

Stellungnahme

Stellungnahme zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenver- kehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

August 2025



1. Einleitung – Bedeutung für die Automobilindustrie

Die deutsche Automobilindustrie ist einer der führenden Treiber der technologischen Entwicklung im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens auf SAE-Level 4 in Deutschland und Europa. Als Verband der Automobilindustrie (VDA) begrüßen wir ausdrücklich die kontinuierliche Weiterentwicklung des Straßenverkehrsgesetzes und bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung nehmen zu können.

Unsere Branche hat in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie Praxiserprobung getätigt und damit entscheidende Grundlagen für die sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft geschaffen.

Wir erkennen die Bemühungen des Bundesministeriums für Verkehr an, mit dem vorliegenden Referentenentwurf gezielt die Unfallforschung zu modernisieren und digitale Methoden stärker in die Analyse einzubinden. Verbesserte Erkenntnisse aus der Unfallforschung leisten zweifellos einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig gilt es, gesetzliche Änderungen so auszugestalten, dass sie Innovation fördern, international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen schaffen und bürokratische Hürden abbauen, statt neue zu errichten.

2. Notwendiger Anpassungsbedarf

Der Entwurf verfolgt mit der geplanten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), insbesondere mit den neuen Vorschriften zur Unfalluntersuchung (Referentenentwurf Abschnitt VIb, Untersuchung und Erforschung von Unfällen im Straßenverkehr), wichtige Ziele: die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Datenanalyse, die Förderung wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Unfallursachenforschung sowie die Anpassung des Rechtsrahmens an die technologischen Entwicklungen im automatisierten und autonomen Fahren. Diese Zielrichtung unterstützen wir uneingeschränkt. Gleichwohl sehen wir an verschiedenen Stellen Änderungsbedarf, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen praxistauglich sind, Doppelstrukturen vermieden werden und der hohe Innovationsdruck in diesem Technologiefeld berücksichtigt wird.

2.1 Sicherheit hat höchste Priorität, aber keine unverhältnismäßige Untersuchungspflicht für alle Schäden (Referentenentwurf Abschnitt VIb StVG)

Die geplante Verpflichtung, sämtliche Unfälle mit autonomen oder automatisierten Fahrzeugen zu untersuchen – unabhängig davon, ob Personenschäden entstanden sind, sehen wir kritisch. Dadurch würden auch nicht sicherheitsrelevante Schäden wie Kratzer im Lack oder geringfügige Parkrempler erfasst werden, die keine Gefahr für die Sicherheit von Personen darstellen. Die umfassende Untersuchung aller Vorfälle würde erhebliche behördliche Ressourcen binden und kaum relevanten Mehrwert für die Verkehrssicherheit erzeugen. Bereits heute werden solche Vorfälle durch die Fahrzeuge automatisch erfasst und an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) übermittelt, sodass die relevanten Daten zur wissenschaftlichen Auswertung ohnehin verfügbar sind. Wir befürworten daher eine Untersuchungsverpflichtung auf Unfälle mit Personenschaden oder gravierendem Sachschaden zu beschränken und einen direkten Datenaustausch zwischen KBA und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vorzusehen, um Doppelarbeit und zusätzliche Bürokratie zu vermeiden.

2.2 Behördenhoheit wahren (Referentenentwurf Abschnitt VIb, § 63h StVG Untersuchungsverfahren)

Von zentraler Bedeutung ist für uns, dass Unfalluntersuchungen ausschließlich von Fachpersonal der BASt durchgeführt werden. Eine Delegation dieser Aufgaben an Verwaltungshelfer birgt erhebliche Risiken. Jede Einbindung Dritter würde umfangreiche Abstimmungen, Schulungen

und technische Einweisungen erfordern, zusätzliche Datenschutz- und Geheimhaltungspflichten mit sich bringen und die Verfahrenseffizienz deutlich mindern. Der im Entwurf vorgesehene Schutz von Geschäftsgeheimnissen ist zwar zu begrüßen, würde im Falle einer Delegation an Verwaltungshelfer jedoch komplexe Nachweise, Audits und Haftungsregelungen notwendig machen. Solche Abstimmungen binden erhebliche Unternehmensressourcen und verhindern eine schnelle und reibungslose Zusammenarbeit mit den Behörden.

2.3 Bestehende Datenflüsse nutzen (Referentenentwurf Abschnitt VIb, § 63i StVG Untersuchungsbefugnisse)

Kritisch sehen wir zudem die im Entwurf vorgesehenen weitreichenden Befugnisse der BAST und gegebenenfalls eingesetzter Verwaltungshelfer zum Betreten von Geschäftsräumen und zur Entnahme von Datenträgern. Alle relevanten Daten liegen dem KBA bereits vor und können bei Bedarf an die BAST weitergeleitet werden. Parallele Ermittlungen würden die internen Prozesse bei Herstellern und Betreibern erheblich stören – insbesondere in der akuten Unfallanalyse, die oftmals unter hohem Zeitdruck erfolgt und funktionsübergreifende Teams erfordert. Ein derartiges Vorgehen würde nicht nur in den Kernbereich betrieblicher Abläufe eingreifen, sondern auch internationale Standards unnötig verschärfen. Stattdessen sollte auf die konsequente Nutzung bestehender Datenflüsse gesetzt und die Kooperation zwischen KBA, BAST und den zuständigen Landesbehörden gestärkt werden.

2.4 Bürokratieabbau als Standortvorteil

Vor dem Hintergrund des internationalen Wettbewerbs um die besten Standorte für Forschung, Entwicklung und Markteinführung des autonomen Fahrens ist es entscheidend, dass Deutschland innovationsfreundliche und effiziente Rahmenbedingungen schafft. Überbordende administrative Anforderungen bergen die Gefahr, dass Investitionen ins Ausland verlagert werden. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, Bürokratie zu reduzieren. Dies sollte auch bei der vorliegenden Gesetzesänderung konsequent umgesetzt werden – durch eine klare Eingrenzung des Anwendungsbereichs, den Verzicht auf unnötige Untersuchungen bei Bagatellschäden, die Vermeidung zusätzlicher Schnittstellen und die effiziente Nutzung vorhandener Behördendaten.

3. Fazit

Die deutsche Automobilindustrie unterstützt das Ziel, die Verkehrssicherheit durch eine moderne und datenbasierte Unfallforschung zu stärken. Der vorliegende Gesetzentwurf greift wichtige Themen auf, birgt jedoch in seiner derzeitigen Form die Gefahr, bestehende Strukturen unnötig zu verkomplizieren, Ressourcen ineffizient einzusetzen und Innovationen zu hemmen. Für eine erfolgreiche Markteinführung des autonomen Fahrens in Deutschland sind klare, verhältnismäßige und international konkurrenzfähige Rahmenbedingungen entscheidend. Die vorgeschlagenen Anpassungen – insbesondere die Konzentration auf relevante Unfälle mit Personenschäden, die Sicherung der Behördenhoheit ohne Delegation an Dritte und die Nutzung bereits bestehender Datenflüsse – sind notwendig, um Bürokratie abzubauen, Doppelarbeit zu vermeiden und den technologischen Fortschritt in Deutschland zu sichern. Nur so lässt sich der Anspruch erfüllen, Sicherheit und Innovation im Straßenverkehr nachhaltig miteinander zu verbinden.

Ansprechpartner

[REDACTED]
Geschäftsführer
[REDACTED]@vda.de

[REDACTED]
Abteilungsleiter
Security, Daten & Digitalisierung
[REDACTED]@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind, direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version August 2025