

Bundesministerium
für Verkehr

Referat StV 21
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Frankfurt a. M., den 22.08.2025
P/He

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer verkehrsrechtlichen Vorschriften; Aktenzeichen: StV21 301020202#00002#0001

Sehr geehrte [REDACTED],

der Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD) bedankt sich für die in Ihrem Schreiben vom 28.07.2025 eingeräumte Möglichkeit, zu dem Änderungsentwurf, betreffend Vorschriften im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und anderer Vorschriften, Stellung nehmen zu dürfen.

Wir äußern uns zu ausgewählten Punkten des Entwurfs:

Zu Art. 1 Nr.1 bis Nr. 8

Eine einheitliche Nomenklatur und die damit verbundenen Begriffsdefinitionen sind aus Sicht des AvD sinnvoll. Die SAE-Norm nimmt dabei Vorarbeiten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) auf. Die internationale Entwicklung entsprechender Systeme mit der Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg wird gefördert. Ebenso sind die Klarstellungen zur Förderung und Entwicklung von Fahrzeugsystemen sowie Anpassungen zur Harmonisierung mit europäischen Vorschriften der Sache angemessen.

Zu Art. 1 Nr. 11 und Nr. 18

Der AvD hält ebenso wie der Änderungs-Entwurf den Punktehandel für geeignet, die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen und staatliche Ermittlungen zu verzögern oder in die falsche Richtung zu lenken. Gleichwohl ist zu bedenken, dass eine effektive Bekämpfung solcher Handlungen intensivere behördliche Ermittlungen voraussetzt. Der AvD hat deshalb die Sorge, dass aufgrund nicht ausreichender personeller und sachlicher Ausstattung von Polizei und Strafverfolgungsbehörden die breite Bekämpfung der verschiedenen Formen von Punktehandel nicht gewährleistet werden kann. Es steht deshalb zu befürchten, dass der geplante neue § 4c StVG ohne Wirkung und Eindruck auf die in den Blick genommenen Anbieter bleibt. Der AvD fordert in Publikationen seine Mitglieder auf, keine falschen Angaben zu machen und sich auf keine Form von Punktehandel einzulassen.

Zu Art. 1 Nr. 25 c), Nr. 26 a), Nr. 26 d) und Nr. 27 b)

Die gesetzgeberischen Schritte zur Digitalisierung aller behördlichen Verfahren und der damit verbundenen Datenverarbeitungsbefugnisse im Bereich der Mobilität sind überfällig und deshalb zu begrüßen. Die Ausweitung der Abrufbefugnisse auf die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Umweltbundesamt (UBA) – unter Wahrung der datenschutzrechtlichen Vorgaben – ist wegen der Aufgaben dieser Bundesbehörden in Bereichen der Mobilität gerechtfertigt.

Zu Art. 1 Nr. 30

Der Schutz von gefährdeten Personen bedarf eines Gleichklangs und eines gleichen Niveaus der einschlägigen Schutzgarantien in allen einschlägigen Regelungsmaterien.

Zu Art. 1 Nr. 32

Die Schaffung einer eigenständigen Rechtsgrundlage für die FIN ist aufgrund europäischer und nationaler Vorgaben, verfassungs- und datenschutzrechtlicher Art, notwendig. So sieht der EuGH den Personenbezug in jedem Datum, das zur Identifizierung eines Halters (so EuGH, U. v. 09.11.2023, C-319/22 zur FIN) eingesetzt werden kann. Der BGH geht davon aus, dass jede Information, die mit einer bestimmten Person verknüpft werden kann, diese Voraussetzung erfüllt (BGH, U. v. 06.02.2024; Az. VI ZR 15/23, Rn. 7). Der AvD sieht zudem in der Möglichkeit, per FIN in einer vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bereitgestellten Rückruf-Datenbank konkrete Fahrzeuge zu suchen, eine große Vereinfachung für Verbraucher. Der angestrebte Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit und die angestrebte Transparenz können so erreicht werden. Das damit verbundene „online only“ ist konsequent mit Blick auf die angestrebte durchgehende Digitalisierung der Verwaltung.

Zu Art. 1 Nr. 38

Mit der Regelungsmaterie im neuen § 63f StVG nimmt der Bund seine Gesetzgebungsbefugnis im Sinne des Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 22 GG wahr. Mit den Regelungen sollen für das gesamte Bundesgebiet einheitliche Vorgaben für digitale Parkraumkontrolle und die Verfolgung von Parkverstößen geschaffen werden. Versuchen einzelner Bundesländer, regional eigene Normen in Kraft zu setzen, ist dann die Grundlage entzogen.

Jede automatisierte Kraftfahrzeugkennzeichenkontrolle begründet Eingriffe in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung und bedarf deshalb der Rechtfertigung (BVerfG, B. v. 18.12.2018, Az.: 1 BvR 142/15).

Der AvD gibt dabei zu bedenken, dass die zitierte Entscheidung automatisierte Kraftfahrzeugkennzeichenkontrollen nur erlaubt, wenn das „Eingriffsgewicht“ dem Schutz von Rechtsgütern von zumindest erheblicher Schwere oder einem vergleichbar gewichtigen öffentlichen Interesse dient. Eine Parkraumüberwachung in Gebieten mit hohem Parkdruck erfüllt unter dieser Prämisse die geforderte Voraussetzung nicht.

Von parkenden Fahrzeugen gehen nach Ansicht des AvD keine Gefahren für die Gesundheit oder das Leben aus. Der ruhende Verkehr emittiert keine Schadstoffe oder CO₂. Ebenso wenig beeinträchtigt im regelkonform stehenden Auto das Fahrverhalten eines Fahrzeugführers Leib und Leben anderer und damit die Verkehrssicherheit. Die „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“ ist sicher durch falsch haltende oder parkende Fahrzeuge berührt. Um diesen Beeinträchtigungen zu begegnen, wäre es eher geboten, vor Ort ausreichend sachliche und personelle Mittel einzusetzen, um eine gleichmäßige Überwachung sicherzustellen. Auch die Notwendigkeit, dauerhafte Parkberechtigungen digital vorzuhalten, zwingt nicht zu regelmäßigen automatischen Überprüfungen.

Zu Art. 1 Nr. 39

Das Konzept, die Untersuchung als wissenschaftliche Stichprobe in einigen Erhebungsgebieten durchzuführen, überzeugt. Ebenfalls einleuchtend ist die Beschränkung auf die Sammlung und Auswertung von Erkenntnissen, um nicht in Konflikt mit anderen rechtlichen Regelungskreisen zu kommen.

Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) war schon bisher Aufgabenträger der Untersuchungen in der herkömmlichen Form, daher ist es konsequent, ihr weiterhin diese Funktion zuzuweisen. Die Pflicht der zuständigen Stellen, bestimmte Unfallereignisse mit Personenschaden unverzüglich weiterzumelden, ist wichtig für die Qualität der Untersuchungsergebnisse. Bereits bestehende Meldekettens sind zu nutzen.

Die neue gesetzliche Grundlage für Untersuchungsbefugnisse ist aus Sicht des AvD entscheidend für fundierte Spurensicherung und deren nachfolgende wissenschaftliche Verarbeitung. Ausreichend begrenzt sind diese Rechte durch die verpflichtend zu wahrende Verhältnismäßigkeit, welche die Unfälle untersuchenden Personen beachten müssen. Der AvD geht davon aus, dass hier auf erfahrenes Personal zurückgegriffen werden kann, das schon bei GIDAS mitgewirkt hat. Eine möglichst umfassende Datenerhebung der Unfälle mit Personenschäden bedingt einen ungehinderten Zugang zu allen Menschen, die zur Aufklärung des Geschehens beitragen können. Ein Korrektiv für die weite Berechtigung sind die letztlich wenigen nachverfolgten Ereignisse als Stichprobe bezogen auf deren Gesamtzahl.

Zu Art. 2 Nr. 1, bis Nr. 5; Art. 7 Nr. 1

Die Einführung eines digitalen Führerscheins ist aus Sicht des AvD eine Erleichterung für Fahrer und auch kontrollierende Behörden. Positiv ist auch zu vermerken, dass jeder einen Antrag stellen kann, aber nicht muss. Es sollte bei der technischen Umsetzung darauf geachtet werden, dass die nationale Lösung mit den Vorgaben der kommenden europäischen 4. Führerschein-Richtlinie (COM[2023] 126) für einen digitalen EU-Führerschein kompatibel ist. Im Sinne einer konsequenten Digitalisierung der Verwaltung unter Wahrung des Datenschutzes ist es sinnvoll, der Speicherung und Übertragung von „Lichtbildern“ und Unterschriften eine eigene Rechtsgrundlage zu geben. Der damit eröffnete Weg erleichtert auch den Kraftfahrern, einen Antrag auf das digitale Dokument zu stellen.

Für Rücksprache stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Automobilclub von Deutschland e. V.

Rechtsanwalt