

Stellungnahme

Januar 2026

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 ist insbesondere zu begrüßen, dass der Regierungsentwurf die nötigen Grundlagen für die Nutzung in EUDI-Wallets legt. 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 im Einzelnen Klärungsbedarf besteht.

Hinweise im Einzelnen

Digitalisierung von Dokumenten

[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 und dass die Möglichkeit zur Nutzung in EUDI-Wallets und anderen geeigneten Anwendungen gesetzlich verankert 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. Der Anwendungsbereich digitaler Führerscheine sollte

insbesondere auch auf den vorläufigen Nachweis (VNF) der Fahrerlaubnis AM15 und die Prüfbescheinigung für das begleitete Fahren ab 17 (BF17) ausgedehnt werden. Die in diesem Bereich bisher eingesetzten Papierdokumente haben nur eine zeitlich eng begrenzte Gültigkeit und werden im Regelfall nach spätestens 12 Monaten in reguläre Führerscheine umgetauscht. Der Entfall der Papierdokumente führt zu einer signifikanten Entlastung der zuständigen Fahrerlaubnisbehörden und Technischen Prüfstellen. Die Zielgruppe speziell für die beiden genannten Fahrerlaubnisklassen ist den alltäglichen Umgang mit digitalen Endgeräten besonders gewohnt.

Gleichermaßen 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.

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 Kraftfahrzeugs 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 und im ÖPNV. 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 Miethaltern – 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 Parkraummangel zu stärken. In der Folge muss auch klargestellt werden, dass der Begriff »Inhaber der Parkberechtigung« gem. §6a Abs. 5a Satz 3 neu auch Betreiber von Carsharing- und Mietwagen-Fahrzeuge umfasst, da die Fahrzeuge zum weit überwiegenden Teil von Bewohnerinnen und Bewohnern ohne eigenen PKW genutzt werden, bzw. von solchen Bewohnern, die erwägen, einen privaten PKW abzuschaffen. Dies gelingt nicht, wenn die betreffenden Fahrzeuge in Bewohnerquartieren ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Automatisierung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs muss auch hier die Rolle geteilter genutzter Carsharing- und Mietwagen-Fahrzeuge mitgedacht werden: Hierfür muss sichergestellt sein, dass die eingesetzten Systeme auch eine Möglichkeit zur automatisierten digitalen Zahlung anbieten oder über eine Schnittstelle die pauschale Parkberechtigung prüfen können, ohne dass für jeden Parkvorgang der Gang zu einem Parkautomaten notwendig wird. Gleichzeitig braucht es eine präzise, flächendeckende Datengrundlage für die digitale Ausweisung und Verwaltung einzelner Parkzonen, um eine effiziente Umsetzung zu gewährleisten.

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.

[**Unfallforschung zu autonomen Fahrzeugen**](#)

Unfallforschung bleibt auch im Kontext autonomes als auch teleoperiertes Fahren von zentraler Bedeutung, um reale Risiken besser zu verstehen und das Vertrauen der Bevölkerung in neue Technologien zu stärken. Dabei sollte vorrangig auf bestehende Melde- und Übermittlungspflichten sowie die bei den zuständigen Behörden bereits vorhandenen Datenbestände zurückgegriffen und Doppelstrukturen bei Berichtspflichten und Untersuchungen vermieden werden. Ergänzend sollten auch künftig Forschungsinitiativen in Betracht gezogen werden, die die Unfallforschung zu autonomen Systemen unter Wahrung von Geschäftsgesheimnissen unterstützen und zur Stärkung des Vertrauens in diese Technologien beitragen.

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 2026

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.