



Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Verkehr

**eines Gesetzes zur Neufassung des Gesetzes
über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr
und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern**

Berlin, 21.08.2025
Abt. II / fb-jg

I. - Vorbemerkung

Als mit über 200.000 Mitgliedern größte Polizeigewerkschaft Deutschlands nimmt die Gewerkschaft der Polizei (GdP) Stellung zu Gesetzesvorhaben, die Einfluss auf die Arbeit ihrer Mitglieder hat. Insbesondere beim vorliegenden Gesetzesvorhaben sieht die GdP signifikante Auswirkungen auf den Verkehr als Arbeitsplatz vieler Polizeibeamter.

Wenngleich die GdP sich für die Möglichkeit bedankt, ihre Anmerkungen im Rahmen des Verbändebeteiligungsverfahrens in dieser Sache äußern zu können, bedauert sie die gesetzte Frist als zu kurzfristig für ausführliche interne Beratungen im Kreise ihrer Expert:innen und Mitglieder und erhofft sich zukünftig großzügigere Beteiligungszeiträume.

II. - Allgemein

Die vorliegende Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr (IVSG) verfolgt das Ziel, die Ende 2023 aktualisierten EU-Vorgaben an entsprechende Systeme national zu implementieren. Deutschland muss die Änderungen dabei bis zum 21. Dezember 2025 umsetzen.

Verkehrsdaten wie Informationen über Tempolimits, Baustellen, Sperrungen und/oder Gefahrenstellen sollen zukünftig bundeseinheitlich und digital so bereitgestellt werden, dass diese Daten in Echtzeit und in einem maschinenlesbaren Format von Apps, Navis und vernetzten Fahrzeugen genutzt werden können. Dies kann zu einer höheren Sicherheit und einem besseren Verkehrsfluss beitragen und stellt eine Vorbereitung auf vernetztes oder automatisiertes Fahren dar.

Die GdP befürwortet die Neufassung ausdrücklich und sieht in der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrssysteme eine große Chance für mehr Verkehrssicherheit und vor allem für mehr Sicherheit von Polizist:innen und anderen im Verkehr arbeitenden Personen.

Dennoch macht sie deutlich, dass hier zuallererst ein Werkzeug geschaffen wird, über dessen Nutzen seine konsequente Verwendung entscheiden wird.

Die GdP erlaubt sich daher, auf polizeiliche Nutzungsperspektiven intelligenter Verkehrssysteme einzugehen:

■ Verbindliche und frühzeitige Gefahrenwarnung

Vielerorts fehlt es im Verkehr noch immer an geeigneten technischen Mitteln der Vorwarnung. Vor allem auf Bundesautobahnen und anderen Schnellstraßen stellt dieses Fehlen ein konkretes Sicherheitsrisiko für Polizeibeamte und weitere Rettungskräfte sowie verunfallte Verkehrsteilnehmer:innen dar: Zumeist sind provisorische Absicherungsmittel das Einzige, was diese Personen von Fahrzeugen mit hohen Fahrgeschwindigkeiten trennt. Aus Arbeitsschutzsicht ist dies ein nicht hinzunehmender Zustand. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) können hier eine Schlüsselrolle zur Lösung des Problems spielen, wenn sie konsequent und für Verkehrsteilnehmer:innen verbindlich eingesetzt werden.

Dies beinhaltet unter anderem das Aussenden verpflichtender und bundesweit einheitlicher digitaler Vorwarnungen über Verkehrsbeeinflussungsanlagen und durch Nutzung der Car2X-Technologie im Bereich von Einsatzstellen im Verkehr, vor allem auf Bundesautobahnen. Diese Warnungen müssen gegenüber den Empfänger:innen klare Vorgaben signalisieren wie z. B. eine Temporeduzierung auf 60 km/h und bußgeld- bzw. strafbewährt sein. Derzeit sind Car2X-Meldungen

allerdings nur Hinweismeldungen. Wenngleich sie so bereits immerhin ein Mittel der Vorwarnung darstellen, sollte hier dringend nachgeschärft werden. Um eine konsequente Umsetzung zu gewährleisten, ist ferner eine Pflicht zum Einbau der Car2X-Technologie in Neuwägen vonnöten. Darüber hinaus ist aus Sicht der GdP klar: Die Car2X-Technologie allein wird nicht ausreichen, um die Sicherheit von Einsatz- und Arbeitskräften auf Bundesautobahnen und Schnellstraßen auf ein akzeptables Niveau zu heben. Vor dem Hintergrund der noch immer großen Anzahl an Fahrzeugen ohne die technischen Voraussetzungen zur Nutzung von Car2X sowie einer fehlenden Rechtsgrundlage zur verpflichtenden Nutzung wird deutlich, dass derzeit dynamisch steuerbare und flächendeckend verbaute Verkehrsbeeinflussungsanlagen den größten Sicherheitszugewinn bedeuten würden.

■ **Warnungen bei Einsatzfahrten**

Einsatzfahrten unter der Nutzung von Sonder- und Wegrechten sind für Polizeibeamte und Rettungskräfte, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen nicht selten absolute Stresssituationen sowie besonders gefahrenträchtig.

Im Zuge der Inanspruchnahme von Sonder- und Wegrechten sollten entsprechende Echtzeitdaten von Einsatzfahrzeugen direkt an die Verkehrsinfrastruktur und andere Fahrzeuge gesendet werden können, damit sich andere Verkehrsteilnehmer:innen auf diese besondere Situation frühzeitig einstellen können. Diese Funktion muss auch abstellbar sein, wenn es aus polizeitaktischen Gründen erforderlich ist.

■ **Integration polizeilicher Einsatzdaten**

Polizeiliche Lagemeldungen zu Unfall- oder Gefahrenstellen müssen in Echtzeit und automatisiert in den nationalen Zugangspunkt eingespeist werden, damit Dienstanbieter und Fahrzeughersteller diese unmittelbar in Warnsysteme übertragen können. Die technischen und rechtlichen Schnittstellen sind hierfür - falls noch nicht vorgesehen - zu schaffen.

Neben automatisierten Prozessen der C2X-Kommunikation sollte die Polizei über die Verkehrsleitzentralen eine Steuerung veranlassen können (z. B. Gefahrenstelle durch Unfall, Falschfahrende, Rettungsgasse, etc.) und voreingestellte Szenarien zum Abruf bereitstehen.

Mitgedacht werden sollte ferner die Möglichkeit des polizeilichen Einsatzes automatisierter Kennzeichenerkennungssysteme zu Fahndungs- und Gewaltpräventionszwecken. Fahndungen durch das Installieren dieser Erkennungssysteme können so für Polizeikräfte sicherer und effizienter gestaltet werden, da sich diese nicht zur optischen Prüfung an potenziell gefährlichen Orten wie Straßenrändern oder Bundesautobahnzufahrten positionieren müssen und die Wahrscheinlichkeit einer Fehlmeldung verringert wird.

Der Umgang und die Verwendung dieser, in diversen Landespolizeigesetzen bereits berücksichtigten, Technik kann im IVSG bundeseinheitlich geregelt werden. Die GdP fordert daher eine entsprechende Berücksichtigung der Thematik im IVSG. Als Orientierung kann die hierauf bezogene Rechtsnorm Art. 39 des Gesetzes über die Aufgaben und Befugnisse der Bayerischen Polizei des Freistaates Bayern herangezogen werden.¹

¹ **Art. 39: Automatisierte Kennzeichenerkennungssysteme**

■ Praxisorientierte Qualitätsstandards

Es ist unabdingbar, dass durch Datenqualitätsvorgaben sichergestellt wird, dass die entsprechenden Daten zuverlässig, vollständig und vor allem ortsgenau übermittelt werden. Im Zuge dessen muss berücksichtigt werden, dass seitens der Anwender das Vertrauen in etwaige Meldungen bei zu vielen Falschmeldungen oder ungenauen Meldungen rasch erlahmen und die Bereitschaft zum Befolgen der Vorgaben abnehmen kann.

■ Digitale Verkehrsbeeinflussungsanlagen gezielt ausbauen

Der aktuelle Ausstattungsstand des Autobahnnetzes mit digitalen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBAs) ist mit ca. 15 % des Netzes völlig unzureichend, denn derzeit gibt es nur bei entsprechenden Anlagen eine Bindungswirkung durch Anordnung entsprechender Verkehrszeichen (z. B. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h). Die GdP fordert daher, dass alle Erneuerungen und Neuplanungen von Bundesautobahnen entsprechende Anlagen berücksichtigen müssen. Diese Anlagen müssen weiterhin auch durch die Polizei nutzbar sein, da sie einen deutlichen Sicherheitszugewinn an Einsatzstellen bieten. Ein Tempolimit von 130 km/h allein würde nicht ausreichen, da die Fahrgeschwindigkeiten an Einsatzstellen noch immer zu hoch für eine sichere Vorbeifahrt ohne Gefährdung der dort befindlichen Personen wäre.

■ Sicherheitsnutzen priorisieren

Die GdP fordert, dass sicherheitsrelevante Dienste wie z. B. Unfall- und Gefahrenwarnungen sowie standardisierte Meldungen zu Baustellen und Tempolimits verbindlich, priorisiert flächendeckend und in Echtzeit implementiert werden und ihre Funktion laufend überprüft wird.

■ Datenschutz, Fortlaufende Evaluierung, Vermeidung von Doppelstrukturen

Es ist unabdingbar, eine ausreichende Rechtsgrundlage für die Nutzung anonymisierter/pseudonymisierter Felddaten (z. B. aus Fahrzeugflotten) mit klaren Verantwortlichkeiten und DSGVO-Konformität zu schaffen. Transparente Zielwerte wie die Reduktion schwerer Unfälle sollten zuvor artikuliert und das Monitoring der Wirksamkeit von IVS-Diensten laufend vorgenommen werden. Darüber hinaus gilt es, klare Schnittstellen zwischen den IVSen, dem Nationalen Zugangspunkt (NZP) und anderen Datenzugangsstellen zu schaffen, um Mehrfachmeldungen und Medienbrüche zu verhindern.

(1) ¹Die Polizei kann durch den verdeckten Einsatz automatisierter Kennzeichenerkennungssysteme bei Vorliegen entsprechender Lageerkenntnisse [...] Kennzeichen von Kraftfahrzeugen sowie Ort, Datum, Uhrzeit und Fahrtrichtung erfassen. [...] Zulässig ist der Abgleich der Kennzeichen mit polizeilichen Fahndungsbeständen, die erstellt wurden

1. über Kraftfahrzeuge oder Kennzeichen,

a) die durch Straftaten oder sonst abhandengekommen sind oder

b) hinsichtlich derer auf Grund tatsächlicher Anhaltspunkte anzunehmen ist, dass sie bei der Begehung von Straftaten benutzt werden,

2. über Personen, die ausgeschrieben sind

a) zur polizeilichen Beobachtung, gezielten Kontrolle oder verdeckten Registrierung,

b) aus Gründen der Strafverfolgung, Strafvollstreckung, Auslieferung oder Überstellung,

c) zum Zweck der Durchführung ausländerrechtlicher Maßnahmen,

d) wegen gegen sie veranlasster polizeilicher Maßnahmen der Gefahrenabwehr.

III. - Fazit

Ein modernes und die oben genannten Punkte berücksichtigendes IVSG kann die Sicherheit von Einsatzkräften im Verkehr ebenso wie die allgemeine Verkehrssicherheit deutlich erhöhen – aber nur, wenn technische Möglichkeiten verbindlich vorgeschrieben, mit klaren Verhaltenspflichten verknüpft und mit dem Ausbau weiterer Infrastruktur, wie etwa digitalen Verkehrsbeeinflussungsanlagen, zusammengedacht werden.

Ein bloßes Tempolimit würde ebenso wenig ausreichen, wie Car2X-Meldungen im Fahrzeugdisplay, welche keine bindende Wirkung entfalten. Gleichzeitig braucht es eine bessere und bundeseinheitliche Ausbildung und Ausrüstung der im Verkehr und insbesondere auf Schnellstraßen arbeitenden Polizeibeamten sowie eine ausreichende Finanzierung der zuständigen Dienststellen ebenso wie genügend Personal.