

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24.07.2025

Die Schaffung einer Rechtsgrundlage im Straßenverkehrsrecht für die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere, für eine digitale Parkraumkontrolle, einen digitalen Datenaustausch in der Verwaltung, sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung von Forschungsdaten und so zur Erreichung der Vision Zero wird grundsätzlich begrüßt.

Zu 1. Unfalluntersuchung im Straßenverkehr

Die Erweiterung der Befugnisse der BASt, um die vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr (German In-Depth Accident Study, kurz „GIDAS“) zu verbessern, setzt am falschen Ende an und ist unzureichend, um bessere Ergebnisse der Forschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzeugen.

Die Erfassung und Auswertung von Unfällen liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Landespolizeien und wird in der Verkehrsunfallbekämpfung auf regionaler und lokaler Ebene angewendet. Die Aggregation der erfassten Daten führt zum Bundeslagebild. Die Erfassung von Verkehrsunfällen und Unfallursachenzuordnung entspricht in der jetzigen Form nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Auf falschen Erfassungen basierend tieferegreifende Erkenntnisse zu gewinnen, erscheint uns daher nicht zielführend.

Die Basis zur Unfallfassung setzt das **Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz**.

Zur weiteren Differenzierung der Unfallfolgen ist eine zusätzliche Kategorie "Lebensgefährlich Verletzte" in das StVUnfStatG aufzunehmen (MAIS 3+). Es bedarf hierzu grundsätzlich einer Änderung des **§ 2 Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz** (StVUnfStatG), indem dieses Merkmal neben den bisherigen Erfassungstatbeständen des eingetretenen Schadens (getötet, schwer verletzt, verletzt) als neues Kriterium „potenziell lebensgefährlich verletzt“ mit aufgenommen wird. Zusätzlich ist eine Rechtsgrundlage für die Datenübermittlung der Krankenhäuser an die Polizei erforderlich. Durch die verbesserte Unfallrettung überleben mehr Menschen mit schwersten Verletzungen Verkehrsunfälle, was zumeist mit lebenslangen Einschränkungen einhergeht, wie Wachkoma, Querschnittslähmungen oder Prothesen für Gliedmaßen. Die Unfallkategorien 2 und 3 sind in ihrer Definition grundsätzlich zu überdenken, da z.B. 24-stündige Krankenhausaufenthalte nach

„einfachen“ Frakturen an Gliedmaßen heute eher selten sind, vor ein paar Jahren aber noch die Regel waren. Da sich der Umfang und die Ausrichtung der Unfallbekämpfung nach der Schwere der Folgen richtet, ist hier zwingend eine Korrektur erforderlich.

Gemäß gültigem Erlass des IM NRW „Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen“ vom 25.08.2008 (41 - 61.05.01 - 3) sind für die Polizei NRW zehn Unfallarten, 30 Unterscheidungen zur Verkehrsbeteiligungsart und 89 mögliche Unfallursachen aufgeführt, zwischen denen zu wählen ist. Dabei ist die am häufigsten benannte Ursache **Ziffer 89 „sonstige Ursache“**, die keine weiteren Schlussfolgerungen zulässt.

Bei einem Auffahrunfall kann zwar Unterschreitung des Mindestabstandes oder unangemessene Geschwindigkeit als Ursache eingetragen werden, nicht jedoch Abgelenktsein oder Übermüdung des Fahrers, was zur Unterschreitung des Mindestabstandes geführt hat, und die eigentliche Unfallursache war. Erforderlich wäre hier das Aufgreifen der Ergebnisse des FGSV-Projektes „Erhebung bundeseinheitlicher Merkmale von Straßenverkehrsunfällen (EBUS)“ und damit eine bessere Erhebung der Unfalldaten.

In der Verkehrswirklichkeit bekommen Unfälle, die auf sogenannte internistische Notfälle zurückzuführen sind, eine zunehmende Bedeutung und sollten daher gesondert ausweisbar sein. Die Ursache ist nicht das „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“, sondern der Herzinfarkt, die Unterzuckerung usw., ... der „internistische Notfall“. In der Präventionsarbeit indiziert dies andere Fragestellung und Maßnahmen für die Polizei.

Der **§ 1 StVUnfStatG** schließt **Alleinunfälle von Fußgehenden** per Definition aus. Erfasst werden danach lediglich Unfälle von Fußgängern infolge des Fahrverkehrs. Die Definition des Verkehrsunfalls gem. des oben angeführten Erlasses „Aufgaben der Polizei bei Verkehrsunfällen“ vom 25.08.2008 (41 - 61.05.01 - 3) des IM NRW sieht diesen Ausschluss nicht vor: „Ein Verkehrsunfall ist jedes plötzliche und zumindest für einen Beteiligten ungewollte, mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende Ereignis, bei dem Personen- oder Sachschaden entstanden ist.“ Nach dieser Definition ist auch der Alleinunfall des Fußgängers ein aufzunehmender und zu registrierender Verkehrsunfall.

Dem Umfang und der Tragweite von Fußgängerunfällen wird die derzeitige Unfallerfassung nicht gerecht, vgl. die Bedeutung von Alleinunfällen bei Radfahrenden. Ohne Unfallaufnahme wird i.d.R. nicht der Ursächlichkeit nachgegangen, wobei der Unfall durchaus auf Fehlverhaltensweisen Dritter zurückzuführen sein kann, z.B. der mangelhaften Plat-tierung von Gehwegen nach Kabelverlegungen.

Für eine Erreichung des Ziels „Vision Zero“ über Verbesserung von Forschungsdaten müssten Datenerhebungen grundlegend valider werden. Hierzu ist die **Änderung des StVUnfStatG** eine zwingende Voraussetzung.

Der Zugriff auf Unfalldaten für die Unfallforschung sollte auch anderen Trägern, wie der Unfallforschung der deutschen Versicherer (UDV), den Polizeien der Länder, sowie

Verbänden wie dem ADAC, ADFC, FUSS e.V. ermöglicht werden und nicht auf einen Zugriff durch die BASt reduziert sein.

Zu 2. Digitalisierung von Fahrzeugpapieren

Auch wenn es sich bei den anstehenden Änderungen um die Digitalisierung von Fahrzeug- und Führerscheindaten handelt, sind Zufußgehende indirekt betroffen. Zu bedenken ist, dass durch mögliche Datenfälschungen (Entwicklung der KI) eine Umgehung haftungsrechtlicher Ansprüche nach Verkehrsunfällen durch Datenmanipulation erleichtert werden könnte bzw. Verursacher sich der Verantwortung entziehen.

Zu 4. Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR)

Der Zugriff auf die ZFZR-Daten durch das Umweltbundesamt wird ausdrücklich begrüßt, da Straßenverkehr einen maßgeblichen Einfluss auf die Umwelt hat.

Zu 6. Sanktion gegen Punktehandel

Der Punktehandel zeichnet sich aus durch das Ablegen falscher Zeugnisse, was gleichzusetzen ist mit zeugenschaftlichen Falschaussagen. Eine offensichtlich geplante Einordnung als Ordnungswidrigkeit entspricht nicht dem Unrechtsgehalt dieser Vorgehensweise.

Punktehandel ist unter Strafe zu stellen und mit zusätzlichen FaP-Punkten zu belegen.

Zu 7. Neuerungen im Bewohnerparken und digitale Parkraumkontrolle

Die Lockerung des Bewohnerparkens mit Ausdehnung auf ortsansässige Betriebe und Handwerker muss aus Sicht Zufußgehender abgelehnt werden. Seit geraumer Zeit besteht der Trend, dass Betriebe und Handwerker ihre „Betriebshöfe“ aus Kostengründen in den öffentlichen Raum verlagern. Bei den hier zur Rede stehenden Fahrzeugen handelt es sich nicht nur häufig, sondern in der Regel um Kleintransporter, die durch ihre Bauart sichteinschränkend wirken. In den innerstädtischen Wohngebieten werden Zufußgehende schon jetzt nur unzureichend wahrgenommen, das Hervortreten hinter Hindernissen ist eine der Hauptunfallursachen bei Fußverkehrsunfällen.

Eine digitale Parkraumüberwachung, die konsequent u.a. zur Ahndung von Gehwegfalschparkern eingesetzt werden kann, wird dagegen ausdrücklich begrüßt.