



Stellungnahme

Marco Schäler

Geschäftsführer der Kommission „Verkehr“ der Deutschen
Polizeigewerkschaft

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am
23. Februar 2026 zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
(Bundestagsdrucksache 21/3505)

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Vor dem Hintergrund der digitalen Transformation des nationalen und internationalen Straßenverkehrsrechts sowie der stetigen Zunahme von polizeilichen sowie ordnungsbehördlichen Aufgaben in der Verkehrsüberwachung sind die geplanten Änderungen ausdrücklich zu begrüßen. Letztlich dürfte in Folge der gesetzlichen Anpassungen nicht nur eine Reduzierung von straßenverkehrsgefährdenden Verhaltensweisen zu erwarten sein, sondern auch eine spürbare Entlastung der polizeilichen und ordnungsbehördlichen Personalressourcen.

B. Spezifische Anmerkungen zum Gesetzesentwurf

I. Einführung eines digitalen Führerscheins

Die digitale Ausgestaltung des Führerscheins ist in Anbetracht der zwischenzeitlich veröffentlichten Richtlinie 2025/2205 über den Führerschein vom 22. Oktober 2025 ausdrücklich zu begrüßen. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Chancen zur Erhöhung der Fälschungssicherheit sowie zur Vereinfachung von

verwaltungsbehördlichen Aufwänden bei fahrerlaubnisbezogenen Änderungen oder Anpassungen, die sich beispielsweise in der Erweiterung oder Verlängerung von Fahrerlaubnisklassen, Aktualisierung des Führerscheins, nachträglichen Eintragungen von Auflagen und Beschränkungen sowie der unverzüglichen Sperrung der digitalen Anwendung bei fahrberechtigungsbezogenen Maßnahmen (z. B. Fahrverbote, Entziehung der Fahrerlaubnis, Widerruf etc.) widerspiegeln können.

Ausweislich der neu eingeführten Regelungen in § 2 Abs. 1a StVG-E bzw. § 4 Abs. 2a FeV-E kann der Führerschein zukünftig auch durch einen digitalen Führerschein gemäß § 2d StVG-E nachgewiesen werden. Dabei erscheint die Entbindung von der Mitföhrpflicht des physischen Führerscheindokumentes – zumindest im Rahmen einer geplanten Erprobung – aus polizeilicher Sicht nicht ganz unproblematisch, da

- nicht immer mit einer flächendeckenden Netzabdeckung an den Kontrollörtlichkeiten zu rechnen ist und das physische Führerscheindokument als hilfreiche Redundanz dienen kann und
- eine polizeiliche Sicherstellung bzw. Beschlagnahme im Sinne des § 94 Abs. 3 StPO sowie die daraus abzuleitende Strafvorschrift in § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG nur in Folge einer polizeilichen Verwahrung des „physischen“ Dokumentes möglich ist. Föhrt der Fahrerlaubnisinhaber nunmehr lediglich den digitalen Führerschein mit sich, so greift die strafrechtliche Verbotsnorm in § 21 StVG in den vorgenannten Fallkonstellationen erst ab dem Zeitpunkt der nachträglichen Sicherstellung bzw. Beschlagnahme des physischen Führerscheins oder der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO und folglich mit einer vermeidbaren zeitlichen Verzögerung. In Ergänzung hierzu sei auf den § 28 Abs. 4 StVG verwiesen, wonach die Gerichte, Staatsanwaltschaften und andere Behörden dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die nach Absatz 3 zu speichernden oder zu einer Änderung oder Löschung einer Eintragung föhrenden Daten mitzuteilen haben. Die Datenübermittlung nach Satz 1 kann auch im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung unter Beachtung des § 30a Absatz 2 bis 4 StVG erfolgen. In § 28 Abs. 3 Nr. 9 StVG sind die

Beschlagnahme, Sicherstellung oder Verwahrung von Führerscheinen nach § 94 StPO genannt. Wenn ein digitaler Führerschein nicht „sichergestellt oder beschlagnahmt“ werden kann, kann auch keine unverzügliche Meldung an das KBA erfolgen.

Ausweislich der Regelungslage in Art. 10 Abs. 5 der Richtlinie 2025/2205 gilt zwar weiterhin das sog. „Ein-Führerschein-Prinzips“, allerdings sieht auch der europäische Gesetzgeber keine Restriktionen zwischen dem physischen und digitalen Führerschein vor. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung des digitalen Führerscheins sowie der Tatsache, dass der aktuelle Tatbestand in § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG nur dann greift, wenn der physische Führerschein sichergestellt oder beschlagnahmt wurde, sollte ein beschränkter Schreibzugriff für die Polizei auf das Fahreignungsregister (FaER) und das EU-Führerscheinnetz (RESPER) aus rechtlichen und technischen Gesichtspunkten geprüft werden, um fahrerlaubnisrechtlich relevante Maßnahmen der Polizei (insb. Sicherstellung bzw. Beschlagnahme des digitalen Führerscheins) ohne Zeitverzug zu dokumentieren. Zugleich sollte durch eine technische Schnittstelle gewährleistet werden, dass etwaige Eintragungen im FaER unverzüglich zu einem Sperrvermerk in der vom Kraftfahrt-Bundesamt bereitgestellten Applikation zum Nachweis des digitalen Führerscheins führen, um eine missbräuchliche Verwendung bis zur gerichtlichen Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu unterbinden.

Eine solche Verfahrensweise bleibt auch trotz der in § 4 Abs. 2b FeV-E implementierten Rechtsvorschrift sowie die damit einhergehende Ordnungswidrigkeit in § 75 Nr. 4c FeV-E alternativlos, da es sich hierbei um eine Selbstverpflichtung des Führerscheininhabers handelt, die im Zweifelsfall keine bedeutsame Hürde darstellt. Demnach begründet ein gültiger Führerschein für die meisten Bürgerinnen und Bürger ein wesentlicher Bestandteil der persönlichen und beruflichen Lebensführung, sodass die unwahrscheinliche Detektion einer (geringfügigen) Ordnungswidrigkeit im Zweifelsfall in Kauf genommen wird.

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung der beiden Nachweisdokumente sollte perspektivisch nur noch der digitale Führerschein als führendes Dokument

ausgegeben werden. In diesem Fall wäre jedoch eine entsprechende Anpassung des Strafprozessrechts erforderlich, um die digitale Sicherstellung bzw. Sperrung des Führerscheins als Übergangsmaßnahme bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen. Alternativ hierzu könnte im Bedarfsfall sowie in Einklang mit der Richtlinie 2025/2205 weiterhin auf die Ausstellung eines physischen Führerscheins zurückgegriffen werden, sofern begründete Hinderungsgründe für die Ausstellung eines digitalen Führerscheins vorliegen (z. B. bei fehlenden technischen Umsetzungsmöglichkeiten des Fahrerlaubnisinhabers oder grenzüberschreitende Fahrten in Drittstaaten). In beiden Fallkonstellationen wären die jeweiligen Fahrerlaubnisinhaber jedoch nur im Besitz eines einzelnen Fahrberechtigungsnachweises, wodurch etwaige Missbrauchshandlungen reduziert werden könnten.

Positiv hervorzuheben ist, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber die im Rahmen der Länderanhörung zur BR-Drucksache 92/25 vom 28. Februar 2025 geäußerten Bedenken im Zusammenhang mit dem Wegfall der „Mitführ- und Aushändigungspflicht“ für den digitalen Führerschein mit einer alternativen Lösung in § 4 Abs. 2a FeV-E kompensiert hat. Hiernach hat der Inhaber den digitalen Führerschein nunmehr nicht nur zuständigen Personen auf Verlangen vorzuzeigen, sondern auch eine Überprüfung der Daten zu ermöglichen. Eine reine „Vorzeigepflicht“ hätte zu Unklarheiten in den tatsächlichen Mitwirkungspflichten des Fahrzeugführenden geführt, da die unbestimmte Formulierung zahlreiche Auslegungsvarianten bereithält und keine konkretisierenden Angaben zur „Distanz“, „Auflösung“ und „Skalierung“ des digitalen Dokumentes macht. Letztlich ist jedoch eine detaillierte Inaugenscheinnahme der relevanten Daten in den unterschiedlichen Untermenüs (z. B. Gültigkeit Führerschein, Erteilung und Befristung von einzelnen Fahrerlaubnisklassen, Eintragung von Schlüsselzahlen, Daten zum Führerscheininhaber) erforderlich, um eine fahrerlaubnisrechtliche Würdigung des betroffenen Fahrzeugführenden gewährleisten zu können. Ferner kann die Aushändigung auch nicht auf die Ermächtigungsgrundlagen zur Aushändigungspflicht von Berechtigungsscheinen in den Polizeigesetzen der Länder gestützt werden, da hiervon nur physische „Berechtigungsscheine“ umfasst werden.

Daran anknüpfend ist die Ausweitung der Regelungen zum digitalen Führerschein auf die Begleitperson zum Begleiteten Fahren ab 17 nach § 48a Abs. 5 FeV-E ausdrücklich zu begrüßen, allerdings ist auch weiterhin keine Verknüpfung dieser Bestimmungen mit dem Ordnungswidrigkeitenkatalog in § 75 FeV erfolgt, sodass in der polizeilichen Verkehrsüberwachungspraxis keine Sanktionsinstrumentarien bei einem Verstoß zur Verfügung stehen.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass der vorliegende Gesetzesentwurf bislang noch keine konkretisierenden Ausführungen zur optischen Ausgestaltung des digitalen Führerscheins (inkl. Sicherheitsmerkmale) in den Anlagen zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthält. In Abhängigkeit von der technischen Ausgestaltung der Sicherheitsmerkmale bedarf es ggf. einer Bereitstellung von technischen Überprüfungsmöglichkeiten für die mit der Verkehrsüberwachung betrauten Behörden (u.a. Polizei, Zoll, BALM, Ordnungsbehörden etc.), um die Echtheit des vorgezeigten Nachweisdokumentes verifizieren zu können.

II. Punktehandel

Mit § 4c StVG-E wird erstmalig eine straßenverkehrsrechtliche Bestimmung geschaffen, die den so genannten „Punktehandel“ unterbinden soll. Dieser ermöglicht es bislang, dass Personen den Verstoß einer anderen Person als eigene Zuwiderhandlung reklamieren und das damit einhergehende Bußgeld sowie etwaige Eintragungen im Fahreignungsregister und Fahrverbote auf sich nehmen. Hintergrund dieser Verfahrensweisen sind zumeist Strategien zur Vermeidung von Eintragungen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem, die beispielsweise nach § 4 Abs. 5 Nr. 3 StVG zur Entziehung der Fahrerlaubnis oder nach § 2a StVG zu einer Verlängerung der Probezeit und einem Aufbauseminar führen können und somit im Gegensatz zu den parallel erlassenen Bußgeldbescheiden zumeist die größere Wirkung auf den Betroffenen entfalten.

In Folge dieser gelebten Praxis wird allerdings der spezialpräventive Charakter des Fahreignungs-Bewertungssystems nach § 4 StVG konterkariert, wodurch die damit einhergehenden Stufenmaßnahmen ins Leere greifen. Zugleich bestand ausweislich

der hierzu ergangenen Rechtsprechung bislang keine Möglichkeit, diese Personen wegen falscher Verdächtigung oder Urkundenfälschung zu verurteilen. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer bußgeldbewehrten Vorschrift in § 23 StVG-E sowie der damit einhergehende Bußgeldrahmen von bis zu 30.000 € ausdrücklich zu begrüßen. Zugleich erfolgt hierdurch eine recht schnelle Umsetzung der Empfehlungen des 62. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu diesem Problemfeld.

Unklar bleibt allerdings die Frage, warum nur gewerbsmäßige Verhaltensweisen von der Bußgeldvorschrift erfasst werden, da ausweislich der polizeilichen und ordnungsbehördlichen Erfahrungen eine Vielzahl von „Punkteübernahmen“ im Kontext von familiären Beziehungen oder im Freundes- oder Bekanntenkreis erfolgen und insofern keinen gewerbsmäßigen Hintergrund haben. Zwar könnte eine solche Fehlverhaltensweise über § 14 OWiG (Beteiligung an einer Ordnungswidrigkeit) geahndet werden, allerdings wäre eine Adressierung der Person in § 23 StVG-E spezifischer. In diesem Zusammenhang wäre auch eine gestaffelte Ausgestaltung des Regelbußgeldsatzes denkbar, die zwischen gewerbsmäßigen Handlungen und sonstigen Punkteübernahmen differenziert.

Darüber hinaus regt die Deutsche Polizeigewerkschaft eine Aufnahme der Sanktionsvorschrift in die Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung an, um dem verkehrssicherheitsgefährdenden Aspekt der Rechtsvorschrift Rechnung zu tragen. In letzter Konsequenz können durch die pönalisierte Verhaltensweise ggf. ungeeignete Fahrzeugführende weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen, wodurch Gefahrenmomente für unbeteiligte Verkehrsteilnehmende hervorgerufen werden.

III. Automatisierte Parkraumüberwachung

Mit Blick auf die deutliche Zunahme von polizeilichen und ordnungsbehördlichen Aufgaben im öffentlichen Verkehrsraum sowie begrenzten Personalressourcen in der diesbezüglichen Verkehrsüberwachung ist die Einführung einer Ermächtigungsgrundlage zur automatisierten Parkraumüberwachung in § 63g StVG-E ausdrücklich zu begrüßen. Gegenüber der manuellen Parkraumüberwachung ermöglichen sog. „Scan-Fahrzeuge“ eine Kontrolle von bis zu 1.500 Fahrzeugen pro

Stunde, wohingegen es zu Fuß nur etwa 50 bis 80 Fahrzeuge pro Stunde sind. Hierdurch ist eine bessere Einhaltung der Parkvorschriften sowie eine deutliche Reduzierung von Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmender zu erwarten (Laub, NZV 2025, S. 498).

Zugleich macht der Bund mit Einführung der Rechtsgrundlage Gebrauch von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG, sodass länderspezifische Regelungen (wie zum Beispiel in § 13 LMG Baden-Württemberg) entbehrlich werden. Besonders hervorzuheben sind die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten des § 63g StVG-E, die sich nicht nur auf die bloße Überprüfung von Parkberechtigungen beschränken, sondern ausweislich des § 63g Abs. 3 StVG-E auch regelwidrige Park- oder Haltevorgänge umfassen, die unabhängig von einer Parkberechtigung vorliegen. Darüber hinaus wurden in dem zugrundeliegenden Gesetzesentwurf hohe Standards an die datenschutzrechtlichen Voraussetzungen geknüpft, die sich insbesondere in den nachfolgenden Tatbestandsvoraussetzungen erschöpfen:

- Zweckrichtung
- Voraussetzungen des Einsatzes (insb. nur stichprobenartige Überwachung)
- Beschreibung des technischen Prinzips
- Differenzierung zwischen der Bildübertragung und automatisierten Auswertung
- Speicherdauer und Löschung
- Unterscheidung von Treffer- und Nicht-Treffer-Fällen
- Umgang mit falsch-positiven Treffermeldungen

Zugleich schreibt die Ermächtigungsgrundlage eine verpflichtende Sichtkontrolle der generierten Treffermeldungen durch eine Überwachungskraft vor, die insofern einen Gleichklang zu den datenschutzrechtlichen Regelungen in Art. 11 der Richtlinie (EU)

Nr. 2016/680 bzw. § 54 BDSG sowie den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen hervorruft. Hiernach ist eine ausschließlich auf einer automatischen Verarbeitung beruhende Entscheidung, die mit einer nachteiligen Rechtsfolge für die betroffene Person verbunden ist oder sie erheblich beeinträchtigt, nur zulässig, wenn sie in einer Rechtsvorschrift vorgesehen ist. In letzter Konsequenz entscheidet somit immer eine menschliche Aufsicht über den von einer Maschine generierten Verdachtsmoment eines möglichen Verstoßes. Diese Vorgehensweise ist letztlich auch im Hinblick auf die zahlreichen Ausnahmegenehmigungen sowie etwaigen Rechtfertigungsgründe für unzulässige Park- oder Haltevorgänge (z. B. Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 StVO oder rechtfertigender Notstand oder Nothilfe) angezeigt. Zur Gewährleistung eines grammatikalischen Gleichklangs wird jedoch eine Angleichung der Begrifflichkeit „Kontrolle“ in § 63g Abs. 3 S. 4 StVG-E an die Formulierung „Sichtkontrolle“ in § 63g Abs. 2 S. 3 StVG-E angeregt.

In Anlehnung an die geplante Einführung einer Ermächtigungsgrundlage für die automatisierte Verkehrsraumüberwachung in § 63g StVG-E sowie die bereits bestehende Regelung zur Datenverarbeitung im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nach § 63c StVG regt die Deutsche Polizeigewerkschaft zudem eine technikoffene Ermächtigungsgrundlage im Bundesrecht an, die die automatisierte Verkehrsüberwachung in seinen zahlreichen Facetten abbildet und insofern unterschiedliche Regelungslagen in den Ländern entbehrlich macht. Nicht selten wirken länderspezifische Regelungen aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausformulierungen innovationshemmend, da sich die auf eine spezifische Rechtsgrundlage ausgelegte Anfertigung von Verkehrsüberwachungssystemen für die Hersteller nicht lohnen.

IV. Automatisiertes Fahren

In Anbetracht der zunehmenden technischen Möglichkeiten im Bereich der automatisierten Fahrfunktionen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr sind die bereits frühzeitig in Kraft getretenen Rechtsgrundlagen in §§ 1a – 1l StVG ausdrücklich

zu begrüßen. Zugleich sind sie Vorbild für weltweite Standards und ermöglichen innovative Entwicklungen in einem fest definierten Rahmen.

Tatsächlich gibt es jedoch grammatikalische Ungenauigkeiten zwischen der Rechtsauslegung des bundesdeutschen Gesetzgebers und der SAE zum hoch- und vollautomatisierten Fahren. Insofern kann die im Gesetzesentwurf angedachte Zusammenführung des hoch- und vollautomatisierten Fahrens zur Harmonisierung der Begrifflichkeiten innerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beitragen.