

Stellungnahme

ACE Auto Club Europa e.V.

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 23. Februar 2026 zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der ACE Auto Club Europa e.V. begrüßt den vorgelegten Gesetzesentwurf und befürwortet die im Entwurf vorgelegten Regulationsmaßnahmen.

Als Vertretung der Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern begrüßen wir die Initiative zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts ausdrücklich. Die geplante Digitalisierung und die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind wichtige Schritte für eine zukunftsfähige Mobilität.

„Der digitale Führerschein und die digitale Parkraumkontrolle sind der notwendige Impuls für eine moderne Mobilität: Sie beenden das Papier-Zeitalter, erleichtern den Alltag für Millionen von Autofahrern und machen unsere Straßen durch effiziente Kontrollen sicherer für alle.“

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

Digitaler Führerschein: Komfortgewinn mit Nachbesserungsbedarf

Die Einführung des digitalen Führscheins begrüßen wir ausdrücklich als spürbare Erleichterung für alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Da die Nutzung des digitalen Nachweises freiwillig bleibt, ist auch die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger weiterhin gewährleistet.

Der digitale Führerschein bietet eine zeitgemäße, nutzerfreundliche Ergänzung zum klassischen Kartenformat und vereinfacht insbesondere Nutzung und Zugang zu modernen Mobilitätsformen wie Carsharing oder Mietwagen erheblich. Die Digitalisierung des Führscheins ist ein längst überfälliger Schritt hin zu mehr Komfort und zu einem modernen Mobilitätsalltag.

Besonders in der geteilten Mobilität sehen wir großes Potenzial: Eine automatisierte Online-Verifizierung kann umständliche Video-Ident-Verfahren ablösen und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote vereinfachen. Für Carsharing-Anbieter und Autovermieter eröffnet dies die Möglichkeit, Registrierungen effizienter und kundenfreundlicher zu gestalten – ohne die Notwendigkeit, Dokumente physisch vorzulegen. Das erhöht die Sicherheit, reduziert Diebstahlsrisiken und steigert zugleich den Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer.

Für die Verbraucherinnen und Verbraucher sehen wir positiv, dass der digitale Führerschein es ermöglicht, den physischen Kartenführerschein beim Fahren nicht mehr zwingend mitzuführen. Der Nachweis der Fahrberechtigung erfolgt stattdessen durch Vorlage des digitalen Dokuments in der App auf dem Smartphone. Wir begrüßen dies als Auftakt eines umfassenden

Digitalpakets, der neben dem digitalen Führerschein auch digitale Fahrzeugscheine (Zulassungsbescheinigung Teil I) sowie vereinfachten Online-Zugriff auf Fahrzeugdaten wie Rückrufinformationen umfasst. Dies reduziert den administrativen Aufwand für Fahrzeughalter nachhaltig.

Kritikpunkte

Die Ausstellung des digitalen Führerscheins darf aber nicht an technischen oder bürokratischen Hürden scheitern. Inkompatibilitäten mit älteren Personalausweisen oder restriktive Zugänge würden das Vorhaben von Beginn an ausbremsen.

Kritisch bewerten wir, dass der aktuelle Entwurf die Gültigkeit des digitalen Führerscheins auf das Inland beschränkt. Im Sinne eines funktionierenden digitalen Binnenmarktes muss eine vollständige Kompatibilität mit dem zukünftig EU-weit geltendem digitalen Führerschein im Sinne der EU-Führerscheinrichtlinie gewährleistet sein.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass ein digitaler Führerschein bei einem behördlichen Entzug der Fahrerlaubnis unverzüglich und automatisiert deaktiviert oder gelöscht wird bzw. anderweitig ein bestehendes Fahrverbot kenntlich gemacht wird – ohne Interaktion durch den Inhaber. Nur so kann die digitale Lösung den gleichen rechtlichen Standard und die gleiche Sicherheit bieten wie das physische Dokument. Es ist zudem zu gewährleisten, dass das Fahrverbot so vermerkt wird, dass auch bei einem digitalen Auslesen dies sofort erkannt wird.

Sichere Wege für alle: Digitale Parkraumkontrolle als Hebel für die „Vision Zero“

Vorbemerkung zur Parkraumbewirtschaftung:

Entscheidend für die Akzeptanz moderner Parkraumbewirtschaftung ist, dass Regeln konsequent und für alle gleichermaßen gelten: Es darf nicht dazu kommen, dass diejenigen benachteiligt werden, die ihre Parkgebühren ordnungsgemäß entrichten, während andere durch kostenfreies Parken ohne Sanktionen profitieren. Wir fordern daher eine konsequente Gleichbehandlung aller: Parkraum ist eine öffentliche Dienstleistung, die von allen Nutzerinnen und Nutzern finanziert werden muss.

Eine wirksame Kontrolle ist dabei entscheidend, um ungerechtfertigte Privilegien abzubauen. Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in städtischen Quartieren macht es erforderlich, den engen zur Verfügung stehenden Parkraum zu beschränken, z.B. durch Einrichtung von Bewohnerparkzonen, Behindertenparkplätzen oder Parkraum-bewirtschaftung. Dies beschränkt die Verfügbarkeit für alle anderen.

Eine gezielte Bewirtschaftung und Kontrolle steigert die Effizienz der Parkraumnutzung deutlich: Konsequente Kontrollen motivieren ggf. dazu, auf den ÖPNV umzusteigen, wodurch der Parksuchverkehr sinkt. Zudem fördern Kurzparkgebühren den regelmäßigen Wechsel auf Stellplätzen, sodass diese schneller wieder frei werden. Weniger parkende Fahrzeuge schaffen mehr Raum auf der Straße – davon profitieren vor allem Radfahrerinnen, Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger.

Diese Effizienzgewinne stehen in direktem Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit: Eine bessere Verfügbarkeit regulärer Parkplätze verringert den Parkdruck – und damit auch

gefährliches Falschparken auf Gehwegen, in zweiter Reihe oder in Kreuzungsbereichen. Außerdem reduziert es den Parksuchverkehr, der in Innenstädten bis zu 30 Prozent des Verkehrs ausmacht. Effektive Kontrollen sorgen dafür, dass Sichtachsen frei bleiben, Gehwege sicher nutzbar sind und Rettungswege nicht blockiert werden. Besonders schutzbedürftige Gruppen wie Fußgängerinnen, Radfahrer und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf freie, barrierefreie Wege angewiesen. Blockiertes Falschparken auf Gehwegen oder in zweiter Reihe zwingt zu riskanten Ausweichmanövern auf die Fahrbahn.

Nachhaltige Akzeptanz entsteht nur, wenn klar ist, dass Regelverstöße Folgen haben – und der öffentliche Raum allen zugutekommt. Aus Sicht des Verbraucherschutzes ist die Sicherheit im öffentlichen Raum ein zentrales Gut. Eine effektive Parkraum-bewirtschaftung und konsequente Kontrollen sind dabei weit mehr als reine Verwaltungsmaßnahmen – sie sind essenziell für den Schutz aller Verkehrsteil-nehmenden.

Eine Analyse der Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte über 27.000 Unfälle in 46 Städten. Sie zeigt: Rund 18% der innerörtlichen Fußgänger- und Radfahrerunfälle mit Personenschaden hängen mit Parken zusammen – deutlich mehr als die offiziellen 5% (Unfalltyp 5).

Häufigste parkbezogene Risiken

- Dooring-Unfälle (Türöffnen in Radfahrer): Bis zu 41% der direkten Parkunfälle
- Sichtbehinderungen durch parkende Autos: Über 50% der Fälle (indirekt).¹

Wir unterstützen als ACE ausdrücklich die Einführung digitaler Kontrollsysteme – wenn sie messbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen und dabei den Datenschutz uneingeschränkt wahren. Datensparsamkeit, also die Erfassung und Speicherung von Informationen ausschließlich bei festgestellten Verstößen, ist entscheidend für die Systemakzeptanz.

Der Gesetzentwurf öffnet Bewohnerparken für „andere Personengruppen“ und verlagert den Fokus von städtischen Quartieren auf allgemeinere „Gebiete“. Dies begrüßen wir beim ACE ausdrücklich: Gemeinden außerhalb klassischer Stadtkerne können nun Parkbevorrechtigungen einführen. Die Kommunen erhalten insgesamt mehr Handlungsspielräume und das schafft die notwendige Rechtssicherheit.

Die digitale Parkraumüberwachung bietet im Vergleich zu herkömmlichen Verfahren eine deutlich höhere technische Leistungsfähigkeit. Dies hilft den Kommunen, dem herrschenden Personalmangel zu begegnen. Dies ermöglicht eine deutlich höhere Kontrolldichte bei geringerem Zeitaufwand. Angesichts des verbreiteten Mangels an Kontrollpersonal können Kommunen ihre Ressourcen im Außendienst effizienter einsetzen und Personal für andere Aufgaben frei machen.

Auch Bewohnerparkzonen gewinnen an Akzeptanz, da die digitale Technologie unberechtigte „Fremdparker“ effizient identifiziert. Mehr Plätze stehen somit berechtigten Anwohnerinnen und Kurzzeitparkern zur Verfügung – ein entscheidender Vorteil für die Bevölkerung.

Wir fordern, dass die aus Sanktionen erzielten Einnahmen zweckgebunden in die Verbesserung der Verkehrssicherheit fließen – etwa durch den Ausbau sicherer Geh- und Radwege. Nur wenn

¹ Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer, Unfallforschung kommunal Nr. 36, UDV 2020.

der Mensch im Mittelpunkt steht, kann digitale Parkraumkontrolle ihre volle Wirkung als Instrument moderner kommunaler Daseinsvorsorge entfalten.

Aus Sicht des ACE Auto Club Europa wiegt das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwerer als die kurzzeitige, automatisierte Erfassung eines Kennzeichens im öffentlichen Raum. Die Parkraumüberwachung dient nicht dem „Selbstzweck“, sondern der Sicherung elementarer Schutzgüter und der Gerechtigkeit im städtischen Zusammenleben. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die digitale Parkraumkontrolle vor allem durch die Automatisierung und die damit verbundene lückenlosere Überwachung als Hebel für sicherere Verkehrswege betrachtet wird, sofern sie gezielt zur Freihaltung kritischer Bereiche (Rettungs-, Rad- und Gehwege) eingesetzt wird.

Kritikpunkte:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene verpflichtende manuelle Sichtkontrolle (innerhalb von 24 Stunden nach einem digitalen Treffer) halten wir für unnötigen Bürokratismus. Zum einen wird der eigentliche Zweck der Effizienzsteigerung der Scan-Fahrzeuge zunichtegemacht und zum anderen ist davon auszugehen, dass ein Fahrzeug nach 24 Stunden ohnehin nicht mehr vor Ort ist. Moderne Systeme sind in der Lage zu erkennen, ob eine digitale Parkberechtigung vorliegt.

Der Entwurf sieht vor, das Bewohnerparken für „andere Personengruppen“ zulässig wird. Grundsätzlich befürworten wir dies. Geben jedoch zu bedenken, dass der unklare Begriff „andere Personengruppen“ in der Praxis zu Rechtsunsicherheit führen kann, da der Begriff in dem Gesetzesentwurf bewusst abstrakt gehalten wurde. Wir als ACE unterstützen daher die Forderung einiger Verbände, die Regelung eindeutig auf gebietsansässige Unternehmen, Institutionen und soziale Einrichtungen zu begrenzen.

Denn das „Bewohnerparken“ ist ein zentrales Instrument, um Parkraum in dicht besiedelten Gebieten zu ordnen. Wird die Vergabe zu weit geöffnet, verliert das System seine Lenkungswirkung. Wir warnen davor, dass eine unkontrollierte Ausweitung zu Verdrängungseffekten zulasten der eigentlichen Bewohnerinnen und Bewohner führen könnte. Wichtig sind deshalb klare, transparente Vergabekriterien und im besten Falle eine kommunal festgelegte Obergrenze für Parkausweise, damit der Parkraum weiterhin gerecht verteilt bleibt.

Bei personengebundenen Parkrechten – etwa Behindertenparkausweisen – muss sichergestellt sein, dass berechtigte Fahrzeuge von der digitalen Parkraumerfassung ausgenommen werden. Dafür ist eine Digitalisierung der Parkberechtigungen erforderlich, die es ermöglicht, die Berechtigung für einen bestimmten Zeitraum einem Fahrzeug zuzuordnen.

Bei einer Öffnung für Gewerbetreibende müssen auch die Folgen für die Verkehrssicherheit geprüft werden. Gewerbefahrzeuge, insbesondere Transporter, können durch ihre Größe Sichtbeziehungen beeinträchtigen und das Risiko für Fußgängerinnen und Radfahrende erhöhen. Wir fordern, dass Kommunen die Möglichkeit erhalten, gewerbliche Parkausweise räumlich und mengenmäßig zu beschränken und Sicherheitsaspekte verbindlich einzubeziehen.

Soziale Staffelung von Parkgebühren: Ein Gebot der Fairness und sozialen Gerechtigkeit

In dem ergänzenden Antrag (Drucksache 21/3610) wird hervorgehoben, dass für eine wirklich effektive Steuerung des Parkraums weitere Handlungsspielräume nötig wären. Dazu gehören die Forderung nach einer Anhebung der bundesweiten Gebührenobergrenze und die Möglichkeit, Gebühren nach sozialen Kriterien zu staffeln, um die Akzeptanz vor Ort zu erhöhen und eine echte Lenkungswirkung zu erzielen.

Aus Verbrauchersicht begrüßen wir die explizite Schaffung einer Rechtsgrundlage für sozial gestaffelte Bewohnerparkgebühren als richtigen Schritt. Steigende Parkkosten dürfen nicht zu einer unzumutbaren Belastung für einkommensschwache Haushalte werden. Aus unserer Sicht benötigen Kommunen die Möglichkeit, Gebührenordnungen nach sozialen Kriterien zu gestalten. Eine Staffelung ermöglicht es Kommunen, die Gebühren für Menschen mit geringem Einkommen gezielt abzusenken. Dies stellt sicher, dass Mobilität auch für einkommensschwache Haushalte bezahlbar bleibt, wenn die allgemeinen Parkgebühren steigen. Wenn Gebühren als sozial gerecht wahrgenommen werden, steigt die Akzeptanz für die Bewirtschaftung des öffentlichen Raums in der Bevölkerung. Dies ist besonders wichtig, um Widerstände gegen notwendige Preiserhöhungen abzubauen.

Nach Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts fordern wir eine klare Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz. Nur so können Kommunen soziale Staffelungen rechtssicher umsetzen. Die Umsetzung ist auf Bundesebene im StVG erforderlich. Die Schaffung dieser Grundlage würde den Forderungen der kommunalen Spitzenverbände nachkommen und den Städten den nötigen rechtssicheren Handlungsspielraum geben.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht die Bemessung von Bewohnerparkgebühren nach der Fahrzeuggröße grundsätzlich für zulässig erklärt hat, zeigt sich umso deutlicher der Bedarf an einer sozial ausgewogenen Regelung. Familien mit mehreren Kindern sind häufig auf größere Fahrzeuge wie Kombis oder Minivans angewiesen – sie dürfen dadurch nicht benachteiligt werden. Um eine faire Belastung sicherzustellen, braucht es daher eine sozial gerechte Preisstaffelung bei den Bewohnerparkausweisen.

Wir sind uns bewusst, dass die Berücksichtigung sozialer Kriterien (wie z. B. des Einkommens) die Verarbeitung sensibler Daten erfordert. Dies setzt die Implementierung eines hohen IT-Sicherheits- und Datenschutzniveaus voraus, um die Privatsphäre der Bürger zu schützen.

Kampf gegen den Punktehandel

Wir unterstützen das Verbot des (gewerblichen) Punktehandels uneingeschränkt, da es die erzieherische Wirkung des Fahreignungsregisters untergräbt und die Verkehrssicherheit gefährdet. Damit das Gesetz über reine Symbolpolitik hinausgeht, müssen die Bußgeldstellen personell so ausgestattet werden, dass sie Täterangaben durch Lichtbildabgleiche konsequent prüfen können. Zudem fordern wir die „Punkteübernahme“ auch im privaten, nicht-gewerblichen Kontext unter Strafe zu stellen. Bei der Rechtsfolge sollte durchaus zwischen gewerblichem und einmaligem Handeln unterschieden werden, was über die Schaffung eines Grundtatbestandes mit entsprechender Qualifizierung für den gewerblichen Punktehandel erfolgen könnte.

Fazit

Wir als ACE begrüßen die anstehende Novelle des StVG. Digitale Innovationen sind dabei willkommen – doch der Schutz der Privatsphäre muss gewahrt bleiben. Digitalisierung darf kein Selbstzweck sein – sie muss den Menschen zugutekommen.

Sichere Fahrbahnen, Rettungs- und Gehwege sowie freie Radspuren dürfen kein Zufall sein. Eine digitale Parkraumkontrolle ist ein zentraler Hebel für mehr Verkehrssicherheit, besonders für unsere Kinder.

Die Möglichkeit, Parkgebühren sozial zu staffeln, ist ein unverzichtbarer Baustein für eine faire und gleichberechtigte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Raum.