

Stellungnahme

zum Entwurf eines 5. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Az. StV21 301020202#00002#0001

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und nimmt wie folgt Stellung:

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC e.V. sieht in der Ergänzung der Ermächtigungsgrundlagen die Voraussetzung für mehr Digitalisierung in diesem Bereich. Er begrüßt die geplante Digitalisierung der Fahrzeugpapiere und die Vorarbeiten für einen digitalen Führerschein.

Die Sanktionierung des Punktehandels entspricht einer langjährigen Forderung des ADAC e.V.

Aus Sicht des ADAC e.V. ist die Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle ein sinnvoller Ansatz, sofern sie die Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt.

Im Einzelnen nimmt der ADAC wie folgt Stellung:

Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 4c StVG) und Nr. 18 (§ 23 StVG)

Die Sanktionierung des Punktehandels ist eine langjährige Forderung des ADAC e.V. Wir unterstützen daher den Ansatz des Gesetzgebers, die Empfehlung des Arbeitskreises IV des 62. Verkehrsgerichtstages 2024 durch die Einführung des § 4c StVG umzusetzen.

Wie eine aktuelle Umfrage des ADAC e.V. zeigt (www.adac.de/punktehandel), ist die Mehrheit der Befragten dafür, dass jeder Punktehandel bestraft werden soll.

Aus Sicht des ADAC e.V. sollten im Rahmen der geplanten gesetzlichen Regelung neben dem gewerblichen Punktehandel auch Versuche im privaten Umfeld, Punkte zu übernehmen, verboten und sanktioniert werden. Diesbezüglich ist sowohl nach dem Wortlaut der neuen Vorschrift als auch deren Begründung nicht eindeutig, ob beide Fälle (gewerblicher und privater Punktehandel) umfasst sein sollen. Es ist daher nach Meinung des ADAC e.V. eine entsprechende Klarstellung notwendig.

Der vorgesehene Bußgeldrahmen von bis zu 30.000 € bietet Gewähr für eine ausreichende Abschreckung.

Dennoch stellt sich die Frage nach der praktischen Umsetzung der geplanten Regelungen: Die gewerbsmäßigen Anbieter des Punktehandels betreiben ihr Geschäft meist über das Internet aus dem Ausland, so dass eine Ahndung schwierig sein dürfte. Ein Ansatzpunkt wäre die Möglichkeit, die Internetdomains der Punktehändler sperren zu lassen, da bereits das Angebot solcher Dienstleistungen unzulässig wäre.

Trotz der Einführung der Strafbarkeit des Punktehandels darf jedoch ein wichtiger Punkt nicht aus den Augen verloren werden: Eine konsequente Ermittlung des für den Tatvorwurf verantwortlichen Fahrzeugführers durch Überprüfung gemachter Angaben im Anhörungsschreiben. Dazu benötigen die Bußgeldstellen ausreichend Personal. Denn nur dann, wenn diese Prüfung erfolgt, ist das Geschäftsmodell des Punktehandels hinfällig. Das gilt unabhängig von einer zukünftigen Strafbarkeit.

Zu Artikel 1 Nr. 38 (§ 63f StVG)

- Absatz 2 (Kontrolle von Schwarzparkern)

Für eine Vielzahl von Fahrzeugen werden Daten erfasst und gespeichert, da für sie kein elektronisch erfasster Bewohnerparkausweis oder kein mit dem Kennzeichen versehenes Parkticket gefunden wird: Dies gilt beispielweise für Personen, die wegen eines ausgelegten Behindertenparkausweises, der nicht elektronisch erfasst wird, parkberechtigt sind.

Hier besteht ein „Generalverdacht“, da diese Kennzeichen immer erfasst und gespeichert werden und die Berechtigung erst im Nachgang vom Betroffenen bewiesen werden kann. Hier stellt sich die Frage, ob diese Vorgehensweise rechtskonform ist und ob nicht ein Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung vorliegt, da es Kontrollmethoden gibt, die weniger beeinträchtigend für die Inhaber von Behindertenparkausweisen wären: So könnten diese – wie die anderen Verkehrsteilnehmer auch – am Parkautomaten ihr Kennzeichen eingeben und dann durch eine spezielle Taste am Automaten und einen speziellen Parkschein dokumentieren, dass sie die Vergünstigungen aus ihrem Behindertenparkausweis in Anspruch nehmen. In diesen Fällen müsste keine Datenerfassung bzw. Speicherung mehr erfolgen, sondern nur noch im Rahmen einer Sichtkontrolle durch eine Überwachungskraft überprüft werden, ob zusätzlich zum speziellen Parkschein auch der Behindertenparkausweis ausgelegt ist.

Derzeit per Scan als berechtigt parkend nicht identifizierbar wären in Bayern auch ausländische Elektrofahrzeuge, die ihre Berechtigung als Fahrzeug nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) durch eine blaue Plakette am Fahrzeugheck – und nicht durch das Kennzeichen – nachweisen und die aufgrund der speziellen Landesregelung drei Stunden ohne Gebühr parken dürfen.

Insgesamt stellt sich aus Sicht des ADAC e.V. die Frage, warum die Speicherung allgemein maximal 24 Stunden lang erfolgen soll und dieser Zeitraum auch die Frist für die verpflichtende Sichtkontrolle durch Überwachungskräfte ist, was die Voraussetzung für die Ahnung mit einem Verwarngeld ist. Es dürfte in der Praxis höchst unwahrscheinlich sein, dass Schwarzparker derart lange einen gebührenpflichtigen Stellplatz unerlaubt nutzen, so dass sich das Fahrzeug schon

nach einem viel geringeren Zeitraum nicht mehr vor Ort befinden dürfte und so die verpflichtende Sichtkontrolle durch Überwachungskräfte nicht mehr erfolgen kann. Hier dürfte auch – aus Gründen der Datensparsamkeit und der Schwere des Grundrechtseingriffs – ein viel kürzerer Zeitraum ausreichend sein, denkbar wären hier sechs bis zwölf Stunden.

- **Absatz 3 (Kontrolle von Falschparkern)**

Bei der Kontrolle von Falschparkern sieht der ADAC e.V. im vorliegenden Gesetzentwurf mehrere ungelöste Probleme. Dies betrifft zunächst die Unterscheidung zwischen „hinreichender Sicherheit“ und „lediglich Anhaltspunkte“ für das Vorliegen eines Verstoßes, die der Entwurf vornimmt.

Da die Scan-Systeme – anders als Geschwindigkeitsmesssysteme oder Rotlichtüberwachungsanlagen – wohl nicht der verpflichtenden Konformitätsbewertung durch die Physikalisch-Technische-Bundesanstalt (PTB) als Voraussetzungen für ihren Einsatz unterliegen, bleibt die Frage offen, durch wen und nach welchen Kriterien sie für den Einsatz freigegeben werden.

Gerade vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, warum z.B. eine erneute Kontrolle – im Zweifel durch dasselbe Scanfahrzeug – in einem Zeitraum von maximal vier Stunden – bei einem Fall von „lediglich Anhaltspunkten“ für einen Verstoß dazu führen soll, dass dann bei einem bei dieser Fahrt festgestellten Verstoß mit „hinreichender Sicherheit“ die Ahndung erfolgen können soll.

Alternativ sieht der Entwurf hier eine Sichtkontrolle durch Überwachungskräfte vor. Aber eben nur alternativ – nach Meinung des ADAC e.V. sollte diese wie auch in den Fällen des Absatz 2 (bei den Schwarzparkern) bei entsprechenden Anhaltspunkten ohne hinreichende Sicherheit aus Gründen der Rechtssicherheit immer verpflichtend sein.

- **Absätze 2 und 3 („stichprobenartige Überprüfung“)**

Auch im Zusammenhang mit der Gesetzesbegründung erschließt sich nicht, wie der Begriff der „stichprobenartigen Überprüfung“ als unbestimmter Rechtsbegriff mit Inhalt gefüllt werden soll. Es bedarf ebenso einer Regelung, wie häufig Stichproben durchgeführt werden müssen, als auch einer Festlegung, dass ohne Stichproben erhobene Beweismittel unverwertbar sind. Dadurch werden Rechtsunsicherheiten wie zuletzt beim Testbetrieb der Monocam in Rheinland-Pfalz vermieden.

- **Absatz 5 („Kenntlichmachung der Scan-Fahrzeuge und Gebiete“)**

Hier fehlen im Entwurf bundesweite Vorgaben, wie die Fahrzeuge und deren Einsatzgebiete kenntlich gemacht werden sollen. Es ist nach Meinung des ADAC e.V. erforderlich, dass hier bundesweit einheitlich vorgegangen wird und es keine unterschiedliche Beschilderung oder Markierung der Fahrzeuge gibt.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de