigung über diese Menge nach § 8 Absatz 2 der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist,

24. zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen nach § 63f, oder

25. zur Überprüfung der Einhaltung der Staffelung von Parkgebühren nach ökologischen Kriterien gemäß § 6a Abs. 6 Satz 2 n.F.“

5. In Artikel 1 Nummer 26 wird folgende Nummer 26 e) eingesetzt:

Nach Absatz 2n wird der folgende Absatz 2o eingefügt:

„(2n) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 25 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die für die Parkraumüberwachung zuständige Behörde erfolgen.“

(...)

Begründung

Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges raumplanerisches, sozial- und klimapolitisches Instrument im kommunalen Kontext. Insbesondere in Großstädten sind die begrenzt vorhandenen Flächen umkämpft. Für lebenswerte Quartiere, in denen sich Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Kindern und allgemein Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sicher fortbewegen können, braucht es Platz. Platz, der allzu häufig von immer größer werdenden Autos zugestellt wird (https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2024/03/Hintergrundpapier-Nr.-3_Parken-der-ruhende-Verkehr-und-die-Verkehrswende.pdf). Dies stellt nicht zuletzt ein Sicherheitsrisiko dar (<https://www.bundestag.de/resource/blob/1149088/Stellungnahme-ACE.pdf>). Große Autos, insbesondere sogenannte SUVs oder Pick-Ups, verbrauchen nicht nur Platz. Sie sind unabhängig vom Antriebsstrang ressourcenintensiv in der Herstellung und energieintensiv im Betrieb, als Verbrenner haben Sie höhere CO₂-Emissionen. Zudem steigt mit dem Gewicht die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb, was eine erhebliche Gesundheitsgefahr darstellt (<https://www.nature.com/articles/s43247-025-02980-0>). Dies sind gewichtige Gründe, die Nutzung großer, schwerer Autos insbesondere im städtischen Bereich einzuschränken. Höhere Parkgebühren sind ein geeigneter Hebel, der statt bei Verboten bei Negativanreizen ansetzt und erfolgreich genutzt wird, etwa in Tübingen und Koblenz (<https://www.da-direkt.de/autoversicherung/ratgeber/suv-parkgebuehren>).

Jedoch bedeutet die Erhöhung der Parkgebühren insbesondere im Bereich des Bewohnerparkens je nach Ausgestaltung der Bepreisung eine erhebliche Belastung für Menschen mit niedrigem Einkommen. Dabei sind insbesondere Menschen, die körperlich eingeschränkt sind, die im Schichtdienst oder mobil, etwa in der häuslichen Pflege, arbeiten, auf das Auto angewiesen. Auch Rentner*innen oder Leistungsempfänger*innen sollten nicht aufgrund ihrer Einkommenssituation gegenüber Besserverdiener*innen in der Auswahl des Verkehrsmittels eingeschränkt werden – oder aus Kostengründen an den Stadtrand gedrängt. Daher ist eine soziale Staffelung der Parkgebühren im Bereich des Bewohner*innenparkens sowie die begrenzte Ausweitung auf andere Nutzer*innengruppen dringend geboten.

Viele Kommunen in Deutschland möchten eine soziale und ökologische Staffelung in der Parkraumbewirtschaftung, dafür fehlt im Bereich der Dauerparkausweise aber die Rechtsgrundlage. So führte etwa Freiburg 2022 eine Staffelung der Bewohnerparkgebühren nach Fahrzeuglänge sowie ermäßigte Gebühren für Empfänger*innen von Sozialleistungen und Menschen mit Behinderungen ein. Jedoch entschied das Bundesverwaltungsgericht am 13.06.2023, dass für einen Gebührenerlass aus sozialen Gründen grundsätzlich die Rechtsgrundlage fehlt und sah in der Ausgestaltung des Stufentarifs Art. 3 Abs. 1 GG verletzt (<https://www.bverwg.de/pm/2023/47>). Durch die Ergänzung von § 6a Abs. 5a Satz 3 und 4 StVG wird dem Wunsch der Kommunen Rechnung getragen.

Auch im Kurzzeitparken fehlt für die Staffelung der Parkgebühren nach ökologischen Kriterien die Rechtsgrundlage. Eine Staffelung der Parkgebühren im Kurzzeitparken, etwa wie beim Pariser Vorbild nach Gewicht, ermöglicht den Kommunen eine gezieltere Parkraumbewirtschaftung (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/paris-parken-suv-100.html>). Zudem wird durch die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eingeführte Möglichkeit zur digitalen Parkraumüberwachung die praktische Umsetzbarkeit der Staffelung perspektivisch deutlich vereinfacht. Durch die Ergänzung von §6a Abs. 6 sowie § 35 und §36 StVG wird die Rechtsgrundlage für ökologische Staffelung der Preise im Kurzzeitparken geschaffen.

Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag mit folgendem Inhalt eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)63):

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

„Nach Doppelbuchstabe bb wird folgender Doppelbuchstabe cc eingefügt:

cc) In Satz 3 wird vor der Angabe „angemessen“ die Angabe „sowie soziale Kriterien“ eingefügt. ‘

(...)

Begründung

Durch die Änderung wird die Ermächtigung der Landesregierungen dahingehend erweitert, dass beim Erlass der Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise auch soziale Kriterien berücksichtigt werden dürfen. Hierfür bedarf es einer gesetzlichen Grundlage (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13. Juni 2023 – 9 CN 2.22).

Künftig kann bei der Höhe der Gebühren beispielsweise das Einkommen berücksichtigt werden, um soziale Härten zu vermeiden. Eine übermäßige Belastung der Verwaltungen steht dabei nicht zu befürchten. Zum einen stellt die Berücksichtigung sozialer Kriterien keine Pflicht, sondern eine bloße Möglichkeit dar. Zum anderen lässt sich die Prüfung der entsprechenden Voraussetzungen aufwandsarm ausgestalten, etwa durch eine Anknüpfung an bestehende Nachweise wie einen Sozialpass.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 21(15)65).

Weiterhin haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf eingebracht, dessen Inhalt sich ebenfalls aus der Beschlussempfehlung ergibt (Ausschussdrucksache 21(15)66).

Zur Beratung über den Gesetzentwurf lag dem Ausschuss weiterhin ein Stellungnahmeersuchen des Petitionsausschusses nach § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zu einer öffentlichen Petition vor, das als Ausschussdrucksache 21(15)61 verteilt wurde. Mit der Petition wurde gefordert, dass die wissentlich falsche Selbstbezeichnung in Bußgeldverfahren unter Strafe gestellt oder als Ordnungswidrigkeit normiert wird, um den „Punktehandel“ wirksam zu unterbinden.

In der Beratung erläuterte die **Fraktion der CDU/CSU**, der Gesetzentwurf nehme wichtige Rechtsetzungsvorhaben aus der vergangenen Legislaturperiode wieder auf. Das gelte etwa für Regelungen zur Einführung des digitalen Führerscheins und zur Umsetzung der EU-Richtlinie bis Juli 2026, auch was die Auskunft zu technischen Fahrzeugdaten beim KBA angehe. Weiterhin solle die rechtssichere digitale Parkraumkontrolle durch Scan-Fahrzeuge ermöglicht werden. Damit könnten die Kommunen ihre Effizienz bei der Parkraumkontrolle erheblich steigern. Ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit sei die Sanktionierung des „Punktehandels“. Die Einbeziehung weiterer Personengruppen, für die Parkbevorrechtigungen vorgesehen werden könnten, wie etwa Handwerker und Pflegedienste, sei richtig. Die von den Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke geforderte soziale Staffelung werde nicht unterstützt. Die Ersparnis stehe in keinem guten Verhältnis zu den damit verbundenen Mehraufwänden der Kommunen, die mit der zusätzlichen Bürokratie einhergingen. Eine Regelung, die den Kommunen die soziale Staffelung ermöglichen würde, würde zu erheblichem Druck führen, dass die soziale Staffelung von den Kommunen auch eingeführt werde. Mit dem vorgelegten Entschließungsantrag sollten die fakten- und wissenschaftsbasierten Entscheidungsgrundlagen für künftige politische Maßnahmen geschaffen werden.

Die **Fraktion der AfD** bedauerte, dass der Sachverständige Prof. Dr. Heckmann nicht an der öffentlichen Anhörung teilnehmen könne. Dieser habe verfassungsrechtliche Bedenken gegen die stichprobenartige Kontrolle durch die Scan-Fahrzeuge in seiner schriftlichen Stellungnahme thematisiert. Diese Bedenken würden geteilt. Die verwendete Technik führe nicht zu einer stichprobenartigen, sondern zu einer flächendeckenden Kontrolle. Das Argument, Parkverstöße führten zu Unfällen und deren Folgen für die körperliche Unversehrtheit seien verfassungsrechtlich höher als das Datenschutzrecht zu gewichten, verfange nicht, da diese Unfälle fast ausschließlich zu Sachschäden führten.

Die **Fraktion der SPD** betonte, zentral für die vorliegende Novelle der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen sei ein sicheres und vernünftiges Miteinander im Straßenverkehr. Die vorliegenden Regelungen schafften die Grundlage für die Digitalisierung und das Problem des „Punktehandels“ werde gelöst. Mit den geplanten Regelungen für die digitale Parkraumüberwachung sollten Kommunen praxistaugliche Instrumente zur Verfügung gestellt werden, damit diese die Regeln im ruhenden Verkehr wirksam durchsetzen könnten. Dabei müssten der Datenschutz beachtet und die Verhältnismäßigkeit gewahrt werden. Eine technikoffene Lösung sei deshalb richtig.

Was die mögliche Privilegierung von Personengruppen beim Anwohnerparken angehe, seien klare und begrenzte Regelungen erforderlich. Der Kreis der Begünstigten sei im ursprünglichen Gesetzentwurf noch konturlos gewe-

sen. Wichtig sei, dass die Regelungen rechtssicher, nachvollziehbar und im kommunalen Alltag handhabbar seien. Dass Handwerksbetriebe und Pflegedienste privilegiert werden könnten, sei dringend notwendig.

Auch den privaten „Punktehandel“ zu sanktionieren, sei wichtig. Nur gewerbsmäßige Fälle zu erfassen, wäre lückenhaft. Beide Arten des „Punktehandels“ unterliefen das Fahreignungsbewertungssystem und seien nicht hinnehmbar.

Mit dem im Entschließungsantrag geforderten besseren Schutz von Einsatzkräften nehme man eine wichtige und richtige Forderung des Bundesrates auf. Die Straßenverkehrsordnung müsse schnellstmöglich geändert werden, um die Einsatzkräfte vor Ort besser zu schützen. Weiterhin gehe man das Thema der „Promillegrenze“ für Fahrradfahrende an und fordere eine Entscheidungsgrundlage an. Man stehe einer Absenkung dieser Grenze sehr positiv gegenüber.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte den vorgelegten Gesetzentwurf sehr. In der Vergangenheit habe das Verkehrsministerium noch die Ansicht vertreten, die digitale Parkraumkontrolle sei verfassungswidrig. Es sei gut, dass den Kommunen dieses Instrument nun zur Verfügung stehen solle. Viele Kommunen warteten schon sehr lange darauf. Dass die Kommunen nicht die Möglichkeit erhielten, Parkgebühren nach sozialen Kriterien staffeln zu können, sei bedauerlich. Die öffentliche Anhörung habe gezeigt, dass es dafür eine breite Unterstützung, auch der kommunalen Spitzenverbände, gebe. Die Kommunen könnten damit Debatten vor Ort entschärfen. Es sei nicht klar, warum den Kommunen dieser Spielraum nicht eingeräumt werde. Ihr eigener Änderungsantrag adressiere dieses Thema.

Begrüßenswert sei, dass der „Punktehandel“ im privaten Bereich untersagt werden solle.

Was den Entschließungsantrag angehe, sei nicht nachvollziehbar, warum ein Pommille-Grenzwert für den Radverkehr von Seiten der Koalitionsfraktionen zwar offenbar befürwortet, aber nicht eingeführt werde. Die Pommille-Grenze von 1,1 werde von vielen Seiten unterstützt. Es gebe keinen Grund, diesbezüglich länger zu warten. Darüber hinaus werde das Narrativ vom Radverkehr als Sicherheitsrisiko stark kritisiert. Auch gebe es keine Gründe für die rechtliche Trennung von Fahrrädern und Pedelecs, von der im Entschließungsantrag ausgegangen werde.

Die **Fraktion Die Linke** führte aus, das Anwohnerparken sei sowohl bei der öffentlichen Anhörung als auch in der Debatte ein wichtiges Thema. Es sei unklar, warum die Koalitionsfraktionen den Kommunen nicht die Möglichkeit einräumten, Parkgebühren sozial staffeln zu können. Die Kommunen müssten doch selbst entscheiden dürfen, ob die Einführung einer sozialen Staffelung zu viel Bürokratie bedeuten würde. Wie in der öffentlichen Anhörung deutlich geworden sei, fordern die Kommunen diese Möglichkeit ein.

In ihrem Änderungsantrag adressiere sie zwei Aspekte. Zum einen werde gefordert, den Kommunen die Staffelung von Gebühren für das Kurzzeitparken nach Fahrzeuggröße zu ermöglichen. Das sei möglich und auch nachvollziehbar. Größere Autos verbrauchten mehr Platz als kleinere Fahrzeuge. Der zweite Aspekt sei, dass Kommunen durch die Erhöhung von Parkgebühren und die Ausweitung der Anwohnerparkgebiete wahrscheinlich höhere Einnahmen erzielen. Diese Mehreinnahmen müssten zielgerichtet für nachhaltigen Verkehr investiert werden.

Die Ausweitung der Sanktionierung des „Punktehandels“ werde begrüßt.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Ausschussdrucksache 21(15)62 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)63 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke hat der Verkehrsausschuss den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/3505 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)65 anzunehmen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt weiterhin mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)66 anzunehmen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen des Gesetzentwurfs auf Drucksache 21/3505 durch Buchstabe a der Beschlussempfehlung

Zu Nummer 1 Buchstabe a

Die Personengruppen, für die der Verordnungsgeber neben den Bewohnern Parkbevorrechtigungen vorsehen kann, sollen näher bestimmt werden, um den Kreis der potentiell Begünstigten klarer zu konturieren. Neben Gruppen mit einem besonderen Bezug zu dem betreffenden Gebiet, zum Beispiel gebietsansässigen Betrieben oder Institutionen, kommen auch Gruppen mit besonderem gebietsübergreifendem Parkraumbedarf wie Handwerker oder ambulante Pflegedienste in Betracht. Unberührt bleibt daneben der Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörden, im Einzelfall Ausnahmen nach § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung zuzulassen.

Zu Nummer 1 Buchstabe b

Auch private Punkteübernahmen – etwa im Familien- oder Bekanntenkreis – sollen nicht nur verboten, sondern auch sanktioniert werden. Nach Einschätzung der Praxis entfällt ein erheblicher Anteil der Falschbenennungen auf solche privaten Konstellationen.

An dem Bußgeldrahmen, der sich im Höchstmaß auf 30.000 Euro beläuft, wird festgehalten, da auch gewerbsmäßige Handlungen von dem Bußgeldtatbestand umfasst sind und deren erhöhtem Unwertgehalt mit diesem Bußgeldrahmen ebenfalls Rechnung getragen werden soll. Innerhalb dieses Rahmens kann die Verwaltungsbehörde nach § 17 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, insbesondere auch einer gewerbsmäßigen Begehung, eine angemessene Geldbuße festsetzen. Der Begriff der Gewerbsmäßigkeit ist durch die Rechtsprechung ausgeformt als sich aus der wiederholten Begehung von Verstößen gegen das Verbot eine fortlaufende Einnahmequelle von einigem Umfang und nicht unerheblicher Dauer zu verschaffen. Zudem kann auch eine wiederholte oder beharrlich wiederholte Begehung bei der Festsetzung der Geldbuße zu berücksichtigen sein.

Zu Nummer 1 Buchstabe c

Die Frist für die Verfolgungsverjährung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten soll verlängert werden, um den gestiegenen Ermittlungsaufwand der Behörden zu berücksichtigen und eine effektivere Ahndung von Verkehrsverstößen zu ermöglichen.

Zu Nummer 1 Buchstabe d

Zu Buchstabe aa

Die Änderung von Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 setzt eine Forderung des Bundesrates um, auf eine zwingende Pseudonymisierung mittels Hash-Werten zu verzichten (vgl. Nummer 5 der Bundesrats-Drucksache 647/25 (Beschluss)). Zwar ist die Beschränkung auf Hashwerte grundsätzlich datensparsamer als die Speicherung im Klartext oder mit reversibler Verschlüsselung. Unter anderem aufgrund der strengen Löschfrist von 24 Stunden ist der zusätzliche Nutzen der Datensparsamkeit aber im vorliegenden Anwendungskontext begrenzt. Dem steht ein nicht unerheblicher Umsetzungsaufwand gegenüber, um die Generierung von Hash-Werten mittels hinreichend rechenintensiver Algorithmen in den Parkautomaten technisch zu realisieren.

Die gespeicherten Kennzeichen und ihre Verarbeitung sind nach den allgemeinen datenschutzrechtlichen Anforderungen durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik gegen Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten zu sichern. Eine Pseudonymisierung mittels Hash-Werten ist dafür eine denkbare, aber nicht mehr die zwingend vorgeschriebene Lösung.

Zu Buchstabe bb

Die Ergänzung erfolgt im Hinblick auf Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2016/680 („JI-Richtlinie“). Eine Protokollierung ist demnach auch für die Kontrolle nach Absatz 3 geboten. Hinsichtlich der Kontrolle nach Absatz 2 sieht der Gesetzentwurf zwar bereits implizit eine Protokollierung vor, da der im Rahmen der Videokontrolle zwingend stattfindende Abgleich mit den Daten nach Absatz 1 Satz 2 und 3 zu protokollieren ist. Aus Gründen der Rechtsklarheit und im Hinblick auf die bisher nicht erfasste Löschung der erhobenen Daten wird aber nun auch für Absatz 2 eine explizite Protokollierungsvorschrift geschaffen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a

Der digitale Führerschein wird vorerst als nationale Lösung geschaffen. Er entspricht noch nicht allen Anforderungen der 4. EU-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie (EU) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission). Dementsprechend kann Deutschland die Nachweisberechtigung nur für sein Hoheitsgebiet gewähren. Dies soll durch die ausdrückliche inländische Gebrauchsbestimmung klargestellt werden. Abweichend vom Gesetzentwurf soll aber das Recht ausländischer Staaten, den deutschen digitalen Führerschein bereits in dieser Form anzuerkennen, nicht beschnitten werden. Die Bereitschaft zur Digitalisierung von Verwaltungsprozessen haben alle EU-Mitgliedstaaten bei den Verhandlungen der 4. EU-Führerscheinrichtlinie demonstriert. Um hier der Öffnung und fortschreitenden Digitalisierung nicht im Wege zu stehen, soll das Wort „nur“ gestrichen werden. Aus der verbleibenden Formulierung wird hinreichend deutlich, dass ein rechtssicherer Anspruch auf Anerkennung dieses Nachweises aber nur für das Inland besteht. Der Inhaber eines digitalen Führerscheins kann diesen im EU-Ausland nur nutzen, soweit er durch den jeweiligen Staat freiwillig anerkannt wird. Dies wird sich erst mit der Umsetzung der 4. EU-Führerschein-Richtlinie ändern, die die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins vorsieht.

Zu Nummer 2 Buchstabe b

Es wird ausdrücklich geregelt, dass das Kraftfahrt-Bundesamt für die Erstellung des digitalen Führerscheins und vor allem für den Betrieb des Anwenderprogramms auch Informationen über eine fehlende Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen verarbeiten darf. Dies sind etwa Informationen über Fahrverbote einschließlich Beschlagnahmen des Führerscheins. Diese Informationen sind für den Betrieb des Anwenderprogramms, insbesondere Aktualisierungen, und damit letztlich für die Kontrolle des digitalen Führerscheins von Bedeutung.

Zudem wird ausdrücklich geregelt, dass das Kraftfahrt-Bundesamt den digitalen Führerschein im Anwenderprogramm als ungültig darstellen kann, wenn aus jenen Daten hervorgeht, dass der Nachweis des Führerscheins durch den digitalen Führerschein ausgeschlossen ist.

Zu Nummer 2 Buchstabe c

Diese Übergangsvorschrift ist erforderlich, da die Umsetzung des Lichtbildabrufes aus den Pass- und Personalausweisregistern von fest definierten Zyklen für die Aktualisierung der maßgeblichen Datenabrufstandards abhängt. Für eine zügige digitale Transformation soll der digitale Führerschein den Nutzenden frühzeitig angeboten werden. Sofern die Lichtbildintegration nicht anderweitig erfolgen kann, ist es anfänglich für eine kurze Übergangsfrist vertretbar, den digitalen Führerschein zunächst ohne Lichtbild auszustellen, da dieser – anders als z. B. der Personalausweis – kein hoheitliches Dokument zur Identitätsfeststellung ist, sondern allein dem Nachweis des Führerscheins dient. Eine Personenkontrolle ist auch über das stets mitzuführende hoheitliche Ausweisdokument (z. B. Personalausweis) möglich. Sobald der Lichtbildabruf gemäß § 2d Absatz 5 Satz 1 verfügbar ist, wird das Lichtbild in den digitalen Führerschein aufgenommen und in bereits ausgestellte digitale Führerscheine nachträglich integriert.

Zu Nummer 3

Es wird eine Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe a (siehe oben) vorgenommen.

Zu Nummer 4

Die Änderung von § 16 Absatz 5 Nummer 2 und 3 AFGBV setzt einen Hinweis des Bundesrates um (vgl. Nummer 16 der Bundesrats-Drucksache 647/25 (Beschluss)). Es handelt sich um einen Redaktionsfehler, dass die Nummer 3 nicht ausgerückt worden, sondern an das Ende der Nummer 2 angefügt ist. Dies wird durch die zutreffend vom Bundesrat zitierte Gesetzes- und Verordnungsbegründung bewiesen (BR-Drucksache 86/22): „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.“ Das Kraftfahrt-Bundesamt hat nach § 16 AFGBV die Aufgabe, für Fahrzeuge, die bereits über eine Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung verfügen und in einem weiteren Schritt automatisierte oder autonome Fahrfunktionen erproben sollen, eine Erprobungsgenehmigung zu erteilen. Sollten bei dieser zusätzlichen Erprobungsgenehmigung Ausnahmen auch von der StVZO notwendig werden, so soll das KBA diese Ausnahmen in seine Entscheidung miteinbeziehen können, um eine gebündelte Entscheidung treffen zu können.

Berlin, den 25. März 2026

Maximilian Kneller
Berichterstatter