



Redigiertes Wortprotokoll der 21. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 23. Februar 2026, 13:00 Uhr
 10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
 Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

BT-Drucksache 21/3505

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Innenausschuss
 Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
 Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
 nukleare Sicherheit
 Haushaltsausschuss (§ 96 GO)

Berichterstattem:

Abg. Ulrich von Zons [AfD]

b) Antrag der Abgeordneten Swantje Henrike
 Michaelsen, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir,
 weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS
 90/DIE GRÜNEN

Parken fair gestalten – Nachhaltig, digital und sozial gerecht

BT-Drucksache 21/3610

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Innenausschuss
 Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung
 Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und
 Kommunen

Berichterstatter:

Abg. Günter Baumgartner [CDU/CSU]

Anlage: Ausschussdrucksache 21(15)56-A-G
 Stellungnahmen der Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Obner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schmidt, Uwe Schwartzke, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Richard Damm

Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Felix Lennart Hake

Bitkom e. V., Bereichsleiter Mobility & Aviation
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Prof. Dr. Dirk Heckmann

[Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme, keine Teilnahme an der Anhörung]
Technische Universität München (TMU), Professur Recht und Sicherheit der Digitalisierung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Kerstin Hurek

ACE Auto Club Europa e. V., Abteilungsleiterin Verkehrspolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Thomas Kiel d'Aragon

für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom)
Deutscher Städtetag, Referent für Verkehrswesen, Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung, Güterverkehr und Logistik
(Eingeladen auf Beschluss des Ausschusses gemäß § 69a Abs. 1 und 2 der Geschäftsordnung)

Dr. Roman Ringwald

Rechtsanwalt, Partner Becker Büttner Held Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater PartGmbH, Berlin
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dorothee Saar

Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Marco Schäler

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPolG), Geschäftsführer der Kommission Verkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)



Einzigiger Tagesordnungspunkt

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

BT-Drucksache 21/3505

b) Antrag der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Parken fair gestalten – Nachhaltig, digital und sozial gerecht

BT-Drucksache 21/3610

Vorsitzender: Einen wunderschönen guten Tag! Ich begrüße Sie alle recht herzlich zur 21. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ auf Bundestagsdrucksache 21/3505 und zu dem Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Parken fair gestalten, nachhaltig, digital und sozial“ auf Drucksache 21/3610. Zu unserer Anhörung darf ich ganz herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Felix Lennart Hake, Bereichsleiter Mobility and Aviation beim Verband Bitkom, Frau Kerstin Hurek, Abteilungsleiterin Verkehrspolitik beim ACE Auto Club Europa, Herrn Thomas Kiel D'Aragnon, Referent für Verkehrswesen beim Deutschen Städtetag und heute hier als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, Herrn Dr. Roman Ringwald, Rechtsanwalt und Partner bei Becker Büttner Held, Frau Dorothee Saar, Leiterin Verkehrs- und Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe und Herrn Marco Schäler von der Deutschen Polizeigewerkschaft, dort Geschäftsführer der Kommission Verkehr. Per Videokonferenz ist Herr Richard Damm, Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg, zugeschaltet. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Herr Prof. Dr. Dirk Heckmann von der TU München musste wegen einer Erkrankung seine Teilnahme an der Anhörung leider kurzfristig absagen. Seine ausführliche schriftliche Stellungnahme liegt uns aber vor. Sie wurde am Freitag verteilt. Wir wünschen gute Besetzung. Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben,

dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)56 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung findet nach dem folgenden Verfahren statt: Die Sachverständigen erhalten zu Beginn Gelegenheit zu einem Eingangsstatement von bis zu drei Minuten. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Kontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befragen. Bitte beachten Sie, die fünf Minuten sind ein Block. Je kürzer gefragt wird, umso mehr Zeit bleibt für die Antworten. Wenn nach den Antworten noch etwas von den fünf Minuten übrig sein sollte, können auch Nachfragen gestellt werden. Sie können aber auch eine gegebenenfalls bestehende Restzeit dafür verwenden, noch einer zweiten Auskunftsperson eine Frage zu stellen. Die Obergrenze beträgt in jedem Fall fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. In der Videokonferenz ist die Redezeit auf der Kachel des Sitzungssaals zu sehen. Wir haben für die Anhörung insgesamt zwei Stunden vorgesehen, also bis gegen 15 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Ein Wortprotokoll wird im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Wir beginnen mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen. Ich rufe Sie in alphabetischer Reihenfolge auf und darf Sie bitten, sich an die Zeitbegrenzung von drei Minuten zu halten. Herr Damm, Sie machen den Anfang.

Richard Damm (KBA): Guten Tag! Vielen Dank für die Einladung! Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme deutlich gemacht, dass ich den Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes befürworte. Ich finde auch gut, dass die Bundesregierung dieses Vorhaben, das in der letzten Legislaturperiode aufgegriffen wurde, jetzt weiterverfolgt. Aus meiner Sicht sind drei zentrale Bausteine erhalten: „Digitalisierung“, „Bürokratieabbau“ und „autonomes Fahren“. Die Digitalisierung zentraler Dokumente, beispielsweise des Führerscheins, ist von essenzieller Bedeutung. Wir haben mit der EU-Führerscheinrichtlinie, die im vergangenen Jahr verabschiedet wurde, den Weg aufgezeigt bekom-



men, dass auch auf EU-Ebene die Digitalisierung voranschreiten soll. Hier ist die Bundesregierung auf dem Weg, mit der vorzeitigen Umsetzung eine Vorreiterrolle einzunehmen. Das begrüße ich ausdrücklich. Der zweite Punkt im Bereich der Digitalisierung bezieht sich auf den Austausch von Dokumenten. Auch das begrüße ich. Eine moderne Verwaltung sollte die Möglichkeit haben, das technisch Mögliche zu nutzen. Das wird hier ermöglicht, sodass dies meine ausdrückliche Unterstützung findet. Zum Thema „Bürokratieabbau“: Alles, was dazu dient, die Verwaltung zu vereinfachen und effizienter zu gestalten, sollte zumindest diskutiert werden. Hier gibt es im Entwurf der Bundesregierung einige unterstützenswerte Vorschläge, entsprechende Transparenz zu schaffen, was den Zugang zu Daten angeht, aber auch, was die Möglichkeiten für die Verwaltung betrifft. Zum Schluss das Thema „automatisiertes Fahren“ bzw. „autonomes Fahren“: Automatisiertes Fahren ist weltweit in aller Munde. Seine Weiterentwicklung ist ein zentrales Thema für Industrieländer. Die Bundesregierung hat hier in der Vergangenheit eine Vorreiterrolle bei der Gesetzgebung eingenommen. Dies fortzusetzen, ist nur konsequent. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Damm! Als Nächster hat Herr Hake das Wort. Bitte!

Felix Lennart Hake (Bitkom): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank für die Einladung. Ich freue mich, dass ich heute die Perspektive der Digital- und Mobilitätsbranche einbringen darf, also von Mobilitäts- und Sharing-Anbietern über Hersteller und Zulieferer bis hin zu Prüforganisationen. Lassen Sie mich klar sagen: Es ist gut und wichtig, dass der digitale Führerschein jetzt kommt, und dass der digitale Fahrzeugschein, den wir seit November schon im Privatgebrauch nutzen können, verstetigt wird. Beide Dokumente sind nicht nur für den Verkehrssektor ganz entscheidend, sondern auch dafür, die Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung für die Bürgerinnen und Bürger im Alltag spürbar zu machen. In diesem Sinne begrüßen wir ausdrücklich, dass im jetzigen Entwurf – im Gegensatz zum Referentenentwurf – auch die Kompatibilität mit der EUDI-Wallet vorgesehen ist. Das ist ein entscheidender Punkt. Aus unserer Sicht sind drei Punkte wichtig: Dieser Erfolg ist nicht selbstverständlich. Denn der Führerschein wird nur dann erfolgreich, wenn er auch im Alltag wirklich breit genutzt werden kann. Aus

unserer Sicht ist es daher wichtig, das Thema „Fahrerlaubnis AM15“ für Roller und Mopeds einzubeziehen und auch die Bescheinigung für das begleitete Fahren. Beide Themen sind gerade bei dieser digitalaffinen Zielgruppe sehr beliebt. Das sollte von Beginn an mitgedacht werden. Das andere ist die aktuell nur für das Inland vorgesehene Gültigkeit. Das ist aus unserer Sicht nicht unbedingt zielführend. Man sollte auf diese Einschränkungen verzichten und anderen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, den digitalen Führerschein auch zu akzeptieren. Der digitale Führerschein muss auch von privatwirtschaftlichen Dritten abgefragt werden können, beispielsweise bei der Nutzung von Sharing-Fahrzeugen oder Mietwagen, aber auch von Dienstwagen und Dienstflotten. Das Gleiche gilt für den digitalen Fahrzeugschein. Der Auftakt ist – das Feedback hört man allerorten – gut angelaufen. Wichtig ist aber, dass jetzt schnell möglichst viele weitere Anwendungsfälle folgen. Aber auch da gilt: Der digitale Fahrzeugschein muss auch von Unternehmen nutzbar sein, das heißt im Mietwagenbereich, im Sharing oder bei Firmenwagen, die einen erheblichen Anteil bei den jährlichen Neuzulassungen einnehmen. Es muss die Möglichkeit geben, den Fahrzeugschein an Mitarbeitende oder Mieterinnen und Mieter über die eigenen Kanäle, wie eine eigene App oder ein Online-Portal als Teil von Vertragsunterlagen, weiterzugeben, auch explizit an diejenigen, die keine eID und keine EUDI-Wallet haben. Gerade beim Fahrzeugschein muss der Zugriff auch beispielsweise für Reisende aus dem Nicht-EU-Ausland möglich sein. Last but not least: das Thema „Verordnungsermächtigung für Parkbevorrechtigungen“. Wir begrüßen die Ausweitung. Aus unserer Sicht muss aber auch hier die geteilte Fahrzeugnutzung mitgedacht werden, zum Beispiel im Carsharing oder bei Mietwagen. Bei der automatisierten Kontrolle sind auch die passenden technischen Lösungen nötig, die eine digitale Zahlung ermöglichen, damit man nicht immer zum Parkautomaten gehen muss, gerade wenn man ein Sharing-Fahrzeug nutzt, etwa im Free-Floating. Am Ende muss es die passenden Schnittstellen geben. Das muss im Nachgang geregelt werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hake! Und als Nächste hat Frau Hurek das Wort. Bitte!

Kerstin Hurek (ACE): Vielen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, für



den ACE steht bei der anstehenden Novelle des Straßenverkehrsgesetzes ein Ziel über allem: die Verkehrssicherheit. Wir betrachten die Digitalisierung daher nicht nur als technisches Spielzeug, sondern als den notwendigen Impuls, um unsere Straßen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicherer zu machen. Warum ist das so dringend? In dieser Woche werden die aktuellen Unfallstatistiken des Jahres 2025 vorgestellt und die zeigen ein eindeutiges Bild. Eine Analyse der Unfallforschung der Versicherer zeigt erschreckenderweise, dass fast jeder fünfte Fußgänger- oder Radfahrungsfall im innerstädtischen Verkehr im Zusammenhang mit dem Parken steht. In über 50 Prozent der Fälle führen parkende Autos zu massiven Sichtbehinderungen, die Unfälle indirekt provozieren. Hinter diesen Zahlen stecken Menschen, oft aus besonders schutzbedürftigen Gruppen, wie Kinder, Senioren oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Wenn Gehwege blockiert sind oder Fahrzeuge in zweiter Reihe parken, werden diese Menschen zu lebensgefährlichen Ausweichmanövern auf die Fahrbahn gezwungen. Genau hier ist aus unserer Sicht die digitale Parkraumkontrolle der entscheidende Hebel für die „Vision Zero“. Sie ermöglicht eine lückenlose Überwachung und eine deutlich höhere Kontrolldichte, um kritische Bereiche, wie Kreuzungen, Gehwege, Radwege, aber auch Rettungswege, konsequent freizuhalten. Für die Kommunen ist es aus unserer Sicht die einzige Chance, dem Personalmangel wirksam zu begegnen und die Sicherheit im öffentlichen Raum verlässlich zu gewährleisten. Eine moderne Mobilitätspolitik darf jedoch nicht nur auf Kontrolle setzen, sondern muss auch sozial gerecht sein. Daher würden wir ausdrücklich die Schaffung einer Rechtsgrundlage für sozial gestaffelte Bewohnerparkgebühren begrüßen. Steigende Parkkosten dürfen nicht dazu führen, dass Mobilität für einkommensschwache Haushalte unbezahlbar wird. Kommunen benötigen den rechtssicheren Handlungsspielraum im StVG, um Gebühren für sozial vulnerable Gruppen gezielt absenken zu können. Ich habe mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass in der Begründung zum StVG-Entwurf auf die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 2024 zum Punktehandel Bezug genommen wird. Das möchte ich ausdrücklich unterstützen. Daher bitte ich Sie, sich auch anzusehen, was der Verkehrsgerichtstag in diesem Jahr empfohlen hat: Wer mit mehr als 1,1 Promille Alkohol mit dem Fahrrad oder Pedelec

fährt, soll künftig mit einem Bußgeld belegt werden können. Damit würde eine wichtige Lücke im Straßenverkehrsrecht geschlossen und die Verkehrssicherheit gestärkt. Alkohol am Steuer oder am Lenker ist ebenfalls ein massives Risiko. Wir dürfen nicht so tun, als wirke Alkohol je nach Verkehrsmittel unterschiedlich. Daher darf ich Sie bitten, das vielleicht noch in die Beratungen zum StVG einzubeziehen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Hurek. Als Nächster hat Herr Kiel d'Aragon das Wort.

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Guten Morgen! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, ich danke sehr für die Einladung und darf Ihnen die Sicht der kommunalen Spitzenverbände schildern, die in diesem Verfahren bereits mehrfach Stellung genommen haben: zum Referentenentwurf, zum späteren Entwurf oder zur Stellungnahme des Bundesrates. Wir unterstützen grundsätzlich die hier getroffenen Regelungen. Sie sind auch in der einen oder anderen Richtung überfällig. Wir regen von kommunaler Seite aber auch einige Änderungen an, die wir für erforderlich halten. Die Kommunen sind insbesondere von den Neuerungen beim Bewohnerparken betroffen. Sie sind aber auch von der Einführung der digitalen Parkraumkontrolle betroffen. Und die kommunalen Ordnungsbehörden sind betroffen bzw. involviert bei den Sanktionen gegen Punktehandel oder Fragen der Digitalisierung von fahrer- und fahrzeugbezogenen Papieren. Ich möchte mit den Änderungen bei den Parkprivilegierungen beginnen. Ein Kernbestandteil dieser neuen Regelung ist, dass Parkprivilegierungen neben den Bewohnern auch anderen Personengruppen erteilt werden sollen. Es muss allen Beteiligten klar sein, dass das eine stark disruptive Wirkung haben kann. Disruptiv deswegen, weil die Zulassung aller möglichen Nicht-Bewohner für das Bewohnerparken natürlich auf Kosten der Bewohner geht. Je mehr Gruppen man in der zukünftigen Verordnung zulässt, desto weniger Parkraum bleibt für die Bewohner übrig. Die gegenwärtige Regelung im Entwurf ginge zulasten der Bewohnerinnen und Bewohner. Ich rege an, das zu überdenken. Bestimmten Gruppen wird heute eine vergleichbare Parkberechtigung als Ausnahme erteilt. Das ist ein anderes System. Es gilt etwa für den Handwerkerparkausweis, den es heute flächendeckend in den großen Städten gibt. Aber es gibt andere Gruppen, bei denen das heute noch



nicht so klar ist, etwa ambulante Pflegedienste. Diese könnten von der neuen Regelung profitieren. Diese anderen Gruppen sollten aber jede für sich beurteilt werden, da sie durchaus unterschiedliche Anforderungen an das Parken haben. So ist zum Beispiel zu beurteilen, ob das Parkbedürfnis im städtischen Quartier oder auch in einem größeren Gebiet besteht, zum Beispiel bei Handwerkern. Zu den Bewohnerparkgebühren kann ich mich meiner Vorrednerin anschließen: Sozial abgestufte Tarife sollten ausdrücklich ermöglicht werden. Das ist eine Forderung aus dem Freiburg-Urteil. Wir in den Kommunen dachten ehrlich gesagt, wir dürften das. Das Bundesverwaltungsgericht hat deutlich anders entschieden und sagt: Es geht nur mit einer Ermächtigung. Die steht bisher jedenfalls aus.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster ist Herr Dr. Ringwald an der Reihe. Bitte!

Dr. Roman Ringwald (BBH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Einladung und die Gelegenheit, meinen Blick auf die Novelle vorzubringen. Mein Blick ist geprägt von der Beratung einer Vielzahl von Kommunen im Bereich der Umsetzung der Flächenverteilung im öffentlichen Raum, aber auch in der Vertretung vor Gericht. Daher bezieht sich mein Blick vor allem darauf, in welcher Form der Entscheidungsspielraum von Kommunen klar geregelt und idealerweise sinnvoll erweitert werden kann. Es ist unbedingt zu begrüßen – das gilt für die Reform in Summe –, dass die Digitalisierung mit einer Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums verbunden wird. Daher ist der Entwurf, über den wir heute sprechen, ein sehr guter Schritt in die richtige Richtung. Lassen Sie mich mit der digitalen Parkraumkontrolle beginnen. Ich begrüße insbesondere, dass es zu einer bundeseinheitlichen Regelung kommt. Sie wissen vielleicht, dass es einzelne Bundesländer gab, die vor der nunmehr geplanten bundeseinheitlichen Regelung versucht haben, auf Landesebene eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage zu schaffen. Das mag juristisch möglich sein. Ich halte das auch ausdrücklich für zulässig. Es ist gleichwohl besser, wenn es in einem einheitlichen Bundesgebiet, das wir nun mal haben, eine bundeseinheitliche Regelung gibt, in der sich einheitlich für alle Kommunen ein Spielraum ergibt, den jede Kommune unterschiedlich nutzen kann. Das ist besser als eine Vielzahl von Einzelregelungen oder

sogar ausstehende Regelungen in anderen Bundesländern. Wichtig ist mir zur Parkraumbewirtschaftung insbesondere der Verweis auf die Verkehrssicherheit, bei aller Freude über mehr Effizienz in der Kontrolle, die sicherlich die ausreichende Kontrolle auch erst ermöglicht, da ansonsten gar nicht genug Personal vorhanden ist. Es ist gerade der erhebliche Beitrag, den wir zu einer gesteigerten Verkehrssicherheit erwarten dürfen, der diese Reform und die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle so wertvoll macht. Hat man dabei eine effektive Kontrolle im Blick und möchte man die Kommunen an der Stelle in eine Lage versetzen, in der sie auch gut kontrollieren können, gibt es zumindest zwei Punkte, bei denen ich anregen würde, noch einmal eine kleine Korrektur vorzunehmen: Das ist zum einen der Verweis auf Hash-Werte, in die die erfassten Kennzeichen umgewandelt werden sollen. Es scheint mir nicht sachgerecht, auf Ebene eines Gesetzes eine einzelne Technologie vorzugeben, vor allem bei einem Gesetz, das jahrelang allgemein abstrakt gelten soll. Genauso halte ich es für sinnvoll, dass Kommunen in der Lage sein müssen, in Kenntnis des Kennzeichens eine erneute Sichtprüfung vorzunehmen. Noch zwei Sätze zu Bewohnerparkausweisen: Hier ist es sinnvoll und gut, wenn eine soziale Staffelung eingeführt wird. Das steht bislang aus. Es ist meine dringende Anregung, das zu ergänzen. Ich glaube, das wäre möglich, ohne einen erheblichen Bürokratieaufwand zu erzeugen. Wir kennen alle Sozialtickets im ÖPNV. Warum soll das nicht auch bei Bewohnerparkausweisen möglich sein?

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste Frau Saar, bitte!

Dorothee Saar (DUH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, vielen Dank für die Möglichkeit, hier sprechen zu können. Auch wir begrüßen die geplanten Veränderungen des Straßenverkehrsgesetzes. Ich möchte insbesondere auf zwei Punkte eingehen: die Digitalisierung der Parkraumkontrolle und die Möglichkeit einer sozialen Staffelung der Anwohnerparkgebühren. Viele Punkte sind schon genannt worden. Lassen Sie mich trotzdem noch einmal kurz ausführen: Wir sehen es kritisch, dass es trotz der geplanten Ausweitung der Regeln zum Bewohnerparken keine Möglichkeit im Gesetzesvorschlag zur sozialverträglichen Staffelung dieser Gebühren gibt. Die Notwendigkeit, eine soziale Staffelung einzuführen, wird



umso dringlicher, je umfassender die Anhebung dieser Gebühren sein wird. Ohne eine rechtliche Grundlage des Bundes bleibt eine soziale Staffelung nicht möglich. Es ist bereits erwähnt worden, dass das Bundesverwaltungsgericht das in seiner Entscheidung aus dem Juni 2023 klargestellt hat. Eine soziale Staffelung schafft nicht zuletzt eine höhere Akzeptanz für eine weitere Anhebung. Wir haben in unserer Stellungnahme einen Vorschlag gemacht, wie § 6a Absatz 5a StVG so angepasst werden kann, dass es für Kommunen möglich wäre, die sozialen Zwecke zu berücksichtigen und eine Staffelung nach sozialen Kriterien einzuführen. Es würde zusätzliche rechtliche Sicherheit für die Kommunen schaffen, wenn auch weitere Kriterien in die Staffelung der Gebührenordnung einbezogen werden könnten. Einige Städte machen das schon. Das betrifft die Größe der Fahrzeuge, sodass die Höhe der Gebühr davon abhängt, wie groß das Fahrzeug ist. Auch hier wäre zusätzliche Rechtssicherheit gegeben, wenn das in der Vorschrift verankert würde. Da es uns insgesamt um eine sozialverträgliche Mobilität geht, schlagen wir vor, dass die Einnahmen aus den Parkgebühren und auch die Bußgelder, die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung erhoben werden, in den Ausbau von Bus und Bahn sowie in die Rad- und Gehwege investiert werden. Zum zweiten Punkt: die digitale Parkraumkontrolle. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass es nun eine Rechtsgrundlage geben wird, die die Parkraumkontrolle in digitaler Form ermöglicht. Es ist schon erwähnt worden, dass die Kontrollen derzeit vielerorts unzureichend sind, unabhängig davon, ob in bewirtschafteten Gebieten oder außerhalb. Es ist ein sehr personalaufwendiges Verfahren und Personal ist knapp und teuer. Wir sehen im Einsatz von Scan-Cars einen Effizienzvorteil, schlagen aber vor, dass die Pflicht zur zusätzlichen Sichtkontrolle ausschließlich auf Fälle beschränkt bleibt, die digital nicht eindeutig identifizierbar sind. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist Herr Schäler an der Reihe.

Marco Schäler (DPoLG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Abgeordnete, vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme aus Sicht der Deutschen Polizeigewerkschaft. Der Gesetzentwurf ist insbesondere vor dem Hintergrund der digitalen Transformation des internationalen und auch des natio-

nalens Straßenverkehrsrechts sowie der stetigen Zunahme von Aufgaben im Bereich der polizeilichen, aber auch der ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten ausdrücklich zu begrüßen. Ein herausragendes Beispiel hierfür ist der digitale Führerschein, der Chancen zur Erhöhung der Fälschungssicherheit bietet und zugleich auch eine Reduzierung des verwaltungsbehördlichen Aufwands gewährleistet. Demgegenüber müssen wir jedoch auch Herausforderungen annehmen. Aus polizeilicher Sicht ist insbesondere die Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins zu nennen. Aktuell ist die Überbrückungsmöglichkeit bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nur durch die physische Beschlagnahme des Führerscheins möglich. Darüber hinaus bietet die Doppelausstellung des physischen und des digitalen Führerscheins aktuell Missbrauchspotenziale. Wir empfehlen, zum einen den digitalen Führerschein, so wie es auch der europäische Verordnungsgeber vorsieht, als führendes Dokument zu etablieren und darüber hinaus einen begrenzten Schreibzugriff für die Polizei auf das Fahreignungsregister und auf das EU-Führerscheinetz zu implementieren. Eine weitere beispielhafte Ausgestaltung für die Digitalisierung ist die automatisierte Parkraumüberwachung. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Wohnraumbauung und des stetigen Anstiegs von Fahrzeugzulassungen wird der Flächenkampf immer größer. Wir haben weniger Parkraum, wodurch sich eine zunehmende Anzahl von Park- und Halteverstößen ergibt. Scan-Cars können die Effizienz deutlich steigern. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass ungefähr 1.500 Fahrzeuge pro Stunde überwacht werden können, wogegen es bei fußläufigen Überwachungen gerade einmal 50 bis 80 Fahrzeuge sind. Wir möchten aber auch eine Ausweitung der automatisierten Verkehrsüberwachung auf weitere Hauptunfallursachen durch den Bundesgesetzgeber anregen, wie beispielsweise die Section Control, der Handyblitzer oder auch Lkw-Durchfahrtsverbote dies ermöglichen. Abschließend noch ein paar Anmerkungen zum Punktehandel: Es haben sich in den vergangenen Jahren Vermeidungsstrategien entwickelt, die den spezialpräventiven Charakter konterkarieren. Der vorgeschlagenen Regelung ist daher ausdrücklich zuzustimmen. Nicht nachvollziehbar ist allerdings, warum nur gewerbsmäßige Verhaltensweisen von der Bußgeldvorschrift erfasst werden sollen. Wir regen an, auch private Punkteübernahmen in den Bußgeld-



katalog aufzunehmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank an alle Sachverständigen! Wir beginnen mit der ersten Frage- und Antwortrunde. Für die Union hat Abgeordneter Baumgartner das Wort. Bitte!

Abg. **Günter Baumgartner** (CDU/CSU): Vielen Dank, liebe Sachverständige, für Ihr Kommen und Ihre Ausführungen. In der ersten Runde möchte ich gerne zum Thema „Punktehandel“ Herrn Damm eine Frage stellen. Die Verkehrssicherheit soll dadurch erhöht werden, dass mit dem Gesetz der sogenannte Handel mit Punkten für Verkehrsstöße ausdrücklich verboten wird. Wie bewerten Sie, Herr Damm, die Einführung des Verbots? Welche Ausstattung auf behördlicher Seite halten Sie für notwendig, damit man dem Ganzen „einen Riegel vorschieben“ kann?

Richard Damm (KBA): Zunächst muss ich betonen, dass das KBA in diesem Fall weder Ermittlungs- noch Vollzugsbehörde ist. Das sind die Behörden vor Ort. Wir führen das Fahreignungsregister, das FAER oder umgangssprachlich auch Punkteregister. Wir nehmen die Daten, die wir von Behörden, der Justiz oder der Polizei erhalten, auf, speichern sie und stellen sie zur Verfügung. Das ist die Funktion, die das Kraftfahrt-Bundesamt hat. Ich habe keine konkreten Zahlen vorliegen, aber wir sehen natürlich, dass in einigen Fällen die Zahl der Punkte bei Einzelpersonen sehr hoch ist. Das stellen wir fest, wenn wir Analysen durchführen. Das sind keine großen Mengen, aber es gibt eben Fälle, wo man sich die Frage stellen muss: Wo kommen diese Punkte her? Ist das wirklich eine Einzelperson, die diese Vergehen im Straßenverkehr wiederholt begeht, oder liegen andere Umstände vor? Ich habe in meiner Stellungnahme geschrieben, dass ich die Sanktionierung, also die rechtliche Verfolgung, ausdrücklich unterstütze. Man muss differenzieren zwischen dem gewerbsmäßigen Bereich und dem privaten Umfeld. Beim gewerbsmäßigen Anbieten, was Herr Schäler auch gesagt hat, besteht die Absicht, wiederholt eine Einnahme bzw. einen Ertrag zu erzielen, und es besteht auch eine Außenwirkung. Das heißt, Dritte können sehen, dass ein Angebot zum Punktehandel unterbreitet und damit der Zielsetzung des Fahreignungsregisters entgegengewirkt wird, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Auf der anderen Seite steht das, was im privaten Umfeld passiert, zum Beispiel in Familien. Das gewerbsmäßige Vorgehen kann von Ermittlungsbe-

hörden leichter verfolgt werden im Vergleich zu dem, was im privaten Umfeld passiert. Das muss man einfach sehen. Daher unterstütze ich auch, dass man insbesondere im gewerbsmäßigen Bereich dagegen vorgeht und mit der Höhe der Sanktionierung von 30.000 Euro eine signifikant abschreckende Wirkung erzielt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster Abgeordneter Kneller für die AfD-Fraktion. Bitte!

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD): Liebe Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, vielen Dank für Ihre Stellungnahmen von meiner Seite und von meiner Fraktion. Ich habe eine Frage an Herrn Kiel d'Aragon und an Frau Hurek. Die Parkraumgebühr war ursprünglich eine Verwaltungsgebühr und dafür gedacht, den Verwaltungsprozess der Kommune zu entschädigen, und nicht dafür, den Parkraum indirekt zu steuern bzw. zu steuern, wie viele Parkausweise ausgeteilt werden. Das wurde dann rechtlich geklärt. Es geht jetzt in die Richtung, dass man versucht, durch Verteuerung des Anwohnerparkens es eben doch zu steuern. Mir und meiner Fraktion fällt es schwer, von sozialer Staffelung zu sprechen. Denn im Grunde wird ein selbstverständliches Recht eines Anwohners – in seiner eigenen Straße zu parken –, das vorher gegen eine Verwaltungsgebühr wahrgenommen werden konnte, zu einem Lehen, das der Staat gewährt. Und derjenige, der seine soziale Bedürftigkeit nachweist, zahlt dann sogar wieder das, was es bis vor zwei, drei Jahren gekostet hat. In Bonn beispielsweise wurde das gemacht. Das Anwohnerparken hat dort bis vor ein paar Jahren 30 Euro pro Jahr gekostet. Jetzt kostet es dank einer inzwischen abgewählten grünen Oberbürgermeisterin 360 Euro. Damals hat der ADAC von „Abzocke“ gesprochen. Frau Hurek, Sie vertreten ja mit dem ACE ein Äquivalent. Mich interessiert, ob Sie sich der Einschätzung anschließen würden, dass es sich hierbei um Abzocke von Autofahrern handelt. Ist das aus Ihrer Sicht ein legitimes Steuerungsinstrument? Und an Herrn Kiel d'Aragon: Sie haben in Ihrer Stellungnahme eine soziale Staffelung gefordert. Mich würde interessieren, wie die aus Ihrer Sicht aussehen soll. Sie haben gesagt, es gebe auch Sozialtickets. Aber die sind zumeist für Leistungsbezieher im weitesten Sinne. Man müsste aber auch niedrige Einkommen berücksichtigen. Wo würden Sie die Grenze ziehen? Wenn jemand 3.000 Euro verdient, müsste er das Zehnfache zahlen als jemand, der 2.999 Euro



verdient? Das müsste man mit viel Bürokratieaufwand ausgestalten. Meinen Sie, dass es wirklich so funktioniert wie vorher, ohne dass man zusätzliche Bürokratie schafft und ohne dass Menschen, die kein hohes Einkommen haben und sich das nicht leisten können, aus der Stadt herausgedrängt werden? Vielen Dank!

Vorsitzender: Für die Antwort ist jetzt nicht mehr so viel Zeit. Wer von Ihnen beginnt? Frau Hurek!

Kerstin Hurek (ACE): Grundsätzlich habe ich in meiner schriftlichen Stellungnahme ein paar Vorbemerkungen zum Thema „Parkraumbewirtschaftung“ gemacht. Ich denke, dass es entscheidend für die Akzeptanz ist, dass Regeln konsequent sind und für alle gleichermaßen gelten. Sie haben gerade den schönen Satz gesagt: „Wenn der Bewohner in seiner eigenen Straße parkt.“ Ich sehe es nicht so, dass es seine eigene Straße ist, sondern es ist ein allgemeines Gut. Unseres Erachtens ist Parkraum eine öffentliche Dienstleistung, die auch von allen Nutzerinnen und Nutzern finanziert werden muss. Daher ist die wirksame Kontrolle so wichtig, um – ich glaube, Herr Kiel d’Aragon hat es angesprochen – die sogenannten ungerechtfertigten Privilegien abzubauen.

Thomas Kiel d’Aragon (BVkom): Die Gebühr von 30,70 Euro nach der GebOSt, die heute noch gilt, ist eine maximale Verwaltungsgebühr. Das wird aber mit § 6a Absatz 5a abgeschafft, auch dahingehend, dass der wirtschaftliche Wert des Raumes berücksichtigt werden kann und auch berücksichtigt werden soll. Das war auch eine langjährige Forderung der Städte, da einfach ein ganz großes Ungleichgewicht daraus entsteht, dass man von allen nur eine Verwaltungsgebühr erhebt. Die Frage war jetzt dezidiert: Wie kann man das tun? An der Stelle kann ich einfach auf Städte wie Freiburg oder auch auf verschiedene Städte in Nordrhein-Westfalen verweisen. Die hatten ihre Satzungen alle schon fertig, als das Freiburg-Urteil gefällt wurde. Die Satzung in Freiburg war bereits rechtskräftig. Es wäre anstandslos gegangen und es geht auch mit entsprechenden einheitlichen Sätzen und dem Nachweis des Einkommens. Ich hatte Ihre Einlassung bei der ersten Lesung des Gesetzes auch so verstanden, dass Sie es begrüßen, wenn es soziale Ermäßigungen gibt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Die 30,70 Euro waren ja mal 60 DM. Da weiß man ungefähr, wann es die

letzte Anpassung gab. Für die SPD-Fraktion ist jetzt der Abgeordnete Reichardt dran.

Abg. Truels Reichardt (SPD): Auch von mir herzlichen Dank, dass Sie alle heute gekommen sind. Ich würde noch einmal auf das Thema „Punktehandel“ kommen wollen, das der Kollege Baumgartner schon aufgegriffen hatte. An Frau Hurek dazu die Frage: Sehen Sie eine Sanktionierung ausschließlich des gewerbsmäßigen Punktehandels als ausreichend an, oder sollte nicht auch der nicht gewerbsmäßige Bereich, also zum Beispiel das familiäre oder freundschaftliche Umfeld, erfasst werden?

Kerstin Hurek (ACE): Wir unterstützen das Verbot des Punktehandels uneingeschränkt, obwohl wir in unserer Stellungnahme gefordert haben, dass man auch den privaten Punktehandel unter Strafe stellt. Man muss allerdings differenzieren. Ich bin mir bei dem Thema ehrlicherweise nicht ganz sicher, wie überhaupt gewerblicher Punktehandel kontrolliert und verfolgt werden kann. Insofern haben wir uns eindeutig dafür ausgesprochen, auch den privaten Punktehandel einzubeziehen. Aber vielleicht kann Herr Schäler kurz darauf eingehen? Ich glaube, das ist eher sein Thema.

Abg. Truels Reichardt (SPD): Genau. An Herrn Schäler richtet sich auch meine nächste Frage. Sie haben das eben klar benannt und kritisiert, dass es nur um den gewerbsmäßigen Punktehandel gehen soll. Wie ließe sich denn aus Ihrer Sicht die Erweiterung auf den familiären und freundschaftlichen Bereich praktikabel handhaben?

Marco Schäler (DPoIG): Ich würde dazu gerne kurz ausführen wollen, welche polizeilichen und ordnungsbehördlichen Erkenntnisse vorliegen. Denn zunächst geht der Schritt eigentlich erst einmal Richtung Familie und Bekanntenkreis. Das kann ich tatsächlich aus dem entfernten Freundeskreis berichten. Man wendet sich selten zunächst an Anbieter im Internet, die natürlich Geld dafür nehmen. Wenn man an der Schwelle ist, wo weitere Punkte wehtun, prüft man Vermeidungs- oder Kompensationsstrategien. Da geht der erste Schritt Richtung Familie und Freundeskreis. Wenn man dann das Glück hat, dass jemand ein ähnliches oder vielleicht dasselbe Alter hat, wird die Punkteübernahme relativ schnell umgesetzt. Ich sehe tatsächlich das große Problem weniger im gewerbsmäßigen Punktehandel, den es zweifelsohne gibt. Ich glaube allerdings – das ist ein subjektiver Befund –,



dass der private Sektor quantitativ einen großen Anteil ausmacht. Wie könnte man das ausgestalten? Man kann neben dem gewerbsmäßigen Bereich, der auf jeden Fall als Tatbestand bestehen bleiben sollte, auch den individuellen Punktehandel im Freundes-, Familien- und Bekanntenkreis aufnehmen, natürlich auch mit einem gestaffelten Bußgeld. Wenn das jemand gewerbsmäßig macht, steckt mehr dahinter, als wenn es individuell erfolgt. Ich gebe Frau Hurek recht: Die Gewerbsmäßigkeit ist gar nicht so einfach zu ermitteln. Wir können Indizien zusammenfassen: Bietet das jemand auf einer Internetseite an? Wirbt er dafür? Aber Gewerbsmäßigkeit im Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht ist an andere Voraussetzungen geknüpft, die wir berücksichtigen müssen. Beispielsweise muss es wiederholt erfolgen und der Lebensunterhalt muss damit zumindest partiell finanziert werden. Es steht ein großer Verwaltungs- und Ermittlungsaufwand dahinter, um das zu verifizieren. Insofern wäre der individuelle Bereich wesentlich einfacher nachzuweisen. Die Bußgeldstellen fordern bereits ohnehin regelmäßig Lichtbilder aus dem Personalausweisregister an, bevor sie den Anhörungsbogen versenden, und gleichen die Personen auf dem Beweisfoto mit dem Ausweis ab. Wenn im Rahmen der Anhörung jemand anderes als Verantwortlicher präsentiert wird, sind das erste Verdachtsmomente und Indizien. Aus polizeilicher und ordnungsbehördlicher Sicht ist der Nachweis wesentlich einfacher.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Herr Damm hatte gerade schon für ein Differenzieren plädiert, aber dann gesagt, dass das KBA gar nicht zuständig sei, sondern die Behörden vor Ort. Daher noch einmal eine kurze Frage an Herrn Kiel d'Aragon: Halten Sie es aus kommunaler Sicht für praktikabel, flächendeckend so vorzugehen, wie von Herrn Schäler gerade beschrieben?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Nein. Man hat gar keine Hinweise darauf. Es gibt die Selbstunterwerfung, wenn jemand sagt: Ich war es. In dem Moment fällt es nur auf, wenn es sich wirklich eklatant um jemand anderen handelt. Sie haben das Bild der anderen Person und gleichen es ab. Beides ist typischerweise nicht der Fall. Das heißt, es müssten Stichproben vorgenommen werden, um ermittlungstechnisch zu Ergebnissen zu kommen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste ist die Abgeordnete Michaelsen an der Reihe. Bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auch von mir ein Hallo in die Runde. Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Ringwald. Kommunen dürfen aktuell die Parkgebühren für Menschen mit wenig Einkommen nicht absenken. Was spricht aus Ihrer Sicht dafür, das zu erlauben? Könnte man das in dieser Novelle verankern?

Dr. Roman Ringwald (BBH): Aus meiner Sicht sprechen zwei Dinge dafür. Zum einen ist es wichtig festzustellen, dass das Bundesverwaltungsgericht für den konkreten Fall in Freiburg gesagt hat, dass es auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht geht. Es hat aber auch klar gesagt, der Gesetzgeber könnte das ohne Weiteres einführen. Die Diskussion, die es auch mal gab, ob das im Rahmen von Gebühren überhaupt möglich wäre, hat das Bundesverwaltungsgericht klar beantwortet. Es gibt also kein juristisches Problem, das einzuführen. Der Aufwand, es einzuführen, wäre ausgesprochen gering. Wir haben in den Stellungnahmen der Sachverständigen bereits verschiedene Anregungen gehört oder schriftlich nachlesen können. Wir reden von einer Gesetzesänderung im Umfang von drei, vier Wörtern im Gesetzestext und nicht über eine komplexe, umfassende Regelung, die schon im Gesetzestext selbst auf einen großen bürokratischen Aufwand zielen würde. Und so ist es dann auch in der Praxis. Es wäre ohne Weiteres einfach umsetzbar. Zumal es nicht so wäre, dass man jede Kommune zwingt, das zu tun. Es scheint mir wichtig zu sein, über die Frage zu sprechen, inwieweit höhere Parkraumgebühren für Bewohner auch mit Blick auf einen ausreichenden Gebührenrahmen nicht sinnvoll sind, so wie sie beispielsweise in Bonn und Freiburg eingeführt worden sind. Es geht auch nicht darum, dass das jeder machen muss. Die Frage ist nur: Dürfen es die Kommunen oder will man es ihnen verbieten? Das Verbieten fände ich falsch. Die Kommunen sollten das können. Es ist einfach, aber gleichzeitig ist es gerecht. Im Schnitt stehen Fahrzeuge 22, 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum. Das mag im Einzelfall alles gut und richtig sein. Es bedeutet aber auch, dass niemand sonst diesen öffentlichen Raum nutzen kann. Er steht nicht für Radfahrende, Zufußgehende oder Menschen mit Einschränkungen, für die der Gehweg doch sehr knapp wird, zur Verfügung, sondern eben für Autos. Autos im öffentlichen Raum wird es immer geben. Es soll auch immer Autos geben, die im öffentlichen Raum parken. Aber der Wert, den es hat, dort zu stehen, soll auch berücksichtigt



werden. Das scheint mir doch angemessen zu sein. Und es scheint mir eine Frage zu sein, die am besten von Kommunen beantwortet werden kann, die vor Ort ihren Bürgerinnen und Bürgern dafür auch verantwortlich sind und sich dem entsprechenden Diskurs stellen müssen. Es wird also nicht von der Bundesebene verordnet, sondern es ist vielmehr eine ganz dezentrale Möglichkeit, auf kommunaler Ebene differenziert vorzugehen. Und mir scheint es dann nur einleuchtend zu sein, zu sagen: Für bestimmte Fälle, in denen eine Bepreisung, die sich rein am wirtschaftlichen Wert der Platznutzung orientiert, eine Ausnahme zu machen, ist nur sachgerecht. Denn in diesen Ausnahmefällen ist der Aufwand überschaubar, leistbar und führt dazu, dass die Bewohnerparkausweise auf noch mehr Akzeptanz stoßen. Es scheint mir ein sehr überschaubarer Kreis zu sein, der keinesfalls zu einer extrem differenzierten, sehr aufwendig zu prüfenden Einzeldifferenzierung führt. Die Bewohnerparkausweise sind in der Praxis für Kommunen ein sehr wichtiges Instrument, mit dem knappen öffentlichen Raum, der einer Vielzahl an Nutzungskonflikten begegnet, angemessen umzugehen. Da ist auch die Bepreisung, die den Wert öffentlicher Flächen angemessen berücksichtigt, unbedingt wichtig. Und es ist nur fair, wenn wir die Möglichkeit zur sozialen Differenzierung offenlassen.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde ich gerne von Herrn Kiel d'Aragon wissen: Nehmen wir an, der Bund würde den Kommunen mit einer Änderung von § 6a Absatz 5a StVG erlauben, bei der Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise auch soziale Kriterien zu berücksichtigen. Wie ginge die Umsetzung auf kommunaler Ebene? Bedeutet das mehr Bürokratie oder geht das bürokratiarm?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Es geht bürokratiarm. Der Bund hat einer Forderung der Kommunen zwischenzeitlich Rechnung getragen, dass die fahrzeugseitigen Informationen eingelesen werden können. Seit ungefähr anderthalb Jahren kann man dies durch eine kleine Änderung von zwei Paragraphen im StVG. Demzufolge sind alle Rechenoperationen oder alles andere, was man bräuchte, je nachdem, wie man die Gebührenordnung ausgestaltet, ein Kinderspiel. Mindestens die Großen unter den Städten können damit umgehen. Tatsächlich war das Freiburg-Urteil ein großer Rückschlag nach der Novelle von 2019, in der die Kommunen ausdrück-

lich ermächtigt worden sind, die Gebühren zu erheben, dann aber Auflagen dazu gemacht wurden.

Vorsitzender: Abgeordneter Bosch für die Fraktion Die Linke!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Liebe Sachverständige, vielen Dank für Ihre bereits ausführlichen Antworten. Wenn man der Letzte in der Runde ist, kann man zuhören und seine Fragen darauf abstimmen. Sie haben viel über das Anwohnerparken und die soziale Staffelung gesprochen. Für uns als Linke ist klar, dass lebenswerte Städte, in denen sich Kinder und ältere Menschen sicher bewegen können, und öffentlicher Raum, der dem Quartiersleben zurückgegeben wird, ein Gewinn sind. Ich denke, den meisten von uns ist auch klar, dass vollgeparkte Straßen und Bürgersteige dem entgegenstehen. Frau Saar, eine Frage an Sie: Könnten Sie aus Ihrer Sicht erklären, warum die Parkraumbewirtschaftung für lebenswerte Städte so wichtig ist? Wie kann das gerecht ausgestaltet werden, um vor allem die Menschen, die nicht so viel Geld haben, zu entlasten? Sie hatten bereits einen Vorschlag in Ihrer schriftlichen Stellungnahme angesprochen.

Dorothee Saar (DUH): Ich denke, Parkraumbewirtschaftung ist eines der wirksamsten Instrumente, das den Kommunen zur Verfügung steht, um den knappen und kostbaren öffentlichen Raum so zu gestalten, dass lebenswerte Städte entstehen, die für alle Bedürfnisse im wörtlichen Sinne ausreichend Raum schaffen. Wir haben schon gehört, die Anzahl der Fahrzeuge steigt und immer mehr Menschen ziehen in die Städte. Der öffentliche Raum wächst leider nicht entsprechend mit. Er wird immer knapper und kostbarer. Die Parkraumbewirtschaftung – Bewohnerparken und Kurzzeitparken – ist daher eines der zentralen Instrumente, um diese Entwicklung zu steuern. Sie reduziert den Parksuchverkehr, der auch mit 30 bis 40 Prozent einen großen Anteil am innerstädtischen Verkehr ausmacht. Viele kennen das vielleicht aus der eigenen Erfahrung, wenn man insbesondere am Abend um den eigenen Block fährt und darauf wartet, dass jemand anderes ausparkt. Dies findet auch mit einer höheren Wahrscheinlichkeit statt, wenn die Fläche tatsächlich bewirtschaftet wird und die bezahlte Parkzeit auch irgendwann abläuft. Wir können mit der Parkraumbewirtschaftung einen Anreiz schaffen, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Oft ist es günstiger, ein Busticket zu lösen und in die Innenstadt zu fahren, als dort einen teuren Parkplatz zu



bezahlen. Sofern alles umfassend kontrolliert wird – was jetzt hoffentlich durch die digitale Parkraumüberwachung verbessert wird –, ist es auch ein Instrument, um gegen illegales Gehwegparken oder Radwegparken vorzugehen. Wie kann man es gerecht ausgestalten? Man kann den Parkraum gezielt reduzieren. Man stellt ihn für andere Mobilitätsarten, wie Radfahren oder Zufußgehen, zur Verfügung, aber auch für Flächen, die wir für den Klimawandel brauchen, etwa für Flächenentsiegelung. Wenn wir den verbleibenden Parkraum progressiv und mit sozialer Flankierung bepreisen wollen, kann das ganz einfach durch einen Zusatz in § 6a Absatz 5a Satz 3 und 4 StVG ergänzt werden. Neben dem wirtschaftlichen Wert, der hier vermerkt ist, könnten auch soziale Zwecke berücksichtigt werden und so eine Staffelung nach sozialen Gesichtspunkten ermöglicht werden. Ich denke, die soziale Staffelung auszugestalten, ist kein Hexenwerk. Das Sozialticket wurde schon erwähnt, aber in vielen anderen Bereichen gibt es auch eine soziale Staffelung von Gebühren, sei es beim Schulesen oder den Kita-Gebühren. Natürlich gibt es eine Obergrenze, ab der es keine Ermäßigung mehr gibt. Das auszugestalten, ist sicherlich Sache der Kommunen, die auch aufgrund bisheriger Erfahrungen damit vernünftig umgehen werden. Das sollte keine Hürde sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann sind wir am Ende der ersten Runde und steigen direkt in die zweite Runde ein. Es beginnt wieder die Fraktion der CDU/CSU. Herr Abgeordneter Baumgartner, bitte!

Abg. Günter Baumgartner (CDU/CSU): Ich will das Thema „Parkraumüberwachung“ noch einmal aufgreifen. Durch den Einsatz digitaler Mittel soll die Effektivität der Parkraumkontrollen erheblich gesteigert werden. Ziel ist, personenbezogene Daten, insbesondere das Kfz-Kennzeichen, wirksam und DSGVO-konform zu schützen. Es wird immer das „Hashing“ ins Feld geführt. Herr Dr. Ringwald, Sie haben vorhin angesprochen, dass es technologieoffen gehalten werden sollte. Daher meine Frage an Sie: Wie sehen Sie das Thema? Gibt es aus Ihrer Sicht eine zu bevorzugende Technik oder welche Art von Technik sehen Sie zum Einsatz kommen?

Dr. Roman Ringwald (BBH): Ich möchte es gerne in zwei Teile separieren. Ich glaube grundsätzlich, eine spezifische Technik in einem Gesetz, das auf mehrere Jahre angelegt ist, passt nie. Es gibt erste Pilotprojekte und bereits jetzt existiert mehr als nur

eine Technik, die verwendet wird. Mir scheint es deswegen sinnvoll, dass Sie sich mit der Frage beschäftigen, inwieweit es im Gesetz nicht möglich wäre, die ausreichende Verschlüsselung, die ausreichende Datensicherheit und die datenschutzkonforme Ausgestaltung zu verlangen und den Rest den Anwendern zu überlassen. Das machen wir in ganz vielen anderen Bereichen auch. Wir geben auch bei der Section Control nicht detailliert vor, wie sie technisch umgesetzt wird. Die wurde seinerzeit in Niedersachsen eingeführt und man hat auch einen Weg gefunden. Man würde mit einer spezifischen Technik im Gesetz einfach die Entwicklung an der Stelle stoppen, ohne dass ich daraus einen aus Datenschutzgründen erforderlichen Mehrwert sehe.

Abg. Günter Baumgartner (CDU/CSU): Ich habe eine Folgefrage an Herrn Kiel d'Aragon. Sie hatten vorher angesprochen, dass die sozialen Aspekte, wie die Staffelung der Gebühren, bei der Parkraumüberwachung aus kommunaler Sicht keinen bürokratischen Mehraufwand bedeuten. Ich mache mir dazu schon Gedanken. Ich stelle mir die Frage: Wer ist am Ende der Halter des Fahrzeugs? Ist der Student in der Familie für alle Fahrzeuge verantwortlich? Wer ist Fahrzeugführer? Wie wird der Nachweis der Bedürftigkeit erbracht? Wenn ich irgendeine soziale Komponente für eine Staffelung habe, brauche ich einen Nachweis, auch Einkommensnachweise. Ich sehe schon einen bürokratischen Mehraufwand. Daher noch die Frage an Sie: Wie sind Sie zu Ihrer Erkenntnis gekommen?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Zunächst muss man zwischen Kurzzeitparken und Bewohnerparkausweis unterscheiden. Das Kurzzeitparken können Sie nicht sozial staffeln. Da hält jemand und Sie wissen gar nicht, wer das ist. Im Zweifelsfall adressieren Sie den Halter und fragen: Wer war es denn? Aber den Bewohner, den kennt die Verwaltung. Es handelt sich um eine konkrete Person, von der Sie wissen, wo sie wohnt, und dass sie ein Anrecht hat, einen Bewohnerparkplatz zu erhalten, wenn sie keine andere Möglichkeit hat, ihr Fahrzeug unterzustellen. Sie erklärt ihre Bedürftigkeit und erhält eine entsprechende Reduktion, wenn die Gebühr mehr als 30,70 Euro beträgt. Das wird dann in einer Satzung bzw. zukünftig in der Gebührenordnung festgehalten. Wenn der Preis beispielsweise auf 100 Euro angehoben wird, bedeutet das für einen Bedürftigen beispielsweise 50 Euro. So ähnlich



sind die Muster, die Sie in Freiburg oder in Nordrhein-Westfalen sehen, wo man das schon vorbereitet hatte. In Bayern hat man das deshalb nicht gemacht, weil die Kommunen gar nicht das Recht dazu haben. Das liegt beim Freistaat.

Abg. **Günter Baumgartner** (CDU/CSU): Gibt es dafür keinen Nachweis: wann ist wer sozial berechtigt? Um diese Frage geht es ja.

Thomas Kiel d’Aragon (BVkom): Natürlich! Aber Sie müssen ja auch alles Mögliche nachweisen. Dazu gehört auch die Frage, ob Sie keine andere Parkmöglichkeit haben. Es ist nicht ganz so einfach, dass jemand in die Behörde kommt und sagt: Ich möchte einen Bewohnerparkausweis. Es gibt ein paar Fragen, die man beantworten muss. Das lässt sich heute aber elektronisch abwickeln.

Vorsitzender: Dann ist jetzt für die AfD-Fraktion der Abgeordnete von Zons dran. Bitte!

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Meine Frage geht an Herrn Damm. Sie führen in Ihrer schriftlichen Stellungnahme aus, dass mit der Schaffung eines Zugangs zu technischen Daten einzelner Fahrzeuge über die Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) Bürger eine vereinfachte Möglichkeit erhalten, sich über Fahrzeugdaten zu informieren. Wir hatten von der AfD-Fraktion im Herbst letzten Jahres eine Kleine Anfrage „Import von US-Fahrzeugen mit ‚Salvage‘-Titel“ an die Bundesregierung gerichtet. Seit Jahren werden Fahrzeuge, die in den USA aufgrund erheblicher Unfallschäden als Totalschaden eingestuft werden, nach Europa exportiert. Diese Fahrzeuge werden häufig zunächst in osteuropäischen Ländern notdürftig repariert und erhalten dort neue Fahrzeugpapiere. Anschließend gelangen sie nach Deutschland, wo sie ohne Offenlegung ihrer gravierenden Vorschäden als scheinbar unfallfreie Gebrauchtwagen in den Verkehr gebracht werden. Wie auch die preisgekrönte SWR-Doku „Die Gebrauchtwagenfalle – Das miese Geschäft mit schrottreifen Autos“ ausführt, ist das Problem, dass die Fahrgestellnummer in Deutschland dem Datenschutz unterliegen dürfte und kein legaler Zugriff besteht, um die Historie der Fahrzeuge zu überprüfen. Jetzt komme ich zu meiner Frage: Wird dieses Problem durch den Gesetzentwurf und den Zugang zur FIN gelöst?

Richard Damm (KBA): Zunächst möchte ich zum zentralen Fahrzeugregister ausführen: Bei uns im Zentralen Fahrzeugregister werden alle Fahrzeuge

und die dazugehörigen Informationen gespeichert. Das gilt für alle in Deutschland zugelassenen Kfz und für solche, die außer Betrieb gesetzt wurden, für einen Zeitraum von sieben Jahren. Diese Fahrzeuge und die entsprechenden Informationen, inklusive der FIN, sind im Register gespeichert. Zu der von Ihnen beschriebenen Situation: Wenn in der EU durch einen anderen Mitgliedstaat Fahrzeugpapiere ausgestellt wurden, weil das Fahrzeug in die EU importiert wurde, ist das für uns so nicht mehr nachvollziehbar, da diese Information eben nicht in den Fahrzeugdokumenten gespeichert ist. Natürlich erkennt man aus den Fahrzeugdokumenten, dass es ein importiertes Fahrzeug ist, aber man erkennt nicht, ob es einen Salvage-Titel hat, also einen Schaden hatte – einen Schaden, über den wir keine Information haben. Wenn so ein Fahrzeug aus einem anderen EU-Mitgliedstaat nach Deutschland verbracht wird, kann das Fahrzeug in Deutschland zugelassen werden, bekommt neue Fahrzeugpapiere und wird entsprechend im Zentralen Fahrzeugregister hinterlegt. Dem Umstand eines Imports von Fahrzeugen mit Schäden in die EU kann dieses Gesetz nicht Rechnung tragen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster ist Abgeordneter Reichardt für die SPD-Fraktion dran.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Ich fasse noch einmal bei der Frage des Punktehandels nach. Herr Schäler, ich teile Ihren Eindruck, dass der private Bereich möglicherweise vom Gefühl her das quantitativ größere Problem sein könnte als gewerbliche Verstöße. Herr Kiel d’Aragon hat aus Sicht der Kommunen dargestellt, warum es nicht möglich sei, dem habhaft zu werden. Was entgegnen Sie dem?

Marco Schäler (DPolG): Tatsächlich meine Ausführungen, die ich zuvor auch gemacht hatte. Was ist eigentlich quantitativ? Welche Verstöße wiegen am meisten? Zweifelsohne sind die Hauptunfallursachen Geschwindigkeit und Abstandsverstöße. Das sind überwiegend Verstöße, die in den Bundesländern bei zentralen Bußgeldstellen bearbeitet werden. Bei uns in Rheinland-Pfalz werden sie von der zentralen Bußgeldstelle der Polizei bearbeitet. Die zentrale Bußgeldstelle fordert standardmäßig Lichtbilder aus dem Personalausweisregister an. Wenn der Abgleich der Bilder zur Frage führt, ob es sich bei Täter und Halter um dieselbe Person handelt, oder der Anhörungsbogen verschickt wurde und jemand entweder die entsprechende Person oder



jemand anderen benennt, kann man das aufgrund dieser Indizien schon herleiten. Natürlich gibt es immer unklare Fälle, wenn sich Personen ähneln oder gleich aussehen. Auch die Qualität der Schwarz-Weiß-Bilder ist nicht immer optimal. Aber wenn es bei diesen Punkten Widersprüche gibt, sind auf jeden Fall Anhaltspunkte gegeben.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Herr Kiel d'Aragon, gibt es aus Ihrer Sicht Punkte, die Sie noch ergänzen oder denen Sie vielleicht widersprechen möchten?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Ich muss gar nicht widersprechen. Natürlich kann auch die Bußgeldstelle einer größeren Stadt entsprechend handeln. Man ruft aber nicht in allen Fällen die entsprechenden Fotografien ab. Wenn jemand sagt, dass er es nicht war und eine andere Person angibt, hat die Behörde erst einmal keinen Anlass, das in Frage zu stellen. Andernfalls würde man anlasslos investigativ tätig werden. Auch wenn eine zweite Person sich selbst bezichtigt, könnte man nur tätig werden, wenn etwa das Alter oder das Geschlecht nicht übereinstimmen oder die Person auf dem Foto ganz anders aussieht. Das sind die einzigen Gründe, bei denen man ernsthaft Verdacht schöpft. Eine Punkteübernahme durch eine andere Person, die einen ganz anderen Wohnort im Bundesgebiet hat, zu belegen, erfordert eine umfassende Ermittlungstätigkeit.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Die nächste Frage geht an Frau Hurek. Sie haben den Verkehrsgerichtstag und dessen Einfluss auf diese StVG-Änderung angesprochen und die Absenkung der Promillegrenze für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer erwähnt. Was spricht aus Ihrer Sicht dafür, die Promillegrenze auf 1,1 abzusenken? Und was spricht möglicherweise dafür oder dagegen, den Grenzwert sogar mit den Regelungen für den Pkw zu harmonisieren, also 0,5 Promille als Ordnungswidrigkeit und 1,1 als Straftat?

Kerstin Hurek (ACE): Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt, zunächst einmal einen Bußgeldtatbestand bei 1,1 Promille einzuführen. Wenn wir uns, wie vorhin erwähnt, die Unfallstatistiken der letzten Jahre anschauen, können wir feststellen, dass bedauerlicherweise Radfahrer und insbesondere auch Pedelec-fahrer zunehmend in Verkehrsunfälle, auch in schwere Verkehrsunfälle, verwickelt sind. Alkohol ist dabei ein großes Problem. Wir dürfen nicht so

tun, als wirkten sich 1,1 Promille am Steuer anders aus als am Lenker. Es geht um Reaktions- und Urteilsvermögen. Die 1,1 Promille wirken im Körper immer gleich. Zu Ihrer Frage: Letztendlich ist es eine politische Entscheidung, worauf man sich einlassen möchte. Daher der dringende Appell, dass Sie über die 1,1 Promille wenigstens als Bußgeldtatbestand noch einmal nachdenken. Die Empfehlungen beinhalten auch eine höhere Strafe, was das Bußgeld angeht, und eine MPU nach mehrmaligem Verstoß.

Vorsitzender: Als Nächste Frau Michaelsen!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Ringwald, ich würde gerne noch einmal nachfragen mit Blick auf die soziale Staffe-lung: Wie kann die Feststellung der Berechtigung bürokratiearm umgesetzt werden? Gibt es da Ideen oder vielleicht Kommunen, die schon selbst Konzepte entwickelt haben?

Dr. Roman Ringwald (BBH): Ich kann anknüpfen an das, was Herr Kiel d'Aragon ausgeführt hat. Wenn man sich praktisch vorstellt, wie so ein Antrag für den Bewohnerparkausweis abläuft, ist es auch jetzt schon so, dass ich zum Beispiel erst belegen muss, dass ich überhaupt Anwohner bin. Es ist ja nicht so, dass ich diesen Ausweis einfach so bekomme, weil ich sage: Ich hätte ihn gern. Ich muss eben ein paar Unterlagen einreichen. Das ist überschaubar und wenig. Die Frage, wie umfangreich die Unterlagen sein müssen, um eine soziale Staffe-lung sinnvoll umzusetzen, hängt natürlich davon ab, wie stark man das differenziert. Mein Verständnis ist aber immer – und nur so kenne ich es aus Kommunen, die sich auf diesen Weg begeben haben oder das gerne würden –, dass es dabei nicht um etwas geht wie bei der Einkommenssteuer, wo wir differenziert und mit Mittelwerten eine Linie berechnen, wer wie wann wo besteuert wird. Es geht viel einfacher. Es wurde bereits genannt: Das Sozialticket im ÖPNV, die soziale Differenzierung bei Kita-Gebühren, das sind die Vorbilder für das, worüber wir sprechen. Mehr als für eine Kita-Gebühr braucht man nicht. Und da klappt es eigentlich auch. Wir haben dann vielleicht drei Sätze. Dafür gibt es Anforderungen und die Dokumente. Mehr als das, was Sie ohnehin zu Hause haben, um eine Einkommenssteuererklärung abzugeben, brauchen Sie nicht, um bei der Gebühr den Nachweis zu führen.



Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch eine Frage an Frau Hurek. Welche Gruppen würden davon profitieren, wenn soziale Kriterien, bei den Anwohnerparkausweisen berücksichtigt würden? Und ist dieser Schritt aus Ihrer Sicht wichtig, um Mobilität für alle Menschen sicherzustellen?

Kerstin Hurek (ACE): Wenn wir sozial staffeln, wird der knappe Raum für andere Verkehrsmittel – wie von Herrn Dr. Ringwald angesprochen – und auch für andere Gruppen wieder frei. Ich empfinde es als sozial gerecht, wenn der öffentliche Raum nicht nur für die Fahrzeuge da ist, sondern für Bürgerinnen und Bürger, Radfahrende, Zufußgehende und Mobilitätseingeschränkte.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde ich gerne Herrn Kiel d'Aragn fragen: Wie ist denn die Unterstützung aus den Kommunen für die soziale Staffelung? Ist sie parteiübergreifend?

Thomas Kiel d'Aragn (BVkom): Wir haben dazu in der Vergangenheit bereits Beschlüsse gefasst. Ich gehe davon aus, dass das von der kommunalen Ebene breit unterstützt wird, selbst von den Kommunen, die das vielleicht selbst nicht einführen wollen. Der einfache Grund dafür ist, dass es den kommunalen Handlungsspielraum vergrößert. Allein deshalb wird das durch die Bank weg unterstützt. Es war kein streitiger Punkt. Wir haben dieses Thema faktisch von der letzten Novelle bis heute durchgeschleppt. Gestatten Sie mir noch eine Anmerkung: Der Bundesrat hat in der letzten Novelle bereits einen dazu Vorschlag gemacht. Und dieser Punkt ist dann unglücklicherweise in den Verhandlungen im Vermittlungsausschuss auf der Strecke geblieben. Man hätte daher auch sofort einen Formulierungsvorschlag.

Vorsitzender: Vielen Dank! Abgeordneter Bosch für die Fraktion Die Linke, bitte!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Wir haben bereits über die soziale Staffelung von Anwohnerparkausweisen gesprochen und dazu auch schon einige Vorschläge gehört. Frau Saar, was müsste man konkret ändern, um das Instrument der Parkraumbewirtschaftung überall in Deutschland problemlos anwenden zu können? Gibt es weitere konkrete Änderungs- oder Ergänzungsvorschläge, die den vorliegenden Entwurf verbessern oder wirksamer machen könnten?

Dorothee Saar (DUH): Es gibt einige zentrale Anforderungen, damit die Parkraumbewirtschaftung tatsächlich und umfassend wirken kann. Zum einen muss sie überall praktisch anwendbar sein. Es ist auch ein guter Ansatz, sie über die Gebiete mit hohem Parkdruck hinaus auf Gebiete auszudehnen, in denen unter Umständen klimapolitische Gründe bestehen, Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Das gilt auch für Gründe der städtebaulichen Entwicklung. Je mehr Spielraum die Kommunen haben, umso besser. Es ist ja niemand gezwungen, das zu machen, sondern es erhöht einfach die Möglichkeiten. Wir brauchen eine rechtssichere Regulierung, um eine sozial gestaffelte Erhebung der Gebühren erlauben zu können. Es gibt heute oft den politischen Willen, Parkraumbewirtschaftung stärker zu nutzen, aber es gibt nach wie vor Hürden im System. Ein Punkt wurde dazu auch schon angesprochen: die Gebühren. Wir haben nach wie vor Bundesländer, in denen es keine Freigabe für die Kommunen gibt, die Gebühren entsprechend zu erhöhen, sondern dort ist man immer noch an die 30,70 Euro gebunden. In Berlin wird das noch unterboten. Der Preis für das Anwohnerparken liegt hier unter den Verwaltungskosten. Das ist wenig zielführend. Es stellt sich die Frage, ob man das in der Gebührenordnung ändern könnte, indem man einfach diesen Wert streicht, sodass mehr Spielraum entsteht. Eine andere wichtige Voraussetzung für eine effektive Parkraumbewirtschaftung ist die auch schon angesprochene verbesserte Kontrolle mit digitalen Mitteln. Hier ist unser Vorschlag, dass dies praxistauglich geschehen sollte. Das heißt, die Sichtkontrolle, die vielleicht ergänzend erforderlich ist, sollte wirklich auf die Fälle begrenzt werden, in denen aus bestimmten Gründen die Parkberechtigung des Fahrzeugs nicht eindeutig identifiziert werden kann. Zweitens: die soziale Gerechtigkeit. Auch darüber haben wir schon mehrfach gesprochen. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben und für alle zugänglich sein. Wir haben unterschiedliche Bedürfnisse zu berücksichtigen. Menschen, die im Schichtbetrieb oder der häuslichen Pflege arbeiten und die deshalb auf das Auto angewiesen sind. Aber genauso gut müssen wir berücksichtigen, dass der öffentliche Raum knapp ist. Wir brauchen ihn auch für andere Fortbewegungsformen sowie für klimapolitische und städtebauliche Ziele, die wir verfolgen. Die soziale Staffelung – das wurde mehrfach angesprochen – ist einfach durchsetzbar. Es gibt viele Verfahren, wo das schon



ähnlich praktiziert wird. Zur sozialen Gerechtigkeit gehört aber auch, dass man die Einnahmen daraus zweckgebunden für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und den Ausbau von Fuß- und Radwegen in den Städten einsetzt. Danke!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Herr Kiel d'Aragon, Sie haben die Ausführungen von Frau Saar gehört. Haben Sie auch noch Änderungs- oder Ergänzungsvorschläge, die den Gesetzentwurf bei der Parkraumbewirtschaftung besser machen?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Einer unserer Vorschläge ist, dass man die Personengruppen, die neben die Bewohner gestellt werden sollen, klar definiert. Ich will dazu vielleicht noch sagen: Der Entwurf ermächtigt nicht die Kommunen, sondern den Minister. Der Minister soll das Problem lösen und mit den Bundesländern gemeinsam – also mit Zustimmung des Bundesrates – eine Verordnung erlassen, die regelt, wer neben den Bewohnern privilegiert wird. Das ist nach meiner Einschätzung eine große Herausforderung. „*Andere Personengruppen*“ als Bewohner sind erstmal alle. Daher rate ich, schon wegen der möglichen juristischen Probleme dieser sehr offenen Gestaltung, sich das anzuschauen und es präziser einzugrenzen, und sei es nur durch bestimmte Vokabeln wie „*gebietsansässig*“. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir kommen zur dritten Runde. Herr Baumgartner, bitte!

Abg. **Günter Baumgartner** (CDU/CSU): Die Begrifflichkeiten der hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen sind nicht mehr kongruent mit internationalen Standards. Hierzu richte ich eine Frage an Herrn Damm. Diese Begrifflichkeiten müssen angepasst werden und sollen sich im Gesetz wiederfinden. Sind aus Ihrer Sicht weitere Anpassungen nötig, damit wir in Deutschland beim autonomen Fahren rasch vorankommen? Und wenn ja, welche?

Richard Damm (KBA): Zunächst möchte ich sagen, dass ich die Anpassungen, die im Gesetzentwurf enthalten sind, ausdrücklich unterstütze. Ich hatte das auch in meiner Stellungnahme deutlich gemacht. Seit der Veröffentlichung des Gesetzes zum autonomen Fahren und der entsprechenden Verordnung in den Jahren 2021 und 2022 hat sich nunmal die Terminologie verändert bzw. weiterentwickelt. Von daher ist es nur konsequent, das im Gesetz anzupassen. Zu Ihrer Frage: Was muss sich noch ändern? Mit der Strategie der Bundesregie-

rung, so wie ich sie gelesen habe, versucht man im Bereich der Logistik und des öffentlichen Personennahverkehrs, deutliche Schritte zu unternehmen. Das ist zu begrüßen. In dem Zuge sollte man sich aber das Straßenverkehrsgesetz und die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften umfassend ansehen, um auch weitere Parameter in diesen Vorschriften anzupassen. Ich will ein Beispiel nennen: Wir haben heute die Lenk- und Ruhezeiten im Logistikbereich. Mit dem Einsatz autonomer Fahrzeuge – beispielsweise Hub-to-Hub-Verkehr von Punkt A zu Punkt B ohne fahrzeugführende Person – sind Lenk- und Ruhezeiten obsolet. Das ist heute ungeregelt. Hier sollte man dringend Anpassungen vornehmen, denn die Speditions- und Logistikunternehmen werden sich den Rechenschieber nehmen und kalkulieren, was günstiger ist. Damit kann man einfach einen Anschlag geben. Das zweite Beispiel, das ich nennen möchte, ist das Thema „Betriebsbereich“. Heute gibt es die Genehmigung für ein Fahrzeug mit automatisierter Technologie. Dieses Fahrzeug kann aber nicht unmittelbar in den Verkehr gebracht werden, sondern es ist auch die Genehmigung eines sogenannten Betriebsbereichs notwendig. Das ist der Bereich, in dem das Fahrzeug fahren darf. Das ist an die Landesbehörden gebunden, was auch in Ordnung ist. Wir müssen aber den nächsten Schritt vollziehen und überlegen: Wie können wir es noch effizienter gestalten, dass ein Unternehmen, das diese Fahrzeuge in den Verkehr bringen möchte, nicht für alle möglichen Städte, in denen das Fahrzeug fahren soll, jeweils einzeln einen Antrag stellen muss? Ziel wäre die bundesweite Anerkennung eines genehmigten Betriebsbereichs. Damit könnte man das Ganze vereinfachen und effizienter gestalten und auch Anreize schaffen.

Abg. **Günter Baumgartner** (CDU/CSU): Wir sind hochmodern in Deutschland und auch von den Gesetzen her eigentlich relativ gut aufgestellt. Und dann stellt man sich schon die Frage – das ist jetzt keine Frage, sondern noch ein kurzes Statement –, warum man in den USA in den Städten mit Taxis autonom fahren kann und bei uns in Deutschland bekommen wir das nicht „gebacken“. In den USA wird eigentlich sofort auf Millionen-Dollar-Entschädigungen geklagt, wenn an der Herdplatte nicht dransteht, dass sie auch heiß werden kann. Und trotzdem kann dort autonom gefahren werden. Ich bin daher sehr dankbar für Ihre Ausführungen und Hinweise, damit wir in diesem Bereich weiter-



kommen. Autonomes Fahren würde uns vor allem im ÖPNV und auf dem Land wesentlich voranbringen. Das wird auch die Zukunft sein, und da müssen wir wesentlich schneller werden.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann ist als Nächster Herr Kneller für die AfD-Fraktion dran. Bitte!

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD): Ich frage noch einmal Herrn Kiel d'Aragon. Die digitale Parkraumüberwachung ermöglicht eine immense Steigerung der Parkraumkontrollen in den Kommunen, insbesondere wenn die Einschränkung zu Stichproben im Gesetzentwurf entfällt. Nun ist es gelebte Praxis in vielen Kommunen, dass das weitverbreitete Gehwegparken großflächig geduldet wird. Wenn diese unerlaubten, aber geduldeten Verstöße künftig stark kontrolliert werden, hat das unserer Ansicht nach sehr deutliche Auswirkungen auf die Lebenswirklichkeit von Millionen von Bürgern. Mich interessiert die Meinung der Kommunen dazu. Macht eine derart drastische Ausweitung der Kontrollen und eine Änderung der kommunalen Verfolgung dieser Parkverstöße es notwendig, Gesetze und Verordnungen zu ändern, die auf der aktuell gelebten Praxis einer Nichtkontrolle basieren?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Ich würde zwischen zwei unterschiedlichen Themenkomplexen differenzieren wollen. Das eine ist die Frage des aufgesetzten Parkens auf dem Bürgersteig. Dazu gab es inzwischen auch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Wir sind machtlos, wenn Bürgerinnen und Bürger gegen aufgesetztes Parken vorgehen, weil die Restgehwegbreite nicht ausreicht. Dann müssen die Fahrzeuge weichen und es geht nicht mehr, diese Praxis behördlich zu tolerieren. Das sind aber bestimmte Fälle: Eine Restgehwegbreite von 1,50 Meter muss unterschritten sein. Andere Dinge können auch zukünftig toleriert werden. Insofern müssen Sie nicht fürchten, dass überall in der Bundesrepublik Dinge abgeräumt werden. Aber es ist klar, dass sich auch bei Tolerierungen die Stadt früher oder später entscheiden muss, ob sie das aufgesetzte Parken an einer bestimmten Stelle ausweist und damit zu einem legalen Parken macht, oder ob sie dort vollzieht. Alles andere wäre auch merkwürdig, wenn man das als rechtsstaatliche Frage betrachtet. Zu der anderen Frage, dass man die Kontrollen künftig mit einem Scan-Car durchführen kann: Warum will man das Wort „stichprobenhaft“ einfügen? Das ist befremdlich. Das Fahrzeug macht keine stichprobenhafte Kon-

trolle. Es fährt die Straße entlang, scannt die Nummernschilder und gleicht ab, ob die entsprechende Berechtigung, dort zu parken, vorliegt. Wir vertreten daher die Auffassung, dass das Wort „stichprobenhaft“ nicht drinstehen muss. Wenn man es ganz streicht, wären wir damit völlig zufrieden. Wenn man der Forderung des Bundesrates nachkäme, es durch „nicht flächendeckend“ zu ersetzen, wäre das genauso in unserem Sinne. Eine andere Frage ist, dass die digitale Kontrolle in Teilen so ausgestaltet wird, dass sie schwierig wird, beispielsweise durch eine permanente Form der notwendigen Nachkontrolle. Man kann etwa am Freitagabend nicht innerhalb von 24 Stunden nachkontrollieren, wenn man jemanden mit dem Scan-Car erwischt. Das würde Samstag- und Sonntagsschichten bedeuten. Insofern erschwert diese Anforderung es, Fahrzeuge aufzuspüren. Etwas muss jedenfalls allen klar sein: Wenn ein Fahrzeug zum Beispiel in der Fußgängerzone verbotswidrig steht, und es wird vom Scan-Car entdeckt, bedarf es auch keiner Nachkontrolle, um zu prüfen, ob gegebenenfalls ein Behindertenausweis vorliegt. Denn es handelt sich bei dem Beispiel einfach um keinen Parkraum. Daher muss man bei der Frage der Nachkontrolle auch zwischen eindeutigen Verstößen und solchen Fällen differenzieren, bei denen es tatsächlich Spielraum für eine Nachkontrolle gibt. Die grundsätzliche Anforderung der Nachkontrolle ist eher ein Hindernis. Sie führt dazu, dass der eine oder andere Sachverhalt in der Nachkontrolle nicht mehr festgestellt werden kann, ganz zu schweigen davon, dass bei der Nachkontrolle das Fahrzeug, das vorher geparkt hat, gar nicht mehr da ist und die Nachkontrolle scheitert.

Vorsitzender: Dann ist für die SPD-Fraktion Herr Reichardt dran. Bitte!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Ich habe noch eine Nachfrage zum Thema „digitaler Führerschein“. Herr Schäler, Sie führen aus, dass bei ausschließlicher Nutzung des digitalen Führerscheins eine unmittelbare Sicherstellung nach § 94 StPO faktisch nicht möglich sei. Wie groß schätzen Sie das Risiko ein, dass Fahrverbote oder Entziehungen dadurch ins Leere laufen oder verzögert wirksam werden? Was können wir da besser machen?

Marco Schäler (DPoIG): Hierzu möchte ich kurz folgende Erläuterung geben, vielleicht auch für diejenigen, die das rechtssystematisch nicht ganz nachvollziehen können: Beispielsweise würde bei



einer Trunkenheitsfahrt im Straßenverkehr normalerweise der Führerschein physisch sichergestellt, als Überbrückungsmaßnahme bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis. Diese Verwahrung ist allerdings nur beim physischen Führerschein möglich und auch so in § 21 StVG geregelt, dem Fahren ohne Fahrerlaubnis. Jetzt sieht der Gesetzentwurf bzw. der Verordnungsentwurf vor, dass der physische Führerschein nicht mehr mitgeführt werden muss, sondern nur noch der digitale, der allerdings den Nachweis über den physischen darstellen soll. Wir als Polizei haben vor Ort das Problem, dass uns jemand korrekterweise einen digitalen Führerschein vorzeigt, den wir aber im Falle einer eignungsrelevanten Straftat vor Ort nicht sicherstellen oder beschlagnahmen können. Jetzt kommt ein erheblicher Verwaltungs- und Ermittlungsaufwand hinzu, da wir den Führerschein benötigen, um die Überbrückung zu erreichen. Das heißt, wir müssen entweder mit dem Verantwortlichen in seine Wohnung, wenn er uns lässt, oder aber einen Durchsuchungsbeschluss beantragen, um den Führerschein zu bekommen. Tatsächlich sehe ich in der Praxis bei den Betroffenen in den meisten Fällen eine Kooperationsbereitschaft. Das heißt, es wäre nicht völlig auszuschließen, dass ein Betroffener vielleicht mit uns gemeinsam an die Wohnanschrift fährt, um den Führerschein auszuhändigen. Jetzt darf man aber nicht vergessen, dass die meisten nicht direkt um die Ecke wohnen, sondern im nationalen und internationalen Transitverkehr unterwegs sind. Das stellt für uns natürlich einen erheblichen Aufwand dar. Es dürfte sich auch schnell herumsprechen, dass man, wenn der physische Führerschein nicht mitgeführt wird, die Möglichkeit hat, zumindest bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis oder darüber hinaus den Führerschein vorzuzeigen. Da kommt es dann darauf an, ob die Polizei das auch im System abfragt.

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Dann habe ich an Herrn Kiel d'Aragon noch eine Frage zum Bußgeldverfahren. Nach meinem Kenntnisstand beträgt die derzeitige Verjährungsfrist drei Monate. Das soll nach Einschätzung vieler Kommunen zu einer erheblichen Zahl von Verfahrenseinstellungen und zusätzlichem Verwaltungsaufwand führen. Wie bewerten Sie aus kommunaler Vollzugsperspektive eine Verlängerung der Frist, zum Beispiel auf sechs oder neun Monate, im Hinblick auf Verwaltungspraktikabilität, Personalentlastung und Verfahrensgerechtigkeit?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Das ist ein Punkt, den wir noch im Entwurf vermissen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat bereits 2023 gefordert, die Verfolgungsverjährung im § 26 Absatz 3 auf mindestens sechs Monate zu verlängern. Daher führen wir das in unserer schriftlichen Stellungnahme unter „über den Gesetzentwurf hinausgehende Änderungsbedarfe“ auf. Das würde in der Tat der Verwaltung helfen. In vielen Fällen, insbesondere wenn die Ordnungsämter unter Personalmangel leiden, würde so ein Verfahren dann nicht an drei Monaten scheitern. Wir stimmen dem unbedingt zu. In dem Zusammenhang möchte ich auch ansprechen, dass der Bundesrat gefordert hat, mit diesem Gesetz die OWiG-Tatbestände anzupassen. Ich halte es auch für unterstützenswert, das OWiG bei den Pauschalen anzupassen. Damit Sie eine Vorstellung haben: Die Pauschale für eine Postzustellungsurkunde liegt bei 3,50 Euro, obwohl sie derzeit 5,62 Euro kostet. Das heißt, eine Kommune zahlt für jede Postzustellungsurkunde momentan ca. zwei Euro zu. Das ist natürlich ein unhaltbarer Zustand. Ich appelliere, nicht auf irgendein anderes Gesetzgebungsverfahren zu warten, sondern diese Änderungen mit höchstem Eilbedarf jetzt vorzunehmen. Das wurde ja, glaube ich, auch mit den Ländern schon besprochen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Michaelsen, bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Ringwald, müsste man die Vorgaben zum Datenschutz bei der digitalen Parkraumkontrolle strenger fassen als im Gesetzentwurf?

Dr. Roman Ringwald (BBH): Nein, das sehe ich nicht so. Die Vorgaben, die wir im Moment im Gesetzentwurf haben, werden nach meiner Auffassung – ich glaube, das hat auch keiner der Sachverständigen anders bewertet – den datenschutzrechtlichen Vorgaben, auch den Anforderungen an Datenschutz und -sicherheit, ausreichend gerecht. Das Einzige, worüber man sprechen kann, sind einzelne Vorgaben zum Hashwert. Diese Dinge führen aber nicht zu einem strengeren Maßstab. Und das ist auch keine Aufweichung. Ich glaube, die Balance ist geglückt, aus meiner Sicht auch so erfreulich geglückt. Die Diskussion, die es sehr lange in Deutschland gab, ob so etwas überhaupt möglich und datenschutzrechtskonform umsetzbar ist, wird damit auf eine sinnvolle neue Grundlage gestellt, so wie wir es aus anderen europäischen Ländern schon kennen. Auch in Deutschland ist so etwas



möglich, auch unter Berücksichtigung der besonders strengen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Am Ende geht es darauf zurück, dass hier ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird. Der macht es eben möglich, dass in begrenztem Umfang, mit begrenzten Verwendungsfristen, mit Löschkonzepten und all dem, was im Gesetzentwurf vorgesehen ist, die Anforderungen an die Datensicherheit und an den Datenschutz ausreichend gewährleistet werden. Eine restriktivere Regelung, um die Verfassungsmäßigkeit und die Europäische Datenschutz-Grundverordnung besser einzuhalten, ist auf keinen Fall geboten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Weitere Fragen von Frau Michaelsen gibt es nicht. Dann Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich habe noch eine Frage an Frau Hurek. Sie vertreten einen sozial ausgerichteten Autoclub und haben sich auch für sozial gestaffelte Bewohnerparkgebühren ausgesprochen. Ich begrüße das, und hoffe, dass die Koalition entsprechend nachbessern wird, nachdem sich einige Sachverständige in diese Richtung geäußert haben. Ich möchte Ihnen aber noch eine weitergehende Frage stellen, die sich auf eine rechtliche Leerstelle bezieht. Wenn man sich insbesondere die skandinavischen Länder anschaut, stellt man fest, dass dort auch Bußgelder oft sozial gestaffelt sind. Welche Position vertreten Sie dazu? Teilen Sie die Auffassung, dass Bußgelder eine bessere Wirkung entfalten, wenn sie an das Einkommen der Menschen angepasst sind, weil die finanziellen Möglichkeiten sehr unterschiedlich sein können?

Kerstin Hurek (ACE): Ich denke da insbesondere an ein Beispiel aus Finnland. Wir können uns als ACE durchaus vorstellen, dass auch Bußgelder sozial gestaffelt sind, etwa bei Geschwindigkeitsübertretungen oder Parkverstößen. Grundsätzlich müsste man noch einmal ins europäische Ausland schauen: Es gibt sicherlich gute Beispiele aus Skandinavien, aber auch aus anderen Staaten. Wir haben uns noch nicht vertieft mit der Thematik beschäftigt. Aber das würden wir in jedem Fall auch begrüßen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Ich habe eine zweite Frage. Ich hoffe, Herr Schäler, dass Sie mir die Frage beantworten können. Es geht um die digitale Parkraumkontrolle. Wenn ich es richtig verstanden habe, muss jeder Verstoß noch einmal durch einen Menschen nachkontrolliert werden. Da stellt sich mir die Frage: Ist der Aufwand dafür nicht zu groß?

Der Vorteil dieser digitalen Parkraumkontrolle ist ja gerade, dass viele Fahrzeuge innerhalb kürzester Zeit geprüft werden können. Wie soll das denn konkret funktionieren, wenn nachgeprüft wird? Sind 24 Stunden dann ein ausreichend langer Zeitraum? Das Problem ist wahrscheinlich, dass die meisten Fahrzeuge dann wieder weg sind. Müsste im Idealfall eine Person im Scan-Auto sitzen? Oder wie darf ich mir das vorstellen?

Marco Schäler (DPolG): Ja, tatsächlich. Es gibt datenschutzrechtliche Gesichtspunkte, die damit einhergehen. Die sind sowohl im Europarecht als auch im Bundesrecht verankert. Ich halte die grundsätzlich auch für sehr wertvoll. Der Gedanke dahinter ist, dass ein automatisiertes System keine negative Rechtsfolge einleiten darf, ohne dass ein Mensch das geprüft hat. Das haben wir an vielen anderen Stellen auch, zum Beispiel bei uns in Rheinland-Pfalz den Handyblitzer. Mittlerweile haben wir dafür eine spezialgesetzliche Rechtsgrundlage. Auch hier ist die menschliche Aufsicht zwingend erforderlich. Es muss im Nachgang verifiziert werden, ob tatsächlich ein Verstoß vorliegt. Ich sehe das auch vor dem Hintergrund, dass wir zunehmend intelligente Videotechnik verwenden, als gewinnbringend an. Jetzt kommt das „Aber“. Die Frage ist, wie man an der Stelle eine Sichtkontrolle aus gestaltet und interpretiert. Ist es zwingend erforderlich, dass jemand vor Ort ist und sich das Ganze ansieht? Oder begutachtet ein Mensch eine Lichtbilddaufnahme und beurteilt, ob ein Verstoß vorliegt? So ähnlich wird es zum Beispiel bereits bei der Geschwindigkeitsüberwachung gemacht. Auch da wird ein Bild generiert und ein Mensch schaut sich das noch einmal an. Natürlich kann dieser Mensch im Endeffekt nicht mehr nachvollziehen, ob die Messung tatsächlich richtig war. Dafür haben wir standardisierte Messverfahren. Aber losgelöst davon, halte ich die Nachprüfung bei intelligenter Videotechnik schon für sinnvoll. Ich finde, man sollte das Verfahren aber trotzdem etwas dezentler ausgestalten, um den Effizienzvorteil beim Personaleinsatz zu erhalten. Man könnte zum Beispiel eine zentrale Sichtung einführen.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Zu Ihren Ausführungen habe ich noch eine konkretere Nachfrage: Ich habe das nicht ganz verstanden mit dem digitalen und dem physischen Führerschein. Wäre es nicht einfach möglich, den digitalen Führerschein bei einer Kontrolle zu sperren, sodass der physische



Führerschein keine Rolle mehr spielen würde?

Marco Schäler (DPolG): Das hatte ich in meinem Statement ausgeführt. Aus unserer Sicht macht es Sinn, so wie das der europäische Verordnungsgeber es auch vorgibt, den digitalen Führerschein als Standarddokument festzulegen. Man sollte auch nicht beide zeitgleich ausstellen können und dürfen. Das sehe ich als problematisch an. Daher meine Forderung, dass wir als Polizei in begrenztem Maß Schreibzugriff auf das Fahreignungsregister und das EU-Führerscheinnetz erhalten, um dort zu vermerken, dass wir eine bestimmte Person an einem bestimmten Tag angetroffen und eine Sperrmaßnahme eingeleitet haben. In einem weiteren Schritt würde der Führerschein dann über die App beim Kraftfahrt-Bundesamt automatisch gesperrt. Dann hätten wir das Problem gelöst.

Vorsitzender: Wir hätten noch die Möglichkeit für eine vierte Runde. Herr Baumgartner!

Abg. **Günter Baumgartner** (CDU/CSU): Ich habe eine weitere Frage zum Themenbereich soziale Aspekte bei Bußgeldern und beim Anwohnerparken. Grundsätzlich haben wir das Ziel formuliert, dass wir weniger Bürokratie und weniger Aufwand in den Verwaltungen wollen. Dazu eine Frage an Herrn Kiel d'Aragon, Herrn Dr. Ringwald und Frau Hurek: Ich bin grundsätzlich dafür, den Kreis der Berechtigten auszuweiten, zum Beispiel auf Pflegedienste. Aber zum Thema „soziale Aspekte“ möchte ich die Frage aufwerfen, wie das Abgleichen von Halter, Fahrzeug und Anwohneigenenschaft in der Praxis funktioniert. Wie funktioniert es zum Beispiel bei Größenklassen, soziale Aspekte zu berücksichtigen? Wie funktionieren gestaffelte Preise? Sie haben auf das Beispiel Kita-Gebühren verwiesen. In der Gemeinde, in der ich ehrenamtlicher Bürgermeister bin, ist es nicht so, dass wir bei Kita-Gebühren sagen: Hier ist ein sozialer Aspekt und es gibt eine Vergünstigung. Sondern da gibt es eben Nachweise. Eine Staffelung beim Anwohnerparken oder bei Bußgeldern wirft die Frage der Umsetzung auf. Es fährt jemand zu schnell, dafür liegt das Bußgeld bei 100 Euro. Dann gibt es einen sozialen Aspekt: Die Einkünfte der Person liegen über einer bestimmten Grenze und sie erhält 500 Euro Bußgeld. Wenn der Grenzwert unterschritten wird, sind es nur 50 Euro. Es ist vom Grundgedanken her auch gut, dass man die soziale Leistungsfähigkeit bei der Härte einer Strafe berücksichtigen will. Aber wie soll das nachgewiesen werden? Soll ein

Einkommensnachweis mitgeschickt werden? Da sind wir dann wieder beim Thema „Bürokratie“. Wie soll das funktionieren?

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Man muss zwischen drei Sachverhalten differenzieren, die wir heute auch besprochen haben. Kurzzeitparken: unseres Erachtens nein. Bewohnerparken: Der Bewohner muss ohnehin verschiedene Angaben machen. Da ist es einfach, zu den sozialen Aspekten ein paar weitere Angaben zu machen, um die Bedürftigkeit zu belegen und eine Reduktion zu erhalten. Im elektronischen Verfahren wird dieser Schritt vom Rechner erledigt, der auch den entsprechenden Gebührenbescheid auswirft. Als Drittes die Bußgelder: Dazu hat die Kollegin vorhin geantwortet. Das kann man machen. Wir haben keine Beschlusslage dazu. Wenn man aber ein Bußgeld nach Tagessätzen bemisst, ändert sich dessen Höhe mit dem Tagessatz. Man muss sich ansehen, ob das im Ausland so gemacht wird. Bei uns wird das im gerichtlichen Verfahren so gehandhabt.

Kerstin Hurek (ACE): Ich kann auch nur sagen: Das ist eine Sache der Ausgestaltung, möglichst bürokratiearm. Da bin ich bei Ihnen.

Dr. Roman Ringwald (BBH): Wenn ich noch kurz ergänzen darf: Ich würde tatsächlich zwischen der Frage, ob man das generell bei Bußgeldern einführt oder beim Bewohnerparken, unterscheiden. Den ersten Punkt, müsste man sich genauer in Ruhe anschauen. Beim Bewohnerparken scheint mir der Sachverhalt so klar eingegrenzt, dass man sich auch im Rahmen dieser Novelle gut überlegen sollte, ob es nicht ein sinnvolles Vorgehen ist. Vielleicht habe ich mich bei den Kita-Gebühren zu salopp ausgedrückt. Was ich damit nur sagen wollte: Ich habe das selbst durchlaufen, deswegen hatte ich es so vor Augen. Ich musste ohnehin Einkommensnachweise einreichen. Ich musste nachweisen, dass meine Tochter geboren ist, und noch zwei, drei Dinge mehr. Am Ende war das ein weitgehend digitales Verfahren und ich habe innerhalb von ein, zwei Wochen eine Rückmeldung bekommen. Der Aufwand schien mir sehr begrenzt, weil es drei Schwellenwerte gab. In der Kommune, in der ich wohne, war das so. Man kann das auch anders machen. Kommunen wären auch frei zu sagen: Wir haben einen einheitlichen Satz und es gibt einen Sozialtarif, den man nachweist, wenn man besonders bedürftig ist. Man könnte dieses Verfahren sehr einfach halten. Es ist mehr, als wenn man es



nicht berücksichtigt, aber sehr viel weniger mehr. Ich glaube, es wäre gut machbar.

Vorsitzender: Herr Kneller für AfD-Fraktion, bitte!

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD): Ich würde nochmal Herrn Kiel d'Aragon fragen. Sie sind in Ihrer Stellungnahme auch darauf eingegangen, dass die digitale Parkraumüberwachung laut Gesetzentwurf nur stichprobenartig erfolgen darf. Herr Prof. Dr. Heckmann, der heute leider nicht hier sein kann, führte in seiner schriftlichen Stellungnahme sogar aus, dass dieses Kriterium aufgrund der Anlasslosigkeit und Streubreite der Maßnahmen höchstwahrscheinlich nicht verfassungskonform sei, das sei eben nur bei „stichprobenartig“ der Fall. Jetzt bezog sich die Argumentation von Herrn Dr. Ringwald auf die Unfallzahlen. Wenn man sich beispielsweise Bonn oder auch andere Städte ansieht, ist es nun mal nicht nachweisbar, dass in reinen Bewohnerparkzonen die Unfälle durch das Parken entstehen. Sie entstehen durch den Parksuchverkehr. Das betrifft auch eher innerstädtische Hauptstraßen und Straßen mit Lieferverkehr, wo das Kurzzeitparken dominiert. Das sind die Unfallschwerpunkte. Und diese Unfälle betreffen auch weniger Personenschäden, sondern fast immer Sachschäden, Parkunfälle im „vernachlässigbaren“ Bereich. Bei einer beschädigten Stoßstange kann man nicht von einem Sicherheitsrisiko sprechen. Insofern weiß ich nicht, ob die Rechtsgüterabwägung richtig ist, zu sagen: Die Gefahr ist so groß, dass man einen derart schwerwiegenden Eingriff in den Datenschutz vornimmt. Herr Kiel d'Aragon, ich würde Sie als Vertreter der Kommunen fragen, wie Sie das bewerten.

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Ich bin kein Experte für Datenschutz, aber ich bin Experte für Verkehrssicherheit in Städten. In der Stadt spielen Parkverstöße schon eine sehr große Rolle, beispielsweise das Parken vor Zebrastreifen an einer Kindertagesstätte. Das ist ein klar sicherheitsrelevantes Parken. Wir haben die Erhöhung der Sichtdreiecke an den Straßenecken. Auch da wird heute immer wieder geparkt und es besteht die Forderung, das besser zu machen, damit Kinder sicher zur Schule kommen. Es gibt eine ganze Reihe von sicherheitsrelevanten Parkverstößen und nicht nur solche, bei denen durch das Ein- und Ausparken oder das Türöffnen Unfälle entstehen. Man ist bei dieser Frage immer bei einer anlasslosen Kontrolle. Man weiß natürlich nicht, ob die ermittelten Fahrzeuge be-

rechtigt oder unberechtigt parken. Der Vorgang, das herauszufinden, muss natürlich möglichst kurz sein. Aber lassen Sie uns das angehen. Nur weil das Fahrzeugkennzeichen nicht anlasslos fünf Sekunden gespeichert werden soll, lassen wir das ganze Unterfangen? Wir bleiben einfach hinter Polen oder den Niederlanden zurück, die das schon lange eingeführt haben? Wir bleiben ein nettes Dorf, wo man mit Digitalisierung nicht umgehen kann? Ich sehe gar keine Alternative zu dem, was wir hier mit den ganzen Sicherungsmaßnahmen festgelegt haben. Und ob da jetzt „stichprobenhaft“ steht oder nicht, ist am Ende egal. Es steht symbolhaft für: Du sollst das nicht dauerhaft tun. Gegebenenfalls gibt es für irgendjemanden Anlass zu klagen, wenn das Scan-Car die ganze Zeit auf derselben Straße rauf und runter fährt. Aber das ist auch niemandes Absicht. Man muss sich über die Realität vor Ort Gedanken machen, wie das Ganze technisch umgesetzt wird.

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD): Wenn Sie sagen, es sei egal, dass es stichprobenartig sein soll, und Sie machen es ohnehin flächendeckend, dann müsste es gar nicht drinstehen. Das ist Augenwischerei. Sie sagen „stichprobenartig“ und meinen „flächendeckend“.

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Nein! Zurzeit gibt es nirgendwo eine flächendeckende Kontrolle. Es gibt einen Ort, an dem tatsächlich flächendeckend kontrolliert werden könnte: auf öffentlichen Parkplätzen. Heute gibt es beispielsweise eine flächendeckende Zugangskontrolle, wenn Sie am Berliner Ostbahnhof oder am Flughafen BER parken. Dort gibt es am Eingang ein Portal, da wird das Kennzeichen erfasst, und bei der Ausfahrt wird die Gebühr erhoben. Das dürfen Sie im öffentlichen Straßenraum nicht. Und das wird auch durch diesen Gesetzentwurf nicht beseitigt. Eine flächendeckende Kontrolle wird weiterhin nur auf privaten Flächen möglich sein, nicht im öffentlichen Straßenraum. Alles, was wir an Ermächtigungen einführen, bleibt dahinter zurück.

Vorsitzender: Herr Reichardt!

Abg. **Truels Reichardt** (SPD): Auch meine letzten Fragen gehen an Sie, Herr Kiel d'Aragon. Ich will auf die Halterkostengebühr zu sprechen kommen. Die Halterkostengebühr bei Falschparken beträgt derzeit 20 Euro und wurde seit Jahren nicht angepasst. Eine Anhebung auf 45 Euro wird diskutiert



und mit gestiegenem Verwaltungsaufwand begründet. Es wird argumentiert, dass das auch verfassungsrechtlich zulässig sei. Wie beurteilen Sie eine solche Anpassung aus Sicht der Kommunen, insbesondere mit Blick auf die Kostendeckung und eine Abschreckungswirkung? Wäre hierdurch – das finde ich besonders wichtig – mit einer Zunahme gerichtlicher Verfahren zu rechnen?

Thomas Kiel d’Aragon (BVkom): Ich habe vorhin schon einmal die OWiG-Pauschalen angesprochen. Die Pauschale, die Sie konkret erwähnt haben, ist die nach § 107 Absatz 2 OWiG. Das sind die Verfahrenskosten, die erhoben werden, wenn die Polizei oder die Ordnungsbehörde kein Ermittlungsergebnis erzielen konnte, wer den Parkverstoß begangen hat. Dann zahlt der Halter nicht den Verstoß, sondern diese Pauschale für den Ermittlungsaufwand. Inzwischen sind Parkverstöße deutlich teurer geworden, die Pauschale aber nicht. Es ist für Beteiligte derzeit günstiger, sich im Verfahren nicht zu äußern und nur die Pauschale zu zahlen, aber nicht die 30, 40 Euro für den Verstoß. Unserer Meinung nach müssten die Verwaltungskosten bei 55 Euro liegen. Bund und Länder haben 45 Euro ermittelt, darauf könnte man sich verständigen. Wir wären sehr zufrieden, wenn die Pauschale für den PZA nach Absatz 3 an die tatsächlichen Kosten angepasst würde und eben die Verwaltungskostenpauschale nach Absatz 2 ansteigt. Wir fordern das, seit die Bußgeldtatbestände angehoben wurden, denn das wirkt wie eine Einladung zur Umgehung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Michaelsen, bitte!

Abg. **Swantje Michaelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich habe noch einmal eine Frage zur Berücksichtigung sozialer Kriterien und der Umsetzung in

den Kommunen. Herr Dr. Ringwald, wäre es eine Möglichkeit für eine einfache und unbürokratische Umsetzung, dass die Kommunen die Parkgebühren absenken oder erlassen, wenn Bürgerinnen und Bürger einen Sozialpass haben?

Dr. Roman Ringwald (BBH): Das wäre besonders einfach. Wie läuft es praktisch? Bewohnerparkausweise werden nicht monatlich oder vierteljährlich ausgestellt, sondern einmal im Jahr, oft sogar nur alle zwei Jahre. Wenn sich eine Kommune dazu entschließt, die soziale Staffelung nur danach zu differenzieren, dass es diesen einen Sondertatbestand gibt, würde das bereits genügen.

Abg. **Swantje Michaelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Eine Nachfrage an Herrn Kiel d’Aragon: Können das auch kleine Kommunen umsetzen?

Thomas Kiel d’Aragon (BVkom): Davon gehe ich aus. Es geht auch nur um Kommunen, die ein Parkproblem haben. Wer keine Probleme hat, braucht kein Bewohnerparken einzuführen. Eine Kommune, die das einführt, ist normalerweise auch mindestens eine Mittelstadt mit entsprechenden Ressourcen und kann das. Wer es aus irgendwelchen Gründen nicht kann, muss es nicht. Es ist eine Ermächtigung an den Stadtrat, entsprechende Bewohnerparkausweisgebühren, oder zukünftig Parkprivilegierungsgebühren, zu beschließen.

Vorsitzender: Herr Bosch? Keine weitere Frage? Dann sind wir am Ende der Anhörung. Ich darf mich ganz besonders bei den Sachverständigen bedanken. Vielen Dank, dass Sie da waren! Damit kann ich die Sitzung schließen. Auf Wiedersehen!

Schluss der Sitzung: 14:57 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender