

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



DEUTSCHER
LANDKREISTAG



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

19.02.2026

Aktenzeichen
66.05.30 D (DST)
III/850-10 (DLT)
721-11 (DStGB)

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

(BT- Drs. 21/3505 und 21/3610)

Öffentliche Anhörung am 23. Februar 2026

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)56-E

vom 19.02.2026

öff. Anhörung 23.02.2026

Grundsätzliche Anmerkungen

Der Gesetzentwurf (BT-Drs. 21/3505) zählt insgesamt sieben unterschiedliche Regelungsbereiche auf. In den genannten Regelungsbereichen (2) „Einführung der digitalen Parkraumkontrolle“ und (7) „Neuerungen im Bewohnerparken“ sind die Kommunen unmittelbar betroffen. In den Bereichen (1) „Digitalisierung von fahrer- und fahrzeugbezogenen Papieren“ und (6) „Sanktion gegen den Punktehandel“ sind sie bei der Umsetzung als zuständige untere Behörden gefragt. Die hier getroffenen Regelungen werden ihrer Zielsetzung nach grundsätzlich unterstützt. Bezüglich der detaillierten Umsetzung halten wir allerdings einige Änderungen für erforderlich und bitten, dies im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu beachten.

Im Einzelnen fordern wir als wesentliche Änderungen und Ergänzungen zum Gesetzentwurf

- die **digitale Parkraumkontrolle** ohne große Hürden und Nachkontrollerfordernisse praxistauglich und nicht nur stichprobenhaft einzuführen, das zur Datensicherheit erforderliche Verschlüsselungsverfahren für das Fahrzeugkennzeichen technologieoffen auszuprägen und nicht allein auf einen sog. „Hashwert“ (eine Art elektronischen Fingerabdruck) zu begrenzen;
- **Parkprivilegierungen** in einer neuen Verordnungsermächtigung neben Bewohnern nicht auf unbestimmte weitere Personengruppen auszudehnen; bestimmten Gruppen werden heute vergleichbare Parkberechtigungen als Ausnahme gemäß § 46 StVO ausgestellt (z. B. Handwerkerparkausweis). Die Vorteile dieser Verfahrensweise sind aus kommunaler Sicht aufrecht zu erhalten und vorzugsweise auf dieser Grundlage regulativ auszugestalten; hilfsweise sind die Worte „andere Personengruppen“ konkretisierend durch „bestimmte gebietsansässige Personengruppen“ zu ersetzen.
- für die **Gebühren beim Bewohnerparken** sozial abgestufte Tarife ausdrücklich zu ermöglichen (notwendige regulative Folge eines BVerwG-Urteils);

- bei der **Digitalisierung von Fahrzeugpapieren**, den Behörden **den Datenzugriff auf Lichtbilder** umfassender zu erlauben, um Regelfälle abzudecken, wo heute Kundinnen und Kunden nach kurzer Zeit ein erneutes Lichtbild einreichen müssten; der vom Bundesrat geforderte noch deutlich weitergehende **Zugriff auch der Ordnungsbehörden** wird unterstützt;
- die **Regelungen zur Sanktionierung des Punktehandels** vollzugstauglich für Polizei und Staatsanwaltschaft auszugestalten; Ordnungsbehörden werden regelmäßig im Verfahren keine Anhaltspunkte für einen gewerbsmäßigen Punktehandel erkennen oder aufdecken können.
- die erforderlichen **Gebührenerhöhungen in § 107 Abs. 2 und 3 OWiG** schnellstmöglich und ggf. wie vom Bundesrat vorgeschlagen in diesem Artikelgesetz vorzunehmen.

Wichtige Anmerkungen, die wir im Sommer 2023 zu dem seinerzeit vorgelegten, in wesentlichen Teilen inhaltsgleichen Gesetzentwurf gemacht hatten, wurden leider nicht aufgegriffen. Dies betrifft namentlich die auch vom Deutschen Verkehrsgerichtstag bereits 2023 geforderte **Verlängerung der Verfolgungsverjährung in § 26 Abs. 3 StVG auf mindestens sechs Monate**, damit Verkehrsverstöße effektiv geahndet werden können. Neben den angedachten Regelungen zur Unterbindung eines illegalen „Punktehandels“ wäre dies ein wichtiger Beitrag zur Durchsetzung der Verkehrsregeln und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Forderungen der Kommunalen Spitzenverbände werden im Folgenden anhand der Systematik des von der Bundesregierung vorgeschlagenen Artikelgesetzes (BT-Drs. 21/3505) aufgezählt und begründet. In dieser Systematik werden auch drei Forderungen eines Entschließungsantrags (BT- Drs. 21/3610) behandelt.

Zu Artikel 1 - Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Artikel 1 Nr. 11 - § 4c StVG-E neu (Punktehandel)

§ 4c führt ein Verbot der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß in das StVG ein. Dies wird zur **Unterbindung des sog. Punktehandels** von den Kommunalen Spitzenverbänden grundsätzlich begrüßt. Bei den kommunalen Ordnungs- und Fahrerlaubnisbehörden fehlen heute allerdings Möglichkeiten, derartige Verstöße zu erkennen oder hiervon gezielt Kenntnis erlangen zu können: Im Bußgeldverfahren findet in den zwei wesentlichen Fallkonstellationen im Rahmen der Anhörung bei einer sog. Selbstunterwerfung der Betroffenen typischerweise ohne weitere Verdachtsmomente kein Lichtbildabgleich statt. Es wird entsprechend schwierig, den neuen Tatbestand zu kontrollieren, wenn nicht mit erheblichem Aufwand die Angaben bei der Anhörung von Beschuldigten / angegebenen Fahrern mindestens stichprobenartig überprüft werden. Auch zur Ermittlung des zusätzlichen Tatbestandsmerkmals „gewerbsmäßig“ kann aus ordnungsbehördlicher Sicht kaum nachvollziehbar kontrolliert werden, ob sich Personen mehrfach und ggf. an verschiedenen Stellen im Bundesgebiet zur Übernahme von Punkten bereiterklären oder wechselnde Personen mit einer solchen Übernahmebereitschaft suchen. Entsprechende Ermittlungserfolge werden sich daher voraussichtlich nur durch den Einsatz von verdeckten Ermittlungen z.B. durch Anbahnung im Internet erzielen lassen.

Zu Artikel 1 Nr. 13 a) bbb) - § 6 Abs. 1 Satz 1 StVG-E (Bewohnerparken)

Durch die Änderung wird die Verordnungsermächtigung bezüglich von „**Bewohnerparkausweisen**“ **neben „Bewohnern“ um „andere Personengruppen“ ergänzt und „städtischer Quartiere“ durch „in Gebieten“ ersetzt**. Bestehen bleibt wie bisher die Einschränkung „mit erheblichem Parkraumangel“. Die unspezifische Öffnung für „andere Personengruppen“ und die dadurch vorgesehene unbegrenzte Erweiterung des Berechtigtenkreises von Parkbevorrechtigungen in § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 15 b) StVG **wird abgelehnt**.

Dieser Änderungsvorschlag des Gesetzgebers hat keinen größeren Handlungsspielraum bei der Ausgestaltung örtlicher Regelungen im Bereich des Bewohnerparkens für die Kommunen zur Folge. Er wird vielmehr zu größeren Konflikten in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel führen. Eine Berücksichtigung von anderen Personengruppen als Bewohnern ist heute schon im Wege einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO möglich und auch gängige Praxis. Eine Optimierung der aktuellen Praxis kann entgegen der Gesetzesbegründung durch die aktuell vorgelegte Gesetzesänderung nicht erreicht werden. Insofern unterfällt diese Änderung aus unserer Sicht auch nicht der Einschätzung des Bundesrates (BR-Drs. 647/25 (Beschluss) Nr. 12 a) einen Beitrag zur Bürokratieentlastung zu leisten und den kommunalen Gestaltungsspielraum zu stärken.

Zur Begründung der Ablehnung im Einzelnen:

Die vorgeschlagene Regelung des § 6 Abs. 1 StVG-E liest sich nach Änderung wie folgt: „*Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, ... Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:*

...

15. die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs

...

b) zugunsten der Bewohner ~~städtischer Quartiere~~ und anderer Personengruppen in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder auf Grund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist,“

Die Möglichkeit „**bestimmte Personengruppen**“ den Bewohnern gleichzustellen oder analog zu behandeln – wie heute in bestehenden Ausnahmemöglichkeiten schon der Fall - wird aus dem Mitgliedsbereich ausdrücklich gefordert, begrüßt und unterstützt. So sind in Städten und Gemeinden heute bereits verschiedene weitere „**Parkberechtigungen**“ im Einsatz oder werden bezüglich von weiteren bestimmten Personengruppen gefordert, z.B. behinderte Menschen, Handwerker, ambulante Pflegedienste, Carsharinganbieter. Diese erhalten anstelle eines Bewohnerparkausweises heute ggf. auf Antrag eine Privilegierung in Form einer **Parkausnahmegenehmigung**. In den Ländern gibt es unterschiedliche Ausgestaltungen zu den Voraussetzungen und Gebühren für diese Ausnahmegenehmigungen, so dass sich allein zur bundesweiten Klarstellung eine gemeinsame Kodifizierung als Ausnahme – und nicht wie hier vorgesehen durch gesetzliche Gleichstellung - lohnt. In der zurückliegenden Novelle hatten wir uns für eine Ergänzung der „Bewohner“ um „gebietsansässige Unternehmen, Institutionen, Organisationen und soziale Einrichtungen in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel“ ausgesprochen, die auch vom Bundesrat gefordert (vgl. [BR-Drs. 381/23\(Beschluss\)](#), Nr. 1 a bb), dann aber im Rahmen der Novelle nicht verwirklicht wurde.

Der neue nun auf **Personengruppen orientierte Ansatz** ist zwar grundsätzlich ein Lösungsvorschlag in einer ähnlichen Richtung, bleibt aber hinter dem ursprünglichen Ansatz zurück. Das gilt ebenso für eine **Änderung des bisher „quartiersbezogenen“ hin zu einem „gebietsbezogenen“ Ansatz**. Die Ergänzung um andere Personengruppen und der Wegfall der Begrifflichkeit des „städtischen Quartiers“ sollen grundsätzlich die Einsatzmöglichkeiten der Bewohnerparkregelung / Parkprivilegierung für den Ordnungsgeber flexibilisieren. Sie kann auch außerhalb von typisch städtischen Quartieren zur Lösung von örtlich spezifischen Problemkonstellationen im Verkehrsraum beitragen.

Es gibt aber zur Frage der unmittelbaren Gleichstellung von „anderen Personengruppen“ erhebliche **rechtliche und fachliche Bedenken**:

Die vorgeschlagene Änderung in Artikel 1 Nr. 13 a) bb) bbb) (BT- Drs. 21/3505, S. 8) und die Erläuterung dazu (S. 34f.) sind rechtlich zu **unbestimmt**. Die Ergänzung „und andere Personengruppen“ erlaubt ohne Einschränkung alle Personengruppen jenseits der Bewohner in einer Verordnung mit Parkprivilegien auszustatten, damit grundsätzlich jeden. Die Erläuterung bringt zu dieser Unbestimmtheit keine Klarheit: Dort genannte „ortsansässige Gewerbebetriebe“ sind keine Personengruppe. Das Wort „ortsansässig“ oder „gebietsansässig“ ist in der Vorschrift selbst nicht enthalten. Handwerker und Beschäftigte von Betrieben wären Personengruppen. Welche dieser Gruppen in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel eine Parkprivilegierung in einer zukünftig geänderten StVO erhalten sollen, ist völlig ungewiss. Dabei sind verschiedene Personengruppen mit der Situation eines Bewohners vergleichbar (z.B. Angehörige von pflegebedürftigen Bewohnern, Pflegedienste), andere dagegen ausdrücklich nicht privilegierungsbedürftig im öffentlichen Straßenraum, z.B. Einpendler, das Abstellen einer Flotte oder das Vorhalten von ausreichenden Kundenparkplätzen in städtischen Quartieren; für letztere haben die Arbeitgeber bzw. Unternehmer/Gewerbetreibende die Pflicht, selbstverantwortlich, entsprechend ihrer unternehmerischen Bedarfe, Vorsorge zu treffen; im Falle von Kundenparkplätzen ist dieser Parkraumbedarf außerdem baurechtlich festgelegt (Stellplatzsatzung).

Bei der vorgesehenen extremen Öffnung droht **Steuerung bei der Parkraumbewirtschaftung** in intensiv beparkten Quartieren/Gebieten verloren zu gehen. Zu berücksichtigen ist auch die historische Genese des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 b) StVG: Das Bewohnerparken – vormals „Anwohnerparken“ - wurde vorrangig zur Verbesserung der Bedingungen für die „Anwohner“ eingeführt. Es ist mitunter gerade das Ziel, Berufspendler der ortsansässigen Betriebe aus Wohngebieten zu verdrängen und für diese andere Lösungen zu finden. Die Möglichkeit, auch für weitere Personengruppen unbegrenzt Ausnahmegenehmigungen bzw. Parkberechtigungen auszugeben (nach Erlass der StVO: auch ausgeben zu müssen), kann zu erheblichen Konflikten und rechtlichen Auseinandersetzungen führen. Die pauschale Privilegierung aller Personengruppen würde letztlich zu einer Aufgabe des Konzepts der Parkraumprivilegierung und insbesondere der besonderen Fürsorge gegenüber den Bewohnern führen. Daher sollte eine Prüfung der Ergänzung um weitere bestimmte Personengruppen nur in angemessener Weise und mit Bezug auf die örtlichen Ziele und konkreten örtlichen Begebenheiten erfolgen.

Änderungsvorschläge zu § 6 Abs. 1 Satz 1 StVG-E:

Die vorgeschlagene Bestimmung **muss daher deutlich verändert** an den bisherigen Ausnahmevorschriften anknüpfen **oder im Ergebnis präzisiert und fokussiert** werden.

Eine deutliche Veränderung des Ansatzes unter **Beibehaltung des heutigen Prinzips der Ausnahmegenehmigungen** wird von uns bevorzugt. Sie ist bedeutend einfacher ohne Systemumbrüche in den Kommunen umsetzbar. Sie sichert eine Zweistufigkeit in der Priorisierung.

Für den Fall der Weiterverfolgung des neuen Ansatzes fordern wir hilfsweise mindestens eine Begrenzung berechtigter Personengruppen bereits in der Verordnungsermächtigung vorzunehmen. Dazu wird vorgeschlagen, dem ursprünglichen Vorschlag (s. oben BR-Drs. 381/23(Beschluss), Nr. 1 a) bb) folgend **mindestens das Wort „gebietsansässig“ den bestimmten Personengruppen voranzustellen**.

Die Norm erst durch Ausgestaltung in der StVO verfassungskonform zu konkretisieren, ist für eine zukunftsgerichtete Planung von Parkraumbewirtschaftungen zu vage und löst aus unserer Sicht das grundsätzliche Ermächtigungsproblem nicht. Ungelöste Konflikte werden ferner in das

Verordnungsverfahren zum Erlass der StVO verschoben. Im Übrigen sollte fachlich die Ermittlung des Parkdrucks durch Fremdparkereinwirkung und die Betroffenheit daraus Grundlage einer Rangfolge verschiedener besonderer Personengruppen sein.

Ferner ist die Änderung von „**städtischer Quartiere**“ zu „**in Gebieten**“ mit einer weiteren Unsicherheit behaftet. Der Gebietsbegriff ist unbestimmt, müsste aber konkretisierend einheitlich ausgelegt werden. Dabei ist naheliegend unter „Gebiete“ die heutigen Bewohnerparkgebiete zu verstehen. Würde man Gebiet ebenso flexibel als Stadtgebiet, Landkreis oder Bezirk verstehen, dann passt das Tatbestandsmerkmal „mit erheblichem Parkraumangel“ nicht, da dieser in einem größeren Gebiet nicht flächendeckend besteht. Heute auf Bezirksebene ausgestellte Handwerkerparkausweise werden daher durch die vorgeschlagene Neuregelung möglicherweise nicht erfasst.

Gemeinsames Merkmal weiterer besonderer Gruppen, für die sich eine mögliche Gleichstellung/Analogie zu Bewohnern anbietet (Handwerker, ambulante Pflegedienste), ist, dass diese einen „flexiblen“ Parkraumbedarf in den Innenstädten haben, zumeist auch quartiers- bzw. parkgebietsübergreifend. Zur Entspannung der Parksituation könnte dabei beitragen, dass der Parkraumangel der genannten bestimmten Gruppen schwerpunktmäßig tagsüber, der Parkraumangel der Bewohner in der Regel insbesondere abends und in der Nacht anfällt.

Stationärer Parkraumbedarf von Unternehmen sollte dagegen auch weiterhin grundsätzlich von einer Privilegierung in StVG/StVO ausgespart bleiben; hier müssen Arbeitgeber bzw. die Einrichtungen für die entsprechenden Parkmöglichkeiten sorgen. Die Befriedigung des Parkraumbedarfs ist hier im Wesentlichen eine Frage des Bauordnungsrechts bzw. der Stellplatzsatzung. Darüber erfasste Personengruppen sollten daher grundsätzlich ausgeschlossen bleiben, auch um bestehende Privilegierungen rechtssicher zu halten und gerichtliche Auseinandersetzungen zur Zulassung weiterer Personengruppen zu vermeiden.

Im Ergebnis fordern wir für den Fall, dass einer weitergehenden Änderung nicht gefolgt wird:

Die Bezeichnung „**andere Personengruppen**“ sollte hilfsweise durch „**bestimmte gebietsansässige Personengruppen**“ ersetzt werden.

Dadurch würde der Charakter der bisher begrenzten Rückausnahme des Bewohnerparkens gegenüber dem Kurzzeitparken in den parkraumbewirtschafteten Gebieten gewahrt und betont.

Zur weiteren Umsetzung der Verordnungsermächtigung

Neben der Ausfüllung der Verordnungsermächtigung mit ggf. weiterer Konkretisierung der Personengruppen durch Änderung von § 45 Abs. 1b Abs. 2a StVO wäre auch eine Anpassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) beim Thema Bewohnerparken unvermeidlich bezüglich

- einer **Definition des unbestimmten Rechtsbegriffs** („andere Personengruppen“) „**Bestimmte gebietsansässige Personengruppen**“;
- einer **Regelung zur möglichen Anzahl von Parkausweisen** für die „bestimmten gebietsansässigen Personengruppen“, insbesondere um Überbelegungen zu vermeiden und das Bewohnerparken weiterhin zu sichern;
- einer **Anpassung der Quoten** für die reservierbare Fläche für Bewohner und „bestimmte gebietsansässige Personengruppen“ aufgrund der höheren Anzahl der Anspruchsberechtigten; das weitere Festhalten an der Quotierung bei getrennter Bewirtschaftung ist nicht mehr möglich, also die Festlegung, dass tagsüber mindestens 50% und nachts mindestens 25% der Parkplätze für Besucher vorgehalten werden müssen.

Andernfalls würden Besucher bevorteilt und weitere Parkprivilegien würden auf Kosten des Parkraumbedarfs der Wohnbevölkerung in den Quartieren gehen;

- einer Anpassung der **Vorgaben zu nicht reservierten Parkflächen**; nach Aufnahme in den Berechtigtenkreis für Parkbevorrechtigungen in der StVO wäre eine weitere Berücksichtigung bestimmter Personengruppen aus gebietsansässigen Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit zu überdenken.

Zu Artikel 1 Nr. 14 b) aa) und bb) – § 6a Abs. 5a Satz 1 und Satz 3 StVG-E

Durch die Folgeänderung in der Ermächtigung zur Gebührenerhebung wird der „Bewohnerparkausweis“ infolge der in § 6 Abs. 1 Satz 1 vorgenommenen Erweiterung um „andere Personengruppen“ (unsere Hilfsforderung: „bestimmte gebietsansässige Personengruppen“) in „Parkberechtigung“ umbenannt, der „Bewohner“ durch den „Inhaber der Parkberechtigung“ ersetzt. Gegen diese Folgeänderung haben wir – abgesehen von den Forderungen zu Artikel 1 Nr. 13 a) bbb) keine Bedenken. Diese gebührentechnische Zusammenfassung kann auch dann erfolgen, wenn Bewohnerparkausweise als Regel und sonstige Parkberechtigungen als Ausnahme ausgestellt werden. Die unterschiedlichen Gruppen sollten aber weiterhin mit unterschiedlichen jeweils angemessenen Gebührenhöhen belegt werden können. Das halten wir insbesondere dann für erforderlich, wenn Bewohnerparkausweise für ein Bewohnerparkgebiet, Privilegierungen für sonstige Personengruppen gebietsübergreifend ausgestellt werden.

Darüber hinaus haben die Kommunen im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.06.2023 (Az. BVerwG 9 CN 2.22) um notwendige Prüfungen / Konkretisierungen im StVG gebeten:

- die Gemeinden ausdrücklich zu einer **sozialen Staffelung der Bewohnerparkausweisgebühren** zu ermächtigen;
- im Falle der Gemeinden/Gemeindeverbände auch **die Rechtsform einer Satzung** für den Erlass der Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise zulassen.

Der Regierungsentwurf sieht entsprechende Änderungen nicht vor. Der Entschließungsantrag (BT-Drs. 21/3610) „fordert die Bundesregierung auf, den Kommunen zu erlauben, die Gebühren von Anwohnerparkausweisen nach sozialen Kriterien zu staffeln, damit sie die Gebühren für z. B. Menschen mit geringem Einkommen absenken können.“ Diese Zielrichtung begrüßen wir. Allerdings greift ein Entschließungsantrag zu kurz. Formulierungen zur unmittelbaren Änderung des Gesetzestextes liegen bereits vor (vgl. BR-Drs. 381/23 – Beschluss, S. 4, Änderungsbefehl 4), so dass wir hier die unmittelbare Nachbesserung des Gesetzentwurfes durch Änderung im Verkehrsausschuss des Bundestages anregen. Der Bundesrat hatte sich in der Stellungnahme zur vormaligen StVG-Novelle mit den Änderungen bereits für die soziale Staffelung und das Satzungsrecht ausgesprochen.

Eine Änderung von § 6a Abs. 5a StVG, welche die Kommunen zukünftig dazu ermächtigt, bei der Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise auch „soziale Kriterien“ berücksichtigen zu können, würden wir ausdrücklich begrüßen. Damit würden Effekte des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 13.06.2023 (Az. 9 CN 2.22) zum Bewohnerparken abgemildert, den Kommunen eine größere Flexibilität gewährt und die notwendige Rechtsgrundlage für eine gerechtere Gebühreneinteilung geschaffen. Eine Berücksichtigung sozialer Kriterien ist auch nicht wegen der grundsätzlichen „Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsgesetzes ausgeschlossen; im Gegensatz zum Kurzzeitparken, wo Anknüpfungspunkt der Gebühr der Führer des Fahrzeugs ist, kann diese bei den Bewohnerparkausweisen unproblematisch erfolgen, weil es am Bewohner und damit ohnehin an den sozialen Eigenschaften einer Person anknüpft.

Einer weiteren Forderung der Kommunalen Spitzenverbände, **den Datenaustausch im automatisierten Verfahren für die elektronische Antragsbearbeitung** zu ermöglichen, ist der

Gesetzgeber zwischenzeitlich in § 35 Abs. 1 Nr. 22 und § 36 Abs. 2m StVG nachgekommen und hat damit die Grundlage für eine elektronisch vereinfachte Antragsbearbeitung geschaffen.

Zu Artikel 1 Nr. 25 a) dd) – Zu § 35 Absatz 1 Nr. 22, 23, 24 StVG-E

Gegen die notwendige Folgeänderung in § 35 Abs. 1 Nr. 22 (zu oben Artikel 1 Nr. 13 a) bbb) und Nr. 14 b) aa) und bb)), mit der das Wort „Bewohnerparkausweis“ durch „Parkberechtigung“ bei der Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten ersetzt wird, haben wir keine Bedenken (s. aber oben zu Artikel 1 Nr. 14 b) aa) und bb)).

Die Einfügung der Übermittlungsgründe für Fahrzeug- und Halterdaten „zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes“ gemachten Mitteilungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen (Nr. 23) und zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen nach § 63 f (Nr. 24) werden begrüßt.

Zu Artikel 1 Nr. 25 c) – Zu § 35 Abs. 7 StVG-E (neu)

Nach der Vorschrift unterbleibt die Übermittlung im Einzelfall, wenn die Übermittlung bei entsprechendem Abruf auf Grund von § 36 im automatisierten Verfahren erfolgen dürfte.

Gegen die Vorschrift bestehen insoweit Bedenken, dass sie eine Übermittlung auf anderem Wege auch dann rechtlich ausschließt, wenn die Übermittlung durch nicht zu vertretende Gründe im automatisierten Verfahren gestört ist.

Um die Flexibilität auch im Störfall zu wahren, regen wir an, die Vorschrift als **Soll-Vorschrift** umzuformulieren: „Die Übermittlung nach den vorangehenden Absätzen 1 bis 6 ~~unterbleibt~~ **soll unterbleiben**, ...“

Zu Artikel 1 Nr. 26 c) – Zu § 36 Abs. 2m StVG-E

Gegen die Folgeänderung zur Ermöglichung des Abrufs im automatisierten Verfahren an die nach Landesrecht für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen / neu „Parkberechtigungen in Gebieten“ zuständigen Behörden bestehen keine Bedenken (s. aber oben zu Artikel 1 Nr. 14 b) aa) und bb)).

Zu Artikel 1 Nr. 35 – Zu § 63 StVG-E

Redaktionell: Es fehlt ein Änderungsbefehl c), damit die nach Streichung von Nummer 5 (b) nachfolgenden Nummern 6 bis 9 aufrücken.

Zu Artikel 1 Nr. 39 – Zu § 63g StVG-E (Datenverarbeitung zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs)

Die Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden die **Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle** (Absätze 1 und 2) sowie die **stichprobenhafte Verfolgung sonstiger Verstöße im ruhenden Verkehr** (Absatz 3) mittels Scan-Fahrzeugen. Die Vorschrift führt dabei neue Grundsätze bei der Datenverarbeitung zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs ein. Diese werde als **Grundlage für die Ermöglichung der elektronischen Parkraumkontrolle und den Einsatz von Scan-Cars** grundsätzlich begrüßt. Anliegend werden Forderungen, Anregungen und Hinweise zu dieser Neuerung nach einzelnen Absätzen aufgelistet:

Zu § 63g Abs. 1

Die Vorschrift ermächtigt u.a. die zuständigen Behörden durch Satz 2 Nr. 1 „zum Zweck der Kontrolle der Parkberechtigung 1. einen **nach dem Stand der Technik erzeugten Hash-Wert** des angegebenen Kennzeichens [...] automatisiert zu speichern“. Diese Formulierung ist nicht allgemeinverständlich und zu eng. Im Kern geht es um die berechtigte Forderung nach einer Verschlüsselung als technischer Schutzmaßnahme aus datenschutzrechtlichen Gründen, die wir grundsätzlich unterstützen. Die Nennung und Festlegung auf ein bestimmtes Verschlüsselungsverfahren ist rechtstechnisch jedoch zu

spezifisch und beschränkt die Kommunen bei der Wahl von Verfahren und Verfahrensanbietern. Die Auswahl, welche Verfahren/Produkte zum Einsatz kommen, unterliegt dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht nach Art. 28 Abs. 2 GG. Es gibt andere, gleich sicherere Formen der Verschlüsselung. So wird im Pilotprojekt Stuttgart erfolgreich und gleich wirksam eine asymmetrische Verschlüsselung der Daten, verbunden mit einem sog. Padding genutzt. Entsprechend fordern wir, in § 63g Abs. 1 nur eine **„wirksame Verschlüsselung“ technikneutral** vorzugeben und den im Gesetzestext nicht allgemeinverständlichen Begriff „Hash-Wert“ zu ersetzen. Der entsprechende Änderungsantrag des Bundesrates (BR-Drs. 647/25, Nr. 5) wird ausdrücklich von uns unterstützt und kann als Formulierungsgrundlage dienen.

Die zuständigen Behörden müssen nach Abs. 1 - wie im Übrigen in Abs. 2 vorgesehen - rechtlich befugt werden, diese Daten auch **automatisiert zu verarbeiten**.

Zu § 63g Abs. 2

Absatz 2 sollte die elektronische Parkraumüberwachung **nicht tatbestandlich auf eine „stichprobenartige Überwachung des ruhenden Verkehrs“ beschränken**. Insbesondere in Bereichen mit hohen Auslastungen (z.B. in zentralen innerörtlichen Lagen) bedarf es im Zweifel täglicher Kontrollen bis hin zu mehrfachen Kontrollen am Tag im Früh- und Spätdienst. Die Formulierung sollte daher lauten: **“... im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs”** (ohne das Wort „stichprobenhaft“). Auch der Vorschlag des Bundesrates (BR-Drs. 647/25, Nr. 6), eine **„nicht-flächendeckende Überwachung“** zum Ersatz von „stichprobenhaft“ festzulegen, würde unserer Forderung entsprechen.

Für **praxisfremd und daher dringend anzupassen** erachten wir die Regelung in Satz 2, die zusätzlich zu einer automatisierten elektronischen Parkraumüberwachung weiterhin eine bestätigende Sichtkontrolle durch eine Überwachungskraft vor Ort verlangt (**„und wird das Fehlen einer Parkberechtigung mittels Sichtkontrolle des Fahrzeugs durch eine Überwachungskraft innerhalb von 24 Stunden bestätigt“**). Damit müsste auch bei einem vollständig elektronischen Verfahren immer zusätzlich noch eine Bestätigung durch Sichtkontrolle binnen 24 Stunden erfolgen, damit nach Abs. 2 Satz 1 gespeicherte Daten und das Ergebnis des Abgleichs zum Zweck der Verfolgung entsprechender Verkehrsordnungswidrigkeiten überhaupt weiterverarbeitet werden dürfen. Dabei können bereits heute im Einsatz befindliche Systeme bei entsprechender Datenanbindung sicher erkennen, ob ein gültiger Parkschein oder Bewohnerparkausweis vorhanden ist. Durch die vorgeschlagene Regelung käme es gleichwohl immer entscheidend auf die Sichtkontrolle an, sie wäre nie entbehrlich. Der **Zweck der Automatisierung** und das **Ziel eines effizienten Personaleinsatzes** würden damit **konterkariert**. Es entstünde sogar **Doppelaufwand durch Befahrung und anschließende Sichtkontrolle**. Überdies erscheint es praxisfremd, dass ein Falschparker auch nach 24 Stunden noch falsch parkt und der Parkverstoß nachfolgend noch bestätigt werden kann.

Das Erfordernis einer zusätzlichen Bestätigung/Sichtkontrolle durch eine Überwachungskraft ist daher unbedingt zu streichen. Der hinzugefügte Satz 5: „Einer Sichtkontrolle nach Satz 3 bedarf es nicht, wenn sichergestellt ist, dass sich der Abgleich nach Satz 2 auf alle in Betracht kommenden Parkberechtigungen erstreckt.“ ist hierbei nicht ausreichend, da er eine Digitalisierung aller Parkberechtigungen erfordert, die so noch nicht vollzogen wurde. Der zugrundeliegende Anlass der Sichtkontrolle, dass insbesondere Parkberechtigungen Behinderter durch Auslegung im Fahrzeug ggf. nicht erkannt werden können, ist auf anderem Wege bundeseinheitlich digital zu lösen. Insofern wird der Entschließungsantrag (BT-Drs. 21/3610, II. Nr. 2), die digitale Hinterlegung der Parkberechtigung für Menschen mit Behinderung in einer bundesweit einheitlichen Lösung zu ermöglichen, ausdrücklich als richtiger Lösungsweg angesehen. Eine nur kommunale oder landesweite Lösung wäre hierzu nicht ausreichend.

In der Nummerierung von Absatz 2 ist zu begrüßen, dass eine Erweiterung des Datenkatalogs um die Erfassung von Bildmaterial aufgenommen wurde, wodurch eine bessere Beweisführung ermöglicht werden kann. Allerdings geschieht dies noch immer unter strengen Anonymisierungsaufgaben. Ihre Notwendigkeit gilt es erneut zu prüfen.

Zu § 63g Abs. 3

Nach Absatz 3 können Scan-Fahrzeuge auch zur Verfolgung des sonstigen Falschparkens eingesetzt werden.

Auch in Abs. 3 sollte **statt stichprobenhafter Überwachung** „im Rahmen der Überwachung des Verkehrs“ formuliert werden (oder wie Bundesrat, s. oben zu Abs. 2). Die Begründung führt aus, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eine Kontrolle mit Scan-Fahrzeugen nur stichprobenhaft sein dürfe. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung ist Sache der anwendenden Behörden. Eine **flächendeckende, permanente Kennzeichenkontrolle** ist schon **per se ausgeschlossen**, weil ein Scan-Fahrzeug sich entsprechend einem Einsatzplan bewegt und stets nur dort kontrolliert wird, wo es sich punktuell im Einsatz befindet.

Bereits nach Ablauf von **24 Stunden nach der Kontrolle** sind die Aufzeichnungen wieder zu löschen. Diese kurze Frist wird im Gesetzentwurf nicht weiter begründet. Insbesondere an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen ist dies praktisch nicht einzuhalten.

Die Ausführungen in Abs. 3 Satz 2 sind zu streichen, damit den zuständigen Kommunen die **Ausgestaltung des konkreten Verwaltungsverfahrens** überlassen bleibt. Dies dient auch der **Entbürokratisierung des Verwaltungshandelns**. Hilfsweise ist als Rahmen eine Löschung der Daten anzuordnen, soweit Anhaltspunkte für einen Verstoß innerhalb von 72 Stunden durch erneute Videokontrolle oder durch Kontrolle durch eine Überwachungskraft nicht bestätigt werden können.

Zu § 63g Abs. 4

Wir regen an den Abs. 4 zu streichen. Die dort geregelten **Protokollierungspflichten** ergeben sich bereits aus der DSGVO bzw. § 76 BDSG und müssen nicht in § 63g StVG geregelt werden. Die Streichung dient der Entbürokratisierung und dem Once-Only-Prinzip.

Zu den Verfahrensfragen werden auch die **Prüfbitten des Bundesrates** zu den Abs. 2 bis 4 **und die Änderungsanträge** zu diesen Absätzen (BR-Drs. 647/25 (Beschluss), Nr. 7, 8 und 9) unterstützt.

Zu § 63g Abs. 5

Die Regelungen in Abs. 5 zur Durchführung von verdeckter Videokontrolle sowie zur Kennzeichnungspflicht videoüberwachter Gebiete sollte – im Rahmen des verfassungsrechtlich zulässigen – dem Ermessen der anordnenden Verwaltung obliegen. Neue, gesonderte Hinweise zur Einhaltung der Parkberechtigungen und damit zur Einhaltung der StVO sollten nicht über die derzeitigen Regelungen der Parkraumbewirtschaftung und der VwV-StVO hinausgehen.

Zur Begründung zu § 63g

In der Begründung zu § 63g StVG-E (Seite 43 ff.) wird angenommen, dass durch **Effizienzsteigerung ca. 50 % des Kontrollpersonals im Außendienst** eingespart werden könnte. Dieser Annahme müssen wir **deutlich widersprechen**. Allein aufgrund des Umfangs der Parkraumbewirtschaftungszonen sowie unter Berücksichtigung der aktuellen Personalausstattung kann eine Umsetzung auch in den prioritär genannten 40 größten Städten nur sukzessive erfolgen.

Eine vollständige Einführung der digitalen Parkraumüberwachung wird auch in diesen Städten realistisch frühestens in zehn Jahren abgeschlossen sein. Erst in diesem Langfristzeitraum kann die

Effizienzsteigerung und ein nachhaltiger, gesamtheitlicher Kontrolleffekt für das Stadt-/Gemeindegebiet erreicht werden. Zuvor ist aus unserer Sicht in dem beschriebenen Kurz- und Mittelfristzeiträumen ggf. sogar mit einem zusätzlichen Ressourcenbedarf zu rechnen.

Sämtliche Parkscheinautomaten müssen umgerüstet werden, alle Parkberechtigungen über Schnittstellen verfügbar sein, die Bilderkennung und Auswertung verbessert werden (z.B. auch Erkennung von Fahrzeugen mit Parksonderberechtigungen nach § 35 StVG), Akzeptanzschwierigkeiten überwunden werden (Parkschein nur noch als Zahlungsbeleg). In Quartieren mit sog. „Mischprinzip“ (Gegensatz „Trennungsprinzip“), wo einerseits mit Parkschein aber auch mit einem Bewohnerparkausweis am gleichen Standort geparkt werden darf, muss eine sichere Schnittstelle die Abfrage beider Parkberechtigungen erlauben. Auch Parkberechtigungen für Behinderte benötigen eine digitale Schnittstelle, die entsprechend bundesweit vernetzt werden sollte, damit Fahrzeugführende aus einer Gemeinde, diese auch in einer anderen Gemeinde in Anspruch nehmen können (s. oben zu Abs. 2, Sichtkontrolle sowie BT-Drs. 21/3610, II. Nr. 2). Ähnliches gilt für – in bestimmten Ländern übliche - regional gültige Handwerkerparkausweise.

Zum Erfüllungsaufwand von § 63g

Für die Berechnung des Erfüllungsaufwands geht der Gesetzentwurf von einer **Umsetzung in den größten 40 Städten in Deutschland** aus. Diese Zahl erscheint dabei willkürlich. Die unrealistischen Einsparziele (Einsparung von 50 % des Kontrollpersonals) waren zuvor schon angesprochen. Ferner ist auch in diesen Städten nicht von einer mittelfristigen Umsetzung der Ziele auszugehen. Die Umsetzung ist freiwillig. Sie wird den Städten lediglich ermöglicht. Es kann also den Städten selbst überlassen bleiben, ob sie die elektronische Parkraumkontrolle einführen, auch wenn sie deutlich geringere Einsparziele erreichen. Dass es durch die Technik mittel- und langfristig nicht zu Einspareffekten kommt, wird aus dem Mitgliedsbereich nicht vorgetragen. Vielmehr ergibt sich aus den uns vorliegenden Rückmeldungen ein deutliches Interesse auch von kleineren Städten und Gemeinden. So wären Anwendungsfälle beispielsweise in Tourismusorten denkbar. Dazu verweisen wir auch auf den entsprechenden Verkehrsversuch in Baden-Württemberg.

Wir vermissen in der Gesetzesvorlage entsprechend eine Zielbestimmung, den Einsatz von **elektronischen Parkraumkontrolle mittel- bis langfristig in allen Gemeindegrößenklassen** ermöglichen und forcieren zu wollen. Eine Beschleunigung des Technologie-Shifts wird es nur dann geben, wenn es eine breite **Anschubförderung von Bund und Ländern** für den Einsatz in den Kommunen gibt, etwa in Anlehnung an das 2025 ausgelaufene Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DkV). Eine Förderung nur von Pilotprojekten wird für eine zügige Umsetzung schon im Hinblick auf die aktuelle kommunale Finanzsituation nicht reichen.

Weitergehender Änderungsbedarf bei der Parkraumbewirtschaftung

Aus dem Mitgliedsbereich wird bedauert, dass das Gesetz nur einen **Ausschnitt aus möglichen Einsatzszenarien einer elektronischen Kontrolle** regelt. Hinsichtlich der Weiterentwicklung sollte auch an **stationäre/technische Einrichtungen** gedacht werden und hierfür die rechtlichen Voraussetzungen zumindest im **Reallabor** geschaffen werden. Insbesondere für Fußgängerzonen und größere Parkplätze ist eine stationäre Kontrolle an den Ein- und Ausfahrten möglich. Dabei bestehen bereits heute solche Systeme auf dem Europäischen Markt. Private Parkplätze und Parkhäuser (z.B. an Flughäfen und Bahnhöfen) nutzen die elektronische Nummernschildkontrolle dazu schon heute. Die Technologie ist ausgereift. Der öffentlichen Hand bleibt diese Möglichkeit im öffentlich gewidmeten Straßenraum ohne Ermächtigung verwehrt. Dies sollte aber zeitnah erfolgen, wenn Deutschland ein moderner Staat mit modernen Kommunen sein und bleiben will. Eine solche anonymisierte Durchgangskontrolle sollte in einem zukünftigen Gesetzgebungsverfahren durch eine Vorschrift in Anlehnung an § 63c StVG

ermöglicht werden. Daten wären dann anonymisiert für die Dauer des Parkvorgangs bis zur Zahlung der Parkgebühr zu speichern.

Aus unserem Mitgliedsbereich wird die Prüfung einer Bestimmung vorgeschlagen, wonach die zuständigen Behörden bestimmen können, dass an Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit nur bargeldlos bezahlt werden kann. Begründung: Der Münzverarbeitungsaufwand bei der Parkraumbewirtschaftung führt zu immensen Kosten. Darüber hinaus fällt es zunehmend schwer, Dienstleister zu finden, die überhaupt noch bereit sind, das Bargeldmanagement zu übernehmen. Gleichzeitig zahlen immer mehr Nutzer ohnehin bargeldlos per App bzw. erwarten die Möglichkeit der Kartenzahlung am Automaten. Eine Verpflichtung zur Ermöglichung der Barzahlung am Parkscheinautomaten ist ein teurer Anachronismus und ein Hemmschuh für Digitalisierung und Automatisierung.

Zu Artikel 2 - Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Artikel 2 enthält die Bestimmungen im StVG zur **Einführung des digitalen Führerscheins**, der ergänzend zum Kartenführerschein beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) beantragt werden kann.

Zu Artikel 2 Nr. 1 - Weitere erforderliche Änderungen für den digitalen Führerschein

Im Entwurf wird ein sog. Teilentzug oder Teilverzicht einzelner Fahrerlaubnisklassen bzw. Fahrverbote für einzelner Fahrerlaubnisklassen in § 2 StVG Abs. 2 a neu (Artikel 2 Nr. 1) und § 4 FeV (Artikel 7 Nr. 1 b)) nicht ausreichend berücksichtigt. Uns wird von den Fahrerlaubnisbehörden gespiegelt, dass hier aus fachlicher Sicht noch Anpassungen der Normen für erforderlich gehalten werden.

Zu Artikel 2 Nr. 1 a) § 2 Abs. 1b StVG-E

Der neu eingefügte Absatz 1b bestimmt in einer abschließenden Aufzählung, in welchen Fällen eine **Nachweisführung mittels des digitalen Führerscheins ausgeschlossen** ist. Dabei begrüßen wir die Änderung in Nr. 4 zum Erlöschen der Gültigkeit des digitalen Führerscheins, *„wenn sich der Führerschein auf Grund behördlicher Maßnahmen nicht im Besitz seines Inhabers befindet und kein Fall der Nummern 1 bis 3 vorliegt“*. Allerdings bedarf es außerdem einer **automatischen Löschung des digitalen Nachweises**, sobald die Fahrerlaubnis erlischt. Nur so kann sichergestellt werden, dass der digitale Führerschein nicht weiter als Nachweis der Fahrerlaubnis genutzt werden kann.

Die Beantragung des digitalen Führerscheins soll zwar beim KBA erfolgen und dieser durch einen technischen Dienstleister (Bundesdruckerei) erstellt werden (vgl. § 2 d Abs. 1 StVG-E). Zur Erleichterung für den Antragsteller kann das KBA ein **Lichtbild für die Erstellung des digitalen Führerscheins** auch aus den Pass- und Personalausweisregistern der Pass- und Ausweisbehörden abrufen (vgl. § 2d Abs. 5 StVG-E). Diese Vorschrift scheint aber aus mehreren Gründen ungenügend.

Da das Auslesen des Lichtbildes aus dem Personalausweis technisch jedoch nur für Personalausweisdokumente möglich ist, die nach dem 1. August 2021 ausgestellt wurden, sollen lt. Begründung zu § 50 **die örtlich zuständigen Fahrerlaubnisbehörde mit einem Ersatz behelfen**. Dies lehnen wir ab. Der Behelf ist rückwirkend nicht möglich, da die nun unter § 50 vorgesehene Speicherung des Lichtbildes im zentralen Fahrerlaubnisregister erst für die Zukunft gilt. Anders als durch den elektronischen Abruf würde hier ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entstehen.

Bei der Vorschrift nicht beachtet ist, dass ein Lichtbild für den Personalausweis nicht älter als sechs Monate sein darf, für den Führerschein **nicht älter als sechs Monate sein soll**. Wie das KBA dies beachtet und ggf. prüft, erschließt sich uns nicht.

Schließlich wird durch die Vorschrift des § 2g Abs. 5 StVG-E **nur die Beibringung eines Lichtbildes für die Erstellung des digitalen Führerscheins** erleichtert und das KBA auch nur für diesen Zweck zur Speicherung ermächtigt. Damit werden Fälle, wo nach Verlust des Kartenführerscheins Kundinnen und Kunden auf vorliegende Lichtbilder bei der Passerstellung verweisen, in der örtlichen Fahrerlaubnisbehörde gerade nicht erfasst und geheilt. Es wird entsprechend weiterhin zu nachteiligen Diskussionen führen, wenn die örtlichen Behörden nicht auf solche Lichtbilder zugreifen können und Kundinnen und Kunden nur wegen dieser bürokratischen Mängel extra Geld für Lichtbilder ausgeben müssen.

Wir unterstützen daher ausdrücklich auch die Forderung des Bundesrates (647/25 (Beschluss), Nr. 17c) einen **weitergehenden Zugriff der Ordnungsbehörden auf die Lichtbilder** zu ermöglichen.

Zu Artikel 2 Nr. 4 - § 50 StVG-E

Artikel 2 Nr. 4 sieht vor, dass nach § 50 Abs. 1 StVG-E künftig im Zentralen Fahrerlaubnisregister beim KBA zusätzlich auch Lichtbilder und Unterschriften der Fahrerlaubnisinhaber gespeichert werden dürfen. Wie eine Erfassung von Lichtbildern perspektivisch über die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden erfolgen soll, die dem KBA damit "zuarbeiten" würden, erschließt sich nicht. Dies würde zu **erheblichem zusätzlichem Erfüllungsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden** führen, der zum einen nicht berücksichtigt ist (vgl. Angaben auf Seite 27f.) und zum anderen in Zeiten von Fachkräftemangel und knapper Haushaltsmittel unverhältnismäßig erscheint. Der Zusatzaufwand für die Fahrerlaubnisbehörden ist im Gesetzentwurf zu beziffern.

Zu Artikel 4a (Bundesrat) (neu) - Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)

Die Anhebung der Verwaltungsgebühr im Falle des § 25a StVG (§ 107 Abs. 2 OWiG) und der Pauschale für Postzustellungsaufträge – PZA - (§ 107 Abs. 3 OWiG) werden von uns auch gegenüber dem Bundesjustizministerium gefordert und vertreten.

Hintergrund ist u.a., dass sich Fahrzeughalter bei Parkverstößen durch die Nichtbenennung des verantwortlichen Fahrers leicht einer Geldbuße entziehen können und stattdessen lediglich die Verwaltungsgebühr zu entrichten haben. Diese beläuft sich seit der letzten Festsetzung im Jahr 2013 unverändert auf 20 Euro, obwohl die den Behörden entstehenden Personal- und Sachkosten seither erheblich gestiegen sind. Die Gebühren müssen kostendeckend sein. Für die Verwaltungsgebühr halten wir eine Anhebung auf 50 Euro für auskömmlich.

Das ist auch z.B. durch die erhebliche Anhebung der Preise für Postzustellungen zum 1.7.2025 aktuell mit einer PZA-Pauschale von 3,50 Euro nicht der Fall. Eine Änderung sollte entsprechend mit hohem Eilbedarf erfolgen, wo diese am schnellsten vollzogen werden kann. Die Anhebung der PZA-Pauschale entspricht unserer Forderung. Die Änderungsanträge des Bundesrates (647/25 (Beschluss), Nr. 13 und 14) werden entsprechend grundsätzlich unterstützt.

Zu Artikel 7 - Weitere Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Artikel 7 enthält die Bestimmungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zur Einführung des digitalen Führerscheins (vgl. oben Artikel 2 zu StVG).

Zu Artikel 7 Nr. 1b) – zu § 4 Abs. 2b FeV-E

Durch die Änderung in § 4 Abs. 2b FeV-E wird der digitale Führerschein als Nachweis unzulässig, sobald die Fahrerlaubnis (auch vorläufig oder nicht rechtskräftig) entzogen wurde und damit die materielle Fahrberechtigung entfällt.

Dabei ist auch **technisch sicherzustellen**, dass bei **Erlöschen der Fahrerlaubnis** (durch bestandskräftigen behördlichen Entzug der Fahrerlaubnis oder durch rechtskräftiges Urteil) auch der **digitale Führerschein umgehend gelöscht** wird. Dem Inhaber lediglich den weiteren Gebrauch/Nachweis zu untersagen („darf diesen nicht [...] nachweisen“ § 4 Abs. 2b)), ist insoweit unzureichend. Auch der physische Führerschein wird seinem Inhaber nicht belassen, sondern eingezogen. Die Löschung des digitalen Führerscheins sollte dabei ohne weitere Interaktion mit dem Führerscheininhaber möglich sein.

Zu Artikel 7 Nr. 6 – Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt II, Lfd. Nr. 14, Nr. 2 Buchstabe a

Der Text regelt den Nachweis der Fahrerlaubnis durch den Begleiter beim begleitenden Fahren. An den bestehenden Text des Anhangs sollen im Anschluss an die Worte „auszuhändigen ist,“ folgende Wörter angefügt werden: „der Führerschein kann durch einen digitalen Führerschein nachgewiesen werden,“. Richtigerweise müsste es heißen: „; dieser Nachweis **der Fahrerlaubnis** kann auch durch einen digitalen Führerschein erfolgen,“.

Weiterer Änderungsbedarf der FeV

Aus dem Mitgliedsbereich wird ferner angeregt zu prüfen, auf einen Einzug des alten Führerscheindokuments in § 25 Abs. 5 FeV zu verzichten, um Onlineanträge, die vollständige digitale Fallbearbeitung und Ausstellung eines digitalen Dokumentes zu ermöglichen und das Verfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie Behörden deutlich zu erleichtern.

Über den Gesetzentwurf hinausgehende Änderungsbedarfe

Zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOst)

Im Entschließungsantrag (BT-Drs. 21/3610, II. 3) wird angeregt, die Gebührenobergrenze für den Bewohnerparkausweis in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOst) – Anlage Gebühren-Nr. 265 - von heute 30,70 Euro deutlich anzuheben und den Kommunen damit die Freiheit zu geben, die Höhe der Gebühren nach den Bedarfen vor Ort festzulegen. Die Obergrenze für von 30,70 Euro kann schon lange als nicht mehr zeitgemäß eingestuft werden. Damit werden die Kosten für den Verwaltungsaufwand und die bauliche Herstellung der entsprechenden Parkzonen nicht gedeckt.

Eine solche Änderung würde Kommunen zugutekommen, in denen Länder die Gebührenfestlegung weiterhin nicht an die Kommunen delegiert haben, und damit auch einen Anreiz an diese Länder geben, den § 6a Abs. 5a StVG endlich entsprechend umzusetzen. Die heute dort noch gültige Rahmengebühr ist seit 1993 unverändert.

Die überwiegende Zahl an Städten schöpfte und schöpft – soweit heute noch einschlägig – den Höchstbetrag aus.

Der Deutsche Städtetag hatte 2015 eine Anhebung des Rahmens auf 20 – 200 Euro jährlich vorgeschlagen. Dies liegt im Rahmen der heute nach § 6a Abs. 5a StVG in den Kommunen nach eigener Gebührensatzung diskutierten Anhebungen. Ferner wäre die Anhebung in der GebOst ein einfacher und zielführender Weg zu einer bundeseinheitlichen Regelung.

Zum weiteren Änderungsbedarf in § 26 StVG

Die Verfolgungsverjährung in § 26 Abs. 3 StVG sollte auf mindestens sechs Monate verlängert werden, damit Verkehrsverstöße effektiv geahndet werden können. Diese Verlängerung hatte der Deutsche Verkehrsgerichtstag bereits 2023 gefordert. Neben den angedachten Regelungen zur Unterbindung eines illegalen „Punktehandels“ wäre dies ein wichtiger Beitrag zur Durchsetzung der Verkehrsregeln und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.