

Stellungnahme

August 2025

5. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zusammenfassung

Bitkom begrüßt die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und die damit einhergehenden Ansätze für die Digitalisierung des Verkehrssektors grundsätzlich, insbesondere die Digitalisierung von Fahrzeug- und Führerschein. Hier setzt der Entwurf wichtige Impulse. In einigen Fällen bleiben allerdings noch Fragen bzw. Aspekte unklar, die im Folgenden ausführlich erläutert werden. Wir sehen noch deutliche Potenziale zur Stärkung des Sharing-Angebots, während bei der Ausgestaltung des digitalen Fahrzeug- und Führerscheins Klärungsbedarf besteht. Zudem enthält die aktuell geplante Ausgestaltung der Unfalluntersuchung bei autonomen Fahrzeugen kritische Elemente, die einer Anpassung bedürfen.

Hinweise im Einzelnen

Digitalisierung von Fahrzeugpapieren

Unklarheiten beim Digitalen Führerschein beseitigen und Branche bei Standards eng einbinden

Wir begrüßen ausdrücklich, dass eine allgemeine Regelung zur Einführung eines digitalen Führerscheins geschaffen wird. Allerdings bleiben einige Fragen offen:

Zunächst ist unklar, weshalb der Nachweis des Führerscheins durch einen digitalen Führerschein ausgeschlossen ist, wenn ein Fahrverbot besteht, die Fahrerlaubnis erloschen ist oder entzogen wurde oder sich der Führerschein nicht im Besitz des Inhabers befindet, da eben diese Informationen auch im digitalen Führerschein verfügbar sein sollten. Gleichermäßen ist unverständlich, weshalb der Gesetzgeber ex ante vorgibt, dass der digitale Führerschein nur im Inland gültig sein soll – im Sinne der

EU-Reisefreiheit und des digitalen Binnenmarktes ist diese Regelung nicht nachvollziehbar.

Zudem muss der digitale Führerschein mit Einwilligung des Besitzers bzw. der Besitzerin auch von privatwirtschaftlichen Dritten digital abgefragt werden können, z.B. bei Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs. So könnte der betreffende Dritte im Falle einer erloschenen Fahrerlaubnis automatisch informiert werden.

Weiterhin legt §2d Abs. 2 Nr. 2 nahe, dass der Gesetzgeber plant, eine zentrale Anwendung zur Darstellung des digitalen Führerscheins durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) bereitstellen zu lassen. Hier muss stattdessen sichergestellt werden, dass der Führerschein auch in anderen Anwendungen, z.B. EUDI-Wallets, nutzbar ist. Wir schlagen vor, §2d Abs. 2 Nr. 2 entsprechend zu ergänzen:

»beim Antragsteller ein geeignetes mobiles Endgerät vorhanden ist und auf diesem das Anwenderprogramm des Kraftfahrt-Bundesamtes **oder ein anderes geeignetes Anwenderprogramm** eingerichtet ist, das die Darstellung des digitalen Führerscheins ermöglicht, und«

Da die Festlegung der technischen Anforderungen an den digitalen Führerschein nicht in Form einer Rechtsverordnung, sondern durch einen Standard des KBA festgelegt werden sollen, muss der Gesetzgeber sicherstellen, dass der Standard unter Einbeziehung der Branche definiert wird. §2d Abs. 3 muss dahingehend ergänzt werden.

Tragfähige Fahrzeugschein-Lösung für Betreiber großer Fahrzeugflotten schaffen

Wir begrüßen sehr, dass die bisherige Erprobungsregelung zur Einführung eines digitalen Fahrzeugscheins in eine dauerhafte Rechtsgrundlage überführt wird.

Ausweislich § 11 Abs. 6 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) ist die Zulassungsbescheinigung vom jeweiligen Fahrer eines Kraftfahrzeuges im Original mitzuführen. Diese Regelung führt bei Flottenbetreibern zu massiven Herausforderungen. Das Flottengeschäft ist schnelllebig und wird insbesondere durch Skalierbarkeit (Größe) ausgezeichnet. Flottenfahrzeuge werden in unterschiedlichsten Geschäftsfeldern eingesetzt: im Car-Sharing, im Mietwagen-Bereich, im Ersatzwagengeschäft sowie in Unternehmensflotten. Aufgrund des täglichen Einsatzes des Fahrzeugs durch oft wechselnde Fahrerinnen und Fahrern sowie die Reinigungsvorgänge kann nicht ausgeschlossen werden, dass Dokumente abhandenkommen oder gestohlen werden. Nach entsprechender Feststellung müssen betroffene Fahrzeuge für die Dauer der Ersatzbeschaffung kurzfristig aus der Flotte genommen werden, was Zeit-, Personal- und Kostenaufwand mit sich bringt und schlicht ineffizient ist. Zudem gibt es Rechtsprechung (vgl. OLG Celle, VersR 2008, 204) die davon ausgeht, dass die Lagerung von Originaldokumenten im Fahrzeug im Fall eines Fahrzeugdiebstahls gefahrerhöhend ist, sodass der Kaskoschutz entfallen könnte. Nicht nur bei der Bereitstellung des Fahrzeugs, sondern auch im Rahmen der jährlich durchzuführenden Hauptuntersuchung wäre eine digitale Zulassungsbescheinigung

eine sinnvolle Entbürokratisierung, da so nicht mehr zehntausende Zulassungsbescheinigungen physisch vorgehalten werden müssten.

Bei der weiteren Umsetzung der digitalen Zulassungsbescheinigung muss daher sichergestellt werden, dass diese unbürokratisch (z.B. durch eine geeignete Großkundenschnittstelle) auch von Unternehmen beantragt und genutzt werden kann. Zudem sollten Unternehmen die Möglichkeit haben, befugten natürlichen Personen – etwa Mitarbeitenden, Fahrerinnen und Fahrern oder Mieterinnen und Mietern – den digitalen Fahrzeugschein auch über eigene bestehende Kanäle weitergeben zu können, z.B. über eine App, ein Online-Portal oder als Teil digitaler Vertragsunterlagen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die aktuelle Mitführpflicht überhaupt notwendig und zeitgemäß ist. Die Tatsache, dass die Richtlinie 1999/37/EG den Mitgliedstaaten lediglich eine Möglichkeit einräumt – sie also nicht dazu verpflichtet – und EU-Mitgliedstaaten wie Irland, Polen oder Tschechien ohne eine Mitführpflicht auskommen und stattdessen Daten aus den nationalen Zulassungsregistern nutzen, zeigt, dass es keiner Pflicht bedarf. Ganz im Sinne des EU-Kompasses für Wettbewerbsfähigkeit und der Zielsetzung der Bundesregierung, bürokratische Belastungen für Unternehmen zu reduzieren, schlagen wir daher vor, dass Fahrerinnen und Fahrer von Flottenfahrzeugen von der Mitführpflicht befreit werden.

Neuerungen im Bewohnerparken und digitale Parkraumkontrolle

Geteilte Mobilität stärken – Öffnung auch für Carsharing und Mietwagen

Wir begrüßen die geplante Öffnung der Verordnungsermächtigung zur Einräumung von Parkbevorrechtigungen für weitere Personengruppen. Diese Öffnung muss ausdrücklich auch Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing- und Mietwagen-Fahrzeugen umfassen, um geteilte Mobilität insbesondere in Quartieren mit erheblichem Parkraumangel zu stärken. In der Folge muss auch klargestellt werden, dass der Begriff »Inhaber der Parkberechtigung« gem. §6a Abs. 5a Satz 3 neu auch Betreiber bzw. Vermieter von Carsharing- und Mietwagen-Fahrzeugen umfasst.

Im Zuge der Automatisierung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs muss auch hier die Rolle geteilt genutzter Carsharing- und Mietwagen-Fahrzeuge mitgedacht werden: Hierfür muss sichergestellt sein, dass die eingesetzten Systeme auch eine Möglichkeit zur automatisierten digitalen Zahlung anbieten, ohne dass für jeden Parkvorgang der Gang zu einem Parkautomaten notwendig wird. Gleichzeitig braucht es eine präzise Datengrundlage für die digitale Ausweisung der einzelnen Parkzonen.

Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Digitale »Sharing-Vignette« ermöglichen

Kraftfahrzeuge, die in Deutschland im Sharing-Betrieb genutzt werden und Bevorrechtigungen im Sinne des deutschen Carsharinggesetzes (CsgG) – wie z.B. bei der Nutzung oder Gebührenhöhe für Parkflächen – in Anspruch nehmen möchten, benötigen gem. §4 CsgG eine amtliche Plakette, die sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht werden muss. Die Beantragung, die Anbringung und ggf. Entfernung der Plakette führt zu erheblichem, nicht notwendigem, bürokratischem Aufwand für Betreiber und Straßenverkehrsbehörden gleichermaßen. Das Ankleben einer physischen Plakette ist auch nicht mehr zeitgemäß, zumal eine einfache digitale Lösung hier Abhilfe schaffen kann. Hierzu wäre lediglich ein entsprechender Eintrag im Zentralen Fahrzeugregister, dass es sich um ein Sharing-Fahrzeug handelt, nötig, einschließlich einer Auskunftsmöglichkeit für die zuständigen Ordnungsbehörden. Das Änderungsgesetz sollte für diese konkrete und kosteneffiziente Stärkung des Sharing-Angebots in Deutschland genutzt werden.

Unfalluntersuchung im Straßenverkehr

Wirksame und zielgerichtete Unfalluntersuchung ermöglichen

Klar ist, dass Unfälle mit konventionellen, automatisierten und autonomen Fahrzeugen von Herstellern, Betreibern und zuständigen Behörden sorgfältig untersucht werden sollten. Der aktuelle Gesetzesentwurf bezieht jedoch auch solche Vorfälle mit ein, bei denen autonome oder automatisierte Fahrzeuge lediglich Sachschäden verursachen, ohne dass Personen verletzt wurden (vgl. § 63g Abs. 1 Nr. 2 StVG). Darunter könnten auch geringfügige Parkunfälle oder andere Bagatellschäden wie Lackkratzer fallen. Diese Vorfälle stellen keine Gefahr für die körperliche Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmenden dar, sodass es nicht sinnvoll erscheint, die Kapazitäten der Polizeibehörden durch eine formale Unfallaufnahme zu beanspruchen oder das vorgesehene Untersuchungsverfahren gemäß § 63h StVG anzuwenden. Zudem werden die relevanten Daten bereits durch den Fahrzeughalter oder -hersteller aufgezeichnet und dem KBA übermittelt (vgl. § 1g Abs. 1 S.2 Nr. 2 StVG). Es bedarf hier eines effizienten Informationsaustauschs zwischen dem KBA und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) anstelle zusätzlicher Untersuchungsverfahren.

Darüber hinaus verfügen gewerbliche Fahrzeughalter – etwa Betreiber autonomer Shuttle-Flotten – über interne Prozesse und Richtlinien, um Geschädigte sowie deren Kfz-Versicherungen über entstandene Bagatellschäden zu informieren und eine Schadensregulierung zu ermöglichen. Fahrzeughersteller analysieren regelmäßig die aufgezeichneten Unfalldaten, um ihre Systeme fortlaufend zu verbessern und zukünftige Unfälle zu vermeiden. Daher sollte das Untersuchungsverfahren gemäß § 63h StVG ausschließlich dann zur Anwendung kommen, wenn die körperliche Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt wurde oder eine polizeiliche Unfallaufnahme erfolgt ist, sofern es sich nicht um einen Bagatellschaden handelt.

Hoheit der Bundesanstalt für Straßenwesen im Untersuchungsverfahren sicherstellen

Das vorgesehene Untersuchungsverfahren sollte zwingend durch Fachpersonal der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) selbst durchgeführt und verantwortet werden. Eine Übertragung dieser Aufgaben an sogenannte Verwaltungshelfer gemäß § 63h Abs. 3 StVG sollte vermieden werden, da sie zwar potenziell zu mehr Flexibilität und Ressourcenschonung auf Seiten der BASt führen könnte, jedoch für Hersteller und Betreiber autonomer Fahrzeuge mit erheblichem bürokratischem Mehraufwand verbunden wäre.

Die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards im Bereich des autonomen Fahrens erfordert kontinuierlichen personellen und organisatorischen Aufwand. Bei einer Delegation müssten private Akteure regelmäßig geschult werden, insbesondere bei Systemupdates oder Änderungen in der Datenverarbeitung. Die spezifische Funktionsweise jedes autonomen Systems müsste detailliert erläutert werden, um eine technisch fundierte Unfallanalyse zu ermöglichen. Unterschiedliche Anforderungen an Datenformate und eingesetzte Systeme würden den Aufwand zusätzlich erhöhen. Darüber hinaus müssten – abhängig von der jeweiligen Konstellation – individuelle Datenschutzvereinbarungen mit dem Verwaltungshelfer geschlossen werden, insbesondere bei der Verarbeitung personenbezogener Daten. Dies umfasst unter anderem Audits zur Prüfung technischer und organisatorischer Schutzmaßnahmen, die Kontrolle etwaiger Subunternehmer sowie die Sicherstellung der Betroffenenrechte gemäß DSGVO.

Auch der Schutz von Geschäftsgeheimnissen, wie im Entwurf zu § 63i StVG vorgesehen, erfordert besondere vertragliche Regelungen. Verwaltungshelfer müssten sich zur Offenlegung ihrer Schutzmechanismen verpflichten und sich industrieüblichen Audits durch die Geheimnisinhaber unterziehen. Zudem müsste eine Haftung für die vollständige Kompensation im Falle einer unautorisierten Offenlegung gewährleistet sein. Nicht zuletzt ist sicherzustellen, dass sämtliche Vereinbarungen zwischen Verwaltungshelfer und Hersteller bzw. Betreiber vor der Datenweitergabe abgeschlossen sind. Da diese Prozesse erfahrungsgemäß umfangreiche interne Ressourcen binden und eine gewisse Vorlaufzeit benötigen, kann ein unmittelbarer Zugang zu Geschäftsräumen – wie in § 63i Abs. 1 Nr. 2, 4, 5 StVG angedacht – nicht uneingeschränkt garantiert werden.

Effiziente Prozesse und interne Behördenkooperation

Wir unterstützen die geplante Einbindung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in die Unfallforschung direkt am Unfallort, sofern dies unter Berücksichtigung eines störungsfreien Ablaufs erfolgt. Kritisch sehen wir jedoch die im Entwurf vorgesehenen weitreichenden Befugnisse der BASt sowie der von ihr eingesetzten Verwaltungshelfer, insbesondere hinsichtlich des Zutritts zu Betriebs- und Geschäftsräumen sowie der Entnahme und Mitnahme von im autonomen Fahrzeug verbauten Datenträgern (§ 63i Abs. 1 Nr. 2, 4, 5 StVG).

Es stellt sich die Frage, warum die bereits beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vorhandenen Daten nicht direkt für die Unfallforschung an die BAST übermittelt werden (§ 1g Abs. 1 StVG). Die Ausübung der genannten Befugnisse kann zu erheblichen Störungen betrieblicher Abläufe führen. Nach einem Unfall müssen Hersteller, Zulieferer sowie Betreiber autonomer Fahrzeuge unverzüglich reagieren – etwa zur Erfüllung behördlicher Meldepflichten. Diese Prozesse beinhalten eine detaillierte Ursachenanalyse, das Auslesen von Datenträgern und Backends, die Koordination funktionsübergreifender Teams, die Bewertung der Weiterbetriebsmöglichkeit des Fahrzeugs, die Behebung technischer Mängel sowie die Abstimmung mit dem KBA als Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörde.

Vor diesem Hintergrund wäre es kontraproduktiv, wenn weitere Akteure gleichzeitig Zugriff auf dieselben Fahrzeugkomponenten und Daten erhalten oder gar essenzielle Datenträger für die Ursachenanalyse beschlagnahmen dürften. Zudem stellt die Ausübung solcher Befugnisse aus unserer Sicht eine hoheitliche Maßnahme dar, die zumindest eine richterliche Anordnung zur Durchsuchung und Sicherstellung voraussetzen muss.

Unproblematisch hingegen ist der Austausch von Daten, die dem KBA und der BAST bereits zu Forschungszwecken zur Verfügung stehen. In Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen KBA und BAST ist nicht nachvollziehbar, weshalb Hersteller, Betreiber oder Halter bei der Einsichtnahme in Genehmigungs- und Zulassungsunterlagen aktiv unterstützen sollen (§ 63i Abs. 1 Nr. 6 StVG). Diese Unterlagen liegen dem KBA bereits mit Beginn des Serien- oder Erprobungsbetriebs vor; Unterlagen zur Betriebsbereichsgenehmigung befinden sich bei den zuständigen Landesbehörden. Im Sinne des Bürokratieabbaus schlagen wir daher eine direkte Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden sowie der BAST zur Dokumenteneinsicht vor.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.