

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

22.08.2025

Per E-Mail: ref-stv21@bmv.bund.de

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

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

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände

Aktenzeichen des BMV: StV21 301020202#00002#0001

Grundsätzliche Anmerkungen

Die Wiederaufnahme des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) begrüßen wir. Die Einleitung der Länder- und Verbändeanhörung zur Haupturlaubszeit hat eine angemessene Beteiligung unserer Mitglieder allerdings erschwert.

Mit Bedauern stellen wir fest, dass wichtige Anmerkungen, die wir bereits im letzten Sommer zu dem seinerzeit vorgelegten, in wesentlichen Teilen inhaltsgleichen Gesetzentwurf gemacht hatten, nicht aufgegriffen wurden. Dies betrifft namentlich die auch vom Deutschen Verkehrsgerichtstag bereits 2023 geforderte **Verlängerung der Verfolgungsverjährung in § 26 Abs. 3 StVG auf mindestens 6 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 Regelungen zum digitalen Führerschein bedürfen der Ergänzung in Bezug auf den sofort vollziehbaren Entzug der Fahrerlaubnis durch Behörden (s. zu Artikel 2 Nr. 1 a) § 2 Abs. 1b StVG-E sowie Artikel 7 Nr. 1b) – § 4 Abs. 2b FeV-E). Davon abgesehen ist auch **technisch sicherzustellen**, dass **bei Erlöschen der Fahrerlaubnis** (durch bestandskräftige behördliche Entziehung der Fahrerlaubnis oder durch rechtskräftiges Urteil) **auch der digitale Führerschein umgehend gelöscht** wird und nicht lediglich seine weitere Verwendung untersagt wird. Wir können nicht erkennen, dass dies bereits gewährleistet ist.

Die Regelungen zur Verminderung von Täuschungen bei Fahrerlaubnisprüfungen, die Regelungen zur Erweiterung um besondere Parkberechtigungen, die Ergänzungen der Regelung zur digitalen Parkraumkontrolle um die Möglichkeit der Kontrolle des Falschparkens mittels Scan-Fahrzeugen werden grundsätzlich begrüßt.

Gleichwohl wurden uns bezüglich der detaillierten Umsetzung eine Reihe von Änderungswünschen und Hinweisen aus unserem Mitgliedsbereich mitgeteilt, die wir Ihnen als Kommentierung nachfolgend

zu den einzelnen Vorschriften wiedergeben und hinsichtlich der Positionen der Kommunalen Spitzenverbände einordnen.

Darüber hinaus enthält der Entwurf auch redaktionelle Fehler, auf die im Folgenden in der Stellungnahme hingewiesen wird.

Zu Artikel 1 - Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Zu Artikel 1 Nr. 11 - § 4c StVG-E

§ 4c führt ein Verbot der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß in das StVG ein. Die Einführung der Vorschrift wird zur **Unterbindung des sog. Punktehandels** seitens der Ordnungsbehörden und der Fahrerlaubnisbehörden grundsätzlich begrüßt. Aus dem Mitgliedsbereich werden wir allerdings auf praktische Probleme bei der Entdeckung solcher Täuschungen hingewiesen. Es fehlen Möglichkeiten, derartige Verstöße zu erkennen oder hiervon gezielt Kenntnis erlangen zu können: Wird im Bußgeldverfahren ein Betroffener angehört und räumt dieser die Fahrereigenschaft sowie den Verstoß ein (sog. Selbstunterwerfung), finden typischerweise keine weiteren Ermittlungen statt, es sei denn, es drängt sich auf, dass es aufgrund des vorliegenden Messfotos nicht der Halter selbst gewesen sein kann (z. B. bei einem deutlichen Altersunterschied). Dann wird das Passfoto aus der jeweiligen Meldebehörde angefordert und mit dem Messfoto abgeglichen. Gibt der Fahrzeughalter im Rahmen des Verfahrens eine andere Person als Fahrzeugführenden an, wird diese zunächst angehört. Äußert sich der neue Fahrer ebenso mit dieser Selbstunterwerfung, erfolgt lediglich eine Abfrage im Fahreignungsregister zum aktuellen Punktestand. Auch hier erfolgt – ohne weitere Verdachtsmomente - kein Lichtbildabgleich. Es wird entsprechend schwierig, den neuen Tatbestand zu kontrollieren, wenn nicht mit erheblichem Aufwand die Angaben von Betroffenen/angegebenen Fahrern in größerem Umfang überprüft werden.

Zu Artikel 1 Nr. 13 a) bb) - § 6 Abs. 1 Satz 1 StVG-E

Durch die Änderung wird die Verordnungsermächtigung bezüglich von „**Bewohnerparkausweisen**“ **neben „Bewohnern“ um „andere Personengruppen“ ergänzt**. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass Kommunen einen größeren Handlungsspielraum bei der Ausgestaltung örtlicher Regelungen im Bereich des Bewohnerparkens erhalten sollen. Die unspezifische Öffnung für "andere Personengruppen" wird jedoch für zu unbestimmt bewertet und sollte stärker eingeschränkt werden.

Eine Öffnung der Verordnungsermächtigung für „**bestimmte Personengruppen**“ wird aus dem Mitgliedsbereich ausdrücklich gefordert und begrüßt. So sind in Städten und Gemeinden heute bereits verschiedene weitere „**Parkberechtigungen**“ im Einsatz oder werden von weiteren bestimmten Personengruppen gefordert, z.B. behinderte Menschen, Handwerker, ambulante Pflegedienste, Carsharinganbieter. Diese erhalten anstelle von Bewohnerparkausweisen heute ggf. auf Antrag **Parkausnahmegenehmigungen**. Zwischen den Ländern gibt es unterschiedliche Regelungen zu Voraussetzungen und Gebühren für derartige Ausnahmegenehmigungen. Dies ist vor allem für Handwerker oder überregionale Pflegedienste kaum nachvollziehbar oder darstellbar. In der zurückliegenden Novelle hatten wir uns daher für eine Ergänzung von Institutionen, Organisationen etc. ausgesprochen, die anschließend aus Rechtsgründen nicht verwirklicht werden konnte.

Der neue **personengruppenorientierte Ansatz** wird entsprechend grundsätzlich begrüßt. Das gilt auch für die **Änderung des bisher „quartiersbezogenen“ hin zu einem „gebietsbezogenen“ Ansatz**. So wird der Wegfall der Begrifflichkeit des „städtischen Quartiers“ begrüßt. Die Änderung erweitert die Einsatzmöglichkeiten der Bewohnerparkregelung/Parkprivilegierung nach StVO in den Kommunen. Sie

kann auch außerhalb von typisch städtischen Quartieren zur Lösung von örtlich spezifischen Problemkonstellationen im Verkehrsraum beitragen.

Es gibt aber auch **rechtliche Bedenken gegen die zu offene Regelung** in § 6 Abs. 1 der zulässig zu privilegierenden Personengruppen:

Die vorgeschlagene Änderung in Artikel 1 13 a) bb) (Seite 6) und die Erläuterung dazu (Seite 42) sind zu **unbestimmt**. Die Ergänzung „und andere Personengruppen“ erlaubt ohne Einschränkung alle Personengruppen jenseits der Bewohner in einer Verordnung mit Parkprivilegien auszustatten, damit grundsätzlich jeden. Auch die Erläuterung setzt die Unbestimmtheit fort: Was sind „ortsansässige Betriebe“, „Zweigstellen“, „Hauptsitze“? Welche Personengruppen bekommen ein Anrecht? Bekommen alle Beschäftigten eines Betriebes ein Anrecht auf eine gegenüber der Parkraumbewirtschaftung vergünstigte Parkbevorrechtigung? Werden bisherige Ausnahmegenehmigungen durch die Parkbevorrechtigung abgelöst? Sollen große Kaufhäuser oder Unternehmen in der Innenstadt über Parkmöglichkeiten in (eigenen) Parkhäusern hinaus, Parkprivilegierungen für ihre Belegschaften oder Kunden im öffentlichen Verkehrsraum erhalten? Wie ist mit Kanzlei- oder Praxisgemeinschaften umzugehen?

Bei zu weiter 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 wurde vorrangig zur Verbesserung der Bedingungen für die „Anwohner“ eingeführt. Es ist mitunter gerade das Ziel, Berufspendler der ortsansässigen Betriebe zu verdrängen und für diese andere Regelungen zu finden. Die Möglichkeit, auch für weitere Personengruppen Ausnahmegenehmigungen bzw. Parkberechtigungen ausgeben zu können, kann zu erheblichen Konflikten und rechtlichen Auseinandersetzungen führen. Um keine pauschale Zulässigkeit aller Personengruppen zu ermöglichen, die letztlich zu einer Aufgabe des Konzepts der Parkraumprivilegierung führen würde, sollte eine Prüfung der zulässigen Ergänzung um weitere bestimmte Personengruppen in angemessener Weise und mit Bezug auf die örtlichen Ziele und konkreten örtlichen Begebenheiten aufgenommen werden.

Der **Entwurf muss im Ergebnis daher präzisiert und fokussiert** werden. Die Unbestimmtheit der Norm, erst durch Ausgestaltung in der StVO verfassungskonform zu konkretisieren, ist für eine zukunftsgerichtete Planung von Parkraumbewirtschaftungen zu vage. Es wird daher vorgeschlagen, eine Eingrenzung bereits bei der Verordnungsermächtigung vorzunehmen. Im Zweifel sollte fachlich die Ermittlung des Parkdrucks durch Fremdparkereinwirkung Grundlage einer Rangfolge verschiedener besonderer Personengruppen sein.

Den bisher diskutierten besonderen Gruppen ist gemein, dass diese einen „flexiblen“ Parkraumbedarf in den Innenstädten haben, zumeist auch quartiers-/parkgebietsübergreifend. Zur Entspannung der Parksituation könnte dabei beitragen, dass der Parkraumbedarf der genannten bestimmten Gruppen schwerpunktmäßig tagsüber, der Parkraumbedarf der Bewohner in der Regel insbesondere abends und in der Nacht anfällt. Stationärer Parkraumbedarf von Unternehmen sollte allerdings grundsätzlich weiter 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 Rechtssicherheit bezüglich bestehenden Privilegierungen zu erhalten und gerichtliche Auseinandersetzungen zur Zulässigkeit weiterer Personengruppen zu vermeiden.

Die Bezeichnung „andere Personengruppen“ sollte daher **durch „bestimmte Personengruppen mit einem gebietsübergreifenden besonderen Parkraumbedarf“ ersetzt werden.**

Darüber hinaus besteht ein zeitgleicher Aktualisierungsbedarf bei der VwV-StVO als notwendige Folgeänderungen:

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

- eine **Definition des unbestimmten Rechtsbegriffs** „andere Personengruppen“ („Bestimmte Personengruppen“).
- eine **Regelung zur möglichen Anzahl von Parkausweisen** für die „anderen Personengruppen“ („bestimmten Personengruppen“), insbesondere um Überbelegungen zu vermeiden und das Bewohnerparken weiterhin zu sichern
- eine **Anpassung der Quoten** für die reservierbare Fläche für Bewohner und „andere/bestimmte 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.
- Anpassung der **Vorgaben zu nicht reservierten Parkflächen**; nach Aufnahme in den Berechtigtenkreis für Parkbevorrechtigungen wäre eine weitere Berücksichtigung der ansässigen Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit zu überdenken.

Zu Artikel 1 Nr. 13 c) aa) – § 6 Abs. 3 Nr. 2 StVG-E

Durch die Änderung werden die Regelungsdetails der Verordnungsermächtigungen nach § 6 Abs. 1 und 2 bezüglich von Kfz-Kennzeichen, Führerscheinen und sonstigen Bescheinigungen aktualisiert.

Zu Artikel 1 Nr. 13 d) ee) – § 6 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 StVG-E (neu)

Die Anpassung von Verweisungen auf amtliche Bekanntmachungen im Verkehrsblatt erfolgt durch eine Verordnung? Der Regelungsgehalt erschließt sich nicht. Soweit die Verweisungen in den Bekanntmachungen selbst gemeint sein sollten, wäre wohl ein eigener Satz erforderlich, der nicht in der Folge der Ziffern zur Zustimmungspflicht von Rechtsverordnungen steht.

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

Durch die notwendige Folgeänderung in der Ermächtigung zur Gebührenerhebung wird der „Bewohnerparkausweis“ infolge der in § 6 Abs. 1 Satz 1 vorgenommenen Erweiterung um „sonstige Personengruppen“ in „Parkberechtigung“ umbenannt, der „Bewohner“ durch den „Inhaber der Parkberechtigung“ ersetzt.

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;
- den Datenaustausch im automatisierten Verfahren für die elektronische Antragsbearbeitung zu ermöglichen.

Dabei wurde allein der letzte Punkt zwischenzeitlich durch die Ergänzung von § 35 Abs. 1 Nr. 22 für das Ausstellen von Bewohnerparken, aber nicht ausdrücklich für die Ausgestaltung von Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise geregelt. Wir bitten weiterhin um Prüfung und Änderung.

Zu Artikel 1 Nr. 18 – § 23 StVG-E

Durch die für notwendig erachtete Vorschrift wird ein Verstoß gegen § 4c (Verbot der Täuschung über den Beteiligten an einem Verkehrsverstoß) bußgeldbewährt.

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

Die notwendige Folgeänderung ersetzt das Wort „Bewohnerparkausweis“ durch „Parkberechtigung“ bei der Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten.

Zu Artikel 1 Nr. 25 a) ee) – Zu § 35 Abs. 1 Nr. 23 und 24 StVG-E (neu)

Die Einfügung der Übermittlungsgründe für Fahrzeug- und Halterdaten „zur Überprüfung der vom Betreiber eines Ladepunktes“ gemachten Mitteilungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen (23) und zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen nach § 63g (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 ausschließt, wenn die Übermittlung durch nicht zu vertretende Gründe im automatisierten Verfahren gestört ist.

Flexibilität auch im Störungsfall würde gewahrt, wenn formuliert wird: „Die Übermittlung nach den vorangehenden Absätzen ~~unterbleibt~~ soll unterbleiben, ...“

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

Die Folgeänderung zur Ermöglichung des Abrufs im automatisierten Verfahren an die nach Landesrecht für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen / neu „Parkberechtigungen in Gebieten“ zuständigen Behörden wird begrüßt.

Zu Artikel 1 Nr. 35 – Zu § 63 StVG-E

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

Wir weisen auf einen redaktionellen Fehler in der Begründung hin, wo offenbar die Begründungen zu den Buchstaben a) und b) vertauscht wurden (siehe Seite 53): Lt. Änderungsbefehl Nr. 35 a) wird vor Nummer 1 die Angabe „Digitales und“ gestrichen. Die richtige Begründung dazu befindet sich erst in der Begründung zu Buchstabe b) („Die Änderung der Bezeichnung des Bundesministeriums folgt dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025“). Die Begründung zu Buchstabe a) („Siehe zuvor die Begründung der Streichung des § 54 StVG“) gehört zu Buchstabe b).

Zu Artikel 1 Nr. 38 – Zu § 63f StVG-E

Die Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden die **Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle** (Absätze 1 und 2) sowie die **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.

Zu Abs. 1

Sie 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 technische Schutzmaßnahme aus datenschutzrechtlichen Gründen, die wir 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 sollte in § 63 f Abs. 1 nur eine „**wirksame Verschlüsselung**“ **technikneutral** vorgegeben werden.

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

Zu 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 "stichprobenhaft").

Für **praxisfremd** erachten wir die Regelung in Satz 2, die zusätzlich zu einer automatisierten elektronischen Parkraumüberwachung immer noch eine bestätigende Sichtkontrolle durch eine Überwachungskraft vor Ort verlangt (vgl. „**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.

Für den Absatz 2 wird angeregt, dass in der Nummerierung ebenfalls die **Erfassung von Bildmaterial** wie in Absatz 3 aufgenommen wird.

Zu Abs. 3

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

Auch in Abs. 3 sollte **statt stichprobenhafter Überwachung** „im Rahmen der Überwachung des Verkehrs“ formuliert werden. 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.

Unverständlich ist die überaus kurze, von Abs. 1 und 2 abweichende Speicher-/Löschungsfrist in Absatz 3. Bereits nach Ablauf von **4 Stunden nach der Kontrolle** (im Übrigen 24 Stunden nach Abs. 1 und 2) sind die Aufzeichnungen wieder zu löschen. Diese überaus kurze Frist wird im Gesetzentwurf nicht begründet. Insbesondere an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen ist dies praktisch nicht einzuhalten.

Die Ausführungen in Abs. 3 Satz 2 sollten gestrichen werden, 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 24 Stunden durch erneute Videokontrolle oder durch Kontrolle durch eine Überwachungskraft nicht bestätigt werden können.

Zu 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 im § 63f StVG geregelt werden. Die Streichung dient der Entbürokratisierung und dem Once-Only-Prinzip.

Zu 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 Straßenverkehrsordnung sollte nicht über die derzeitigen Hinweise der Parkraumbewirtschaftung und der StVO hinausgehen.

Zur Begründung zu § 63f

In der Begründung zu § 63f StVG-E (Seite 36 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 14 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 Stadtgebiet/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. Ähnliches gilt für – in bestimmten Ländern übliche - regional gültige Handwerkerparkausweise.

Zum Erfüllungsaufwand

Für die Berechnung des Erfüllungsaufwands geht der Gesetzentwurf von einer **Umsetzung in den größten 14 Städten in Deutschland** aus. Die Zahl 14 erscheint dabei willkürlich. Es gibt 15 Städte in Deutschland mit mehr als 500.000 Einwohnern. Die unrealistischen Einsparziele (Einsparung von 50 % des Kontrollpersonals) waren zuvor schon angesprochen. Ferner ist auch in 14 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 Städten und Gemeinden mit 200.000 bis hin zu 150.000 Einwohnern (DStGB auch Rückmeldung von kleineren Interessenten?).

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 bis 2025 laufende Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DkV). Eine Förderung nur von Pilotprojekten reicht nicht.

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/technische elektronische Überwachung an den Ein- und Ausfahrten möglich. Sie wird heute unter den engen Voraussetzungen des § 63c zur Überprüfung der Einhaltung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften ermöglicht. Diese Voraussetzung ist zu eng, um entsprechende Anwendungen in größerem Maße umzusetzen. Dabei bestehen bereits heute (durch entsprechende Zulassungen in den Niederlanden und Polen) solche Systeme auf dem Europäischen Markt. Private Parkplätze und Parkhäuser (z.B. an Flughäfen und Bahnhöfen) nutzen heute die elektronische Nummernschildkontrolle.

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 1 Nr. 39 – Neuer Abschnitt VI b. “Untersuchungen und Erforschung von Unfällen im Straßenverkehr”

Die vorgesehene Einfügung eines neuen Abschnitts VI b mit umfangreichen Befugnissen der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BaSt) im Bereich der Unfallauswertung (§§ 63 g bis 63j StVG-E) wirft die Frage, inwieweit dadurch **auf Bundesebene (Doppel-)Strukturen** etabliert würden, die in den Ländern bereits durch bestehende Verfahren abgedeckt sind. Im Freistaat Bayern werden gegenwärtig beispielsweise durch die Unfallkommissionen, im Rahmen der Besprechungen mit den Aufsichtsbehörden sowie durch die Zentralstelle für Verkehrssicherung (ZVS) – unter anderem mittels Sonderauswertungen – vergleichbare Untersuchungen durchgeführt. Gleiches ist uns auch aus anderen Bundesländern bekannt.

Um **redundante Strukturen** und damit verbundene Mehrarbeit auf allen Ebenen zu **vermeiden**, muss zumindest frühzeitig auf eine Vernetzung bestehender Strukturen und die Festlegung einheitlicher Verfahren und zentraler Ansprechpartner hingewirkt werden.

Zu Artikel 2 - Weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Artikel 2 enthält die Bestimmungen im StVG zur Einführung des digitalen Führerscheins.

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.

Nicht berücksichtigt wurden Entziehungen von Fahrerlaubnissen unter **Anordnung der sofortigen Vollziehung** durch Fahrerlaubnisbehörden. Wird eine Fahrerlaubnis unter Anordnung der sofortigen Vollziehung entzogen, erlischt die Fahrerlaubnis mit Bekanntgabe der Entziehungsverfügung (Datum der Zustellung). Gegen die Entscheidung können Rechtsmittel (Widerspruch/ Eilantrag an § 80 Abs. 5 VwGO) eingelegt werden. Bis zur Entscheidung in dem Rechtsschutzverfahren besitzt der Betroffene keine Fahrerlaubnis. Erst nach Bestandskraft der Entziehungsverfügung ist die Fahrerlaubnis endgültig entzogen.

§ 2 Abs. 1 b StVG-E bedarf einer entsprechenden Ergänzung. Nach dem Gesetzentwurf könnte der Fahrerlaubnisinhaber sonst in Fällen, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis sofort vollziehbar, aber noch nicht bestandkräftig ist, dennoch den Nachweis durch einen digitalen Führerschein vorlegen, obwohl er nicht mehr im Besitz einer Fahrerlaubnis ist.

Entsprechendes gilt auch für die Regelung in Artikel 7 Nr. 1 b) - § 4 Abs. 2b FeV-E (s. unten).

Zu Artikel 2 Nr. 4 - § 50 StVG-E

Die Beantragung des digitalen Führerscheins soll zwar beim Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen und seine Erstellung durch einen technischen Dienstleister (Bundesdruckerei) erfolgen, vgl. § 2 d Abs. 1 StVG-E. Da das Auslesen des Lichtbildes aus dem Personalausweis technisch jedoch nur für Personalausweisdokumente möglich ist, die nach dem 1. August 2021 ausgestellt wurden, könnte die große Masse der Führerscheininhaber einen digitalen Führerschein überhaupt nicht erhalten, wenn nicht die örtlich zuständige Fahrerlaubnisbehörde mit einem Ersatz behilft.

Dazu sieht Artikel 2 Nr. 4 vor, dass nach § 50 Abs. 1 StVG-E künftig im Zentralen Fahrerlaubnisregister zusätzlich auch Lichtbilder und Unterschriften der Fahrerlaubnisinhaber gespeichert werden dürfen. Die Erfassung soll damit perspektivisch über die Fahrerlaubnisbehörden erfolgen, die dem Kraftfahrt-Bundesamt damit "zuarbeiten" sollen. Dies wird zu **erheblichem zusätzlichem Erfüllungsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden** führen, der zum einen nicht berücksichtigt ist (vgl. Angaben auf Seite 34) und zum anderen in Zeiten von Fachkräftemangel und knapper Haushaltsmittel unverhältnismäßig erscheint. Der Zusatzaufwand für die Fahrerlaubnisbehörden ist im Gesetzentwurf zu beziffern.

Um Erfüllungsaufwand für die Fahrerlaubnisbehörden zu vermeiden, wird vorgeschlagen zu prüfen, ob nicht doch eine (befristete) Übernahme des Lichtbilds aus dem Personalausweis – unabhängig von dessen Ausstellungsdatum – ermöglicht werden kann.

Zu Artikel 2 - 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 und neuem Absatz 2a, § 4 FeV nicht ausreichend berücksichtigt. Uns wird von den Fahrerlaubnisbehörden gespiegelt, dass hier aus fachlicher Sicht noch Anpassungen der Normen für erforderlich gehalten werden.

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

In der aktuell vorgeschlagenen Fassung würde es der neue § 4 Abs. 2b FeV-E gestatten, von dem digitalen Führerschein weiter Gebrauch zu machen, selbst wenn die **Fahrerlaubnis von einer Verwaltungsbehörde sofort vollziehbar entzogen** wurde: § 4 Abs. 2b Nr. 2 FeV-E betrifft nur die Entziehung der Fahrerlaubnis durch ein Gericht gem. § 69 StGB, § 4 Abs. 2b Nr. 3 FeV-E nur die vorläufige Entziehung durch einen Richter gem. § 111a Abs. 1 StPO.

Es bedarf in § 4 Abs. 2b FeV-E zwingend der Ergänzung dieser weiteren Tatbestandsvariante, um sicherzustellen, dass der digitale Führerschein nicht zur **Umgehung einer behördlichen Entziehung** der Fahrerlaubnis verwandt werden kann.

In § 4 Abs. 2b FeV-E ist dazu nach der Nummer 3 – analog der Regelung in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV für die Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus EU- bzw. EWR-Staaten – eine **neue Nummer 4 aufzunehmen**, die lauten könnte:

"4. wenn ihm die Fahrerlaubnis sofort vollziehbar von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist oder"

Die bisherige Nummer 4 würde dann Nummer 5.

Davon abgesehen 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 (§ 4 Abs. 2b "darf nicht ... nachweisen"), erscheint 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. 5 – 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 Bürger und Behörden deutlich zu erleichtern.