

Stellungnahme zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BT-Drucksache 21/3505)

Erstellt von Richard Damm, Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes für eine Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 23. Februar 2026 zum vorgenannten Gesetzentwurf

Mit dem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften der Bundesregierung in der Bundestags-Drucksache 21/3505 werden Änderungen in den Bereichen Digitalisierung, Bürokratieabbau, Informationszugang und Innovationen vorgenommen. Konkret werden hierzu sieben Maßnahmen genannt. In dieser Stellungnahme wird insoweit eingegangen auf die Digitalisierung von fahrer- und fahrzeugbezogenen Papieren, die Auskunft über Fahrzeugdaten, die Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR), das automatisierte Fahren und die Sanktionen gegen Punktehandel. Die Stellungnahme befasst sich nicht mit der digitalen Parkraumkontrolle und den Neuerungen zum Bewohnerparken. Der Gesetzesentwurf wird positiv bewertet und dies im Einzelnen nachfolgend erläutert.

Mit den gesetzlichen Änderungsvorschlägen erfolgt ein wichtiger Schritt bei der Digitalisierung mit der geplanten Einführung des digitalen Führerscheins. Der derzeit laufende Führerscheintausch gemäß der Dritten EU-Führerscheinrichtlinie wird positiv angenommen. Mit der Ausstellung der EU-Führerscheinkarte wird nicht nur die gegenseitige Anerkennung und Kontrolle von Führerscheinen innerhalb der Europäischen Union erleichtert; es werden durch die Aufnahme der Informationen zur Fahrerlaubnis von Einzelpersonen in das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) die Möglichkeiten für die Verwaltung, Justiz und Wirtschaft erweitert. Die Zugriffs- und Kontrollmöglichkeiten werden effizienter und schneller. Die Aufnahme in das ZFER stellt die Grundlage für die Realisierung des digitalen Führerscheins in Deutschland dar. Damit erhalten Einzelpersonen die Möglichkeit, sich eine digitale Version der Fahrerlaubnis ausstellen zu lassen. Neben einem möglichst einfachen Verfahren bei der Ausstellung des digitalen Führerscheins, ist hierbei die Einhaltung von sicherheits- und datenschutzrechtlichen Aspekten wichtig, damit die fortschreitende Digitalisierung Vertrauen in die Technologie schafft. Die Mitführung des digitalen Führerscheins auf dem Mobiltelefon ermöglicht und vereinfacht den Zugang. Dies beinhaltet zukünftig nicht nur für Wirtschaftsakteure Vorteile, sondern auch für die nutzenden Personen. Aktuell sieht der Gesetzesentwurf einen Abruf des Lichtbilds aus den Pass- und Ausweisregistern und aus zentralen Lichtbildbeständen der Bundesländer sowie die Möglichkeit der Speicherung des Lichtbilds im ZFER vor. Hier sollte die Bundesregierung die Möglichkeit des Auslesens des Lichtbilds aus dem Personalausweis mit der Online-Ausweisfunktion (eID) prüfen, da die Personalausweisdaten für eine sichere Authentifizierung bereits herangezogen werden. Nicht nur der Aufwand für eine Umsetzung wäre dadurch reduziert, sondern auch die Datenhaltung von personenbezogenen Informationen. Nachdem der digitale

Fahrzeugschein in 2025 erfolgreich durch die Bundesregierung eingeführt wurde, ist das Ziel der Realisierung eines digitalen Führerscheins ausdrücklich zu begrüßen.

Mit der Schaffung eines Zugangs zu technischen Daten einzelner Fahrzeuge über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) erhalten Bürgerinnen und Bürger eine vereinfachte Möglichkeit, sich über Fahrzeugdaten zu informieren. Da es sich bei den Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) und zu Rückrufen um rein technische Daten handelt, ist eine solche Öffnung zu befürworten. Neben der Verfolgung des Grundsatzes von Open Data, erhöht man die Transparenz bei Rückrufen zu einzelnen Fahrzeugen. Dies kann nicht nur von Interesse für einzelne Personen sein, z. B. bei einem Fahrzeugkauf, sondern dient auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. Fahrzeugrückrufe betreffen überwiegend diese beiden Bereiche. Im StVG wird mit den Änderungen die rechtliche Grundlage für einen Abgleich von Rückrufdaten mit dem bestehenden ZFZR geschaffen. Dies verbessert die Möglichkeit der Überwachung einer Teilnahme insbesondere an wichtigen Rückrufen.

Das ZFZR beinhaltet eine Vielzahl von Informationen zu den in Deutschland zugelassenen und den außer Betrieb gesetzten Kraftfahrzeugen. Eine moderne Verwaltung sollte die Möglichkeit erhalten, Daten effizient für bestehende Verfahren nutzen zu können. Mit dem Entwurf zur Änderung des StVG wird dem Umweltbundesamt, der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen, weiteren Behörden sowie Vollzugsbehörden die Möglichkeit eines automatisierten Abrufs von Daten aus dem ZFZR eingeräumt. Dies dient definierten Zwecken und ist somit im Sinne einer effizienten Nutzung von Daten mit einer klaren Eingrenzung der Verwendungsmöglichkeit dieser Daten festgelegt. Dazu gehört zum Beispiel die Nutzungsmöglichkeit für wissenschaftliche Zwecke bei der vertieften Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen (sog. GIDAS zur Erhebung von Unfallinformationen vor Ort) unter Berücksichtigung des Datenschutzes ebenso wie die Verwendung solcher Daten, die zur Überprüfung der Einhaltung von Fördervorgaben beispielsweise bei der Minderung von Treibhausgasemissionen (THG-Quote) notwendig sind. Bisherige Verfahren basieren auf dem Auslesen von Fahrzeugdaten aus der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein). Dies ist weder zeitgemäß, noch effizient, insbesondere da die Daten im ZFZR für solche Zwecke im definierten gesetzlichen Rahmen automatisiert abgerufen werden können. Das Einräumen dieser Möglichkeit gemäß dem vorliegenden Gesetzentwurf wird unterstützt.

Deutschland hat mit dem Gesetz zum autonomen Fahren im Jahre 2021 sowie der zugehörigen Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (AFGBV) im Jahre 2022 weltweit eine innovative Vorreiterrolle bei der frühzeitigen Ausgestaltung des rechtlichen Rahmens für den autonomen Straßenverkehr eingenommen. Im Laufe der vergangenen Jahre hat sich nicht nur die Technologie in diesem Bereich weiterentwickelt, sondern auch das Verständnis und Wissen für den rechtlichen Rahmen. Hierzu gehört auch die Fortschreibung der Terminologie in diesem Feld, die nicht ausschließlich national, sondern europaweit und international diskutiert wird. Für eine Harmonisierung der Definitionen ist es daher naheliegend und richtig, die

verwendete Terminologie an harmonisierte Begriffe anzugleichen. Dies dient nicht nur einem einheitlichen Verständnis, sondern auch der weiteren Verwirklichung des europäischen Binnenmarkts und der vereinfachten Anerkennung im internationalen Umfeld. Vorteile ergeben sich für die zuständigen Behörden bei der Genehmigung solcher Technologien ebenso wie für die Industrie, für die eine Vereinheitlichung von Anforderungen zu weniger Aufwand und somit weniger Kosten im Vergleich zu divergierenden Definitionen und Anforderungen führt.

Um die Skalierung des automatisierten Fahrens in Deutschland zu beschleunigen, sind zusätzliche Schritte und Maßnahmen erforderlich. Der rechtliche Rahmen in Deutschland kann und sollte für das automatisierte Fahren weiter angepasst und verbessert werden. Deshalb sollten zukünftig weitere Änderungen in das Straßenverkehrsrecht einfließen, die dauerhaft Anreize für den Einsatz von automatisierten Fahrzeugen schaffen. Ein Beispiel ist die Anpassung der Vorschriften bei den Lenk- und Ruhezeiten für autonome Fahrzeuge ohne fahrzeugführende Person sowie die weitere Vereinfachung der Bestimmungen zur Beschleunigung bei den Prozessen zur Genehmigung von Fahrzeugen und den Betriebsbereichen.

Das Fahreignungsregister (FAER) beim Kraftfahrt-Bundesamt dient der Speicherung von Fahrerlaubnismaßnahmen und von Punkten für Verkehrsverstöße, die eine Sicherheitsgefährdung darstellen. Bisher besteht kein Verbot, Punkte unerkannt auf andere Personen eintragen zu lassen oder Personen zu vermitteln, die Punkte auf sich eintragen lassen, damit der Täter den Konsequenzen entgeht. Dies ist mehr als ein Graubereich und widerspricht dem Ansinnen des FAER zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll zum einen diese Lücke rechtlich geschlossen werden und zum anderen eine Sanktionierung erfolgen können. Dabei steht das gewerbliche Anbieten entsprechender Dienstleistungen im Fokus. Die vorgesehene maximale Sanktionierung in Höhe von 30.000 Euro soll eine abschreckende Wirkung in ausreichendem Maße erzielen. Der vorliegende Entwurf ist zielgerichtet und wird unterstützt. Die Sanktionshöhe stellt eine Abschreckung in ausreichendem Umfang dar und sollte daher so Einzug halten in das StVG.

Es wird begrüßt, dass die Bundesregierung den vorliegenden Gesetzentwurf weiterverfolgt, nachdem der ursprüngliche Entwurf am Ende der letzten Legislaturperiode nicht mehr abgeschlossen werden konnte und aufgrund des Diskontinuitätsprinzips erneut in das parlamentarische Verfahren eingebracht werden musste. Diese zeitliche Verzögerung führt insoweit zu einer erhöhten Dringlichkeit, damit weitere Schritte, insbesondere in den Bereichen Digitalisierung sowie Daten- und Informationszugang, zeitnah erfolgen können. Insbesondere für die Einführung eines digitalen Führerscheins ist die Schaffung einer Rechtsgrundlage dringlich. Aus diesem Grunde sollte der vorliegende Gesetzesentwurf möglichst zügig das notwendige Gesetzgebungsverfahren durchlaufen.
