

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Dieses Gesetz dient der Umsetzung mehrerer Aufträge aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Diese umfassen die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere sowie auch Beiträge des Straßenverkehrsrechts zur Umsetzung übergreifender Aufträge. Diese Beiträge dienen der Digitalisierung der Verwaltung, dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln, der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung und dem Innovationsstandort für autonomes Fahren.

Eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Alltag erfordert eine fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisherigen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Um festzustellen, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind, müssen die Ursachen des Unfalls zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden.

Die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere bedarf einer gesetzlichen Ermächtigung, um die Umsetzungsdetails auf Verordnungsebene regeln zu können, und der erforderlichen Regelungen über die Verarbeitung personenbezogener Daten.

Die europäischen Typpenehmigungsvorschriften sehen vor, dass ab dem 05.07.2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC) von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in elektronischem Format zur Verfügung gestellt werden. Im Sinne der weiteren Digitalisierung der Verwaltung sowie der Verbraucherfreundlichkeit sollen auch die Informationen zu sog. Rückrufmaßnahmen von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden.

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR), insbesondere im automatisierten Verfahren, auf weitere Behörden – so das Umweltbundesamt – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt Abläufe im Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und bedürfen der Aktualisierung.

Öffentliche Angebote zur Ablenkung von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgegenreten empfohlen.

B. Lösung; Nutzen

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) sowie damit untrennbar zusammenhängende Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), sollen wie nachfolgend beschrieben geändert werden.

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betriebene vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr (German In-Depth Accident Study, kurz „GIDAS“) soll fortentwickelt werden. Zunächst soll die Untersuchungsarbeit durch erweiterte Untersuchungsbefugnisse effizienter gemacht werden, wie dies bereits in den Bereichen Bahn-, Luft- und Seefahrt der Fall ist. Diese Befugnisse sollen mit entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten wachsend wahrgenommen werden und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Die bisherige partielle Rechtsgrundlage im StVG für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung soll zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut werden. Ferner wird künftig auch das Lichtbild und die Unterschrift des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. -inhabers im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeichert. Dies bedarf einer Regelung in StVG und FeV.

Weiterhin wird eine formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen, damit das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Auskünfte aus den von ihm geführten Datenbanken (Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen, sog. Rückrufdatenbank) anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen kann.

Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, soll auf das Umweltbundesamt erstreckt werden, um das Umweltbundesamt in die Lage zu versetzen, die Antragdaten zu überprüfen und insbes. die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen.

Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden für die Ablenkung der Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen.

C. Alternativen

Für die Fortentwicklung der Unfalluntersuchung ist zunächst eine phasenweise aufbauende Institutionalisierung geplant worden. Dies bringt entsprechende Mittelbedarfe mit sich und kann gegenwärtig angesichts der Haushaltslage nicht sofort verfolgt werden.

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben besteht die Möglichkeit, diese nicht zu verfolgen und den status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für die Umsetzung dieses Gesetzes werden für den Bund im EPI. 12 einmalig 2,51 VZÄ (gD) und laufend 1,17 VZÄ (gD) an Personalkapazitäten (KBA) erforderlich. Zusätzlich löst dieses Gesetz einmalige Sachkosten i.H.v. 0,5 Mio. Euro (digitaler Führerschein KBA) und ab 2026 laufende Sachkosten i.H.v. 1 Mio. Euro (Unfallforschung BASt) im EPI. 12 aus.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Dieses Gesetz wird beim Bund schätzungsweise zu einmaligem Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 0,8 Mio. Euro und laufendem Erfüllungsaufwand von rd. 40.000 Euro führen.

Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat **mit Zustimmung des Bundesrates** das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1¹⁾

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 233) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift sowie in Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 erster Halbsatz werden jeweils die Wörter „hoch- und vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „hoch- und vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
 - c) In den Absätzen 3 und 4 werden jeweils die Wörter „hoch- und vollautomatisierte“ durch das Wort „automatisierte“ ersetzt.
2. § 1b wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift sowie in Absatz 1 werden jeweils die Wörter „hoch- und vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Nummer 1 und 2 werden jeweils die Wörter „hoch- und vollautomatisierte“ durch das Wort „automatisierte“ ersetzt.
3. In § 1e Absatz 1 Nummer 2 werden nach den Wörtern „nach Absatz 4“ die Wörter „oder eine Typgenehmigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Europäischen Kommission vom 5. August 2022 mit detaillierten Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen für die Typgenehmigung des automatisierten Fahrsystems (ADS) vollautomatisierter Fahrzeuge (ABl. L 221 vom 26.8.2022, S.1) oder eine vergleichbare Genehmigung, die auf Grundlage einer im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbarer Vorschrift erlassen wurde,“ eingefügt.

¹⁾ Dieser Artikel dient in den Nummern 15 und 16 der ergänzenden Regelung zur Verordnung (EU) 2024/982 und in der Nummer 18 der teilweisen Umsetzung der Verordnung (EU) 2018/858.

4. In § 1i Absatz 1 werden die Wörter „von Entwicklungsstufen für die“ durch das Wort „und“ ersetzt.
5. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Art, Inhalt, Herstellung, Gestaltung, Lieferung, Ausfertigung, Beschaffenheit, Gültigkeit und Befristung von Kennzeichen, Plaketten, Urkunden, insbesondere von Führerscheinen und Berichten, und sonstigen Bescheinigungen, einschließlich Dokumenten im elektronischen Format sowie deren Speicherung, Verwendung, Überprüfung und Löschung, auch durch Dritte,“.
 - b) In Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 werden nach der Angabe „Nummer 5“ die Wörter „oder 6, jeweils auch“ eingefügt.
6. In § 6g Absatz 4 Satz 1 wird die Nummer 8 aufgehoben und die bisherigen Nummern 9 und 10 werden Nummern 8 und 9.
7. In § 12 Absatz 1 Nummer 1 und 2 werden jeweils die Wörter „hoch- und vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
8. § 23 wird wie folgt gefasst:

„ § 23

Anbieten der Ablenkung von Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gewerbsmäßig anbietet, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer gewerbsmäßig anbietet, den Kontakt zu einem Dritten zu vermitteln, der bereit ist, es zu unternehmen, eine Behörde über den Beteiligten an einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen.

(3) Die Ordnungswidrigkeit nach den Absätzen 1 und 2 kann mit einer Geldbuße bis zu 30.000 Euro geahndet werden.“

9. In § 24 Absatz 1 wird die Angabe „§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder 9“ durch die Angabe „§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 3, 5, 7 oder 8“ ersetzt.
10. In § 26 Absatz 1 wird das Wort „den“ durch die Angabe „§ 23 Absatz 1 und 2,“ ersetzt.
11. In § 32 Absatz 1 Nummer 8 werden die Wörter „hoch- und vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
12. § 35 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 20 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bb) In Nummer 21 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

cc) Folgende Nummern 23 und 24 werden angefügt:

„23. zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes oder von einer von ihm bestimmten Person an das Umweltbundesamt mitgeteilten energetischen Menge des elektrischen Stroms, der zur Verwendung in Kraftfahrzeugen entnommen wurde, zwecks Anrechnung auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen und zur Ausstellung von Bescheinigungen darüber gemäß Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 Buchstabe b des Bundes-Immissionschutzgesetzes,

24. zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen gemäß § 63g.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im einleitenden Satzteil wird nach den Wörtern „§ 32 Absatz 1 Nummer 1“ die Angabe „oder 9“ eingefügt, die Wörter „für den Mangel“ werden gestrichen und nach dem Wort „ermöglichen“ werden die Wörter „oder zu unterstützen“ eingefügt.

bbb) In den Buchstaben a und c wird jeweils das Wort „Rückrufmaßnahmen“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe“ ersetzt.

ccc) In Buchstabe b wird das Wort „Rückrufmaßnahmen“ durch die Wörter „fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe“ ersetzt und wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

ddd) Folgender Buchstabe wird angefügt:

„d) die Erfüllung unionsrechtlicher Meldepflichten“.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Satz 1 Nummer 3“ durch die Wörter „Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.

13. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) „Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 1, soweit es sich um Aufgaben nach § 32 Absatz 1 Nummer 1 und 9 handelt, und Nummer 24 aus dem Zentralen Fahrzeugregister

1. an die Zulassungsbehörden,
 2. im Rahmen einer internetbasierten Zulassung an Personen im Sinne des § 6g Absatz 3,
 3. an das Kraftfahrt-Bundesamt oder
 4. an die Bundesanstalt für Straßenwesen für die Zwecke des § 63g
- darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.“

b) Vor Absatz 3 wird folgender Absatz 2n eingefügt:

„(2n) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 23 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Umweltbundesamt erfolgen.“

14. § 36b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeugen“ ein Komma und das Wort „Kennzeichen“ sowie nach dem Wort „Führerscheinen“ die Wörter „und werden als Suchvermerke in diesen Registern gespeichert, bis das Bundeskriminalamt die Beendigung der Ausschreibung entsprechend Satz 1 mitteilt“ eingefügt.
- b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt teilt aufgrund des Abgleichs oder sofern dem Register später eine Mitteilung oder Anfrage zu einem mit einem Suchvermerk versehenen Fahrzeug, Kennzeichen, Fahrzeugpapier oder Führerschein zugeht, dem Bundeskriminalamt oder der nachgeordneten Polizeidienststelle die Bezeichnung und Anschrift der mitteilenden oder anfragenden Stelle, deren Geschäftszeichen, das Datum der Mitteilung oder der Anfrage und die mitgeteilten Daten mit.“

15. In § 37 Absatz 1 werden nach den Wörtern „an die zuständigen Stellen anderer Staaten“ die Wörter „oder der Europäischen Union“ eingefügt.

16. § 37a wird wie folgt geändert.

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ die Wörter „oder an hierfür zuständige Stellen der Europäischen Union“ eingefügt.
- b) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Vorbehaltlich unionsrechtlicher Vorgaben ist § 36 Absatz 5 und 6 sowie Absatz 7 wegen des Anlasses der Abrufe entsprechend anzuwenden.“

17. In § 45 werden die Wörter „die Fahrzeugbriefnummer“ durch die Wörter „die Nummer der Zulassungsbescheinigung Teil II“ ersetzt.

18. § 46 wird wie folgt gefasst:

„§ 46

Auskunft über Fahrzeugdaten unter Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf Auskünfte unter Verarbeitung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer erteilen über

1. Fahrzeugdaten,

- a) soweit diese Auskünfte nach Artikel 12 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) in jeweils geltender Fassung vorgesehen sind, oder

- b) im Umfang der jeweiligen Übereinstimmungsbescheinigung oder des EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens zu Fahrzeugen, die nicht von Buchstabe a umfasst sind, soweit diese Daten in einer Fahrzeugdatenbank beim Kraftfahrt-Bundesamt vorhanden sind,
2. fahrzeugbezogene Maßnahmen im Sinne des § 32 Absatz 3 und deren Durchführungsstand sowie
 3. fahrzeugbezogene Maßnahmen einschließlich Rückrufe im Sinne des § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c und deren Durchführungsstand.

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Auskünfte nach Satz 1 zu einem Fahrzeug für diejenige Person elektronisch bereitstellen, die die zugehörige Fahrzeug-Identifizierungsnummer in einer Anwendung auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes angibt.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf den Zulassungsstatus eines Fahrzeugs in einer zum Zweck der Marktüberwachung und der Erteilung von Auskünften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 geführten Datenbank regelmäßig anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer mit dem Zentralen Fahrzeugregister abgleichen, um von Maßnahmen betroffene Fahrzeuge zu identifizieren.

(3) Enthalten eine fahrzeugbezogene Genehmigung oder eine fahrzeugbezogene Bescheinigung die Angabe von Fahrzeug-Identifizierungsnummern oder des Kennzeichens des Fahrzeugs, so darf das Kraftfahrt-Bundesamt diese Fahrzeug-Identifizierungsnummern und das Kennzeichen als Bestandteil der Genehmigung oder der Bescheinigung verarbeiten, insbesondere übermitteln oder veröffentlichen, sofern die Verarbeitung der Genehmigung oder der Bescheinigung zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer zu Zwecken der wissenschaftlichen Forschung oder der amtlichen Statistik erheben, speichern und verwenden, soweit dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist und der zugehörige Datensatz im Übrigen nur Angaben nach § 33 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 oder Daten der unionsrechtlich vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigungen enthält. Solche Datensätze sind unverzüglich zu anonymisieren, wenn die Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Identifizierungsmerkmal nicht mehr erforderlich ist.“

19. In § 50 Absatz 1 Nummer 1 wird nach den Wörtern „Tag und Ort der Geburt“ ein Komma und die Wörter „das Lichtbild und die Unterschrift“ eingefügt.
20. § 54 und § 63 Nummer 5 werden aufgehoben.
21. § 63a wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „hoch- und vollautomatisierter“ durch das Wort „automatisierter“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 werden die Wörter „hoch- und vollautomatisierten“ durch das Wort „automatisierten“ ersetzt.
22. § 63f wird wie folgt gefasst:

„§ 63f

Datenverarbeitung für Dokumente im elektronischen Format

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf zur Verarbeitung von in diesem Gesetz oder auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Dokumenten im elektronischen Format, insbesondere zu ihrer Erzeugung und Bereitstellung, die Daten nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und § 50 Absatz 1 und 3 verarbeiten.“

23. Nach § 63f wird folgender Abschnitt VIb eingefügt:

„VIb

Untersuchung und Erforschung von Unfällen im Straßenverkehr

§ 63g

Gegenstand und Zweck der Untersuchung

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht und erforscht Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden oder unter Beteiligung von Fahrzeugen mit automatisierten, autonomen oder ferngelenkten Fahrfunktionen. Die Untersuchung umfasst die Aufklärung von Ursachen, Abläufen und Folgen von Straßenverkehrsunfällen und die Schaffung einer Datengrundlage zur Gewinnung von neuen Erkenntnissen.

(2) Die Untersuchung dient den Zwecken der wissenschaftlichen Forschung mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat die Untersuchung darüber hinaus bei ausreichenden Kapazitäten der Bundesanstalt für Straßenwesen den Zweck, Entscheidungsgrundlagen für Marktüberwachungsmaßnahmen und für die Fortentwicklung der Vorschriften über die Fahrzeugsicherheit und über die Genehmigung von Fahrzeugen zu generieren.

(3) Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen der am Straßenverkehrsunfall beteiligten Personen.

§ 63h

Untersuchungsverfahren

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen entscheidet unter Beachtung des Zwecks nach § 63g und ihrer vorhandenen Kapazitäten unabhängig über die Schwerpunktbildung, die Einleitung und den Umfang der Untersuchung.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist befugt, die Bundesanstalt für Straßenwesen im Einzelfall und mit Rücksicht auf deren vorhandene Kapazitäten mit der Untersuchung eines Straßenverkehrsunfalls zum Zweck von § 63g Absatz 2 Satz 2 zu beauftragen. Das Weisungsrecht nach Satz 1 erfasst nicht die Art und Weise der Durchführung der Untersuchung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist nicht befugt, die Beendigung einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen veranlassten Untersuchung anzuordnen.

(3) Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann sich zur Wahrnehmung der Unfalluntersuchung geeigneter privater Personen als Beauftragte bedienen, die nach Weisung und unter Aufsicht der Bundesanstalt für Straßenwesen als ihre Hilfsorgane arbeiten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen bestimmt den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeit sowie ihre Rechte und Pflichten nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(4) Die Untersuchung eines Unfalls wird von einem Untersuchungsführer geleitet, der geeignet und befähigt ist, über die Anordnung von für die Erfüllung des Untersuchungszwecks erforderlichen Maßnahmen nach Maßgabe des § 63i zu entscheiden. Der Untersuchungsführer und unter seiner Leitung die weiteren Beauftragten können sich aller zur Verfügung stehenden Mittel zum Nachweis der Unfallursachen (Nachweismittel) bedienen.

(5) Die zuständigen Stellen der Länder müssen die Bundesanstalt für Straßenwesen und ihre Beauftragten unverzüglich über Verkehrsunfälle mit Personenschaden und über Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen mit autonomen oder ferngelenkten Fahrfunktionen oder, sofern bekannt, automatisierten Fahrfunktionen informieren, soweit die Bundesanstalt für Straßenwesen in diesen Ländern regelmäßig solche Untersuchungen vornimmt und sie dies dem Land mitgeteilt hat. Die zuständigen Stellen der Länder sind verpflichtet, der Bundesanstalt für Straßenwesen und ihren Beauftragten umgehenden Zugang zu solchen Unfallstellen zu gewähren.

§ 63i

Untersuchungsbefugnisse

(1) Soweit es zur Erfüllung des Untersuchungszweckes nach § 63g erforderlich ist, sind die Bundesanstalt für Straßenwesen, ihre insoweit beauftragten Untersuchungsführer und unter deren Weisung im Einzelfall die weiteren Beauftragten befugt, im Benehmen mit den örtlich zuständigen Strafverfolgungsbehörden und mit der für die Genehmigung des festgelegten Betriebsbereichs eines an dem zu untersuchenden Straßenverkehrsunfall beteiligten Fahrzeugs zuständigen Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere

1. sofortigen und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls sowie zum beteiligten Fahrzeug, zu seiner Ladung und zu Fahrzeugteilen zu erhalten,
2. Grundstücke, Gebäude, Verwahrungs- und Verwertungsstätten sofort und ungehindert sowie Betriebs- und Geschäftsräume während der üblichen Geschäftszeiten zu betreten, um am Unfall beteiligte Fahrzeuge sowie deren Ladung oder die technische Ausrüstung für das Fernlenken oder für die Technische Aufsicht oder Fahrzeugteile, die sich dort befinden oder dahin verbracht wurden, zu untersuchen,
3. Fahrzeugteile und Bestandteile der Ladung sofort und ungehindert zu entnehmen,
4. sofortigen und ungehinderten Zugang zu
 - a) den Daten von Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen im Fahrzeug,
 - b) den Daten über beteiligte automatisierte, autonome oder ferngelenkte Fahrzeuge, die beim Hersteller, Betreiber oder Halter oder bei einem von ihnen beauftragten Dritten gespeichert sind, einschließlich Dokumentationen über

die technische Ausrüstung für das Fernlenken oder für die Technische Aufsicht über diese Fahrzeuge,

- c) Daten von sonstigen Aufzeichnungsanlagen, die der Überwachung des öffentlichen Verkehrsraumes dienen,

zu erhalten und diese mit Unterstützung des Betroffenen auszuwerten,

5. ungehinderte Einsicht in die Genehmigungs- und Zulassungsunterlagen des Herstellers, Halters oder Betreibers des jeweiligen Fahrzeugs zu nehmen, Kopien davon anzufertigen und die Herausgabe elektronischer Unterlagen zu verlangen, sofern es sich um ein Fahrzeug mit automatisierter, autonomer oder ferngelenkter Fahrfunktion handelt,
6. Auskünfte von Zeugen und sonstige sachdienliche Auskünfte einzuholen, Sachverständige mit Erstellung eines Gutachtens zu beauftragen,
7. Zugang zu Ergebnissen der medizinischen Untersuchung von Unfallbeteiligten und der Verletzten des Unfalls, einschließlich der rechtsmedizinischen Unterlagen, zu erhalten,
8. Zugang zu den relevanten Teilen der Untersuchungsakten, Berichte und Unterlagen der zuständigen Strafverfolgungsbehörden und der für die Genehmigung des festgelegten Betriebsbereichs zuständigen Behörden zu erhalten.

(2) Die Sicherstellung von als Nachweismitteln geeigneten Gegenständen und Aufzeichnungen hat in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Strafverfolgungsbehörde zu erfolgen.

§ 63j

Datenverarbeitung

(1) Die Bundesanstalt für Straßenwesen und ihre Beauftragten dürfen zum Zweck des § 63g die folgenden personenbezogenen Daten der Unfallbeteiligten, der Mitfahrer zum Unfallzeitpunkt und der Verletzten nach Maßgabe des Absatzes 3 erheben, übermitteln, speichern, verändern, ordnen, abgleichen, verwenden und löschen:

1. Vornamen, Name, Anschrift, Telefonnummern, Geburtsdatum, Erreichbarkeit in einer medizinischen Versorgungseinrichtung,
2. Geschlecht, Familienstand, Nationalität,
3. folgende Gesundheitsdaten der Verletzten, soweit sie unfallrelevant sind: Körpergröße, Körpergewicht, Statur und Medikation zum Unfallzeitpunkt, Vorerkrankungen, Art und Schwere der erlittenen Einzelverletzungen und deren Folgen, Art und Durchführung der Behandlung,
4. Einfluss von Medikamenten, Alkohol, Tetrahydrocannabinol und anderen berauschenden Mitteln auf Unfallbeteiligte zum Unfallzeitpunkt,
5. Art der Verkehrsbeteiligung, Position im oder auf dem Fahrzeug, Bekleidung, Körpergröße, Körpergewicht und Statur zum Unfallzeitpunkt,
6. amtliche Kennzeichen, Versicherungskennzeichen und Fahrzeug-Identifikationsnummern der beteiligten Fahrzeuge,

7. polizeiliche Verkehrsunfallanzeigen und -dokumentationen, Unfallgutachten von Sachverständigen.

(2) Die Bundesanstalt für Straßenwesen und ihre Beauftragten dürfen zum Zweck des § 63g Vornamen, Namen, Anschriften und Telefonnummern der Zeugen des Unfalls nach Maßgabe des Absatzes 3 erheben, speichern, verändern, verwenden und löschen.

(3) Ein Erheben, Übermitteln, Speichern, Verändern, Ordnen, Abgleichen, Verwenden und Löschen personenbezogener Straßenverkehrs- und Unfalldaten nach den Absätzen 1 und 2 ist ohne Einwilligung der betroffenen Person zulässig, soweit dies zur Erfüllung der in § 63g Absatz 2 genannten Zwecke erforderlich ist. Die erhobenen personenbezogenen Daten sind unverzüglich nach Erreichen des Erhebungsumfangs in der Unfallakte oder nach sonstiger Beendigung der Erhebung zu anonymisieren. Zeugenkontaktdaten nach Absatz 2 sind bereits vor dem Zeitpunkt nach Satz 2 zu löschen, sobald die Aufnahme derer Aussage abgeschlossen ist und kein Anlass zu Nachfragen mehr besteht. Eine Verarbeitung der personenbezogenen Daten durch Dritte zu anderen Zwecken oder eine Beschlagnahme dieser Daten bei der Bundesanstalt für Straßenwesen oder ihren Beauftragten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(4) Die Bundesanstalt für Straßenwesen und ihre Beauftragten dürfen zum Zweck des § 63g die nichtpersonenbezogenen Daten, insbesondere Daten zum Unfallort, Unfallzeitpunkt, Unfallhergang und zu Unfallfolgen sowie Daten zu am Unfall beteiligten Fahrzeugen, zum Rettungs- und Polizeieinsatz erheben, übermitteln, speichern, verändern, ordnen, abgleichen, verwenden und löschen.“

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts

Das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe a werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und die Wörter „sowie die Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion“ angefügt.
 - bb) Buchstabe d wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Doppelbuchstabe bb werden die Wörter „, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/519 (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42) geändert worden ist,“ gestrichen.

- bbb) In Doppelbuchstabe cc werden die Wörter „, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist,“ gestrichen.
 - b) In Nummer 5a Buchstabe a werden die Wörter „, die durch die Verordnung (EU) 2020/1040 (ABl. L 231 vom 17.7.2020, S. 1) geändert wurde,“ gestrichen.
3. § 4 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

In § 66 Absatz 4 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nummer 199), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 7 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nummer 344) geändert worden ist, wird der Einleitungstext vor der Nummer 1 wie folgt gefasst:

„Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2j oder 2n des Straßenverkehrsgesetzes dürfen für eine Anfrage unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des Kennzeichens folgende Daten für das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle oder für das Umweltbundesamt bereitgehalten werden:“.

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I S. 109) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 53 wird aufgehoben.
2. In § 58 Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „53,“ gestrichen.
3. § 62 Absatz 2 wird durch folgende Absätze ersetzt:

„(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die Übermittlung nur zulassen, wenn deren Durchführung unter Verwendung einer Kennung der zum Empfang der übermittelten Daten berechtigten Behörde erfolgt. Der Empfänger hat sicherzustellen, dass die übermittelten Daten nur bei den zum Empfang bestimmten Endgeräten empfangen werden.

(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat durch ein selbsttätiges Verfahren zu gewährleisten, dass eine Übermittlung nicht erfolgt, wenn die Kennung nicht oder unrichtig angegeben wurde. Es hat versuchte Anfragen ohne Angabe der richtigen Kennung sowie die Angabe einer fehlerhaften Kennung zu protokollieren. Es hat ferner im Zusammenwirken mit der anfragenden Stelle jedem Fehlversuch nachzugehen und die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Sicherung des ordnungsgemäßen Verfahrens notwendig sind.

(4) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen nach § 30b Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes selbsttätig vorgenommen werden und die Übermittlung bei nicht ordnungsgemäßer Aufzeichnung unterbrochen wird.“

Artikel 5

Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 4 geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 49 Absatz 1 Nummer 1 werden nach den Wörtern „Tag und Ort der Geburt“ ein Komma und die Wörter „das Lichtbild und die Unterschrift“ eingefügt.
2. In § 50 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a werden nach dem Wort „Personendaten“ die Wörter „mit Ausnahme von Lichtbild und Unterschrift“ angefügt.
3. § 51 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Die bisherigen Buchstaben a bis c werden die Buchstaben b bis d.
 - b) Vor dem neuen Buchstaben b wird folgender Buchstabe a eingefügt:
„a) das Lichtbild und die Unterschrift,“.
4. § 52 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Die bisherigen Buchstaben a bis e werden die Buchstaben b bis f.
 - b) Vor dem neuen Buchstaben b wird folgender Buchstabe a eingefügt:
„a) das Lichtbild und die Unterschrift,“.

Artikel 6

Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

§ 16 der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 werden die Wörter „und deren Entwicklungsstufen“ durch das Wort „und“ ersetzt.
2. In Absatz 5 werden die Wörter „deren Entwicklungsstufen“ gestrichen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 19, Artikel 3 und 5 treten am ... [einsetzen: erster Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Dieses Gesetz dient der Umsetzung mehrerer Aufträge aus dem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP. Diese umfassen die Digitalisierung der Fahrzeugpapiere sowie auch Beiträge des Straßenverkehrsrechts zur Umsetzung übergreifender Aufträge. Diese Beiträge dienen der Digitalisierung der Verwaltung, dem Bürokratieabbau durch Vereinfachung von Abläufen und Regeln, der Schaffung von zeitgemäßen digitalen Leistungen und Zugang zu Daten in der Verwaltung und dem Innovationsstandort für autonomes Fahren.

Eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Alltag erfordert allerdings eine fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisherigen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Um festzustellen, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind, muss das Unfallgeschehen unter Berücksichtigung der vorgenannten innovativen Fahrzeugkonzepte analysiert und insbesondere die Unfallereignisse ausgewertet werden. Der Gesetzgeber muss insofern seiner Verantwortung für die dauerhafte Gewährleistung der Sicherheit der neuen Fahrzeugkonzepte gerecht und in die Lage versetzt werden, die Folge der Zulassung der neuen Fahrzeugkonzepte zum Straßenverkehr zu evaluieren. Insbesondere die Ursachen eines Unfalls müssen dabei so zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden.

Für die Digitalisierung von Fahrzeugpapieren wird die bisherige partielle Rechtsgrundlage für eine temporäre digitale Zulassungsbescheinigung zu einer allgemeinen Regelung ausgebaut. Überdies sieht der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine neue EU-Führerscheinrichtlinie (COM (2023) 127 final) die Einführung eines digitalen Führerscheins vor. Bestandteil dieses digitalen Führerscheins sind auch Lichtbild und die Unterschrift. Dies erfordert die Speicherung des Lichtbilds und der Unterschrift des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. -inhabers im Zentralen Fahrerlaubnisregister.

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ab dem 05.07.2026 die Übereinstimmungsbescheinigungen (CoC), die jedem typpengehmigten Neufahrzeug vom Hersteller beizufügen sind, der Öffentlichkeit anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine Datenbank) zur Verfügung gestellt werden. Zugleich sollen zur Verbesserung des Verbraucherschutzes unter Nutzung der Digitalisierungsmöglichkeiten in der Verwaltung die Informationen zu fahrzeugbezogenen beschränkenden, Korrektur- und Abhilfemaßnahmen (zusammenfassend sog. Rückrufe im weiten Sinne) von Kraftfahrzeugen anhand der FIN-Eingabe zugänglich gemacht werden, damit die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer und Kaufinteressenten die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs unmittelbar erkennen und auch die Erfüllung nachprüfen können. Bisher wird lediglich der eingetragene Halter über solche Maßnahmen im Einzelfall schriftlich auf dem Postweg informiert. Spätere Halter, Nutzer oder andere Personen erhalten diese wichtige Information noch nicht.

Ferner besteht der Bedarf, die Möglichkeiten der Auskunftserteilung aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR), insbesondere im automatisierten Verfahren, auf weitere Behörden – so das Umweltbundesamt – zu erstrecken, um den digitalen Informationsaustausch zwischen den Behörden weiter zu fördern, Angaben überprüfbar zu machen und nicht zuletzt das Verwaltungshandeln auch im Interesse der Bürger zu vereinfachen.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion sind nicht mehr kongruent mit international gängigen Standards und bedürfen der Aktualisierung.

Öffentliche Angebote zur Ablenkung von Punkten für Verkehrsverstöße vom Täter untergraben die Wirkung des staatlichen Sanktionssystems und des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diesen sog. Punktehandel hat auch der Verkehrsgerichtstag im Januar 2024 thematisiert und ein Entgentreten empfohlen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betreibt seit 1973 vertiefte Unfallursachenforschung und wirkt an der Entwicklung der Empfehlungen für die Fortentwicklung der Fahrzeugsicherheit in diversen die Gesetzgebung beratenden Gremien auf nationaler und internationaler Ebene mit. Diese vertiefte Unfallursachenforschung im Straßenverkehr (German In-Depth Accident Study, kurz „GIDAS“) soll fortentwickelt werden. Zunächst soll die Untersuchungsarbeit durch erweiterte Untersuchungsbefugnisse effizienter gemacht werden, welche mit entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten wachsend wahrgenommen werden sollen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Die Untersuchungstätigkeit soll wachsend dem Ziel dienen, Ursachen, Abläufe und Folgen von Straßenverkehrsunfällen aufzuklären, um künftigen Unfällen vorzubeugen, die Erforderlichkeit von Marktüberwachungsmaßnahmen festzustellen sowie Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit und die Genehmigung der Fahrzeuge fortzuentwickeln. Um solche Untersuchungen mit dem Ziel höchstmöglicher Straßenverkehrssicherheit zu ermöglichen, müssen die Befugnisse entsprechend umfassend ausgestaltet sein, wie dies bereits in den Bereichen Bahn-, Luft- und Seefahrt der Fall ist.

Die Speicherung des Lichtbilds und der Unterschrift im Zentralen Fahrerlaubnisregister ist bereits jetzt im Rahmen der Vorarbeiten für die Einführung des digitalen Führerscheins erforderlich, um den digitalen Führerschein dann in einem zweiten Schritt spätestens nach Inkrafttreten der neuen EU-Führerscheinrichtlinie und Erlass des Durchführungsrechtsakts zügig einführen zu können. Bisher werden diese Daten nicht im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) gespeichert und werden nun durch eine Änderung des § 50 Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) neu in das Register aufgenommen. Dies bedingt auch redaktionelle Folgeänderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung wurde beim KBA als Genehmigungsbehörde die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen eingerichtet. Um entsprechend den verbindlichen europäischen Vorgaben Auskünfte an jedermann aus dieser Datenbank anhand der FIN erteilen zu können, ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung erforderlich.

Das KBA ist ferner die zuständige Behörde für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und führt eine Datenbank zu fahrzeugbezogenen Maßnahmen, die Auskunft über Fahrzeugrückrufe aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes und weiteren Maßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten bietet. Die Auskünfte hierüber sind derzeit anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z.B. Motorisierung) strukturiert. Damit die Auskunft unter Verarbeitung der FIN als personenbezogenes Datum erfolgen kann, wird eine entsprechende gesetzliche Regelung im Sinne der Datenschutzgrundverordnung geschaffen.

Die Auskunftserteilung aus dem ZFZR, insbesondere im automatisierten Verfahren, wird auf das Umweltbundesamt erstreckt, um das Umweltbundesamt (UBA) in die Lage zu versetzen, die Antragsdaten zu überprüfen und insbes. die doppelte Anrechnung von Fahrzeugen bei der Strommengenbescheinigung zu verhindern. Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung werden hierfür geändert.

Die Begrifflichkeiten der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion werden an international gängige Standards angepasst, um eine konsistentere Verwendung der Begrifflichkeiten, auch in Abgrenzung zum autonomen Fahren, zu erreichen

Zur Verhinderung des sog. Punktehandels soll ein Bußgeldtatbestand geschaffen werden für die Ablenkung der Ermittlungen wegen Verkehrsverstößen.

III. Alternativen

Für die Fortentwicklung der Unfalluntersuchung ist zunächst eine phasenweise aufbauende Institutionalisierung geplant worden. Dies bringt entsprechende Mittelbedarfe mit sich und kann gegenwärtig angesichts der Haushaltslage nicht sofort verfolgt werden.

Zu den enthaltenen Digitalisierungsvorhaben besteht die Möglichkeit, diese nicht zu verfolgen und den status quo beizubehalten. Damit würden indes Chancen der Digitalisierung und Prozessoptimierung ungenutzt bleiben.

Zu den übrigen Regelungsgegenständen bestehen keine Alternativen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG), „Straßenverkehr“ und „Kraftfahrwesen“ als konkurrierende Kompetenz. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt: Der Straßenverkehr und mit ihm auch die Anforderungen an die teilnehmenden Personen und Fahrzeuge gehören zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen der Länder hinweg reichen. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die in Artikel 1 Nummer 15 und 16 (Datenaustausch gem. PRÜM-II Verordnung) sowie Nummer 18 (FIN-bezogene Auskunft über Daten aus der Übereinstimmungsbescheinigung) vorgesehenen Regelungen dienen der Umsetzung verbindlicher Vorgaben des europäischen Rechts.

Die Schaffung der Rechtsgrundlagen für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER dienen der Vorbereitung der Einführung des digitalen Führerscheins. Da die momentan im Rechtssetzungsverfahren befindliche 4. EU-Führerscheinrichtlinie entsprechende Vorgaben enthält, wird hiermit auch deren zügige Umsetzung vorbereitet.

Die übrigen Regelungen betreffen nicht das Recht der Europäischen Union oder völkerrechtliche Verträge.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Verwaltungsverfahren für die Zulassung zum Straßenverkehr von Personen und Fahrzeugen soll vereinfacht werden, indem die zugehörigen Nachweise digitalisiert werden können. Weiterhin soll Gesetzentwurf die Antragsüberprüfung bei der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamtes für den Emissionszertifikatehandel durch automatisierten Registerdatenabruf vereinfachen. Nicht zuletzt werden inzwischen überholte Regelungen zur Rechtsbereinigung aufgehoben, Klarstellungen vorgenommen und Redaktionsversehen korrigiert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Vorhaben verfolgt Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung im Bereich „Innovationen: Zukunft mit neuen Lösungen nachhaltig gestalten“. Maßnahmen der Digitalisierung sollen langfristig zur Steigerung der Ressourceneffizienz beitragen und Mehrwert für Dienste und Innovationen bieten. Darüber hinaus vereinfacht der Gesetzentwurf ein Vollzugsdetail in der Strommengenbescheinigung des Umweltbundesamt für den Emissionszertifikatehandel.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Verkehrsunfalluntersuchungen führen die bisherigen Arbeiten in GIDAS fort. In diesem Umfang ist zunächst kein zusätzliches Personal erforderlich. Sachmittel sind hierfür im bisherigen Finanzierungsumfang von 2,8 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Das bedeutet einen haushaltswirksamen Mehrbedarf im EPI. 12 in Kapitel 14 Titel 532 03 von **1 Mio. Euro ab 2026** (die aktuelle Finanzplanung von 2026 bis 2028 lautet auf 1,8 Mio. Euro).

Im Kraftfahrt-Bundesamt wird für die registerbezogenen Projekte ein Stellenbedarf von einmalig 2,51 VZÄ und laufend 1,17 VZÄ jeweils im gehobenen Dienst benötigt. Einmalige Sachkosten werden i.H.v. 550.000 Euro benötigt.

4. Erfüllungsaufwand

Verkehrsunfalluntersuchungen

Das Gesetz geht von der Fortführung von GIDAS im bisherigen Umfang aus, es wird insoweit kein neuer Erfüllungsaufwand erzeugt, als nun die Untersuchungsinhalte und -strukturen beschrieben werden. Die durch das Gesetz neu eingeräumten Befugnisse im Rahmen der Untersuchungen stellen bloße Berechtigungen dar und ziehen keinen zwangsläufigen Erfüllungsaufwand nach sich. Die Meldeverpflichtung der Länder über einen Eintritt von Unfällen ist in den betroffenen Untersuchungsregionen über entsprechende Meldewege bereits etabliert. Die Rettungsleitstellen oder Polizeidienststellen erhalten Erstmeldungen über Unfälle und müssen diese schematisch an benötigte Einsatzkräfte verteilen. Hier kann eine entsprechende Meldung an das betreffende Untersuchungsteam der BAST über eine einfache E-Mail ohne nennenswerten Aufwand mit eingebaut werden, sofern die BAST ihre Untersuchungen auf neue Regionen ausdehnen wird.

Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER

Für die Speicherung von Lichtbild und Unterschrift im ZFER entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand beim KBA (Registererweiterung) nach einer ersten Schätzung in Höhe von auf ca. **564.000€**. Der einmalige Erfüllungsaufwand setzt sich dabei aus zwei Teilen, Personalkosten und Beschaffungskosten zusammen. Der Personalaufwand für Entwicklung, Test und Anpassung der Mitteilungsverfahren und des ZFER beträgt dabei 300 Stunden im

gehobenen Dienst (ca. 0,18 VZÄ) im Fachbereich sowie für Test und Entwicklung. Mit 46,50 Euro pro Stunde entstehen Personalkosten von knapp 14.000 Euro. Die Kosten für die Beschaffung von Hardware (Speicherkapazitäten) zur Speicherung der Lichtbilder und Unterschriften betragen ca. 550.000 €. Dabei wird von ca. 55 Mio. Fahrerlaubnissen und einer Dateigröße pro Lichtbild von ca. 1 MB von einem Bedarf von 55 Terabyte ausgegangen.

Für die Länder entsteht durch die gesetzlichen Änderungen kein Erfüllungsaufwand, da bei der Beantragung eines Führerscheins bereits jetzt das Lichtbild und die Unterschrift digital erfasst und zur weiteren Bearbeitung an die Bundesdruckerei übersandt werden. Um das Lichtbild und die Unterschrift zusätzlich an das ZFER beim KBA zu übermitteln, ist somit lediglich eine Anpassung der Software seitens der verschiedenen Softwareanbieter notwendig. Die Kosten für Änderungen dieser Art sind bereits in den Rahmenverträgen mit den Softwareanbietern abgedeckt (reguläres Softwareupdate).

FIN-basierte digitale Auskunft aus CoC-Datenbank

Der Erfüllungsaufwand für die Einrichtung und den Betrieb der Auskunft aus der CoC-Datenbank nach § 45 Absatz 2 wird auf Basis des bereits laufenden CoC-Datenbank Projektes wie folgt abgeschätzt:

Einmaliger Umsetzungsaufwand entsteht mit 0,53 VZÄ für die Softwareentwicklung, 0,3 VZÄ für die Anforderungsanalyse und 0,25 VZÄ für Tests. Die Wertigkeiten der für diese jeweiligen Aufgaben vorgesehenen Stellen (1,08 VZÄ) liegen im Wesentlichen bei E11 / A11. Gemessen mit dem Lohnsatz für Bundesbeschäftigte im gehobenen Dienst (74.400 Euro je VZÄ) entstehen einmalige Lohnkosten in Höhe von **80.352 Euro**.

Laufender Aufwand entsteht im Wesentlichen für notwendige Anpassungen an dem Ausgabeformat bei Änderungen im CoC, welche über die Anwendungspflege umgesetzt werden und cursorisch auf 0,15 VZÄ im gehobenen Dienst (E11 / A11), also **11.160 Euro p.a.** geschätzt werden.

FIN-basierte digitale Auskunft aus der Rückrufdatenbank

Für den Ausbau der Rückrufdatenbank wird ein einmaliger Personalaufwand zur Einrichtung der online Auskunftsmöglichkeit (Analyse-, Entwicklungs-, Test- und Qualitätssicherungsaufwand) von ca. 1,25 VZÄ im gehobenen Dienst (**93.000 Euro**) sowie ein laufender jährlicher Personalaufwand in der Betreuung von 1,02 VZÄ im gehobenen Dienst mit Lohnkosten i.H.v. **75.888 Euro p.a.** geschätzt. Die erforderlichen Tätigkeiten umfassen:

- 0,1 VZÄ Prüfung der Referenzdaten
- 0,34 VZÄ Administration der Rückrufdatenbank
- 0,42 VZÄ Anwendungspflege und Aktualisierung
- 0,05 VZÄ Anwendungsdokumentation
- 0,11 VZÄ Bearbeitung von Anfragen zu der Rückrufdatenbank selbst.

Automatisierter Datenabruf aus dem ZFZR durch das Umweltbundesamt

Zur Durchführung des automatisierten Abrufs aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch das Umweltbundesamt ist eine Schnittstelle zwischen dem KBA und dem Umweltbundesamt einzurichten. Es wird damit gerechnet, dass das UBA ein bereits etabliertes Verfahren beim ZFZR nachnutzen kann. Dann entstünde beim KBA keine nennenswerter Erfüllungsaufwand. Beim UBA werden einmalige Programmierungskosten in Höhe von etwa **70.000**

Euro geschätzt. Für die dauerhafte Wartung und Pflege sowie notwendige Anpassungen werden jährliche Sachkosten i. H. v. **18 500 Euro p.a.** und Personalaufwand im Umfang von 0,1 VZÄ p.a. dauerhaft erwartet. Demgegenüber wird 1 VZÄ p. a. als Einsparung erwartet, da mit Einführung der Schnittstelle und dem Datenabruf die Nachprüfung vereinfacht wird und die Beantwortung von Bürgeranfragen bzw. Nachfragen zur Vervollständigung von einzureichenden Unterlagen entfallen. Somit ergibt sich eine Einsparung von 0,9 VZÄ im gehobenen Dienst, die mit dauerhaft rd. **67.000 Euro p.a.** beziffert werden kann. Im Ergebnis werden laufend rd. **48.500 Euro p.a. eingespart.**

Zusammenfassende Übersicht

Erfüllungsaufwand	Einmalig	Laufend
Digitaler Führerschein	550.000 € 0,18 VZÄ = 13.392 €	-
KBA CoC-Datenbank	1,08 VZÄ = 80.352 €	0,15 VZÄ = 11.160 €
KBA Rückrufdatenbank	1,25 VZÄ = 93.000 €	1,02 VZÄ = 75.888 €
UBA	70.000 €	18.500 € 0,1 – 1 VZÄ = - 66.960 €
Gesamt	806.744 €	38.588 €

Im Übrigen enthält das Gesetz Rechtsbereinigungen, Ermächtigungen, Schaffung einer Ordnungswidrigkeit und Datenverarbeitungsregelungen, die keinen Erfüllungsaufwand bedeuten.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Dieses Gesetz enthält keine gleichstellungspolitischen Anhaltspunkte, dass sich das Regelungsvorhaben unterschiedlich auf Frauen und Männer auswirkt. Es bietet weder eine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite noch die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Befristung; Evaluierung

Keine.

B. Besonderer Teil

Artikel 1 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Artikel 1 Nummer 1, 2, 3, 7, 11 und 21 (§§ 1a, 1b und 1e, § 12, § 32 und § 63a StVG)

Die Änderung der Begrifflichkeit der „hoch- oder vollautomatisierten“ Fahrfunktion in „automatisierte“ Fahrfunktion dient der Harmonisierung der Begrifflichkeiten innerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Die ursprünglich mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BGBl. 2017 S. 1648) eingeführten Begriffe der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen stehen nicht (mehr) im Einklang mit dem gängigen Gefüge und Verständnis der Automatisierungsstufen, die unter anderem durch das Gesetz

zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren (BGBl. 2021 S. 3108) konkretisiert und vervollständigt wurden.

Die bestehende Begriffsbestimmung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a Absatz 2 ist zum einen nicht kongruent mit dem gültigen und international gängigen Standard der SAE J3016 der SAE-International, einer Standardisierungsorganisation. Danach ist unter einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion eine autonome Fahrfunktion in etwa vergleichbar der gesetzlichen Definition in § 1d Absatz 1 zu verstehen. Die SAE-International hatte Arbeiten der BASt fortgeführt.

Zum anderen hatte die BASt in der Folge die diesbezügliche, ursprüngliche Klassifizierung der kontinuierlichen Automatisierungsstufen im Rahmen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ebenfalls aktualisiert. Auch danach entsprachen die durch das Achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes eingeführten Begriffe der Hoch- und Vollautomatisierung nicht mehr der mit Ihnen verbundenen gesetzlichen Definition. Die in § 1a Absatz 2 gesetzte Definition entspricht korrekterweise einer automatisierten Fahrfunktion vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Um diese gesetzliche Definition daher wieder korrekt zu bezeichnen, erfolgt die gegenständliche Änderung, die damit gleichzeitig für eine konsequente und konsistente Verwendung der Begrifflichkeiten der automatisierten und autonomen Fahrfunktion im StVG sorgt. Damit einher geht die vereinfachte Unterscheidung zwischen den im StVG nicht geregelten Assistenzfunktionen, der Automatisierungsfunktionen gemäß § 1a Absatz 2 und der autonomen Fahrfunktionen gemäß § 1d Absatz 1. Dies entspricht der von der BASt 2021 veröffentlichten nutzerfreundlichen Kommunikation.

In diesem Dreiklang werden bei Assistenzfunktionen nach Aktivierung des Systems die Fahrenden bei der Ausübung der Fahraufgabe durch das System unterstützt, vergleichbar den Leveln 1 und 2 des SAE-Standards J3016. Ungeachtet des Umfangs der Unterstützung müssen die Fahrerenden permanent das System und das Umfeld überwachen und gegebenenfalls korrigierend eingreifen.

Bei automatisierten Fahrfunktionen im Sinne des § 1a Absatz 2 können sich die Fahrenden fahrfremden Tätigkeiten zuwenden, während das System das Fahrzeug fährt, vergleichbar dem Level 3 des SAE-Standards J3016. Voraussetzung ist, dass die Fahrerenden soweit aufmerksam bleiben, dass sie nach Aufforderung des Systems die Fahraufgabe wieder übernehmen können.

Schließlich fährt im Sinne der autonomen Fahrfunktion gemäß § 1d Absatz 1 das System das Fahrzeug. Diese Fahrfunktion ist vergleichbar dem Level 4 des SAE-Standards J3016. Menschen an Bord sind Passagiere und haben keine fahrbezogenen Aufgaben.

Die Ergänzung in § 1e Absatz 1 Nummer 2 StVG dient der Klarstellung, dass neben der Erteilung einer nationalen Betriebserlaubnis zur Genehmigung eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion auch die Vorlage einer europäischen Typgenehmigung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Europäischen Kommission die Voraussetzung der Nummer 2 erfüllt. Da auf europäischer und internationaler Ebene weitere Harmonisierungsbestrebungen laufen, sollen auch zukünftige, vergleichbare Genehmigungen, die im Geltungsbereich dieses Gesetzes anwendbar sind, gelten.

Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 1i Absatz 1 StVG)

Die bisherige Formulierung unter Bezugnahme auf „Entwicklungsstufen“ für die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrzeugsysteme führte zum Teil zu einem nicht beabsichtigten Verständnis, welche Systeme (assistierte, automatisierte und autonome) darunterfallen. Die Streichung der Bezugnahme auf Entwicklungsstufen hat klarstellende Funktion. Aus der neuen Formulierung ergibt sich, auch in Zusammenhang mit der wörtlichen Änderung der Begriffe „hoch- und vollautomatisiert“ in „automatisiert“, dass nur

diejenigen Systeme im Sinne des § 1i StVG erprobt werden können, die die Entwicklung von automatisierten und autonomen Fahrzeugsystemen zum Gegenstand haben.

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 6 StVG)

Zu § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG: Der Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode sieht vor, die Digitalisierung und Entbürokratisierung der Verwaltung weiter voranzutreiben. Für den Bereich des Verkehrs enthält der Koalitionsvertrag insbesondere das Ziel, Fahrzeugdokumente in digitalisierter Form einzuführen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Jahr 2022 ein Projekt zur Digitalisierung der Zulassungsbescheinigung Teil I als eines der zentralen und am häufigsten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kraftfahrzeugen sowie im entsprechenden Verwaltungsverfahren gebrauchten Fahrzeugdokumente initiiert.

Es ist vorgesehen, dass die Zulassungsbescheinigung Teil I als digitale Variante (sogeannter digitaler Fahrzeugschein „DFZ“) den Fahrzeughaltern auf nationaler Ebene zur Verfügung gestellt und in Deutschland als gültiges Dokument im Rechtsverkehr mit gleichen Rechtswirkungen verwendet werden kann wie die bekannte Zulassungsbescheinigung Teil I in Papierform. Der Datenumfang des DFZ soll daher dem Datenumfang der Zulassungsbescheinigung Teil I in Papierform entsprechen. Der DFZ soll den Nutzern zum Abruf auf jedem Smartphone zur Nutzung bereitstehen.

Daneben beteiligt sich Deutschland am Projekt der Europäischen Union zum digitalen Führerschein. Dieser soll allen Nutzern in der Europäischen Union zur Verfügung stehen und die Fahrberechtigung nachweisen. Weiterhin ist vorgesehen, dass nach und nach auch weitere Fahrzeugdokumente in das digitale Format überführt werden, so zum Beispiel der Bericht über die Hauptuntersuchung.

Die Nutzung digitaler Fahrzeugdokumente erfordert die Formulierung besonderer Anforderungen an deren Ausgestaltung, insbesondere bezüglich der Sicherheitsmerkmale, deren Speicherung und Verifizierungsmöglichkeiten Dritter im Geschäftsverkehr. Zu diesem Zweck wird die bisherige Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG zur Regelung der Anforderungen an Fahrzeugdokumente um Dokumente im elektronischen Format erweitert, wobei die Ermächtigungsgrundlage umfassend verstanden werden muss. Sie ermöglicht es, alle Vorgaben, die die Ermächtigung für die Papierdokumente erlaubt, auch für die elektronischen Dokumente vorzusehen und darüber hinaus deren Speicherung, Verwendung, Überprüfung und Löschung, auch durch Dritte zu regeln.

Zu § 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 StVG: Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I, 2021 S. 3091.) hat der Gesetzgeber u. a. eine wesentliche Grundlage für den Erlass straßenverkehrsrechtlicher Verordnungen neu gefasst. Die Neugestaltung des § 6 StVG als zentrale Ermächtigungsnorm des StVG wurde dabei sowohl durch eine neue Struktur von aufeinander aufbauenden Absätzen als auch eine stringente Verwendung abstrakter Oberbegriffe anstelle von detaillierten Aufzählungen umgesetzt.

In diesem Zuge wurde auch die Verfahrensbesonderheiten des § 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 StVG beim Verordnungserlass neu geregelt. Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 formuliert nun abstrakter „Keiner Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen 1. zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 3. Vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“ Hiermit soll inhaltlich gleich und nicht weniger umfangreich geregelt werden was bisher § 6 Absatz 3 StVG a. F. (BGBl. I, 2003 S. 310) ausdrückte, nämlich: „Abweichend von den Absätzen 1 bis 2a bedürfen Rechtsverordnungen zur Durchführung der Vorschriften über die Beschaffenheit, den Bau, die Ausrüstung und die Prüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Rechtsverordnungen über allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz

beruhenden Rechtsvorschriften nicht der Zustimmung des Bundesrates; vor ihrem Erlass sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

§ 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 referenzierte bisher lediglich auf die Ermächtigungsgrundlage des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVG. Diese Bezugnahme ist aber aufgrund des stetigen technischen Fortschritts und des Bedürfnisses, diesen zeitnah und effektiv zur Anwendung zu bringen – insbesondere auch im Bereich der regelmäßigen Haupt- und Abgasuntersuchung sowie der Sicherheitsprüfung –, nicht umfassend genug. Während von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVG mit dem dortigen Begriff „Prüfung“ die anlassbezogene oder auch regelmäßige Prüfung von Fahrzeugteilen und die anlassbezogene Prüfung von Fahrzeugen erfasst werden soll, wird die regelmäßige Hauptuntersuchung einschließlich ihres Untersuchungsteils der Abgasuntersuchung und die regelmäßige Sicherheitsprüfung von § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 StVG umfasst. Um diesen wichtigen Aspekt künftig bedarfsgerecht berücksichtigen zu können, bedarf es der Ergänzung um „Nummer 6“ in § 6 Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 StVG.

Beispiele zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 6, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 3, sind unter anderem: Anpassungen, Aktualisierungen und Neufassungen von Bezugnahmen in Rechtsverordnungen (z.B. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) auf amtliche Bekanntmachungen (Richtlinien, Merkblätter, Auslegungshilfen oder sonstige Verlautbarungen) im Verkehrsblatt oder in anderen Publikationsmedien, zum Beispiel zur Haupt- und Abgasuntersuchung sowie der Sicherheitsprüfung.

Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG)

Durch die Neufassung und Erweiterung des § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG sind die Inhalte der bisherigen Spezialregelung des § 6g Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 StVG künftig dort umfasst und erweitert. Sie werden folglich an dieser Stelle bereinigt.

Zu Artikel 1 Nummer 8, 10 (§§ 23, 26 StVG)

Das gewerbsmäßige Angebot und damit die gewerbsmäßige Animierung zum sog. Punktehandel ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Solche Taktiken missbrauchen die staatlichen Ermittlungskapazitäten, indem sie bezwecken, die Ermittlungen zu verzögern und in eine falsche Richtung zu lenken. In § 23 Absatz 1 StVG-E wird derjenige Täter erfasst, der gewerbsmäßig anbietet, es zu unternehmen, eine Behörde über die Identität des Täters einer der in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung bezeichneten Ordnungswidrigkeit zu täuschen. Dem Begriff des „Unternehmens“ kommt dabei – wie in § 11 Absatz 1 Nummer 6 des Strafgesetzbuches – die Bedeutung des Versuchs und der Vollen- dung der unternommenen Handlung zu, so dass sowohl das gewerbsmäßige Angebot, eine Behörde zu täuschen als auch dies zu versuchen, erfasst wird. Unter die Täuschung über den Beteiligten fällt nicht nur die wahrheitswidrige Selbstbezeichnung oder die wahrheitswidrige Bezeichnung eines Dritten, sondern auch die wahrheitswidrige Bezeichnung einer fiktiven Person. Denn in all diesen Konstellationen ist die Handlung grundsätzlich gleichermaßen geeignet, die Ermittlungen in die falsche Richtung zu lenken. In § 23 Absatz 2 StVG-E wird der Vermittler erfasst, der gewerbsmäßig anbietet, beim Untergraben des staatlichen Ahndungssystem zu unterstützen, ohne dass er selbst unmittelbar gegenüber den Verfolgungsorganen oder in den Ermittlungshandlungen aktiv wird. Die Tathandlungen können entweder gegenüber einer bestimmten Person, gegenüber einem Personenkreis oder insbesondere auch öffentlich gegenüber einem unbestimmten Personenkreis zugänglich sein. Solche Angebote schwächen die Wirkung von Geldbußen, indem sie die Sanktion vermeintlich zur Disposition stellen. Sie untergraben das Fahreignungs-Bewertungssystem und damit die Beobachtung von Mehrfachtätern, wenn sie erreichen, dass der Bußgeldbescheid und damit die Punkte entweder gar nicht oder aber gegen eine falsche bzw. fiktive Person erlassen wird. Zum Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrzeugführenden müssen Punkte für Verkehrsverstöße aber dem tatsächlichen Täter zugeordnet werden, um ihn mit den Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems zu erreichen und bei

Unbelehrbarkeit vom Verkehr ausschließen zu können. Die Sanktionierung von Angeboten solcher Verschleierungspraktiken ist geeignet, einen hinreichenden Ermittlungserfolg jedenfalls bei öffentlichen Angeboten zu gewährleisten. Durch die Verfolgung und Ahndung kann der Unwert solcher Praktiken deutlich gemacht und vor dem sog. Punktehandel insgesamt abgeschreckt werden. Die Sanktionierung ist auch erforderlich, da solche Taktiken durch den offenbar sorglosen Umgang mit dieser Thematik im Internet und in den Medien einen großen Wirkungskreis haben und als Geschäftsmodell zum Teil aggressiv beworben werden. Der Bußgeldrahmen beläuft sich gemäß § 23 Absatz 3 StVG-E im Höchstmaß auf 30.000 Euro und spiegelt damit den erhöhten Unrechtsgehalt des gewerbsmäßigen Handelns wieder. In § 26 StVG wird die Zuständigkeitsregelung ergänzt.

Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 24 Absatz 1 StVG)

Es handelt sich um Folgeänderungen. Die Änderung passt die Bußgeldvorschrift daran an, dass die bisherige Ermächtigungsgrundlage betreffend die Dokumente im elektronischen Format aus den speziellen Regelungen des § 6g in den allgemeinen Regelungen des § 6 Absatz 3 aufgegangen ist.

Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a und Nummer 13 Buchstabe b (§ 35 Absatz 1 Nummer 23 und § 36 Absatz 2n StVG)

In Deutschland sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern. In Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) ist eine schrittweise Anhebung der Quote zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen von aktuell 6 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 vorgesehen. Den Verpflichteten stehen dafür verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, wird der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet.

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (38. BImSchV) regelt die Möglichkeiten der Anrechnung von Ladestrom auf die Erfüllung der vorgenannten Verpflichtung zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Seit dem 01.01.2022 sind demnach alle Betreiber von Ladepunkten Eigentümer der durch den Betrieb der Ladepunkte entstandenen THG-Einsparungen und damit berechtigt, diese weiterzuverkaufen.

Elektrischer Strom, der im Verpflichtungsjahr von Letztverbrauchern nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden. Die Betreiber von Ladepunkten führen Aufzeichnungen über die Personen, auf die das geladene Fahrzeug zugelassen ist, sowie über das Fahrzeug selbst und teilen der zuständigen Stelle die energetischen Mengen des elektrischen Stroms, der zur Verwendung zur Ladung der Fahrzeuge entnommen wurde, an das UBA mit. Als Nachweis werden auch die Kopien der entsprechenden Zulassungsbescheinigungen Teil I vorgelegt.

Das UBA ist zuständig für die Überprüfung der mitgeteilten Angaben. Die Überprüfung erfasst insbesondere auch die Verifizierung der in der vorgelegten Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I enthaltenen Angaben. Bisher kann das UBA die mitgeteilten Angaben zu den Fahrzeugen und Fahrzeughaltern nur über eine gesondert vom Halter zu beantragende Auskunft beim KBA verifizieren. Mit dieser Regelung wird für das UBA die Möglichkeit geschaffen, die mitgeteilten Angaben durch Zugriff auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters im automatisierten Verfahren, zu verifizieren.

Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a und Nummer 13 Buchstabe a (§ 35 Absatz 1 Nummer 24, § 36 Absatz 1 Nummer 4 StVG)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen benötigt ein Auskunftsrecht, um erforderlichenfalls die Halter- und Fahrzeugdaten zu einem Fahrzeug abfragen zu können und anhand deren den Untersuchungsumfang festzulegen und weitere Befragungen und Untersuchungen vornehmen zu können. Da die Daten unter Umständen unverzüglich benötigt werden, um Beweismittel und Untersuchungsmöglichkeiten zu sichern, ist der Abruf im automatisierten Verfahren grundsätzlich im Umfang des § 66 Absatz 1 FZV vorgesehen und darf von der BAST unter Wahrung der Datenschutzgrundsätze im jeweils erforderlichen Umfang wahrgenommen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe b (§ 35 Absatz 2 StVG)

In § 35 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 erfolgt eine Anpassung der Rechtsgrundlage für die Verarbeitungszwecke, da die Maßnahmen der Typgenehmigung und der Marktüberwachung ihre primäre Rechtsgrundlage inzwischen regelmäßig in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der EU, den Verordnungen (EU) 2018/858, 2019/1020, 167/2013 oder 168/2013, finden. Daher werden diese unionsrechtlichen Rechtsgrundlagen über die Einfügung des § 32 Absatz 1 Nummer 9 für eine Datenweitergabe durch das KBA ergänzt. Sofern dagegen das KBA selbst die Daten des ZFZR für die Durchführung oder Unterstützung von fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufaktionen nutzen möchte, findet dies bereits seine Rechtsgrundlage in § 32 Absatz 1 Nummer 1 und 9 in Verbindung mit § 35 Absatz 1 Nummer 1 StVG. Dies gilt ebenso im Rahmen der Marktüberwachung etwa für die Ermittlung geeigneter Prüffahrzeuge und deren Haltern durch das KBA.

Zudem wird die Begrifflichkeit der sog. Rückrufmaßnahmen ohne inhaltliche Änderung klargestellt. Die Bezeichnung von Maßnahmen zur Beseitigung von Konformitätsabweichungen in den zugrundeliegenden unionsrechtlichen Rechtsakten erfolgt nicht ganz einheitlich. Dort ist von Korrekturmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen, beschränkenden Maßnahmen und Rückrufen die Rede. Daher wird hier der umfassende Begriff der fahrzeugbezogenen Maßnahmen einschließlich Rückrufen gewählt.

Des Weiteren wird die bestehende Befugnis des KBA zur Datenübermittlung an Hersteller und anderen Verantwortliche im neuen Buchstaben d erweitert. Die Übermittlungsbefugnis wird für die Erfüllung von unionsrechtlichen Meldepflichten über Fahrzeugdaten erweitert und hierzu um Buchstaben d ergänzt. Dies betrifft zum Beispiel die Pflicht zur Meldung von Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb nach Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392. Zur Erfüllung ihrer Meldepflichtung besteht hier der Bedarf der Hersteller, FIN-basiert Informationen über den Zulassungsstatus der Fahrzeuge beim KBA abzufragen. Die Übermittlungsbefugnis des KBA ist angesichts kurzer Meldefristen zur Unterstützung der Hersteller für deren fristgerechte und umfassende Datenmeldung an die Kommission erforderlich. Die bisherige Übermittlungsbefugnis im Rahmen der Rückrufe bleibt dabei ungeschmälert bestehen; durch die Streichung der Wörter „für den Mangel“ werden die Datenempfänger lediglich erweitert.

In Satz 2 erfolgt die Korrektur eines Redaktionsversehens. Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. Juli 2021 war die Nummerierung in § 35 Absatz 2 Satz 1 StVG neu gefasst worden. Dabei war die Bezugnahme in § 35 Absatz 2 Satz 2 StVG auf die bisherige Nummer 3 des Satzes 1 nicht auch angepasst worden. Dies wird nun klargestellt.

Zu Artikel 1 Nummer 13 Buchstabe a (§ 36 Absatz 1 Nummer 3 StVG)

Die Ergänzung stellt klar, dass das KBA zur Erfüllung seiner anderen Aufgaben (insbes. Typgenehmigung, Marktüberwachung) selbst auch im automatisierten Verfahren Auskünfte

aus dem Zentralen Fahrzeugregister abrufen darf, da diese Auskünfte unter Umständen zur Gefahrenabwehr unverzüglich erforderlich sind.

Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 36b StVG)

Die Datenverarbeitungsbefugnisse des KBA bei Fahndungsmitteilungen und Suchvermerken werden zur Klarstellung konkretisiert. Neben dem Abgleich als Anlass einer Mitteilung an die fahndende Behörde wird ein weiterer Anlass eingefügt: Sofern das Register mit einem zur Fahndung ausgeschriebenen Objekt befasst wird (etwa ein Auskunftsantrag oder ein Eintrag durch die Zulassungsbehörde), hat die fahndende Behörde ein ebensolches Interesse an einer Mitteilung hierüber. Bei internationalen Sachverhalten geht die Mitteilung an das BKA.

Zu Artikel 1 Nummer 15 und 16 (§§ 37, 37a StVG)

Die Vorschriften dienen der ergänzenden Regelung zur Verordnung (EU) 2024/982 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. März 2024 über die automatisierte Abfrage und den Austausch von Daten für die polizeiliche Zusammenarbeit und zur Änderung der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates sowie der Verordnungen (EU) 2018/1726, (EU) 2019/817 und (EU) 2019/818 des Europäischen Parlaments und des Rates (Prüm-II-Verordnung). Der bisher auf der Grundlage von Artikel 12 des Beschlusses 2008/615/JI erfolgende Datenaustausch von Fahrzeugzulassungsdaten wird für die EU-Mitgliedstaaten nun in eine Verordnung überführt und hat damit eine unionsrechtliche Rechtsgrundlage i. S. v. § 37 Absatz 1 StVG. Hingegen bleibt der Datenaustausch mit assoziierten Staaten auf § 37 Absatz 1a StVG gestützt. Zudem wird Europol als Behörde der Europäischen Union Teilnehmer am Datenaustausch und wird die Speicherfrist für Protokolldaten auf 3 Jahre ausgedehnt.

Zu Artikel 1 Nummer 17 (§ 45 StVG)

Redaktionelle Änderung zur Anpassung an die aktuelle Diktion.

Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 46 StVG)

Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 StVG

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) sieht vor, dass der Fahrzeughersteller für jedes Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit einem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform ausstellt und diese dem Fahrzeug beilegt. Das CoC gibt Aufschluss über die behördliche Typgenehmigung sowie die für das jeweilige Fahrzeug genehmigten technischen Parameter. Das CoC dient daher insbesondere als Grundlage für die Erstzulassung von neuen Fahrzeugen. Ab dem 05.07.2026 sollen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 die Übereinstimmungsbescheinigungen von Kraftfahrzeugen der Öffentlichkeit anhand der FIN in Form strukturierter Daten in elektronischem Format (also mittels Zugriffs auf eine Datenbank) zur Verfügung gestellt werden.

Das KBA ist in Deutschland die zuständige Genehmigungsbehörde im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858. Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde bereits die Zentrale Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen beim KBA eingerichtet. Diese enthält die von den Herstellern von Fahrzeugen an das KBA übermittelten Daten, die gemäß den

europäischen Typgenehmigungsvorschriften in der Übereinstimmungsbescheinigung einzutragen sind, mit Bezug auf die jeweilige FIN. Die in der Zentralen Datenbank der Übereinstimmungsbescheinigungen gespeicherten Daten werden bisher insbesondere für die Zwecke der Durchführung des Zulassungsverfahrens nach den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung verarbeitet.

Bei der FIN handelt es sich um ein personenbezogenes Datum. Die Verarbeitung dieses Datums entsprechend den o. g. neuen europäischen Vorgaben bedarf einer formell-gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutzgrundverordnung. Diese wird hiermit in § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a StVG geschaffen. Danach kann das KBA zukünftig Auskünfte über die in einer konkreten Übereinstimmungsbescheinigung enthaltenen Fahrzeugdaten unter Verarbeitung der jeweiligen FIN erteilen. Damit wird die in Artikel 12 in Verbindung mit Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten erfüllt.

Zudem soll mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b StVG die Möglichkeit eröffnet werden, auch für über die Verordnung (EU) 2018/858 hinausgehende Fahrzeugklassen und Fahrzeuge (EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung) entsprechende Auskünfte über deren Daten ihrer harmonisierten Übereinstimmungsbescheinigung oder ihres harmonisierten EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens erteilen zu können, sofern beim KBA solche Fahrzeugdaten in einer Datenbank vorliegen, die außer der FIN keine personenbezogenen Daten enthält.

Zu § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 StVG

Das KBA ist ferner die in Deutschland zuständige Behörde für die Marktüberwachung der Kraftfahrzeuge im Sinne des Marktüberwachungsgesetzes und folgender Unionsvorschriften zur Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen in der jeweils geltenden Fassung:

- Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1),

- Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbst-ständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1),

- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52),

- Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

In seiner Eigenschaft als Marktüberwachungsbehörde begleitet das KBA zum einen verpflichtende Korrektur- und Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung von Unvorschriftsmäßigkeiten einschließlich Rückrufe im Sinne dieser Vorschriften. Das KBA muss dabei sowohl angeordnete als auch in eigener Verantwortlichkeit der Hersteller initiierte Maßnahmen überwachen und beschränkenden Maßnahmen ergreifen. Dies gilt sowohl bei Konformitätsabweichungen von unionsrechtlichen Fahrzeugvorschriften als auch von nationalen Vorgaben hinsichtlich Fahrzeugeigenschaften, letztere etwa für autonome oder ferngelenkte Fahrzeuge. Zum anderen begleitet das KBA als Marktüberwachungsbehörde auch freiwillige

fahrzeugbezogene Maßnahmen der Hersteller im Sinne von § 32 Absatz 3 StVG, die dem Schutz der Verkehrssicherheit, der Gesundheit von Personen oder der Umwelt dienen. Der Hersteller teilt dem KBA die von solchen Maßnahmen betroffenen Fahrzeuge sowie kontinuierlich den jeweils aktuellen Abarbeitungsstand anhand deren FIN mit, damit das KBA die Durchführung überwachen kann.

Über die Internetseite des KBA ist bereits derzeit eine Auskunft über Rückrufe erhältlich. Die Auskünfte zu solchen Maßnahmen sind derzeit beim KBA anhand der technischen Gegebenheiten der betroffenen Fahrzeuge (z.B. Motorisierung) strukturiert und führen daher die betroffenen Fahrzeugfamilien auf. Für einen nicht sachkundigen Bürger ist die Betroffenheit eines bestimmten Fahrzeugs nicht zweifelsfrei zu erkennen, da z.B. das Fahrzeugmodell nicht das ausschlaggebende Unterscheidungskriterium ist, sondern es auf die jeweilige technische Ausstattung des Fahrzeugs ankommt. Im Sinne der Verbraucherverfreundlichkeit sollen die Informationen zu solchen Maßnahmen anhand der FIN-Eingabe unkompliziert ohne weitere Authentifizierung für alle Interessierten, darunter insbes. die Fahrzeughalter, Fahrzeugnutzer, Kaufinteressenten, online zugänglich gemacht werden. Hierzu bedarf es einer entsprechend strukturierten Datenbank unter dem Leitmerkmal der FIN. Andere personenbezogenen Daten als die FIN sind in der Datenbank nicht enthalten. Die Auskunft wird ausschließlich elektronisch bereitgestellt, um den Aufwand handhabbar zu halten, und enthält neben der Information, ob ein Fahrzeug von einer Maßnahme bis hin zum Rückruf im Sinne der Unionsvorschriften betroffen ist, auch Angaben dazu, ob das jeweilige Fahrzeug bereits an der Maßnahme teilgenommen hat. Dies dient der Verbesserung der Durchführung der Maßnahmen und ist im Interesse der Transparenz und Verkehrssicherheit angemessen. Mit § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 3 StVG wird dabei die formell-gesetzliche Grundlage im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung zur Verarbeitung der FIN durch das KBA zur Errichtung und zum Betrieb der entsprechenden Datenbank und zur Erteilung der Auskünfte geschaffen.

Zu § 46 Absatz 2 StVG

Im Rahmen der Bearbeitung und Überwachung von Maßnahmen durch das KBA muss ein regelmäßiger Abgleich mit den im ZFZR gespeicherten FIN erfolgen, um neu oder wieder zugelassene Fahrzeuge identifizieren zu können, die von Maßnahmen betroffen sind. Diese müssen angesichts der Zulassung zum Verkehr den angeordneten Maßnahmen unterzogen und daher in die Beobachtung und Auskunft durch das KBA mit aufgenommen werden.

Zu § 46 Absatz 3 StVG

In § 46 Absatz 3 StVG wird eine weitere Verarbeitung der FIN zugelassen: Im Rahmen von fahrzeugbezogenen Genehmigungen, vor allem Allgemeinen Betriebserlaubnissen (ABE) kann die Notwendigkeit auftreten, dass ein Verwendungsbereich für die Genehmigung so eng umrissen darzustellen ist, dass die FIN hierbei das geeignetste Zuordnungskriterium ist. In diesem Kontext ist es vertretbar, wenn die FIN das Schicksal der Genehmigung teilen und mit ihr verarbeitet und insbes. veröffentlicht werden dürfen. So werden die ABE dem Käufer des entsprechenden Teils zur Verfügung gestellt, des Weiteren den Überwachungsorganisationen, und vereinzelt besteht das Bedürfnis, ABE zu speziellen Themen auf der Webseite des KBA zu veröffentlichen. Ohne die FIN wäre der Verwendungsbereich der Genehmigung unklar und als Information damit unbrauchbar. Auch kann sich eine solche Notwendigkeit zur Verarbeitung der FIN im Rahmen von Berichten über technische Eigenschaften und Zustand eines Fahrzeug ergeben, die im Übrigen keine weiteren personenbezogenen Daten enthalten. Hiervon unberührt bleibt die Befugnis des KBA, weitere personenbezogene Daten im Rahmen seiner Aufgaben aufgrund der betreffenden Vorschriften zu verarbeiten.

Zu § 46 Absatz 4 StVG

In § 46 Absatz 4 StVG wird die Verwendung der FIN für wissenschaftliche und statistische Auswertungen der fahrzeugbezogenen Datenbanken beim KBA zugelassen. Die FIN wird hier als einheitliches Identifikationsmerkmal benötigt, um die ansonsten technischen Fahrzeugdaten und den Wirtschaftszweig seiner Verwendung über dieses leitende Zuordnungsmerkmal als Datensatz zusammenzuhalten und auswerten zu können. Die FIN ist sobald wie möglich zu anonymisieren und wird daher weder Teil der Analyseergebnisse noch veröffentlicht.

Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 50 Absatz 1 Nummer 1)

Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine neue EU-Führerscheinrichtlinie (COM (2023) 127 final) sieht die Einführung eines digitalen Führerscheins vor. Bestandteil dieses digitalen Führerscheins sind auch Lichtbild und die Unterschrift. Dies erfordert die Speicherung des Lichtbilds und der Unterschrift des Fahrerlaubnisbewerbers bzw. -inhabers im ZFER. Die Speicherung dieser Daten im ZFER ist dabei bereits jetzt im Rahmen der Vorarbeiten für die Einführung des digitalen Führerscheins erforderlich, um den digitalen Führerschein dann in einem zweiten Schritt spätestens nach Inkrafttreten der neuen EU-Führerscheinrichtlinie und Erlass des Durchführungsrechtsakts zügig einführen zu können. Bisher werden diese Daten nicht im ZFER gespeichert. Sie müssen daher neu aufgenommen werden.

Zu Artikel 1 Nummer 20 (§§ 54, 63 Nummer 5)

Die Regelungen werden zur Rechtsbereinigung aufgehoben. Sie haben keinen Anwendungsbereich mehr. Im Rahmen der weiteren technischen Entwicklung der Mitteilungsverfahren und der Anfrage- und Auskunftsverfahren zwischen den örtlich zuständigen Behörden und dem Zentralen Fahrerlaubnisregister erfolgt die Datenübermittlung mittlerweile nur noch im Wege der Direkteinstellung bei Mitteilungen bzw. im Wege des Abrufs bei Anfragen und Auskünften (Online-Dialogverfahren). Die zuvor ebenfalls mögliche Datenübermittlung im Wege eines aus heutiger Sicht nicht mehr zeitgemäßen File-Transferverfahrens, bei dem Datensätze bei der örtlich zuständigen Behörde gesammelt und in einem Datenpaket an das Register übermittelt worden sind, wurde eingestellt.

Zu Artikel 1 Nummer 22 (§ 63f - neu gefasst - StVG)

Der bisherige Regelungsgehalt von § 63f StVG (Verkehrsunfallforschung) wird in einen neuen eigenen Abschnitt VIb (siehe Nummer 21) integriert. An der Stelle des § 63f StVG wird nun eine Folgeänderung zu § 6 Absatz 3 Nummer 2 StVG getroffen. Sie ist für die Einführung und Umsetzung von Fahrzeugdokumenten im elektronischen Format erforderlich, um die Digitalisierung und Entbürokratisierung der Verwaltung weiter voranzutreiben. Dem Kraftfahrt-Bundesamt wird als registerführende Behörde der Zentralen Register (ZFZR und ZFER) eine zentrale Rolle bei der bundesweiten Bereitstellung der erforderlichen Daten für die Fahrzeugdokumente (insbes. derzeitige Zulassungsbescheinigung Teil I und Führerschein) zukommen. Folglich muss es mit entsprechenden Datenverarbeitungsbefugnissen ausgestattet werden.

Zu Artikel 1 Nummer 23 (Abschnitt VIb – neu -)

Vorbemerkung:

Seit 1973 werden im Auftrag der BASt Unfalldaten von Straßenverkehrsunfällen erhoben und untersucht. Verkehrsunfälle mit mindestens einer verletzten Person werden heute regional als Stichprobe in großer Detailtiefe und unabhängig von der polizeilichen Zielsetzung nach rein wissenschaftlichen Aspekten erhoben. Die Erhebung erfolgt dergestalt, dass sie mittels wissenschaftlicher Verfahren eine Hochrechnung auf das gesamte Bundesgebiet ermöglicht. Die im Auftrag der BASt gewonnenen vertieften Verkehrsunfalldaten werden seit 1999 im Rahmen einer Kooperation mit den Daten eines weiteren Erhebungsteams

zusammengeführt. Dieses Erhebungsteam wird derzeit von der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT) eingesetzt. Das Ergebnis bildet die gemeinsame Datenbank, die sog. GIDAS-Datenbank, aus der sich umfassende Erkenntnisse zu den breit gefächerten Forschungsfeldern „passive und aktive Fahrzeugsicherheit“, „Verkehrs- und Rettungsmedizin“ oder auch "Straßenausstattung und -zustand" gewinnen lassen. Eine Vielzahl neuer oder weiterentwickelter fahrzeugtechnischer Vorschriften auf UN oder EU-Ebene beruhen auf Analysen, die mit Hilfe von GIDAS durchgeführt wurden.

Die BASt wurde bereits 1974 per Erlass des Bundesverkehrsministeriums zur Untersuchungsstelle des Bundes für Verkehrsunfälle bestimmt. Diese Aufgabe wurde zuletzt rechtlich im StVG bereits hinsichtlich der Datenverarbeitungsbefugnisse ausgeformt. Diese Regelung soll nun ergänzt und erweitert werden.

Insbesondere erfordert eine erfolgreiche und effiziente Implementierung technischer Neuerungen im Alltag die fortlaufende Analyse und Evaluierung der bisherigen Neuerungen, um mit den Entwicklungen aus gesetzgeberischer Sicht Schritt zu halten. Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Die moderne Fahrzeugtechnik ist zunehmend von Automatisierung und Digitalisierung geprägt. Dabei ist die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen zum Regelfall geworden. Die Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit automatisierten und autonomen Fahrfunktionen in Deutschland ist derzeit noch gering, jedoch wird folgend eine exponentielle Zunahme erwartet. Das europäische Forschungsprojekt OSCCAR schätzte den Anteil an Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen bei Fahrzeug-Neuzulassungen im Jahr 2025 mit 3 %, im Jahr 2030 bereits mit 15 % und im Jahr 2035 mit 40 % ab. Dies wird sich u.a. auch in der Anzahl an Verkehrsunfällen widerspiegeln, an denen diese Fahrzeuge beteiligt sind.

Detaillierte Hintergrundinformationen werden erforderlich, um eine moderne Verkehrssicherheitsarbeit mit dem erforderlichen Maß leisten zu können. Wesentlich ist hierfür, dass die Ursachen von Unfällen zeitnah und so erschöpfend wie möglich untersucht werden, um Ursachenzusammenhänge, die ggf. mit den modernen Technologien zusammenhängen, frühzeitig erkennen und abstellen oder vermindern zu können. Die vertiefte Verkehrsunfallforschung ist in diesem Sinne ein wesentlicher Baustein der staatlichen Maßnahmen auf dem Weg zur Realisierung der Vision Zero. Es sind auch Erkenntnisse zu erwarten, welche Maßnahmen hierfür von Seiten des Gesetzgebers und der Marktüberwachungsbehörden zu treffen sind. Dies dient zugleich der weiteren Verfestigung des Innovationsstandorts Deutschland im Hinblick auf die modernen Fahrzeugtechnologien, was eine der Zielvorgaben des Koalitionsvertrages für die 20. Legislaturperiode für den Verkehrssektor darstellt.

Entsprechend ist auch die Unfalluntersuchungsarbeit anzupassen und mit angepassten Befugnissen auszustatten. Orientierung bieten hier die Befugnisse der Unfalluntersuchungsstellen in den Bereichen der Bahn-, Luft- und Seefahrt (BEU, BFU, BSU) in Deutschland. Die Erforderlichkeit vergleichbarer Untersuchungsbefugnisse ergibt sich nicht zuletzt daraus, dass im Straßenverkehr pro Jahr weitaus mehr Verletzte und Getötete zu verzeichnen sind als im Bahn-, Luft- oder Seeverkehr zusammen. Die neuen und vernetzten Technologien erhöhen dabei noch die Anforderungen an schnelle und stringente Behördenmaßnahmen.

Zu § 63g StVG – neu – Gegenstand und Zweck der Untersuchung:

§ 63g Absatz 1 StVG regelt die Aufgabe der BASt zur Unfalluntersuchung und beschreibt den diesbezüglichen Tätigkeitsbereich der Untersuchung. Die Unfalluntersuchung darf im Bereich der Unfälle mit Personenschaden erfolgen, denn dem menschlichen Leben kommt der höchste Stellenwert zu. Der Begriff Personenschaden ist dabei an § 142 StVG orientiert. Er schließt auch Unfälle ein, bei denen allein der Unfallverursacher zu Schaden gekommen ist. Dies entspricht der bisher von der BASt im Rahmen des GIDAS-Projekts betriebenen vertieften Verkehrsunfallforschung und führt diese fort.

Polizeilich gemeldete Verkehrsunfälle mit Personenschaden werden dokumentiert, rekonstruiert und wissenschaftlich auf Ursachen, Ablauf, Begleitumstände und Folgen untersucht. Diese Analysen bieten für den Gesetzgeber die Möglichkeit, das Unfallgeschehen genau zu beobachten und positive sowie negative Entwicklungen festzustellen. Sie bilden die Grundlage für die Erarbeitung nationaler und internationaler Regelwerke zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen, etwa in Form von Regelungen zu Kinderrückhaltesystemen, zum Fußgängerschutz sowie für den Insassenschutz. Erkenntnisse aus dieser Forschung fließen in die Verbesserung von Sicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge in Gestalt von EU-Richtlinien und ECE-Regelungen ein.

Die Unfalluntersuchung kann darüber hinaus auch Unfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen mit automatisierten, autonomen und ferngelenkten Fahrfunktionen im Sinne des StVG ohne Personenschaden umfassen und damit die sich fortentwickelnden neuen Technologien von Beginn an in den Blick nehmen. Dies entspricht der staatlichen Verantwortung für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und soll dem Gesetzgeber die Möglichkeit geben, den geschaffenen Rechtsrahmen besonders unter diesen Gesichtspunkten evaluieren zu können.

Straßenverkehrsunfälle setzen die Beteiligung mindestens eines Fahrzeugs – Kraftfahrzeuge und andere Landfahrzeuge – voraus.

Absätze 2 und 3 grenzen dabei das Ziel der Untersuchung auf die Verkehrssicherheit ein: Unfälle sollen in ihren Folgen abgemildert oder künftig ganz vermieden werden. Auf dieses Ziel gerichtet dient die Untersuchung nach Absatz 2 der wissenschaftlichen Forschung. Mit der Unfallerhebung soll eine aussagekräftige, repräsentative Datengrundlage geschaffen werden, auf deren Basis sodann gezielte Maßnahmen abgeleitet werden und negative Entwicklungen frühzeitig erkannt sowie Sicherheitsprobleme und -potentiale identifiziert werden. Die erhobenen Daten können als Basis für die Weiterentwicklung von Vorschriften auf nationaler und internationaler Ebene zur Fahrzeugtechnik, zum Verhalten im Verkehr, zu infrastrukturellen und auch zu (rettungs-/notfall-) medizinischen Aspekten sowie zur Marktüberwachung herangezogen werden. Die Unfallursachen können dahingehend analysiert und bewertet werden, inwieweit sie ein allgemeines oder auf vergleichbare Technologien oder Fahrzeuge übertragbares Risiko darstellen. Damit unterstützt die Unfalluntersuchung die Feststellung erforderlicher Marktüberwachungsmaßnahmen und möglicher Fortentwicklungen der Vorschriften für die Fahrzeugsicherheit und die Genehmigung der Fahrzeuge.

Absatz 3 stellt klar, dass die Untersuchungen nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von zivilrechtlichen Ansprüchen dienen. Diese Aufgabe soll – entsprechend dem Prinzip der Gewaltenteilung – weiterhin Aufgabe der Gerichte bleiben. Insoweit ist auch keine Überschneidung mit den Zuständigkeiten der Behörden der Länder zu erwarten.

Zu § 63h StVG – neu – Untersuchungsverfahren:

§ 63h StVG bestimmt die Grundsätze des Untersuchungsverfahrens. § 63h Absatz 1 StVG unterstreicht dabei die Unabhängigkeit der BAST, denn sie entscheidet danach eigenständig über die Einleitung und den Umfang der Untersuchung. Dabei ist die Bildung von Schwerpunkten je nach Ausstattung mit Finanzmitteln im Sinne eines effizienten Verwaltungshandelns und sparsamen Umgangs mit Ressourcen zweckmäßig.

Als Aufsichtsbehörde steht dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts ein Weisungsrecht zu. Dieses darf gemäß § 63h Absatz 2 StVG auch insofern ausgeübt werden, als dass die BAST mit der Durchführung einer Untersuchung im Einzelfall, an der z.B. ein besonderes öffentliches Interesse besteht oder die aus sonstigen aus anderen Fachbereichen vorliegenden Erkenntnissen angezeigt sein kann, beauftragt werden kann. Solche Weisungen können aus übergeordneten Gründen, etwa im internationalen Kontext, sinnvoll sein. Das Weisungsrecht der Aufsichtsbehörde wird aber insofern eingeschränkt, als dass es nur im Einzelfall besteht, nicht

die Art und Weise der Durchführung der Untersuchung erfasst, generell verhältnismäßig auszuüben ist und die Beendigung einer bereits eingeleiteten Untersuchung nicht angeordnet werden darf. Dies soll die Unabhängigkeit der BAST in Ausübung ihrer Tätigkeit weiter stärken, um fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse zu sichern.

§ 63h Absatz 3 StVG sieht vor, dass sich die BAST zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben geeigneter privater Personen als Beauftragte für die Unfalluntersuchung bedienen kann, die nach ihrer Weisung als ihre Hilfsorgane arbeiten. Die BAST bestimmt dabei den Umfang der von den Beauftragten durchzuführenden Untersuchungstätigkeiten sowie ihre Rechte und Pflichten. Dieses Konzept hat sich im Rahmen der vertieften Unfallforschung der BAST (sog. GIDAS-Projekt) als sehr erfolgreich erwiesen und trägt entscheidend zur Entlastung der Ressourcen der Verwaltung bei.

§ 63h Absatz 4 StVG regelt Grundsätze für die Organisation der Untersuchung eines Unfalls. So ist die Untersuchung eines jeden Unfalls von einem Untersuchungsführer zu leiten, dem ein Untersuchungsteam von weiteren Beauftragten unterstehen kann. Der Untersuchungsführer leitet die Untersuchung und entscheidet nach den Gegebenheiten über die Anordnung zum Erreichen des Untersuchungszwecks erforderlicher Maßnahmen. Der Untersuchungsführer und sein Untersuchungsteam können sich uneingeschränkt der verfügbaren Nachweismittel bedienen, die die Grundlage für die Erkenntnisse des Untersuchungsteams bilden.

Untersuchungsführer müssen für ihre leitende Funktion und für die Einräumung umfassender Befugnisse gem. § 63i StVG geeignet und befähigt sein. Sie müssen also durch ausreichende Zuverlässigkeit, Kenntnisse und Erfahrungen die Gewähr dafür bieten, dass diese Befugnisse verhältnismäßig und damit rechtmäßig angewendet werden. Solche Untersuchungsführer können demnach Beschäftigte der entsprechenden Fachbereiche der BAST sein. Die BAST kann aber auch geeignete externe Untersuchungsführer beauftragen, da die Untersuchungsbefugnisse und die entsprechende Mittelauswahl zweckmäßigerweise dezentral vor Ort auszuüben sind. Heterogene Unfallsituationen erfordern vielfach eine Einschätzung der vorgefundenen Umstände und unter Umständen ein sofortiges Handeln.

§ 63h Absatz 5 StVG regelt die Verpflichtung der zuständigen Stellen der Länder, bestimmte Straßenverkehrsunfälle für die Unfalluntersuchung unverzüglich – d.h. ohne schuldhaftes Zögern – zu melden. Denn die BAST kann nur solche Unfälle untersuchen, über die sie Kenntnis erlangt hat. Das Eintreten eines Verkehrsunfalls wird in Deutschland aktuell ausschließlich in der jeweils betroffenen Örtlichkeit bzw. Region erfasst. Würde man es dem Zufall überlassen, dass die BAST über einen relevanten Unfall informiert wird (z.B. über Pressemeldungen), könnte sie ihrer Aufgabe nicht gerecht werden, Ursachen von Unfällen systematisch zu untersuchen. Die BAST und ihre Beauftragten vor Ort müssen daher über alle relevanten Unfälle zeitnah nach ihrem Geschehen informiert werden.

Um ein möglichst vollständiges Bild des Unfallhergangs herstellen zu können, ist es essentiell, dass möglichst zeitnah nach seinem Eintreten die ersten Erkenntnisse aufgenommen werden, vorzugsweise noch während die Unfallstelle von der Polizei abgesperrt ist.

Die Erstinformation über einen Unfall, insbesondere im Hinblick auf die Unfälle von einer besonderen Schwere, erreicht in der Regel die Rettungsleitstellen im Falle elektronischer Notrufmeldungen (z.B. bei einer eCall-Mitteilung) sowie die zuständigen Landesstellen (z.B. Polizei). Daher sind diese Stellen am besten dazu geeignet, einer Meldepflicht im Falle eines Unfalls nachzugehen. Im Rahmen der vertieften Verkehrsunfallforschung sind bereits solche Meldewege in bestimmten Regionen etabliert und haben sich gut bewährt. Dabei legt die BAST nach pflichtgemäßem Ermessen, u.a. unter den Gesichtspunkten der Repräsentativität, die Untersuchungsregionen fest. Die BAST beauftragt im Rahmen von GIDAS derzeit die Erhebung von Verkehrsunfällen nach einem vorab festgelegten Stichprobenverfahren in zwei Regionen. Dies wird je nach Kapazitäten auszuweiten sein.

Zu § 63i StVG – neu – Untersuchungsbefugnisse:

Um ein möglichst vollständiges Bild des Unfallhergangs herstellen zu können, ist es essenziell, möglichst zeitnah nach seinem Eintreten die ersten Erkenntnisse aufzunehmen. Dies soll vorzugsweise geschehen, während die Unfallstelle von der Polizei noch abgesperrt ist. Damit wird sichergestellt, dass die aufgenommenen Nachweismittel möglichst authentisch sind und nicht beeinflusst oder verfälscht wurden. Viele Spuren an einer Unfallstelle sind zudem flüchtig, d. h. sie gehen nach kurzer Zeit verloren bzw. werden nicht mehr als bedeutsam oder (mit-)unfallursächlich erkannt (z.B. Spurzeichnungen auf der Straße, Wahrnehmung von besonderen Einflüssen wie Witterungsverhältnisse, Umgebungsbedingungen, Verkehrsführungen o.ä.). Gleiches gilt für Datenspeicher, die ggf. verändert, überschrieben oder gar gelöscht wurden. Damit wird es schwieriger, die tatsächlichen Verkehrssicherheitsprobleme zu identifizieren. Auch müssen die Erhebungen möglichst vor der Räumung der Unfallstelle und damit der Entfernung der Fahrzeuge erfolgen. Dies kann nicht immer sichergestellt werden, denn gerade auf der Autobahn hat eine schnelle Wiederfreigabe des Verkehrs hohe Priorität. Daher hat auch der Zugang zu Unfallberichten und Hinweisen von Zeugen Bedeutung.

Um ein optimales Ergebnis der Untersuchung mit dem Ziel höchstmöglicher Straßenverkehrssicherheit zu erreichen, müssen die BAST und ihre Hilfsorgane mit entsprechend umfassenden Befugnissen ausgestattet werden. Diese orientieren sich an den bestehenden Befugnissen der Unfalluntersuchungsstellen in den Bereichen der Bahn-, Luft- und Seefahrt (BEU, BFU, BSU) und umfassen die im Einzelnen in § 63i Absatz 1 StVG beschriebenen Maßnahmen.

Diese Befugnisse stehen sowohl den als Untersuchungsführern eingesetzten eigenen Beschäftigten der BAST zur Verfügung. Sie können aber auch von den als Untersuchungsführern beauftragten externen privaten Personen in solchem Umfang wahrgenommen werden, in dem sie von der BAST beauftragt und mit Rechten ausgestattet werden. Da die vorgenannten Befugnisse bei Erforderlichkeit auch in Grundrechte der Betroffenen eingreifen können, bedarf deren grundsätzliche Einräumung einer formell-gesetzlichen Grundlage, die mit diesem Gesetz geschaffen wird. Andernfalls könnten die BAST und Hilfsorgane solche Maßnahmen ausschließlich mit Einwilligung der betroffenen Rechteinhaber ausführen. Dies würde dem unabhängigen Charakter der Untersuchung nicht gerecht und die summenmäßige Fundierung und Repräsentativität der Erkenntnisse beeinträchtigen. Die bisherigen Erfahrungen der BAST in GIDAS zeigen ein Erfordernis nach umfassenderen Befugnissen auf, um ein möglichst umfassendes und objektives Bild des jeweiligen Unfalls und eine fundierte wissenschaftliche Grundlage erlangen zu können, auf der in der Summe objektive Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen werden können.

Während die Befugnis in Nummer 1 den Zugang zur Unfallstelle im öffentlichen Straßenraum gewährt, muss auch Zugang zu Privatgrundstücken und betrieblichen Räumlichkeiten verschafft werden können, um die Unfalluntersuchung vollumfänglich durchführen zu können. Daher umfasst die Befugnis nach Nummer 2 das Betreten von Privatgrundstücken (z.B. zum Zwecke der Fotodokumentation der Unfallstelle oder insofern sich Fahrzeugteile darauf befinden), als auch das Betreten von Gebäuden (z.B. Garage, Werkshalle des Herstellers, Depot eines Verkehrsbetriebes) sowie Verwertungs- und Verwahrungsstätten (Plätze und Hallen von Abschleppunternehmen, Schrottplätze, Polizeigelände o.ä.). Betriebs- und Geschäftsräume müssen auch betreten werden, um erweiterte Informationen zu automatisierten, autonomen oder ferngelenkten Fahrzeugen zu erhalten (z.B. Erheben von Informationen zum Leitstand für die Fernlenkung oder für die Technische Aufsicht über autonome Fahrzeuge).

Die Nummer 4 umfasst in Buchstabe b erforderlichenfalls auch das Betreten von Betriebs- und Geschäftsräumen des Herstellers, Halters oder Betreibers oder eines Dritten, um z. B. Daten aus Serverräumen zu erhalten. Die Informationen müssen insbesondere dann dort eingeholt werden, wenn das Fahrzeug so beschädigt ist, dass hieraus Daten nicht

ausgelesen werden können, aber eine Datenübertragung stattfand oder aber Fahrzeuge grundsätzlich unfallereignisbezogene Daten nicht im Fahrzeug speichern. Buchstabe c umfasst unter anderem Aufzeichnungen von privaten Dritten (z.B. Kameraaufzeichnungen von Banken, Parkhaus o.ä.) und von der öffentlichen Hand (z.B. Autobahn GmbH, Verkehrsüberwachung), die (auch) den öffentlichen Verkehrsraum umfassen, einschließlich solcher Anlagen des festgelegten Betriebsbereichs.

Der Begriff des Unfallbeteiligten in Nummer 7 ist im Sinne des § 142 StGB verwendet und damit durch einen potentiell kausalen Verhaltensbeitrag in der aktuellen Unfallsituation definiert. So können sowohl der Fahrer des verunfallten Fahrzeugs, als auch Fahrer anderer Fahrzeuge und weitere Verkehrsbeteiligte, wie Fußgänger, Sportgeräte-, Rollstuhl- oder Gehhilfenutzer, Unfallbeteiligte sein. Deren medizinische Untersuchungsdaten sind auch unabhängig von Verletzungen relevant, z.B. der Zustand der Alkoholisierung u.a. nach § 63j Absatz 1 Nummer 4 StVG. Zudem sind die Untersuchungen der verletzten Personen relevant und umfassen neben medizinischen Untersuchungen auch die rechtsmedizinischen Unterlagen.

Die vorgenannten Befugnisse üben die BAST und ihre insoweit ermächtigten Untersuchungsführer im Benehmen mit den zuständigen Strafverfolgungs- und sonstigen zuständigen Behörden der Länder aus, um auch deren erforderliche Ermittlungen ungehindert zu gewährleisten, aufeinander abzustimmen, Synergien zu nutzen und insbesondere erforderliche Eingriffe in Grundrechte zu minimieren. Auch die Sicherstellung der Nachweismittel erfolgt nach § 63i Absatz 2 StVG in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Strafverfolgungsbehörden. Auch dies ist erforderlich, um die Arbeit der zuständigen Ermittlungsbehörden nicht zu behindern, denn die Aufgabe dieser Behörden dient gerade dem Zweck, den die Tätigkeit der BAST nicht erfasst, nämlich die Verantwortlichkeit in dem Einzelfall festzustellen und eine etwaige spätere Befassung der Gerichte vorzubereiten.

Zu § 63j StVG – neu – Datenverarbeitung:

§ 63j enthält Vorschriften zur Verarbeitung der Daten, die die BAST und ihre Beauftragten im Rahmen ihrer Tätigkeit erheben müssen. Diese Daten stellen vielfach auch personenbezogene Daten dar, so dass deren Verarbeitung einer formell-gesetzlichen Grundlage im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung bedarf.

Seit 1999 ist die BAST an dem Kooperationsprojekt GIDAS zur vertieften Straßenverkehrs- und Unfallforschung beteiligt. Diese bisher praktizierte Erhebung von Unfalldaten und Verkehrsdaten ist von der Einwilligung der Betroffenen abhängig. Ebenso von dieser Einwilligung abhängig ist damit die Wissensbasis, die daraus aufgebaut wird, und ihr Potential zur Verbesserung der Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit.

Diese Unfalldatenerhebung und -auswertung soll in der Struktur der Beteiligten optimiert und zur Vorbereitung dessen auf eine entsprechende tragfähige rechtliche Grundlage gestellt werden. Denn die Erkenntnisse aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass das Instrument der Einwilligung für eine effiziente Erforschung der Unfallursachen nicht ausreichend ist. Vertiefte Verkehrsunfallerhebungen nach GIDAS folgen einem Stichprobenverfahren und sind aufwands- und kostenintensiv. Das Stichprobenverfahren gibt vor, welcher Verkehrsunfall eines bestimmten Zeitraums in einer bestimmten Region (eingegrenzt durch festgelegte lokale Erhebungsgebiete) durch ein professionelles Team unmittelbar nach dem Unfallereignis aufgenommen wird, da aus Aufwands- und Kostengründen stets nur einige wenige Verkehrsunfälle erhoben werden können – Stichprobe – anstelle einer Vollerhebung.

Unter diesen Prämissen ist die tatsächliche Erhebung des durch das statistische Verfahren ausgewählten Verkehrsunfalls in Gänze sehr bedeutsam, denn die Unfallforschung benötigt eine unverzerrte Stichprobe aus den Unfällen; dies erfordert, dass Daten von allen ausgewählten Unfällen aus der Stichprobe enthalten sein müssen.

Muss aber auf eine Einwilligung gewartet werden, können Nachweismittel inzwischen ihre Authentizität einbüßen und flüchtige Spuren häufig nicht mehr aufgenommen werden, so dass damit wesentliche Informationen verloren gehen. Eine nicht erteilte Einwilligung führt gar dazu, dass wichtige Einzelinformationen oder ganze Datensätze fehlen.

Eine Nicht- oder bloße Teilerhebung eines Verkehrsunfalls führt aber nicht nur zu Effizienzverlusten und Informationslücken, sondern auch zu Verzerrungen aller Daten des Projekts. Der Erhalt einer repräsentativen Datenbank über Verkehrsunfälle mit einem hohen Detail- und Genauigkeitsgrad könnte nicht erreicht werden und ließe die Anwendung von Hochrechnungsverfahren auf die Ergebnisse nur noch bedingt zu. Fehlstellen in den Daten wiegen also schwer für die intendierten wissenschaftlichen Erkenntnisse und damit auch schwer angesichts der hohen Investitionen in GIDAS. Die Vollständigkeit der Informationen stellt damit eine systemimmanente Notwendigkeit dar.

§ 63j gibt einen festen Kranz an personenbezogenen Daten vor, hinsichtlich dessen eine Datenverarbeitung zu oben genannten Zwecken erfolgen darf.

Im Rahmen von GIDAS werden nur Verkehrsunfälle mit Personenschaden erhoben, mithin nur Unfälle mit einer gewissen Schwere. Die Verarbeitung von personenbezogenen Daten und besonderen Kategorien personenbezogener Daten ist zu dem verfolgten Zweck der wissenschaftlichen Unfalluntersuchung und Forschung zwecks Unfallverhütung angesichts des hohen Schutzgutes von Leib und Leben der zu schützenden Verkehrsbeteiligten erforderlich. Dabei ist die anfänglich personenbezogene Erhebung der Daten zwingend erforderlich, um den konkreten Unfall hinreichend vereinzelt erfassen und darstellen zu können und weitere Informationen, die nach und nach gesammelt werden, zu einem einheitlichen Datensatz in einer Unfallakte zusammenführen zu können. Zudem hat die Auswertung zwingend bezogen auf die jeweilige konkrete Unfallkonstellation zu erfolgen, um verwertbare Schlüsse ziehen zu können. Nur auf diese Weise können für den Forschungszweck verwendbare und hinreichend vollständige Datensätze generiert werden und wird am Ende die veritable Ableitung von Ergebnissen ermöglicht. Die Erreichung des Forschungszwecks ohne personenbezogene Daten ist nicht möglich.

Der Begriff des Unfallbeteiligten ist – wie bereits in § 63i Absatz 1 Nummer 7 StVG, siehe die Begründung dort - im Sinne des § 142 StGB verwendet. Im Hinblick auf die innovativen Fahrzeugkonzepte des autonomen und ferngelenkten Fahrens, die gerade keinen im Fahrzeug persönlich anwesenden Fahrer erfordern, erfasst dieser Begriff auch die Technische Aufsicht und die fernlenkende Person. Aber es werden auch Daten der weiteren unfallbeteiligten Fahrzeuge und damit von deren Haltern benötigt. Zudem sind Daten der Mitfahrer umfasst, damit sind sämtliche Insassen, Aufsassen, Bus- und Bahnfahrgäste der beteiligten Fahrzeuge gemeint. Sollten Personen verletzt worden sein, die weder Unfallbeteiligte noch Mitfahrer sind, sind auch ihre Daten umfasst.

Hinsichtlich aller dieser Personen wird die Verarbeitung der aufgezählten personenbezogenen Daten nach den hiesigen Regelungen gestattet. Diese Daten sind wie folgt für die Erreichung des Untersuchungs- oder Forschungszwecks erforderlich:

Die Daten nach Absatz 1 Nummer 1 dienen der Kontaktaufnahme zur betroffenen Person, um deren personenbezogene Daten es geht. Das Geburtsdatum dient dabei zur eindeutigen Identifizierung des Betroffenen.

Das in Absatz 1 Nummer 2 genannte Geschlecht ist ein erforderliches Datum, um geschlechterspezifische Vergleichsgruppen bilden zu können. Ebenso ist der Familienstand erforderlich, um Vergleiche verschiedener Personengruppen hinsichtlich deren Fahrgewohnheiten oder Risikoverhalten zu ermöglichen. Anhand der Nationalität lassen sich etwaige Unterschiede in den Verhaltensweisen von Personen aus anderen Ländern in unserem Straßenverkehr erkennen (z. B. Probleme mit für sie ungewohnten größeren Geschwindigkeitsunterschieden auf Autobahnen). Des Weiteren wird die Information, die auch

in der amtlichen Unfallstatistik geführt wird, für Hochrechnungen der Unfallstudie auf ganz Deutschland bzw. Europa benötigt.

In Absatz 1 Nummer 3 sind Vorerkrankungen und bestehende Medikation erforderliche Informationen, die es ermöglichen, diese von den im Unfall erlittenen Verletzungen zu trennen, die ursächlichen Verletzungs- bzw. Unfallmechanismen zu bestimmen sowie Zusammenhänge in einem veränderten Heilungs- und Behandlungsverfahren einzuordnen. Die weiteren genannten Gesundheitsdaten sind erforderlich, um das gesamte Verletzungsgeschehen chronologisch und detailliert bewerten zu können und insbesondere die Anzahl schwerstverletzter Personen nach den Forderungen der Europäischen Kommission ermitteln zu können.

Absatz 1 Nummer 4 dient der Untersuchung des Einflusses auf das Zustandekommen des Unfalls und der Verletzungen. Ebenso sind die verletzungsrelevanten Parameter in Absatz 1 Nummer 5 essentiell für die Einschätzung von deren Einfluss auf die erlittenen Verletzungen, deren Schwere und Verletzungsmechanismen sowie Unfallfolgen.

Hinsichtlich von Fahrzeugdaten sind in Absatz 1 Nummer 6 die personenbezogenen Fahrzeugdaten aufgeführt. Sie werden über Absatz 4 um die nichtpersonenbezogenen Fahrzeugdaten ergänzt. Sie sind erforderlich, um die beteiligten Fahrzeuge nach dem Unfall auffinden zu können, sofern weitere Untersuchungen erforderlich sind, sowie deren wesentliche Ausstattungsmerkmale zu ergründen, die für die Unfallrekonstruktion bedeutsam sind.

Weitere Unfalldokumentationen nach Absatz 1 Nummer 7 sind für die Untersuchung oder Forschung erforderlich, weil die polizeiliche Erfassung und Bewertung des Unfallablaufs und der Verletzungsfolgen der BAST den ersten Überblick über den Unfallhergang ermöglicht, denn die Polizeikräfte werden in der Regel schneller vor Ort eintreffen als die Untersuchungsfachkräfte und Beauftragten der BAST. Bei der weiteren Verkehrsunfallforschung dient diese Erfassung und Bewertung u. a. für Hochrechnungsverfahren und zum Abgleich des repräsentativen Charakters der Unfallstudie. Gegebenenfalls können bestimmte Daten nur von einem Sachverständigen erlangbar sein. Aber nicht zuletzt hier gilt der strenge Erforderlichkeitsgrundsatz hinsichtlich des Umfangs der Erhebung.

Absatz 2 regelt die Datenverarbeitung hinsichtlich Zeugendaten.

Die Verarbeitung der personenbezogenen Daten erfolgt zwecks Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe, nämlich der Untersuchungstätigkeit im Sinne des § 63g StVG. Sie darf damit nach Absatz 3 Satz 1 in Übereinstimmung mit der Datenschutz-Grundverordnung ohne Einwilligung der betroffenen Personen erfolgen, unterliegt dabei aber einem strengen Erforderlichkeitsgebot im Hinblick auf den Untersuchungszweck.

Nach Absatz 3 Satz 2 gilt: Sobald die angestrebten Daten in der Unfallakte zusammengetragen sind und die Erhebung der Daten damit abgeschlossen ist, werden die personenbezogenen Daten anonymisiert und die Personenbezüge damit aus der Unfallakte entfernt. In der Folge werden die Auswertungen und Forschungen dann ausschließlich mit den anonymisierten Datensätzen betrieben. Daten von bloßen Zeugen können ihre Relevanz bereits vorher verlieren und sind nach Absatz 3 Satz 3 dann bereits zu löschen.

Absatz 3 Satz 4 verbietet ferner die Verarbeitung, einschließlich der Verwendung oder gar Weitergabe, der personenbezogenen Daten zu anderen als den in § 63g geregelten Forschungszwecken und verbietet deren Beschlagnahme nach anderen Vorschriften.

Absatz 4 stellt klar, dass die BAST auch zur Erhebung nichtpersonenbezogener Daten zum Unfallort, Unfallzeitpunkt, zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen sowie zum Rettungs- und Polizeieinsatz berechtigt ist. Hierzu gehören insbesondere folgende Daten zum Unfallort und Unfallzeitpunkt:

- Tag und Uhrzeit eines Unfalls,
- Ortslage, Name, Ortsschlüssel und GPS-Koordinaten des Unfallortes,
- Art, Klassifizierung und Namen der befahrenen Straßen einschließlich der Angabe von Hausnummern oder anderen Informationen zur genauen Bestimmung des Unfallortes,
- Anzahl der zu einem Unfall eingesetzten Rettungswagen,
- Einsatz von am Unfallort eingesetzten Notarzteinsatzfahrzeugen, Notarztwagen, Rettungshubschraubern und Feuerwehrfahrzeugen und Eintreffzeiten,
- Art der Alarmierung des für die Fallbearbeitung verantwortlichen Mediziners,
- Anzahl der Unfallbeteiligten,
- Anzahl der beteiligten Fahrzeuge und ihrer Insassen sowie der Fußgänger, die mit einem beteiligten Fahrzeug in Kontakt gekommen sind,
- Anzahl der verletzten Personen,
- Information, ob es sich um einen Folgeunfall handelt und ob dieser zu einem weiteren Folgeunfall geführt hat,
- Informationen zum Unfalltyp und zur Unfallart,
- Unfallspuren auf und neben der Straße,
- Umweltbedingungen am Unfallort,
- Umgebung des Unfallortes einschließlich der Sichtverhältnisse, der Straßenführung und -gestaltung, der Verkehrsregelung und Verkehrsdichte an der Unfallstelle und zum Einfluss von Teilen der Umgebung auf den Unfallhergang,
- Lage, Eigenschaften, Deformationen und Beschädigungen von Objekten, mit denen ein Unfallfahrzeug kollidiert ist und Art einer Kollision,
- Situation am Unfallort bei Eintreffen des Erhebungsteams der Bundesanstalt für Straßenwesen,
- Absicherung der Unfallstelle durch die Rettungskräfte am Unfallort,
- fahrzeugseitig verursachte Komplikationen bei Rettungs- und bergungsmaßnahmen,
- Art und Lokalisation von Fahrzeugteilen, die Verletzungen von Fahrzeuginsassen oder von äußeren Verkehrsteilnehmern verursacht haben,
- technische Rettungs- und Bergungsmaßnahmen, die am Unfallort durchgeführt wurden,
- Informationen zu unfallbedingten Bewegungen der Insassen eines Fahrzeugs oder der Aufsassen von Zweirädern,
- Art und Gewicht von mitgeführten Ladungen.

In Bezug auf die am Unfall beteiligten Fahrzeuge umfassen solche Daten insbesondere:

- Kategorie, Fahrzeugklasse, Art des Fahrzeugs und Aufbauform sowie Hersteller und Fahrzeugtyp,
- Typdata des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Fahrzeugtyp,
- Verwendungszweck,
- Eigenschaft als Sonderfahrzeug,
- Beschreibung der Beschaffenheit und technischen Ausrüstung des Fahrzeugs und einzelner Fahrzeugteile sowie von mitgeführten Anhängern,
- Datum der Erstzulassung gemäß Zulassungsbescheinigung Teil 1,
- Homologationsdatum gemäß Zulassungsbescheinigung Teil 1,
- Datum der nächsten Hauptuntersuchung,
- Farbe,
- Sitzposition des Fahrers,
- Verfügbarkeit der Daten eines Unfalldatenschreibers (Event Data Recorder o.ä.), eines digitalen Tachographen und eines Data Storage System for Automated Driving (DSSAD) o.ä.,
- unfallbedingte Deformationen und sonstige Beschädigungen des Fahrzeugs und der Fahrzeugteile,
- unbeschädigt gebliebene Fahrzeugteile,
- Markierungen am Fahrzeug,
- Auslaufen von Öl, Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten am Unfallort,
- Ursprung Ausmaß des Feuers bei Ausbruch eines Brandes nach dem Unfall,
- Lage des Fahrzeugs und von Fahrzeugteilen vor und nach dem Unfall,
- Bewegung des Fahrzeugs und von Fahrzeugteilen vor und während des Unfalls.

In Bezug auf den Rettungs- und Polizeieinsatz umfassen die zu erhebenden Daten insbesondere:

- Ort und Zeitpunkt des Unfalls und Zeitpunkt der Meldung des Unfalls bei der Polizei und beim Erhebungsteam der Bundesanstalt für Straßenwesen,
- Angabe der Polizeidienststelle, die den Unfall bearbeitet,
- Vorhandensein einer Verkehrsunfallanzeige,
- Informationen aus der Unfallanzeige zu Unfallzeit und Unfallort, Umwelt- und Witterungsbedingungen, Straßenverhältnissen, Verkehrsregelungen, Anzahl der

beteiligten, verletzten und getöteten Personen und Art der Verkehrsteilnahme, zur Fahrzeugausstattung und zu nichtmenschlichen Unfalleinflussfaktoren.

Artikel 2 – Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG)

Zu Artikel 2 Nummer 1

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die veränderte Behördenbezeichnung.

Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a KBAG)

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum autonomen Fahren am 28.07.2021 obliegt dem KBA die Erteilung der Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion. Diese Betriebserlaubnisse gehen über die mit den Begriffen „Typgenehmigung“ und „Typprüfung“, deren Gegenstand sich aus den europarechtlichen Typgenehmigungsvorschriften sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ableitet, gemeinten technischen Genehmigungen hinaus und werden nun zu Klarstellung ausdrücklich in die Aufzählung der dem KBA zugewiesenen Aufgaben aufgenommen.

Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Buchstabe b (§ 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 5a Buchstabe a KBAG)

An den entsprechenden Stellen wurde das statische Zitat auf die letztmalige Änderung der zugrundeliegenden Verordnungen gestrichen, da bereits ein dynamisches Zitat, das auf die jeweils geltende Fassung verweist, enthalten ist.

Zu Artikel 2 Nummer 3 (§ 4 KBAG)

§ 4 KBAG enthält eine Regelung, die vorsieht, dass das KBA auch Aufgaben übernimmt, sofern ihm diese durch die Gesetzgebung im Land Berlin in Übereinstimmung mit dem KBAG übertragen werden. Diese Regelung ist mittlerweile überholt, da das KBA eine Bundesbehörde ist, die ausschließlich Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes wahrnimmt. Die Regelung wird daher aufgehoben.

Artikel 3 – Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a und 13. Es werden die nach Artikel 47 Nummer 4 StVG erforderlichen Regelungen auf Verordnungsebene für den Datenabruf im automatisierten Verfahren durch das UBA festgelegt.

Zu Artikel 4 – Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 1 Ziffer 19.

Zu Artikel 5 – Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 1 Ziffer 18.

Zu Artikel 6 – Änderung der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung

Es handelt sich um zwangsläufige redaktionelle Folgeänderungen im Zuge von Artikel 1 Ziffer 4.

Zu Artikel 7 - Inkrafttreten

In Absatz 2 wird eine Übergangsfrist für die Einrichtung der informationstechnischen Anbindung des UBA an das ZFZR und für die Umsetzung der neuen Inhalte des ZFER mit einem halben Jahr vorgesehen.