

Bericht

der Freien und Hansestadt Hamburg als Federführerin des Vorhabens Deutschland-Online „Kfz Wesen“

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 22./23. April 2009 in Erfurt

Grundlage

- GKVS am 10./11.9.2008 in Eisleben, TOP 3.3 i.V.m. TOP 3.4
- VMK am 7./8.10.2008 in Dessau-Roßlau, TOP 4.2a i.V.m. TOP 4.2b
- GKVS am 11./12.3.2009 in Eisenach, TOP 3.6

Überblick: Feinkonzept zur Stufe 1 – Wesentliche Eckpunkte der Lösung

- Regionalbezug der Kfz-Kennzeichen bleibt erhalten.
- Positiver Nutzen für Bürger und Unternehmen.
- Die für die Umsetzung notwendigen Rechtsänderungen wahren die länderübergreifende Konformität der Kfz-Zulassung.
- Die Lösungen sind haushaltsneutral für die Kommunen.
- Die bisher verwendeten Blechkennzeichen, Siegel und Fahrzeugdokumente bleiben erhalten.
- Die zentrale Rolle der Kfz-Zulassungsbehörden bleibt erhalten.

Anlagen

1. Feinkonzept zur Umsetzung der Stufe 1
2. Beschlüsse der Fach- und E-Government-Gremien von Deutschland-Online (soweit nicht als Anlagen im Feinkonzept abgedruckt):
 - a. Beschluss der 1. Sitzung der gemischten Staatssekretärs-Arbeitsgruppe Deutschland-Online Kfz-Wesen am 2. April 2009 in Berlin
 - b. Beschlussfassung der Staatssekretärs-Lenkungsgruppe Deutschland-Online am 2. April 2009
 - c. Beschluss der Gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ vom 16. April 2009

3. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Einfügung einer Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln):
 - a. als Referentenentwurf in der nach Abschnitt 3 der GGO vorgelegten Fassung
 - b. als bereinigte Fassung im Regelungskontext

I. Sachstand

Deutschland-Online ist die gemeinsame E-Government-Initiative von Bund, Ländern und Kommunen. Ziel ist es, das E-Government ebenenübergreifend in Bund, Ländern und Gemeinden zu stärken und Doppelentwicklungen zu vermeiden.

Zur Stärkung der Initiative haben die **Regierungschefs von Bund und Ländern am 22. Juni 2006** einen Aktionsplan Deutschland-Online **beschlossen**, der am 14. Juni 2007 und 18. Dezember 2008 erweitert wurde.

Der Aktionsplan fokussiert zwei Vorhaben zur Basisinfrastruktur und zur Standardisierung sowie vier Fachvorhaben, die unmittelbar auf Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet sind. Zu letzteren gehört das **Vorhaben „Kfz-Wesen“**, das nach dem Aktionsplan zum Ziel hat, die Registrierungsprozesse (Zulassungsverfahren) von Fahrzeugen unter konsequenter Nutzung der Möglichkeiten von E-Government und dem Potenzial des Kfz-Onlineregisters beim Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) neu auszurichten. Für Individualkunden und Gewerbe soll damit die Option eröffnet werden, die Fahrzeugregistrierungsprozesse (An-, Ab- und Ummeldung) möglichst durchgängig online ausführen zu können. Parallel dazu soll die interne Verwaltungseffizienz und Kostenstruktur maßgeblich verbessert werden.

Im Zuge fach- und ebenenübergreifender Überlegungen hat sich erwiesen, dass die Umsetzung nur dann erfolgsversprechend ist, wenn sie **in Stufen** und unter intensiver Einbeziehung der betroffenen Ressorts und staatlichen Ebenen erfolgt und wenn sie durch einzelne **Pilotländer** vorbereitet wird. Der Arbeitskreis der Staatssekretäre für E-Government hat deshalb mit den für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder ein **Feinkonzept zur Stufe 1** (Anlage 1) zur Umsetzung des Vorhabens erarbeiten lassen und mit den maßgeblichen Gremien abgestimmt bzw. diesen zur Abstimmung vorgelegt.

Über die Eckpunkte des Feinkonzepts (dazu II) und über die weiteren Schritte (dazu III) soll auf der heutigen Konferenz berichtet werden:

II. Bericht zum Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen

Am 12. Dezember 2008 kamen in Hamburg die Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und

Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zu einer gemeinsamen Beratung (im Folgenden: Gemeinsame Beratungsrunde) zusammen und beschloss, das Ziel des Vorhabens in mindestens zwei Stufen für geeignete Fälle der Kfz-Neuzulassung, -Umschreibung, -Ummeldung und -Abmeldung umzusetzen und die bundesweite Umsetzung durch einen Piloten in mindestens drei Bundesländern vorzubereiten.

Zur Erarbeitung eines Feinkonzepts für die Umsetzung der Stufe 1 richtete die Gemeinsame Beratungsrunde aus ihrer Mitte eine gemischte Staatssekretärs-Arbeitsgruppe ein. Die Arbeitsgruppe, die von dem Deutschen Landkreistag und dem Deutschen Städtetag, den Sicherheitsbehörden und dem Datenschutz beratend unterstützt wurde, legte ein Feinkonzept vor, das folgende Eckpunkte für die Umsetzung vorsieht:

- In der Stufe 1 werden die Zulassungsprozesse so eingerichtet, dass es dem Bürger möglich wird, sein Fahrzeug über das Internet **ohne Gang zur Behörde** an, um- oder abzumelden. Die herkömmliche Möglichkeit, zur Zulassung die Zulassungsbehörde aufzusuchen, bleibt davon unberührt und weiter erhalten.
- Die **Innovation** der Stufe 1 liegt damit in einer internetbasierten Beantragung, dem optionalen Einsatz des elektronischen Personalausweises und der Einrichtung einer Logistikkette für die Lieferung von Fahrzeugdokumenten und Kennzeichen von und zum Bürger.
- In einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive, die auch den Nutzen und die Kostenersparnisse für den Bürger einbezieht, stellt sich die so konzipierte Stufe 1 **kostenausgleichend** dar. Im Kern entscheidet der Bürger zwischen Zeit- und Kostenaufwand, um die Zulassungsstelle aufzusuchen, einerseits, und den Versandkosten für die neuen Kennzeichen andererseits.
- Die Stufe 1 stellt damit **keine hohen Anforderungen an die einzusetzende Technik und kann effektiv zu einer Stufe 2 weiterentwickelt** werden, in der ab 2013 die herkömmlichen Fahrzeugdokumente durch solche Medien ersetzt werden sollen, die elektronisch aus- und einlesbar sind.
- Um Erfahrungen für die bundesweiten Umsetzung zu sammeln, wird die Stufe 1 in ausgewählten Zulassungsbezirken von jedenfalls **vier Pilotländern** (Hamburg, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen) umgesetzt und erprobt. Dazu ist eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Voraussetzung, die die Pilotländer unter Wahrung der bundesweiten Konformität des Zulassungswesens ermächtigt, eng begrenzte Ausnahmen vom geltenden Zulassungsrecht zu regeln.

- Die Umsetzung in den Pilotländern wird von einer **fach- und ebenenintegrierenden Vorhabensorganisation** (insbes. unter Einbeziehung der Kommunen, der Sicherheitsbehörden, der Datenschutzbeauftragten und des KBA) begleitet und unterstützt, die die Erfahrungen der Pilotländer bündelt und für weitere Umsetzungsstufen fruchtbar macht.

Am 16. April 2009 hat die Gemeinsame Beratungsrunde der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte das Feinkonzept beschlossen.

III. Weitere Schritte

- 29. April 2009: Befassung des Bundeskabinetts mit dem Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) zur Einfügung einer Experimentierklausel-Ermächtigung (als neuer § 6 Absatz 5) mit dem Ziel, eine Änderung noch in der 16. LP zu erreichen. Ohne StVG-Änderung kann die Umsetzung der Stufe 1 in den Pilotländern nicht beginnen. Die Experimentierphase dient dabei auch und vor allem dem Zweck, praxiserprobte Regelungen für eine Online-Zulassung zu entwickeln, die später bundesrechtlich und -einheitlich eingesetzt werden können. Die vorgeschlagene StVG-Änderung stellt dabei durch verschiedene Regelungsmechanismen sicher, dass auch während der Experimentierphase die länderübergreifende Konformität der Kfz-Zulassung gewahrt bleibt.
Parallel: Einbringung der Gesetzesänderung durch die Regierungsfractionen
- 7. Mai 2009: Bericht an den Chef des Bundeskanzleramtes und die Chefin und die Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder
- 10. Juli 2009: 2. Durchgang BRat zur Änderung des StVG
- Nach Inkrafttreten der StVG-Änderung: Umsetzung der Stufe 1 in den Pilotländern (HH, BW, BY und NW), insbesondere Erarbeitung eines Referentenentwurfs einer Bundesrechtsverordnung zur Ermächtigung der pilotierenden Länder im Sinne der StVG-Änderung



Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen

Feinkonzept zur Stufe 1

Gemischte Staatssekretärs-AG
der
Lenkungsgruppe Deutschland-Online
und
der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und
Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder
zum Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen

unter Federführung
der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen

Feinkonzept zur Stufe 1

Vorwort

Das vorliegende Feinkonzept wird von den für E-Government zuständigen Staatssekretären und Staatsräten der Länder Hamburg, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und des Bundes sowie von den für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretären der Länder Thüringen, Bayern und Niedersachsen gemeinsam vorgelegt. Diese Arbeitsgemeinschaft kommt damit dem gemeinsamen Auftrag der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen, Staatssekretäre und Staatsräte des Bundes und der Länder vom 12. Dezember 2008 nach, das dort gemeinsam beschlossene Stufenkonzept zur Umsetzung des prioritären Vorhabens Kfz-Wesen des Aktionsplans Deutschland-Online der Bundeskanzlerin und Regierungschefs der Länder feinplanerisch für die erste Stufe zu konkretisieren.

Die gemischte Staatssekretärs-AG spricht an dieser Stelle ihrer Vorbereitungsgruppe ihren besonderen Dank für die professionelle und zügige fachliche Vorbereitung des Konzepts aus. Das Konzept ist das Ergebnis einer intensiven, konstruktiven und Fachressort übergreifenden Zusammenarbeit aller an der Vorbereitungsgruppe Mitwirkenden.

RAINER ARNOLD

Amtschef
des Innenministeriums
Baden-Württemberg

Dr. HANS BERNHARD BEUS

Staatssekretär
im Bundesministerium des Innern und
Beauftragter der Bundesregierung für
Informationstechnik

Dr. ROBERT HELLER

Staatsrat
der Finanzbehörde
der Freien und Hansestadt Hamburg

KATJA HESSEL

Staatssekretärin
des Bayerischen Staatsministeriums
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und
Technologie

STEFAN KAPFERER

Staatssekretär
des Niedersächsischen Ministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

JÜRGEN HÄFNER

Ministerialdirektor
im Ministerium des Innern und für Sport
des Landes Rheinland-Pfalz

ROLAND RICHWIEN

Staatssekretär
des Thüringer Ministeriums
für Bau, Landesentwicklung und Medien

Hinweise für die Leserinnen und die Leser dieses Dokuments

Einen schnellen Überblick über die wesentlichen Aussagen des vorliegenden Feinkonzepts erlaubt die **Zusammenfassung im ersten Teil** des Dokuments.

An die Zusammenfassung schließt sich der **zweite Teil** an. Dieser stellt die **Rahmenvorgaben**, die **Startbedingungen** und den **bisherigen Verlauf** des Vorhabens dar, mithin solche Informationen, die in den nachfolgenden Teilen des Konzepts vorausgesetzt werden.

Der **dritte Teil** des Konzepts enthält die **Umsetzungsvorschläge der Pilotländer** und gliedert sich in entsprechende „Länderkapitel“ (3.1, 3.2 und 3.3). Während das Dokument grundsätzlich das Ergebnis eines gesamthändischen Erarbeitungsprozesses der gemischten Staatssekretärs-AG und ihrer Vorbereitungsgruppe ist, stehen die einzelnen Länderkapitel im Wesentlichen in der alleinigen Verantwortung des jeweiligen Pilotlandes.

Die **Länderkapitel** sind so aufgebaut, dass sie zunächst für jeden der vier Aufgabefälle des Beschlusses vom 12.12.2008 ein Lösungsszenario vorschlagen. Diese Lösungsszenarien erlauben damit einen schnellen, ganzheitlichen Überblick, wie das jeweilige Pilotland die Fälle konkret lösen will. Über entsprechende Verweise zu den einzelnen Schritten dieser vorgeschlagenen Szenarien wird in einen fachlichen Teil übergeleitet, der technische, organisatorische und rechtliche Überlegungen, aber auch diesbezügliche Bedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung formuliert. Mit dieser Verweisteknik soll den Leserinnen und Lesern erleichtert werden, die Bedeutung bestimmter rechtlicher, organisatorischer und technischer Fragestellungen und Herausforderungen für die konkreten Lösungsszenarien einordnen zu können.

Der **vierte Teil** versammelt **Umsetzungsempfehlungen**, mithin solche Überlegungen, die sich aus der Frage ergeben, wie die so geplanten Piloten erfolgreich umgesetzt werden können.

Das Dokument schließt mit den **Anlagen**, denen eine **ergänzende Informationsfunktion** zukommt. Sie richten sich daher an jene Leserinnen und Leser, die mit den Grundlagen dieses Vorhabens noch nicht vertraut sind.

Informationen über dieses Dokument

Grundlegende Dokumentinformationen:

<i>Versionsdatum:</i>	Freitag, 17. April 2009 – 11:23:00 Uhr
<i>Versionsnummer:</i>	3.0
<i>Dokumentstatus:</i>	In Bearbeitung seit: 21.01.2009 Zeichen (einschließlich Leerzeichen): 193098 Seiten (ohne Anlagen): 57 Seiten (einschließlich Anlagen): 102
<i>Herausgeber:</i>	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Projektleitung Deutschland-Online Kfz-Wesen
<i>Autoren:</i>	Gemischte Staatssekretärs-AG der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen unter Mitarbeit ihrer Vorbereitungsgruppe
<i>Dokument-ID:</i>	DOL-Kfz-Wesen Feinkonzept-v3-0-2009-04-17

Status/Änderungshistorie:

<i>Datum</i>	<i>Bearbeiter</i>	<i>Version</i>	<i>Status</i>	<i>Änderungen</i>
27.01.2009	Richter, Redeker, Rufeger	0.01	Entwurf	-
16.03.2009	Kirstein/Richter	0.5	Entwurf	Vorbereitung des Dokuments zur Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 17.03.2009
23.03.2009	Rufeger	0.60	Entwurf	Formatierung zum Versand an die Vorbereitungsgruppe
26.03.2009	Richter, Kirstein, Rufeger	0.99	Entwurf	Einarbeitung der Rückläufe aus der Vorbereitungsgruppe, Endredaktion der Arbeitsfassung
26.3.2009	Kirstein, Richter	1.0	Fassung zur Vorlage an die gemischte Staatssekretärs-AG	Schlussformatierung

<i>Datum</i>	<i>Bearbeiter</i>	<i>Version</i>	<i>Status</i>	<i>Änderungen</i>
06.04.2009	Kirstein, Richter	2.0	Beschlussfassung der gemischten Staatssekretärs-AG; zugleich die der gemeinsamen Beratungsrunde vom 12.12.2008 vorgelegte Fassung	Von der gemischten Staatssekretärs-AG am 2.4.2009 beschlossene Änderungen hinsichtlich: <ul style="list-style-type: none"> - Vorwort - Absatz 11 zu 1 geändert - Absatz 6 und Zusammenfassung zu 3.1.5.3.1 geändert - Absatz 5 und Zusammenfassung zu 3.1.5.4 geändert - Absatz 4 und 5 zu 3.1.5.14 geändert Redaktionelle Korrekturen
17.04.2009	Kirstein, Richter	3.0	Von der gemeinsamen Beratungsrunde am 16.04.2009 beschlossene Endfassung	Von der gemischten Staatssekretärs-AG am 2.4.2009 beschlossene Änderungen hinsichtlich: <ul style="list-style-type: none"> - Vorwort Redaktionelle Korrekturen

Inhaltsübersicht

Vorwort	I
1 Zusammenfassung	1
2 Ziel und Status des Vorhabens Deutschland-Online Kfz-Wesen	5
2.1 Ausgangssituation.....	5
2.2 Strategischer Gesamtansatz.....	6
2.3 Umsetzung.....	7
3 Lösungsvorschläge für die Anwendungsfälle der Stufe 1	9
3.1 Umsetzung im Pilotland Hamburg	9
3.2 Umsetzung im Pilotland Baden-Württemberg	31
3.3 Umsetzung im Pilotland Bayern.....	36
4 Umsetzungsempfehlungen	40
4.1 Projektorganisation	40
4.2 Aufgaben zur Umsetzung der ersten Stufe	44
4.3 Planung zum weiteren Vorgehen.....	52
4.4 Kosten- und Nutzenaspekte.....	53
Anlagen	XIX

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	I
Hinweise für die Leserinnen und die Leser dieses Dokuments	III
Tabellenverzeichnis	XIII
Abbildungsverzeichnis	XIV
Abkürzungsverzeichnis	XV
1 Zusammenfassung	1
2 Ziel und Status des Vorhabens Deutschland-Online Kfz-Wesen	5
2.1 Ausgangssituation.....	5
2.2 Strategischer Gesamtansatz.....	6
2.3 Umsetzung.....	7
3 Lösungsvorschläge für die Anwendungsfälle der Stufe 1	9
3.1 Umsetzung im Pilotland Hamburg	9
3.1.1 Die Zulassung eines Neufahrzeuges	9
3.1.2 Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	10
3.1.3 Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	10
3.1.4 Die Abmeldung.....	10
3.1.5 Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen	11
3.1.5.1 Zuteilung einer eVB-Nummer.....	11
3.1.5.2 Reservierung eines Kennzeichens	12
3.1.5.3 Identifizierung	12
3.1.5.4 Zu Angabe und Nachweis der Halterdaten.....	16
3.1.5.5 Auswahl und Beauftragung eines Schilderprägungsanbieters sowie Einsteuerung des geprägten Schildes in den Zulassungsprozess	18
3.1.5.6 Einnahme von Gebühren und Steuern	19
3.1.5.7 Entlohnung des Schilderprägungsanbieters	21
3.1.5.8 Vorhaltung freizugebener Vorgänge und Sicherung von Daten im Datenbereich der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde	22

3.1.5.9	Sicherung der Daten und ihrer Übermittlung (Vertraulichkeit, Integrität, Nicht-Anfechtbarkeit)	22
3.1.5.10	Zur Prüfung von Steuer- und Gebührenrückständen durch die Zulassungsbehörde.....	24
3.1.5.11	Zur Ausfertigung der Dokumente und der Kennzeichen	25
3.1.5.12	Zum Nachweis der Gültigkeit der Hauptuntersuchung.....	27
3.1.5.13	Zum Nachweis der Verbleibsdaten	28
3.1.5.14	Einrichtung einer Zulassungsplattform	29
3.2	Umsetzung im Pilotland Baden-Württemberg	31
3.2.1	Die Zulassung eines Neufahrzeuges	31
3.2.2	Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	32
3.2.3	Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	33
3.2.4	Die Abmeldung.....	33
3.2.5	Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen	33
3.2.5.1	Aufruf einer Internetseite.....	33
3.2.5.2	Validitätsprüfung der eingegebenen Daten	34
3.2.5.3	Identifizierung	34
3.2.5.4	Entrichtung der anfallenden Gebühren.....	35
3.2.5.5	Nachweis des Fahrzeugverbleibs	35
3.2.5.6	Einschaltung ausführender Personen	35
3.3	Umsetzung im Pilotland Bayern.....	36
3.3.1	Die Zulassung eines Neufahrzeuges	36
3.3.2	Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	37
3.3.3	Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	37
3.3.4	Die Abmeldung.....	37
3.3.5	Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen	37
3.3.5.1	Auswahl eines Anbieters zur Schilderprägung	37
3.3.5.2	Ausgestaltung des Lieferdienstes bzw. Hol- und Bringdienstes	38
4	Umsetzungsempfehlungen	40
4.1	Projektorganisation	40
4.2	Aufgaben zur Umsetzung der ersten Stufe	44
4.2.1	Übergeordnete Aufgaben DOL Kfz-Wesen	44
4.2.1.1	Projektmanagement, Gremienarbeit und Berichtswesen.....	44

4.2.1.2	Kommunikation und Akzeptanzmanagement	45
4.2.1.3	Begleitung der Piloten – Leitlinien zu übergeordneten Fragestellungen der Umsetzung	46
4.2.2	Aufgaben und Planungen der Piloten.....	49
4.2.2.1	Aufgaben der Piloten	49
4.2.2.2	Überblick zu den Planungen der Pilotländer.....	50
4.3	Planung zum weiteren Vorgehen.....	52
4.4	Kosten- und Nutzenaspekte.....	53
4.4.1	Rahmenbedingungen und Prämissen zur Kosten-Nutzenbetrachtung.....	53
4.4.2	Hochrechnungen zu Kosten- und Nutzenaspekten für die Umsetzung der ersten Stufe.....	55
Anlagen		XIX
A1	Auszug aus dem Aktionsplan Deutschland-Online (Beschluss der Bundeskanzlerin und Regierungschefs der Länder in der Fassung vom 18.12.2008).....	XX
A2	Dokumente zur gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008.....	XXIII
2.1	Beschluss.....	XXIII
2.2	Auszug aus der Anlage 1 (zu Ziffer 1 Satz 2 des Beschlusses)	XXIV
A3	Auszug aus dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (u.a. Einfügung einer Ermächtigung zum Erlass von „Experimentierklauseln“).....	XXVI
3.1	Auszug aus dem Vorblatt	XXVI
3.2	Auszug aus dem Normtext	XXVII
3.3	Auszug aus der Begründung des Entwurfs	XXVIII
A4	Statistiken	XXX
4.1	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung in ausgewählten Zulassungsbehörden der Pilotländer.....	XXX
4.1.1	Landesbetrieb Verkehr (Pilotland Hamburg)	XXX
4.1.2	Zulassungsbehörden des Landkreise Esslingen und des Rhein-Neckar-Kreises (Pilotland Baden-Württemberg)	XXX
4.1.3	Pilotland Bayern.....	XXX
4.2	Kennzahlen zu den deutschlandweiten Geschäftsvorfällen im Bereich Kfz-Zulassung	XXXI

A5	Hochrechnung zu den Kosten-/Nutzenaspekten.....	XXXII
A6	Zusammensetzung der Vorbereitungsgruppe für die gemischte Staatssekretärs-AG.....	XXXVI

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufgabenverteilung DOL-Vorhaben und Piloten in Stufe 1 (Muster)	44
Tabelle 2:	DOL Kfz-Wesen: Umsetzung der 1. Stufe – Terminrahmen für 2009	52
Tabelle 3:	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung – Landesbetrieb Verkehr Hamburg.....	XXX
Tabelle 4:	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung – Zulassungsbehörde Esslingen im Rhein-Neckar-Kreis	XXX
Tabelle 5:	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung – Zulassungsbehörde der Stadt Ingolstadt	XXXI
Tabelle 6:	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung – Zulassungsbehörde der Landeshauptstadt München	XXXI
Tabelle 7:	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung – Zulassungsbehörde des Landkreises Rosenheim	XXXI
Tabelle 8:	Kennzahlen zu den deutschlandweiten Geschäftsvorfällen im Bereich Kfz-Zulassung	XXXI
Tabelle 9:	Annahmen für die Berechnung der Bürgeraufwände beim Besuch einer Zulassungsbehörde	XXXII
Tabelle 10:	Annahmen für die Berechnung der Bürgeraufwände bei Abholung in einer Poststelle	XXXIII
Tabelle 11:	Annahmen für die Berechnung der Aufwände bei verschiedenen Liefervarianten.....	XXXIII
Tabelle 12:	Berechnung der Einsparpotenziale für die Variante „Zustellung durch die Post“	XXXIV
Tabelle 13:	Darstellung des Nutzens je Zulassungsfall für den Bürger in Abhängigkeit der gewählten Liefervariante.....	XXXIV
Tabelle 14:	Notwendige Anzahl der Geschäftsvorfälle zur Amortisation	XXXV
Tabelle 15:	Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Vorbereitungsgruppe	XXXVII
Tabelle 16:	Sonstige Mitwirkende in der Vorbereitungsgruppe	XXXVIII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektstruktur DOL Kfz-Wesen	41
Abbildung 2: Abstimmung DOL Kfz-Wesen mit übergreifenden Projekten (technisch).....	47
Abbildung 3: Lieferdienste – Nutzen für den Bürger in Abhängigkeit der gewählten Sicherheitsstruktur	56

Abkürzungsverzeichnis

A	Bürger (Beschreibung der Anwendungsfälle)
AG	Arbeitsgruppe
AltfahrzeugVO	Altfahrzeug-Verordnung
AK II	Arbeitskreis II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder
AU	Abgasuntersuchung
Az	Aktenzeichen
B	Bank (Beschreibung der Anwendungsfälle)
BDR	Bundesdruckerei
BDSG	Bundesdatenschutzgesetz
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BGH	Bundesgerichtshof
BLFA-Fz	Bund-Länder-Fachausschuss Fahrzeugzulassung
BMI	Bundesministerium des Innern
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BSI	Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
C	Bürger (Beschreibung der Anwendungsfälle)
CdS	Chefs der Staatskanzleien und des Kanzleramtes
CMS	Content Management System
D	WiBe 4.1 – Modul Dringlichkeit
DATEV	Genossenschaft DATEV eG (IT-Dienstleister)
De-Mail	Deutschland-Mail
DLT	Deutscher Landkreistag
DOI	Deutschland-Online Infrastruktur
DOL	Deutschland-Online
DST	Deutscher Städtetag
E	WiBe 4.1 – Modul E zur Bedeutung für Externe
E-Gov	E-Government
EStG	Einkommenssteuergesetz
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften
eVB	Elektronische Versicherungsbestätigung
FMK	Finanzministerkonferenz
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung
FzZulGebEntG	Fahrzeugzulassungs-Gebührenrichtungsgesetz
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GebG	Gebührengesetz
GebOSt	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

GebTSt	Gebührentarif für Maßnahmen im Straßenverkehr (Anlage 1 zu § 1 GebOSt)
GKVS	Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
H	Händler (Beschreibung der Anwendungsfälle)
HH	Freie und Hansestadt Hamburg
HmbDSG	Hamburgisches Datenschutzgesetz
HmbVwVfG	Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz
https	Hyper Text Transfer Protocol Secure
HU	Hauptuntersuchung
ID	Identity
IMK	Innenministerkonferenz
IT	Informationstechnologie
IuK	Informations- und Kommunikationstechnologie
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
KGSt	Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement
KN	WiBe 4.1 – Modul Kapitalwertmethode
KoopA ADV	Kooperationsausschuss Automatisierte Datenverarbeitung Bund/Länder /Kommunaler Bereich
KraftSTDV	Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
LBV	Landesbetrieb Verkehr Hamburg
LG	Lenkungsgruppe
MPK	Ministerpräsidentenkonferenz
NI	Niedersachsen
OFD	Oberfinanzdirektion
OSCI	Online Services Computer Interface
OLG	Oberlandesgericht
Q	WiBe 4.1 – Modul Q zur qualitativ-strategischen
RP	Rheinland-Pfalz
SH	Schleswig-Holstein
SIS	Schengen-Informationssystem
S-Trust	Marke, unter der das Trust-Center der Sparkassen-Finanzgruppe durch den Deutschen Sparkassen Verlag betrieben wird
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung
TAN	Transaktionsnummer
TH	Thüringen
TMLBM	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien
UA FEK	Unterausschuss „Führung, Einsatz, Kriminalitätsbekämpfung des Arbeitskreises II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder
UAG	Unterarbeitsgruppe
VMK	Verkehrsministerkonferenz
WiBe	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

WiBe 4.1	Standard des Bundes zur Methode Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
WMK	Wirtschaftsministerkonferenz
XKfz	XML-basierter fachlicher Standard für den elektronischen Datenaustausch im Bereich des Kfz-Wesens (Planung)
XML	Extensible Markup Language
XÖV	XML-basierte fachliche Standards für den elektronischen Datenaustausch im Bereich der öffentlichen Verwaltung
Z	Zulassungsbehörde (Beschreibung der Anwendungsfälle)
ZB I	Zulassungsbescheinigung, Teil I (verschiedentlich wird auch die Abkürzung ZBT I in Veröffentlichungen verwendet)
ZB II	Zulassungsbescheinigung, Teil II (verschiedentlich wird auch die Abkürzung ZBT II in Veröffentlichungen verwendet)
ZD	Zulassungsdienstanbieter (Beschreibung der Anwendungsfälle)
Zul.-Behörde	Zulassungsbehörde

1 Zusammenfassung

Zeit, Kosten und Aufwand sollen Bürger zukünftig bei der Fahrzeugzulassung sparen. Wir sprechen hier von ca. 20 Millionen Vorgängen pro Jahr. Fahrzeuge können dann online grundsätzlich von zuhause oder jedem anderen Ort angemeldet, gemeldet und abgemeldet werden. Die Behörden nutzen zunehmend ihre Vernetzung beim automatisierten Datenabgleich mit den zahlreichen am Zulassungsverfahren beteiligten Stellen und Services. Dazu ist die Zulassung von Fahrzeugen mit den Mitteln der Informationstechnologie unter Nutzung und gegebenenfalls Anpassung rechtlicher und organisatorischer Möglichkeiten zu verändern. Das vorliegende Feinkonzept beschreibt, wie erste Reformschritte erfolgreich zu gestalten sind, um diese Ziele zeitnah zu erreichen.

Der Auftrag für diese Weiterentwicklung der Kfz-Zulassung wurde von den Regierungschefs von Bund und Ländern im Rahmen des Aktionsplans Deutschland-Online 2006 gegeben. Unter Federführung der Freien und Hansestadt Hamburg hat eine Bund-Länder-Facharbeitsgruppe mit Unterstützung des Bundesministeriums des Innern und unter Beteiligung von Vertretern des Kommunalbereichs sowie Wirtschaftsvertretern bis 2008 mögliche Umsetzungsvarianten erarbeitet. Die Ergebnisse wurden am 12. Dezember 2008 durch die gemeinsame Beratungsrunde der E-Government-Lenkungsgruppe Deutschland-Online mit den Staatssekretärinnen und Staatssekretären Verkehr aus Bund und Ländern bewertet sowie konkrete Schritte zur stufenweisen Umsetzung beschlossen.

Der **wichtigste Erfolgsfaktor** im Vorhaben ist es, einen Weg zu finden zwischen dem, was an Reform schon derzeit aus rein technischer Sicht möglich wäre und dem, was fachpolitisch, rechtlich und organisatorisch realisierbar ist. Zudem gilt es, für beide Seiten – Bürger und Behörden – einen sichtbaren Nutzen aufzuzeigen. Ein geeigneter Ansatz ist das gewählte **zweistufige Vorgehen**. Die **erste Stufe** bietet dem Bürger zeitnah (ab 2010) eine Alternative zum bisherigen Behördengang an. Sie basiert weiterhin auf den bekannten physischen Fahrzeugdokumenten und Kennzeichen und beruht zu großen Teilen auf den existierenden Geschäftsprozessen in den Zulassungsbehörden. Die Erweiterung besteht in der Kombination von internetbasierter Beantragung, dem optionalen Einsatz des elektronischen Personalausweises¹ und einer optimierten Logistikkette für die Lieferung vom und zum Bürger/Nutzer. Die gleichfalls als Ziel genannte Effizienzsteigerung in den Behörden kann durch Entlastung des Sachbearbeiters von Standardeingabe und -prüfschritten erfolgen, indem elektronische Kommunikationsmittel mit integrierten Plausibilitätsprüfungen eingesetzt werden. Die Empfehlungen des Feinkonzepts beziehen sich auf die Umsetzung dieser ersten Stufe.

Die geplante **zweite Stufe** soll diesen Weg effizienter Prozessverbesserungen fortführen und beginnt ab 2013 mit dem Ersetzen herkömmlicher Fahrzeugdokumente durch solche Medien, die elektronisch aus- und einlesbar sind. Damit wird der Ausbau der Informationstechnologie aus der ersten Stufe effektiv fortgeführt und der Dokumententransport von und zum Bürger mittelfristig auf elektronische Datenübermittlung umgestellt. In diesem Zusammenhang sind weitergehende Lösungsvorschläge,

¹ In Abstimmung mit dem Anwendungstest des elektronischen Personalausweises.

wie beispielsweise die automatische Fahrzeugummeldung beim Umzug des Halters, auf ihre Potenziale zu prüfen.

Die zweistufige Reform bietet dem Bürger somit zeitnah Nutzen und geht gleichzeitig behutsam gestaltend mit vorhandenen Strukturen um. Aufgrund der Schwerpunktsetzung in der ersten Stufe auf Fragen der Organisation und des Rechts ist es zudem möglich, Lösungen zügig zur Verfügung zu stellen und damit die Akzeptanz zu fördern. Jede weitergehende Datenintegration erfordert eine längere und sorgfältige Anpassung der komplexen und Ebenen übergreifenden Daten- und Organisationsstrukturen und wird deshalb für die zweite Stufe geplant.

Der **zweite Erfolgsfaktor** für das Vorhaben ist die Verankerung einer Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln im Straßenverkehrsgesetz (StVG) noch im Jahr 2009. Denn es zeichnen sich zur Umsetzung der ersten Stufe mögliche Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) ab. Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) soll deshalb der rechtliche Gestaltungsrahmen für die Länder insofern erweitert werden, dass den pilotierenden Ländern mit Zustimmung des Bundesrates – zeitlich und sachlich auf die erste Stufe begrenzt – Ausnahmeregelungen zu Regelungen der FZV ermöglicht werden. Rechtzeitig vor Beginn der zweiten Stufe ist der rechtliche Rahmen auf Basis der dann gewonnenen Erkenntnisse zu gestalten.

Ein **weiterer Erfolgsfaktor** dieser Reform ist die bundesweite Vorbereitung durch **Pilotländer**. Diese Pilotländer – derzeit Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern – entwickeln gemeinsam das neue Angebot für den Bürger und ergänzen dieses um Landesspezifika. Das gemeinsame Kernelement für den Bürger/Nutzer ist ein Alternativangebot für den Gang zur Zulassungsbehörde. Dazu werden die bestehenden technischen Lösungen u.a. zur Online-Datenerfassung erweitert. Bei der Gestaltung der notwendigen Logistik zum Transport von Fahrzeugdokumenten und Schildern werden etwaige Angebote Dritter (beispielsweise Schilderpräger, Lieferdienste) einbezogen. Dabei können neue Prozesse, wie beispielsweise ein Aufkleber für veränderliche Daten auf den Dokumenten, Transportwege teilweise ersetzen und damit die Kosten senken. Diese Effizienzgewinne durch Instrumente des E-Government sind auf der Verwaltungsseite auch mit Aufwand verbunden und erfordern eine Anschubfinanzierung für die Technik und die Gestaltung der Umsetzung seitens der Pilotländer in eigener Regie und Verantwortung. In einer übergreifenden Betrachtung werden diese notwendigen Investitionen aber durch weniger Wege- und Wartezeit für den Bürger und Entlastungen der Zulassungsbehörden durch automatisierte Standardprüfungen mindestens kompensiert.

Hinzu kommen mögliche Effizienzgewinne durch Standardisierung, die über den operativen Bereich weit hinaus zeigen. So sind durch die Fortentwicklung der Zulassung Datenschnittstellen zur Verwaltung und zur Wirtschaft zukünftig anzupassen. Vereinheitlichte Datenaustauschformate und Transportwege können Entwicklungskosten verringern und fördern Innovationen. So wird die Zusammenarbeit verschiedener Portale (privat und öffentlich) sowie zwischen Fachverfahren² deutlich erleichtert. Die öffentliche Verwaltung zeigt damit im Bereich Kfz-Wesen einen Sektoren übergreifenden Weg zu einem umfangreichen Modernisierungspotenzial. Notwendig ist hierfür die Entwicklung³ eines standardisierten Datenaustauschformats für das Kfz-Wesen

² Beispielsweise Finanzamt, Rechnungswesen, Meldewesen, Kfz-Wesen, Werkstatt- und TÜV-Software.

³ Möglichst unter dem Dach des Deutschland-Online Vorhabens „Standardisierung“ unter Einbeziehung notwendiger Beteiligter.

(XKfz) mit seinen möglichen Schnittstellen. Die erste Stufe der Online-Zulassung mit den daraus folgenden Gestaltungsmöglichkeiten trägt somit schon ausreichend Potenzial für die Umsetzung in sich.

Bei der gemeinsamen Erarbeitung des Feinkonzepts ist zudem der **Gestaltungsrahmen** für die Umsetzung deutlich geworden, der auch für andere Projekte beispielgebend sein kann. So sind gute Ergebnisse nur durch die **angemessene Beteiligung** der Felder Recht, Organisation und Technik und deren Bezug zueinander möglich. Zudem sind die fachlichen Anforderungen unter anderem zwischen den Bereichen Recht, Datenschutz, Sicherheit, Wirtschaft und Politik auszutarieren. Die Effizienz und Effektivität kann deshalb nur im Gesamtzusammenhang der Anforderungen gesehen werden. Zum einen können beispielsweise Anforderungen zu Datenschutz und Datensicherheit – orientiert am Stand der Technik – zu einem erhöhten Umsetzungsaufwand führen. Zum anderen haben Elemente des Kfz-Wesens in anderen Organisationszusammenhängen eine über die Funktion der Zulassung hinaus reichende Bedeutung und erfordern deshalb die Einbeziehung der betroffenen Bereiche. Anderenfalls gehen Akzeptanz und Unterstützung für das Vorhaben verloren bis hin zum möglichen Risiko des Scheiterns für die Umsetzung.

Beispielhaft soll hier die notwendige und ebenso erfolgreiche Einbeziehung des Bereichs Sicherheit dargestellt werden. Während aus einer Optimierungssicht (der Kfz-Zulassung) das Kennzeichensiegel oder Eintragungen in Fahrzeugdokumenten entfallen könnten, sind die im Zulassungsverfahren erhobenen Personen- und Fahrzeugdaten sowie die gesiegelten Fahrzeugkennzeichen und Fahrzeugdokumente häufig Anknüpfungspunkte polizeilicher Tätigkeiten. Die Neugestaltung der Kfz-Zulassung tangiert somit in ihren Folgewirkungen Kernbereiche verkehrs- und kriminalpolizeilicher sowie polizeitaktischer Arbeit. Zur Vermeidung von Manipulations- und Missbrauchsrisiken sind deshalb von den Innenministerien von Bund und Ländern abgestimmte Empfehlungen zur Gestaltung künftiger Online-Prozesse bei der Fahrzeugzulassung gegeben worden. Kernforderungen sind hier insbesondere die Beibehaltung der Funktion des Siegels bei Fahrzeugkennzeichen sowie die sichere Authentisierung und Authentifizierung des Antragstellers sowie der Halterdaten. Diese Projekt begleitenden Empfehlungen aus dem Bereich Sicherheit wurden im Feinkonzept zur Stufe 1 aufgenommen. Damit kann ein den heutigen Geschäftsprozessen vergleichbares Sicherheitsniveau erreicht werden. Die Austarierung der Interessen war in diesem Handlungsbereich für die Stufe 1 erfolgreich, da nun seitens der Vertreter der Inneren Sicherheit keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der Umsetzung der Pilotprojekte in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern und Hamburg bestehen. Allerdings wurde auch zu Bedenken gegeben, dass mit einem unveränderten Festhalten an diesen Forderungen die von der Ministerpräsidentenkonferenz geforderte möglichst durchgängige und damit medienbruchfreie Nutzung der Online-Prozesse für die Fahrzeugregistrierung nicht erreicht werden dürfte.

Sollte sich bei der stufenweisen Fortkonzeption der Online-Zulassung die Erkenntnis einstellen, dass die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II; früher: Fahrzeugbrief) in ihrer heutigen Form nicht sinnvoll beibehalten werden kann, würde dies weiteren Abstimmungsbedarf mit den beteiligten Organisationsbereichen auslösen. Denn die ZB II dient im Finanzierungsbereich als Eigentumsnachweis und könnte ohne Kompensation Nachteile in diesen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise Zinserhöhungen durch größere Ausfallrisiken, auslösen. Bei weiterführenden Überlegungen zur Ver-

änderung oder zum Wegfall der Funktion der ZB II wären Konzepte für geeignete alternative Maßnahmen zu entwickeln.

Dieses sind nur zwei Beispiele für die weitreichende Vernetzung der Kfz-Zulassung mit anderen Organisationsbereichen. Daraus folgen für die erste und zweite Stufe der Umsetzung Einflüsse auf die Effizienz und Effektivität der Online-Zulassung.

Das vorliegende Feinkonzept zeigt detailliert, wie die erste Stufe der Online-Zulassung umgesetzt werden soll und welche Handlungsschritte dafür erforderlich sind. Erfolgsfaktoren sind das stufenweise Vorgehen, die gemeinsame Sichtweise von E-Government- und Fachseite, die Kooperation von Bund, Ländern und Kommunalbereich, die Einbeziehung betroffener Organisationsbereiche und die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen (in Form einer Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln für die Pilotierung). Im Ergebnis wird es für den Bürger bequemer und für die Verwaltung effizienter, die Kfz-Zulassung durchzuführen. Die Gestaltung der Umsetzung dazu erfolgt in jedem Pilotland für sich, begleitet durch das Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen.

Mit diesem Feinkonzept ist dem Auftrag der Beratungsrunde vom 12. Dezember 2008 gemäß ein rechtlich, organisatorisch und technisch erster Schritt zur Zulassung der Zukunft beschrieben worden und dessen Wirtschaftlichkeit mit Sicht auf den Nutzer nachgewiesen.

2 Ziel und Status des Vorhabens Deutschland-Online Kfz-Wesen

2.1 Ausgangssituation

Die Regierungschefs von Bund und Ländern haben im Jahr 2006 den Aktionsplan Deutschland-Online⁴ beschlossen. Das übergeordnete Ziel ist die Modernisierung der Verwaltung unter Nutzung von E-Government. Das Vorhaben „Kfz-Wesen“ ist Bestandteil dieses Aktionsplans und wird unter der Federführung der Freien und Hansestadt Hamburg durch die Finanzbehörde seit dem Jahr 2006 umgesetzt.

In der ersten Projektphase von November 2006 bis April 2008 wurden unter Beteiligung von Verkehrsexperten aus Bund, Ländern und Kommunen ausgewählte Geschäftsprozesse zur Online-Gestaltung der Fahrzeugzulassung analysiert, Anregungen aus betroffenen Verbänden der Wirtschaft aufgenommen und Lösungsvorschläge zur Umsetzung dokumentiert.⁵ Von begleitenden Verkehrsgremien⁶ wurden zudem Vorschläge zu Prozessvereinfachungen erarbeitet, die eine Online-Abwicklung der Fahrzeugzulassung erleichtern können. Bei der Weiterentwicklung der Fahrzeugzulassung werden auch die aktuellen Entwicklungen beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA),⁷ den Versicherungen⁸ und dem Bund⁹ einbezogen. Der aktuelle Sachstand wurde in diesem Zeitraum in den Verkehrs- und E-Government-Gremien sowie den kommunalen Spitzenverbänden vorgetragen.

Mit der ersten gemeinsamen Beratung der Lenkungsgruppe E-Government mit den Staatssekretären der Verkehrsseite aus Bund und Ländern am 12. Dezember 2008 ist es gelungen, gemeinsam den Auftrag aus dem Aktionsplan zu konkretisieren. Ziffer 1 des Beschlusses lautet:

„Das Ziel des Deutschland-Online-Vorhabens „Kfz-Wesen“, das Zulassungsverfahren (Registrierungsprozesse) unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik so zu gestalten, dass die Fahrzeugzulassung (An-, Um- und Abmeldung) für den Bürger/Nutzer ohne jeden Behördengang möglich ist und auf der Seite der Verwaltung dabei soweit wie möglich automatisiert wird, wird in mindestens zwei Stufen für geeignete Fälle umgesetzt.“¹⁰

⁴ Auszugsweise wiedergegeben in Anlage A1 dieses Dokuments (s. S. XX).

⁵ Hierzu s. den internen Zwischenbericht des Vorhabens DOL Kfz-Wesen – Diskussionsstand April 2008.

⁶ Zu nennen ist insbesondere die Arbeitsgemeinschaft des BLFA-Fz zu Deutschland-Online Kfz-Wesen.

⁷ Siehe Umsetzungsplan 2009 E-Government 2.0 – Das Programm des Bundes, dort Kap. 1.3.12 Kfz-Wesen. Die Betriebsaufnahme des neuen zentralen Fahrzeugregisters und der Beginn der Direkteinstellung von Daten durch die Zulassungsbehörden sind für September 2009 geplant.

⁸ Siehe Umsetzungsplan 2009 E-Government 2.0 – Das Programm des Bundes; Kap. 1.3.12 Kfz-Wesen.

⁹ Die Pilotierung von DOL Kfz-Wesen zur Stufe 1 soll möglichst noch im Jahr 2009 mit dem Anwendungstest des elektronischen Personalausweises abgestimmt werden, vgl. Ziffer 3 Satz 2 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, dort S. XXIII.

¹⁰ Ziffer 1 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, dort S. XXIII.

In der Sitzung wurden des Weiteren Rahmenvorgaben für das Vorhaben festgelegt. Zu diesen gehören die Beibehaltung des Regionalbezugs im Kennzeichen und die haushaltsneutrale Umsetzung der ersten Stufe für die Länder.¹¹ Die kommunalen Spitzenverbände haben als eine aus ihrer Sicht bedeutsame Voraussetzung für die Unterstützung des Vorhabens hervorgehoben, dass die zentrale Rolle der Kfz-Zulassungsbehörden auch bei der zukünftigen Gestaltung der Aufgabe durch einen weiteren Zugangskanal über das Internet erhalten bleiben müsse.¹²

2.2 Strategischer Gesamtansatz

Das Vorhaben soll durchgeführt werden, um für den Bürger/Nutzer einen wahrnehmbaren Nutzen zu erzeugen und gleichzeitig Effizienzgewinne für die Verwaltung zu erreichen. Dabei sind die rechtlichen, organisatorischen und technischen Möglichkeiten so zu variieren und aufeinander anzupassen, dass die Ziele effektiv und effizient erreicht werden.

Dabei ist nicht alles, was technisch möglich ist, sofort umsetzbar. Denn im Kfz-Wesen gibt es spezifische Gestaltungsprämissen, Rahmenbedingungen und administrative Ausgangslagen, die bei der Konzeption eines zukünftigen Kfz-Zulassungssystems zu berücksichtigen sind. Insbesondere sind sicherheitsrelevante Fragestellungen des Zulassungswesens zu beachten. Dabei geht es besonders darum, die bislang vorhandenen Kontrollmöglichkeiten der Polizei in unveränderter Weise beizubehalten. Es ist deshalb beschlossen worden, eine **Umsetzung in Stufen** durchzuführen. Dieser evolutionäre Ansatz beinhaltet in der **Stufe 1** ein System, in dem die elektronische Umsetzung zum bisherigen Verfahren gleichwertige Lösungen ermöglicht, das aber im übrigen weiterhin auf physischen Dokumenten und Kennzeichen basiert, diese aber um eine internetbasierte Beantragung, den elektronischen Personalausweis und eine optimierte Logistikkette erweitert. Ein solches System ist aus einer Umsetzungsperspektive heraus und unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine machbare Lösung im Sinne der Zielvorgabe der Regierungschefs von Bund und Ländern. Der Schwerpunkt dieser Umsetzungsvariante liegt damit auf den rechtlichen und organisatorischen Gestaltungsmöglichkeiten von E-Government. Unabhängig davon sind weitergehende Varianten denkbar. Soweit die elektronische Abwicklung grundsätzliche Änderungen des Verfahrens bzw. der Verfahrensstandards (z.B. Siegelung der Kennzeichen) erfordert, sollen Lösungen dafür bis zum Start der Stufe 2 herbeigeführt werden.

Aufgrund der organisatorischen und rechtlichen Schwerpunktsetzung ist es zudem möglich, Lösungen zügig den Bürgern bzw. Nutzern zur Verfügung zu stellen und damit die Akzeptanz zu erhöhen sowie Nutzungsverhalten anzupassen. Jede weitergehende Datenintegration erfordert eine längere Anpassung der komplexen, Ebenen übergreifenden IT-Strukturen und ist somit erst mittelfristig verfügbar. Weiterhin ermöglicht die niedrige technische Eintrittsschwelle eine hohe Beteiligung von Pilotzulassungsbehörden. Damit kann es gelingen, die regional unterschiedlichen Bedürf-

¹¹ Vgl. Ziffer 1 Satz 2 in Verbindung mit Anlage 1 unter IV des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, dort S. XXIII.

¹² Gemeinsames Schreiben des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Städtetages an den Federführer Deutschland-Online Kfz-Wesen vom 5.12.2008.

nisse der Bürger und Nutzer in variierenden Lösungsansätzen angemessen zu berücksichtigen.

2.3 Umsetzung

Die **Stufe 1** zur „Kfz-Zulassung ohne Behördengang“ startet im Jahr 2009 zumindest mit den Pilotländern Baden-Württemberg, Bayern und Hamburg. Jedes Pilotland kann rechtlich, organisatorisch und technisch unterschiedliche Varianten auf Landesebene erproben. Bis Ende des Jahres 2009 sollen von E-Government- und Verkehrsseite gemeinsam vorgegebene¹³ Anwendungsfälle¹⁴ pilotiert und eingeführt werden. Die Umsetzung konzentriert sich dabei auf die internetgestützte Erfassung der Kfz-Zulassungsdaten (Datenvorerhebung) unter Berücksichtigung innovativer Systeme zur Authentifizierung¹⁵ (z.B. über den elektronischen Personalausweis oder De-Mail¹⁶), die elektronische Integration der meisten Prüfschritte im Zulassungsverfahren in die Datenvorerhebung und die Übermittlung der Daten an die zuständige Zulassungsbehörde. Fahrzeugdokumente in Papierform und gesiegelte Kennzeichen werden aus rechtlichen und polizeitaktischen Gründen weiterhin als „physische Komponenten“ eingesetzt, was deren Transport vom und zum Bürger erfordert. Für die Durchführung der Pilotprojekte wird in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und den Bundesländern die Aufnahme einer Ermächtigung zum Erlass von **Experimentierklauseln**¹⁷ in das Straßenverkehrsgesetz vorbereitet. Durch sie soll das BMVBS ermächtigt werden, seinerseits die Länder zu ermächtigen, Ausnahmeregelungen von einzelnen, näher bezeichneten Regelungen der Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats zu treffen, um neue Verfahrensweisen unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik zu erproben. Durch die Experimentierklausel soll der Rahmen für bekannte und zukünftig denkbare Umsetzungsszenarien weiterer Pilotteilnehmer geschaffen werden.

Ein möglichst durchgängiges Kfz-Online-Verfahren mit stärker integrierten Funktionen dürfte weitere Rechts- und Verfahrensänderungen der Kfz-Zulassung erfordern. Hierfür ist neben der Weiterentwicklung der IT-Verfahren auf Seiten der Verwaltung¹⁸ auch der Einsatz elektronischer bzw. elektronisch lesbarer Fahrzeugdokumente¹⁹

¹³ Vgl. Ziffer 1 Satz 2 in Verbindung mit Anlage 1 unter IV des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, dort S. XXIII.

¹⁴ Zulassung eines Neufahrzeugs, Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk, Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters, Abmeldung (Außerbetriebsetzung).

¹⁵ Ergänzend wird in der ersten Stufe die nachgelagerte Identifizierung des Antragstellers bei Lieferung erprobt.

¹⁶ Vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Regelung von Bürgerportalen und zur Änderung weiterer Vorschriften, BR-Drucksache 174/09, hierzu die entsprechende Pressemitteilung des Bundesministeriums des Innern (BMI) vom 4. Februar 2009, abrufbar unter www.bmi.bund.de, Stand: 26.3.2009, sowie die Empfehlungen der Ausschüsse des Bundesrates vom 23.3.2009, BR-Drucksache 174/1/09.

¹⁷ Der Entwurf des BMVBS ist in seiner jetzigen Fassung als Kabinettsvorlage auszugswise in Anlage A3 (S. XXVI) dieses Dokuments wiedergegeben.

¹⁸ Beispiele hierfür siehe Beratung zu DOL Kfz-Wesen beim Thüringer Ministerium Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM), Protokoll vom 28. Januar 2009.

¹⁹ Siehe hierzu Ziffer 4 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder. zum DOL Vorhaben „Kfz-Wesen“ am 12. Dezember 2008, wiedergegeben in Anlage A2 und dort unter 2.1, S. XXIII. Technische Entwicklungen zu elektronischen Fahr-

notwendig. Entsprechende Erprobungen für eine **Folgestufe** sind ab 2013 geplant. Mögliche technische Lösungsansätze werden derzeit durch Innovatoren vorbereitet.²⁰

Für die Folgestufen sind darüber hinaus im Sinne der Zielerreichung weitere notwendige rechtliche Änderungen und organisatorische Ansätze zur elektronischen Abwicklung von Geschäftsprozessen der Kfz-Zulassung²¹ auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen und geeignete Lösungen umzusetzen. Die aktuelle Verwaltungserfahrung leitet den Blick zudem auf weitergehende Umsetzungsszenarien. So werden etwa achtzig bis neunzig Prozent der Neuzulassungen durch beteiligte Dritte für den Halter durchgeführt. Bei der Abmeldung sind es etwa fünfzig bis sechzig Prozent aller Vorgänge.²² In diesem Zusammenhang werden organisatorische Ansätze geprüft, die eine effiziente Einbeziehung von Dritten in den Prozess ermöglichen.

zeugdokumenten liegen bereits vor, siehe z.B. Bundesdruckerei, Pressemitteilung vom 2. März 2009 – abrufbar unter www.bundesdruckerei.de, Stand: 26.3.2009.

²⁰ Siehe hierzu die Präsentationen von Fraunhofer und der Bundesdruckerei zu elektronischen Fahrzeugdokumenten und Kennzeichen auf der CeBIT 2009.

²¹ Siehe hierzu etwa die Vorschläge des BLFA-Fz zur Sitzung der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) am 10./11. September 2008 und Beratung zu DOL Kfz-Wesen beim TMBLM vom 28. Januar 2009.

²² Siehe hierzu die Schätzungen aus den Pilotprojekten (Februar 2009) in Anlage A4 unter 4.1 (S. XXX).

3 Lösungsvorschläge für die Anwendungsfälle der Stufe 1

Das vorliegende Feinkonzept ist Ergebnis des Auftrags der gemischten Staatssekretärs-AG, das Stufenkonzept mit dem Ziel einer Feinplanung für die erste Stufe zu konkretisieren.²³ Als Grundlage für die Feinkonzeptionierung der ersten Stufe waren bestimmte Anwendungsfälle der Kfz-Zulassung vorgegeben.²⁴ Im Folgenden werden die Vorschläge der Pilotländer vorgestellt, wie sie diese Anwendungsfälle in ihrem Hoheitsbereich umsetzen wollen und vor welchen rechtlichen, organisatorischen und technischen Herausforderungen sie sich dabei gestellt sehen.

3.1 Umsetzung im Pilotland Hamburg

3.1.1 Die Zulassung eines Neufahrzeuges

Nach dem Kauf des Fahrzeugs, der Ausstellung einer elektronischen Versicherungsbestätigung (eVB)²⁵ und der Reservierung eines Kennzeichens im Internet²⁶ ruft A – soweit von ihm gewünscht mit Unterstützung des H – im Internet eine Plattform²⁷ für die Zulassung auf und identifiziert sich²⁸. Er wählt die Funktion Neuzulassung. Es erscheinen Eingabemasken für die Datenvorerfassung, die A mit den Halterdaten, den Fahrzeugidentifizierungsdaten und der eVB-Nummer ausfüllt. Es wird zudem ein Anbieter ausgewählt,²⁹ der später die Kennzeichenschilder für das Fahrzeug des A prägen soll. Anschließend zahlt A über eine E-Payment-Funktion oder über die elektronische Erteilung einer Einzugsermächtigung die anfallenden Gebühren und Steuern³⁰ und erstattet die Kosten für die Prägung der Schilder³¹ und etwaige Logistik-Dienstleistungen.

Die Daten werden von der Plattform in einen Datenbereich³² der örtlich zuständigen Z³³ übermittelt³⁴. Z prüft elektronisch, ob A mit Steuern oder Gebühren im Rückstand

²³ Ziffer 5 Satz 2 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder. zum DOL Vorhaben „Kfz-Wesen“ am 12. Dezember 2008, wiedergegeben in Anlage A2 und dort unter 2.1 (S. XXIII).

²⁴ Ziffer 1 Satz 2 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder. zum DOL Vorhaben „Kfz-Wesen“ am 12. Dezember 2008, wiedergegeben in Anlage A2 und dort unter 2.1 (S. XXIII), in Verbindung mit Anlage 1 Ziffer IV des Beschlusses unter 2.2 (S. XXIV).

²⁵ Zum Vorgang der Zuteilung einer eVB-Nummer s. 3.1.5.1 (S. 11).

²⁶ Zur Reservierung eines Kennzeichens s. 3.1.5.2 (S. 12).

²⁷ Zur Einrichtung einer Plattform s. 3.1.5.14 (S. 29). Zur Identifizierung der zuständigen Zulassungsbehörde s. 3.1.5.3.2 (S. 16).

²⁸ Zur Identifizierung des Antragstellers s. 3.1.5.3.1 (S. 13).

²⁹ Zu den Anforderungen an die Auswahl eines Schilderprägungsanbieters s. 3.1.5.5 (S. 18).

³⁰ Zu den Möglichkeiten, die Begleichung der anfallenden Gebühren und die Einziehung der Steuern zu sichern, s. 3.1.5.6.1 (S. 19) und 3.1.5.6.2 (S. 19).

³¹ Zur Erstattung der Kosten für die Prägung der Schilder s. 3.1.5.7 (S. 21).

³² Zur Funktion des Datenbereichs und zur Sicherung der Datenverfügbarkeit s. 3.1.5.8 (S. 22).

³³ Zur Identifizierung der zuständigen Zulassungsbehörde s. 3.1.5.3.2 (S. 16).

³⁴ Zur Sicherung der Daten und deren Übermittlung (Vertraulichkeit, Integrität, Nicht-Anfechtbarkeit) s. 3.1.5.9 (S. 22).

ist³⁵ und ob die eingegebenen Halter- und Fahrzeugdaten valide³⁶ sind. Sie ergänzt etwaige Daten für die Dokumente und die Kennzeichen. Anschließend teilt Z über das Fachverfahren das Kennzeichen zu. Über die Plattform wird A der Status der Bearbeitung mitgeteilt.

Z lässt die Schilder von dem ausgewählten Anbieter prägen und sorgt für die Ausfertigung der Dokumente und der amtlichen Kennzeichen.³⁷ Anschließend kennzeichnet sie den Vorgang über die Plattform als abgeschlossen und gibt über das Fachverfahren die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung frei.

Z lässt A über einen Lieferdienst³⁸ die Schilder und gegebenenfalls die Dokumente überbringen. A schraubt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug und übergibt B die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II).

3.1.2 Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk

A ist von Kiel nach Hamburg umgezogen und muss sein Fahrzeug umschreiben lassen. Er teilt dies bei einem finanzierten Fahrzeug B mit, die daraufhin Z die ZB II übermittelt. Bei einem nichtfinanzierten Fahrzeug verfügt A über die ZB II.

Der Zulassungsvorgang wird von A über die Plattform beantragt und gestaltet sich im Ablauf grundsätzlich wie bei der Neuzulassung. Zusätzlich muss A noch die Gültigkeit der Hauptuntersuchung (HU) nachweisen.³⁹

A erhält im Tausch gegen seine alten die neuen Dokumente und Kennzeichen. Er schraubt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug. B erhält bei Finanzierung die ZB II durch Z zurück.

3.1.3 Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters

A hat B den Kredit zurückbezahlt, woraufhin er die ZB II erhält. Danach verkauft er sein Fahrzeug an C und übergibt das Fahrzeug und die Fahrzeugdokumente. C finanziert sein Fahrzeug über B. Ab hier gleicht der Vorgang der Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk, gegebenenfalls ohne Kennzeichenwechsel.

3.1.4 Die Abmeldung

C will sein Fahrzeug abmelden. C ruft – soweit von ihm gewünscht mit Unterstützung des H, da gegebenenfalls eine Inzahlungnahme des Fahrzeugs stattfindet – im Internet eine Plattform⁴⁰ für die Zulassung auf und identifiziert sich⁴¹.

³⁵ Zur Ausgestaltung und zum Ablauf der Verfahren zur Prüfung von Gebühren- und Steuerrückständen s. 3.1.5.10.1 (S. 24) und 3.1.5.10.2 (S. 25).

³⁶ Die Frage der Datenvalidität wird im Rahmen des Datenschutzkonzeptes zur Umsetzung der Stufe 1 behandelt.

³⁷ Zur Ausfertigung der Dokumente und der Kennzeichen s. 3.1.5.11 (S. 25).

³⁸ Zur Ausgestaltung des Lieferdienstes s. 3.1.5.11.2 (S. 27).

³⁹ Zu den Anforderungen an die Nachweisdaten s. 3.1.5.12 (S. 27).

⁴⁰ Zur Einrichtung einer Zulassungsplattform s. 3.1.5.14 (S. 28).

⁴¹ Zur Authentifizierung des Antragstellers s. 3.1.5.3.1 (S. 13).

Er wählt die Funktion Außerbetriebsetzung. Es erscheinen Eingabemasken für die Datenvorerfassung, die A mit Halterdaten, den Fahrzeugidentifizierungsdaten und Angaben zum Verbleib des Fahrzeugs⁴² ausfüllt. Anschließend zahlt C die anfallenden Gebühren.⁴³

Die Daten werden von der Plattform in einen Datenbereich⁴⁴ der örtlich zuständigen Z übermittelt⁴⁵. Die Z prüft elektronisch, ob die eingegebenen Halter- und Fahrzeugdaten valide sind. Sie ergänzt etwaige Daten für die Dokumente und die Kennzeichen. Über die Plattform wird C der Status der Bearbeitung mitgeteilt.

Z sorgt für die Ausfertigung der Dokumente und die Entsigelung der amtlichen Kennzeichen.⁴⁶ Anschließend kennzeichnet sie den Vorgang über die Plattform als abgeschlossen und gibt über das Fachverfahren die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung frei. Z lässt C über einen Lieferdienst die Dokumente und gegebenenfalls die entsiegelten Schilder überbringen.⁴⁷

3.1.5 Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen

3.1.5.1 Zuteilung einer eVB-Nummer

Nach geltendem Recht (§§ 3 Absatz 1 Satz 2, 6 Absatz 4 Nummer 4, 23 Absatz 1 FZV) ist der Nachweis, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Haftpflichtversicherung besteht, bei der Zulassungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung zu erbringen. Dabei ist die Versicherungsbestätigung grundsätzlich vom Versicherer an die Zulassungsbehörde elektronisch zu übermitteln oder zum Abruf durch die Zulassungsbehörde bereitzuhalten (§ 23 Absatz 3 FZV).

Technisch-organisatorisch werden diese Vorgaben schon bisher durch das System des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) umgesetzt, das in die vorliegende Umsetzungslösung integriert wird: der spätere Versicherungsnehmer stellt über das Internet einen Versicherungsantrag bei einem frei gewählten Versicherungsunternehmen. Dieses übermittelt alle erforderlichen Daten des Versicherungsnehmers bzw. Halters an die zentrale Stelle der Versicherer beim GDV. Die Daten werden dort gespeichert. Auf elektronischem Wege wird die elektronische Versicherungsbestätigung (eVB) – vergleichbar einer PIN – dem Versicherungsnehmer mitgeteilt. Bei der Zulassung ruft die Zulassungsbehörde anhand der eVB-Nummer, die ihr der Antragsteller mitteilt, auf elektronischem Wege über das KBA die Bestätigung ab. Die Zulassungsdaten werden nach erfolgter Zulassung an das KBA übermittelt und an die zentrale Stelle der GDV weitergeleitet, was den Vorgang komplettiert.

Die vorliegende Umsetzungslösung knüpft an diesen bestehenden Strukturen an.

⁴² Zu den Anforderungen an die Nachweisdaten s. 3.1.5.13 (S. 28).

⁴³ Zu den Möglichkeiten, die Begleichung der anfallenden Gebühren zu sichern, s. 3.1.5.6.1 (S. 19).

⁴⁴ Zur Funktion des Datenbereichs und zur Sicherung der Datenverfügbarkeit s. 3.1.5.8 (S. 22).

⁴⁵ Zur Sicherung der Daten und ihrer Übermittlung (Vertraulichkeit, Integrität, Nicht-Anfechtbarkeit) s. 3.1.5.9 (S. 22).

⁴⁶ Zur Ausfertigung der Dokumente und der Kennzeichen s. 3.1.5.11 (S. 25).

⁴⁷ Zur Ausgestaltung des Lieferdienstes s. 3.1.5.11.2 (S. 27).

3.1.5.2 Reservierung eines Kennzeichens

Schon heute ist es für den Antragsteller zulässig und möglich, im Vorwege der Zuteilung eines Kennzeichens (§ 8 FZV) auf Antrag und gegen eine mögliche Gebühr (§ 1 Absatz 1 i.V.m. Nr. 221 Satz 3 GebOSt) ein Wunschkennzeichen über das Internet zu reservieren:

Technisch-organisatorisch ist es möglich, die im Internet verfügbaren Funktionen der Wunschkennzeichenreservierung der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde zu nutzen. Über diese Funktion – die Bestandteil der Plattform sein kann – sucht der Antragsteller sich eine gewünschte verfügbare Nummernkombination aus, die von der Zulassungsbehörde für einen bestimmten Zeitraum reserviert wird. Die Gebühren werden entweder direkt bei der Reservierung über E-Payment bezahlt oder später im Zusammenhang mit der Vorgangsbearbeitung in der Zulassungsbehörde. Für den Reservierungsvorgang erhält der Antragsteller eine Vorgangsnummer zur Referenzierung bei der nachfolgenden Bearbeitung des Antrags.

Die vorliegende Umsetzungslösung knüpft an diesen bestehenden Strukturen an.

3.1.5.3 Identifizierung

Die Zulassung erfolgt auf Antrag bei der örtlich zuständigen Zulassungsstelle (§ 1 Absatz 1 Satz 2 StVG, §§ 3 Absatz 1 Satz 2, 6 Absatz 1 Satz 1 FZV). Als einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung, die der zuständigen Behörde zugehen muss, schließt ein Antrag begrifflich ein, dass es einen Antragsteller und eine antragsempfangende Behörde gibt. Die Existenz eines Antrags setzt so gesehen die Existenz eines Antragstellers und einer antragsempfangenden Behörde voraus, weshalb die am Zulassungsverfahren – wie die an jedem anderen Antragsverwaltungsverfahren – Beteiligten die Möglichkeit haben müssen, sich gegenseitig identifizieren⁴⁸ zu können. So muss insbesondere die Zulassungsbehörde den Antragsteller als diejenige natürliche oder juristische Person identifizieren können, die er zu sein vorgibt, und umgekehrt muss der Antragsteller die mit ihm kommunizierende Stelle als die (Zulassungs-)Stelle erkennen können, für die sie sich ausgibt. Weil ein Antrag in der Folge Rechte und Pflichten sowohl auf der Seite des antragstellenden Bürgers als auch auf Seiten der antragsempfangenden Behörde begründet, stellt sich aus einer nachkontrollierenden Perspektive (etwa eines Gerichts) entsprechend die Frage, unter welchen (rechtlichen) Voraussetzungen jeder Verfahrensbeteiligte zum Zeitpunkt der Antragstellung davon ausgehen darf oder auch muss, dass die ihm gegenüber behauptete Identität des Gegenübers zutreffend ist, diesem also tatsächlich eine bestimmte Information (etwa ein Personennamen, ein Geburtsdatum oder der Name einer Behörde) zuzuordnen ist.

⁴⁸ Wegen den in der Praxis zum Teil uneinheitlich gebrauchten Terminologien soll an dieser Stelle Folgendes angemerkt werden: Mit *Identifizierung* ist im Folgenden der Vorgang gemeint, der dem eindeutigen Erkennen einer Person oder eines Objektes dient. Dementsprechend ist von *Identität* die Rede, wenn die Übereinstimmung der personenbezogenen Daten mit einer natürlichen Person gemeint ist. Beide Begriffe werden hier wiederum von den Begriffen der Authentifizierung, Authentisierung und Authentizität unterschieden: Unter *Authentifizierung* wird im Folgenden der Vorgang zur Überprüfung (Verifikation) einer behaupteten Identität, beispielsweise einer Person oder eines Objekts, verstanden. *Authentisierung* hingegen ist der Vorgang des Nachweises der eigenen Identität. *Authentizität* schließlich bedeutet Echtheit im Sinn von „als Original befunden“ und bringt insbesondere in Bezug auf eine übermittelte Information zum Ausdruck, dass diese sicher dem genannten Sender zugeordnet sowie nachgewiesen werden kann, dass die Information nach dem Versand nicht mehr verändert worden ist.

In herkömmlichen Verwaltungsverfahren, die (ganz selbstverständlich) darauf aufbauen, dass der Antragsteller und der behördliche Vertreter miteinander persönlich, schriftlich oder fernmündlich in Kontakt treten, werden Probleme der Identifizierung regelmäßig als solche der Echtheit der Information (z.B. des Namens) wahrgenommen, von der das sich authentifizierende Subjekt (z.B. der Antragsteller) behauptet, dass sie ihm zuzuordnen ist. Denn den herkömmlichen Kommunikationssituationen (Gespräch unter Anwesenden, Schriftverkehr oder Telefonat) wird regelmäßig das Vertrauen entgegengebracht, das zu identifizierende Subjekt (die natürliche Person bzw. das organisatorische Gebilde) als solches (etwa durch Inaugenscheinnahme) erkennen zu können. Dementsprechend entstehen selten Zweifel über die Existenz und Erkennbarkeit des zu identifizierenden Subjekts als solches als vielmehr über die Richtigkeit der Information, die als zu diesem Subjekt zugehörig behauptet wird. Der Antragsteller kann etwa einen falschen Namen oder ein falsches Geburtsdatum nennen, sein Gegenüber kann sich unzutreffend als Behördenvertreter ausgeben. Es ist die vornehmliche Funktion der hergebrachten Ausweispapiere, solche Zweifel auszuräumen, nämlich indem sie dem Identifizierenden über Vergleichsparameter (z.B. Lichtbild, Schriftprobe) erlauben, die auf dem Ausweis genannten und in ihrer Richtigkeit besonders gesicherten Informationen der zu identifizierenden Person plausibel zuordnen zu können.

Es dürfte an dem den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien entgegenbrachten, im Vergleich zu hergebrachten Medien geringeren Vertrauen begründet liegen, dass bei über sie stattfindenden Kommunikationen – anders als in herkömmlichen Kommunikationssituationen – verbreitet eher Zweifel schon darüber entstehen, ob die zu identifizierende Person an sich zutreffend erkannt werden konnte („man sieht und hört ja nichts von ihr“). Damit fehlt aber von vornherein ein Element, damit herkömmliche Mechanismen (wie etwa der Lichtbildausweis) im Wege eines Vergleiches ihre identifizierende Funktion überhaupt entfalten können. Aufgrund dieser wesentlich veränderten Kommunikationssituation in einem Online-Verfahren stellen sich die eingangs genannten Fragen neu, wie die Beteiligten sich gegenseitig ihrer Identität versichern können bzw. unter welchen Voraussetzungen jeder Verfahrensbeteiligte von der Richtigkeit der ihm gegenüber behaupteten Identität des Gegenübers ausgehen darf oder auch muss.⁴⁹ Innerhalb des so gesteckten rechtlichen Rahmens sind einerseits wirtschaftliche Erwägungen bei der Wahl der technischen Umsetzungslösung zu berücksichtigen, um die Akzeptanz bei Entscheidern und Bürgern zu erhöhen. Andererseits muss diese Lösung eine sichere Authentisierung bzw. Identifizierung von Antragsteller oder Halter beinhalten und darüber hinaus einfach zu bedienen, finanziell tragbar sein und einer möglichst großen Anzahl an Nutzern zugänglich sein.

3.1.5.3.1 Identifizierung des Antragstellers

Vorgaben für die Identifizierung des Antragstellers⁵⁰ folgen in erster Linie aus dem geltenden Recht. Allerdings stellt das Straßenverkehrsrecht, und hier insbesondere

⁴⁹ Dabei kann schon an dieser Stelle festgestellt werden, dass kaum zu erwarten ist, dass insbesondere das geltende Recht konkrete Vorgaben und Mechanismen zur Identifizierung bereithält, eben weil es selbst in die durch die herkömmlichen Medien geprägte Kultur eingebettet ist, also in weiten Bereichen (stillschweigend) etwa auf „dem persönlichen Gespräch unter Anwesenden“ oder dem Einsatz von „Papier und Bleistift“ aufsetzt.

⁵⁰ Der Fall, dass Antragsteller und einzutragender Halter auseinanderfallen, aber auch die Vorschrift des § 6 Absatz 8 FZV, nach der das Fahrzeug durch Vorführung, also durch Inaugenscheinnahme zu identifizieren ist, zeigen, dass die Identifizierung der Antragstellers vom Erfordernis der Angabe bzw. Nachweises der

das StVG und die FZV, als vorrangig anzuwendendes Sonderrecht keine bestimmten Anforderungen an die Identifizierung der antragstellenden Person (vgl. §§ 6 ff. FZV), sondern legt nur fest, dass die Zulassung auf Antrag erteilt wird (§ 1 Absatz 1 Satz 2 StVG, §§ 3 Absatz 1 Satz 2, 6 Absatz 1 Satz 1 FZV; vgl. auch § 22 Satz 2 Nummer 2 HmbVwVfG), ohne in Hinblick auf die Identifizierung des Antragstellers eine bestimmte Form oder ein bestimmtes Verfahren vorzusehen. Für die Identifizierung des Antragstellers werden somit die Vorschriften und Grundsätze des allgemeinen Verwaltungsrechts (insbes. §§ 9 ff. HmbVwVfG) maßgeblich. Nach ihnen muss die Antragstellung der Behörde die Möglichkeit bieten, die Identität des Antragstellers festzustellen (vgl. auch § 3a Absatz 2 Satz 3 HmbVwVfG). Wie die Behörde dies zu bewerkstelligen hat, legt das Gesetz indes nicht fest, sondern überantwortet dies der Behörde im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens zur Verfahrensgestaltung (vgl. § 10 HmbVwVfG) und gibt der Behörde dazu verschiedene Befugnisse und Instrumente an die Hand (vgl. insbes. §§ 24, 26, 27 HmbVwVfG). Nach § 10 HmbVwVfG ist das Verwaltungsverfahren nicht an eine bestimmte Form gebunden und einfach, zweckmäßig und zügig durchzuführen.

Die herkömmliche Verwaltungspraxis im Zulassungswesen übt das ihr so zustehende Ermessen aufgrund der Bedeutsamkeit der Kfz-Zulassung regelmäßig dahingehend aus, dass die Identifizierung des Antragstellers anhand von Lichtbildausweisen (insbesondere des Personalausweises) durchgeführt wird. Lichtbildausweise besitzen regelmäßig zwei Vergleichsparameter: ein fotografisches Bild des Inhabers und ein Bild seiner Unterschrift. Die Identifizierung erfolgt durch eine vergleichende Inaugenscheinnahme von Bild und Person bzw. von Unterschrift und Schriftprobe. Einem solchen Vergleich durch Inaugenscheinnahme (vgl. § 26 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 HmbVwVfG) wird eine hohe Identifizierungsrichtigkeit zugeschrieben. Man traut dem, was bzw. wen man „mit den eigenen Augen sieht“. Dementsprechend sind herkömmlich die Identifikation des Antragstellers und damit das Vorliegen eines Antrags überhaupt entscheidend von dem persönlichen Erscheinen des Antragstellers bei der Zulassungsbehörde und der Vorlage der genannten Legitimationspapiere abhängig. Nur ein damit möglicher Vergleich durch Inaugenscheinnahme von Person und Papier begründet für die Zulassungsstelle nach ihrem eigenen Ermessen eine im Sinne von § 10 HmbVwVfG verantwortbare Gewissheit über die Identität des Antragstellers.

Durch die räumliche und zeitliche Entzerrung des Zulassungsvorgangs durch Einschaltung neuer Medien entfällt die Möglichkeit des beschriebenen Vergleichs durch Inaugenscheinnahme von Person und Papier und kann dementsprechend auch nicht zur Voraussetzung für die Identifizierung gemacht werden, soll der so errungene Effizienzgewinn nicht wieder entfallen. Damit wird die Herstellung einer im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensrechts und einer sicheren Authentisierung bzw. Identifizierung verantwortbaren Gewissheit über die Identität des Antragstellers bei der Einrichtung von Online-Verfahren allerdings nicht unmöglich, sondern muss mit anderen, äquivalenten Mitteln hergestellt werden.

Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten zu trennen ist. Anders als hier geht es dort von vornherein nicht um die Verifizierung einer *Zuordnung* einer bestimmten Information zu einem bestimmten Subjekt, sondern um die Verifizierung einer Information *als solcher*, nämlich ob eine Person mit einem bestimmten Namen Halter des zuzulassenden Fahrzeugs bzw. ob ein Fahrzeug mit einer bestimmten Nummer das zuzulassende Fahrzeug ist. Die Prüfung, ob die Zuordnung von Person zu Name bzw. von Fahrzeug zu Nummer richtig ist, kann die schlichte Angabe der Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten nicht leisten.

Als solche Mittel haben sich bislang vor allem Passwortsysteme sowie Signaturkarten (wie z.B. die Karten von S-Trust oder DATEV⁵¹ o.ä.), bei denen Zertifizierungsdiensteanbieter (etwa Behörden, Notare oder Banken) die Legitimationsprüfung nach geltendem Signaturrecht bereits vorgenommen haben, herausgebildet. Der Vergleich von Bild und Person bzw. Unterschrift und Schriftprobe werden ersetzt durch den elektronisch vermittelten Nachweis eines bestimmten Wissens und (gegebenenfalls zusätzlich) eines Besitzes einer bestimmten Sache.

Dementsprechend kann die Authentifizierung von Personen auf unterschiedlichen Sicherheitsniveaus durchgeführt werden. Während eine Authentifizierung auf einfachem Sicherheitsniveau durch die Eingabe von Benutzername (User-ID) und Kennwort (also Wissen) erreicht wird, findet eine Authentifizierung auf hohem Sicherheitsniveau zusätzlich durch den Nachweis von Besitz statt.

Welche technischen Umsetzungslösungen für die erste Stufe einzusetzen sind, hängt damit entscheidend davon ab, welche Anforderungen an die Identifizierung des Antragsstellers im Rahmen des Online-Zulassungsverfahrens zu stellen sind. Unter diesem Vorbehalt und vor dem Hintergrund der skizzierten rechtlichen Anforderungen an das hergebrachte Zulassungsverfahren kommt als organisatorisch-technische Lösung zur Umsetzung der ersten Stufe der elektronische Personalausweis in Betracht.⁵² Darüber hinaus bietet der Markt eine Vielzahl von Authentifizierungssystemen, die – gegebenenfalls in Kombination mit dem elektronischen Personalausweis – zum Einsatz kommen könnten. Deren Funktionsweisen sollen im Folgenden stellvertretend und ohne Präjudizierung anhand der Technik De-Mail illustriert werden. De-Mail bietet grundsätzlich zwei Authentifizierungsmechanismen:

- Authentifizierung durch die Eingabe von Benutzername (User-ID) und Kennwort
- Authentifizierung durch die Eingabe von Benutzername (User-ID) und Kennwort sowie unter zusätzlicher Verwendung des elektronischen Personalausweises (Alternativen zum elektronischen Personalausweis sind z.B. Smartcards und Transaktionsnummern – TAN)

De-Mail soll nach den derzeitigen Vorstellungen nicht nur von Angehörigen der Bundesrepublik, sondern auch von Angehörigen anderer Staaten durch den Nachweis eines anerkannten oder zugelassenen Passes, Personalausweises oder Dokumenten mit gleichwertiger Sicherheit genutzt werden können. Darüber hinaus kann De-Mail durch juristische Personen genutzt werden, die ihre Identität anhand eines Auszugs aus dem Handels- oder Genossenschaftsregister oder vergleichbarer Dokumente nachweisen.⁵³

Voraussetzung für die Nutzung des elektronischen Personalausweises, von De-Mail oder alternativer Authentifizierungsmethoden sind funktionierende Infrastrukturen während der Pilotphase. Darüber hinaus sind für die Nutzung des elektronischen Personalausweises ein Authentifizierungssystem auf der Zulassungsplattform und die erforderliche Technik bei A (Software, Lesegerät, etc.) erforderlich. Für die Ver-

⁵¹ S-Trust als Marke zum Trust-Center der Sparkassen-Finanzgruppe; DATEV eG (IT-Dienstleister).

⁵² Vgl. Ziffer 3 Satz 2 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, S. XXIII.

⁵³ Vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Regelung von Bürgerportalen und zur Änderung weiterer Vorschriften, BR-Drucksache 174/09, S. 2.

wendung von De-Mail zur Authentifizierung über eine Bestätigungs-ID sind ein De-Mail-Gateway und der Besitz einer De-Mail-Adresse durch A erforderlich.

Unter den genannten Bedingungen stehen Lösungen zur Verfügung, die den Anforderungen an eine sichere Authentisierung des Antragstellers im Zulassungsverfahren gewährleisten.

Solange geeignete Lösungen zur Authentisierung des Antragstellers nicht verfügbar sind, werden alternative Verfahren zur vorgelagerten Authentisierung bis zum Beginn des Modellversuchs ausgearbeitet, die den dargestellten Anforderungen an die Identifizierung des Antragstellers Rechnung tragen. Sollte bis dahin eine technische Lösung zur vorgelagerten Authentisierung nicht realisierbar sein, erfolgt eine nachgelagerte Authentisierung analog zur Umsetzung in den Pilotländern Baden-Württemberg und Bayern.

3.1.5.3.2 Identifizierung der Zulassungsbehörde

Damit A in Zukunft einfach und direkt zur Zulassungsplattform findet, ist eine zuverlässige Hinführung erforderlich. Dies verlangt zunächst, dass der Antragsteller vor falschen, etwa nachgebildeten Zulassungsplattformen geschützt werden muss. Für den Nutzer muss sichtbar sein, dass er auf eine sichere, zertifizierte Zulassungsplattform zugreift. Zudem sollte die Zulassungsplattform über eine Zertifizierung verfügen, um A über die Authentizität und Gültigkeit zu informieren. Die technische Grundlage für einen zuverlässigen Suchdienst bildet der Behördenfinder Deutschland. Der spezielle Suchdienst, der im Rahmen des Deutschland-Online-Vorhabens Behördenfinder Deutschland entwickelt wurde, ist auf die Bedürfnisse der Bürger und Behörden zugeschnitten. Für die Erbringung des Authentizitäts- bzw. Gültigkeitsnachweises kommen digitale Zertifikate zum Einsatz, die durch Zertifizierungsstellen vergeben werden. Ein Hinweis zur Orientierung bietet das IT-Handbuch der Verwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg u.a. mit der Richtlinie zur Datensicherheit im IuK-Bereich (Datenschutz-Richtlinie).

Die Verantwortlichkeit für eventuell entstehende Schäden beim Nutzer, z.B. durch Phishing, ist beim Betreiber der Zulassungsplattform festzulegen.

Mit dem Behördenfinder Deutschland⁵⁴ und dem digitalen Zertifikat stehen Lösungen zur Verfügung, die eine sichere Identifizierung der Zulassungsplattform gewährleisten.

3.1.5.4 Zu Angabe und Nachweis der Halterdaten

Von der Identifizierung des Antragstellers ist die Authentizität der Halterdaten zu trennen. Gemäß § 6 Absatz 1 FZV sind bei der Beantragung der Zulassung eines Fahrzeugs zur Speicherung in den Fahrzeugregistern näher bestimmte Halterdaten anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen. Weil mit dem Erfordernis „anzugeben“ keine Aussage über die Form der Kommunikation gemacht wird, dürfte grundsätzlich auch die Möglichkeit umfasst sein, die Daten elektronisch zu übermitteln, sie also elektronisch anzugeben.

Ein Nachweis im Sinne von § 6 Absatz 1 FZV erfolgt mit den in § 26 Absatz 1 HmbVwVfG genannten Mitteln, in hergebrachten Verfahrensabläufen also insbesondere mittels Urkunden, die A beizubringen hat (§ 26 Absatz 2 Satz 3 HmbVwVfG

⁵⁴ Vgl. Protokoll zur Beratung der E-Government Staatssekretäre vom 5. März 2009.

i.V.m § 6 Absatz 1 Satz 2 FZV). Im Übrigen dürfte es aber auch hier – wie auch bei der Identifizierung des Antragstellers – im pflichtgemäßen Ermessen der Zulassungsstelle nach § 10 HmbVwVfG liegen, wie sie das Verfahren zu Angabe und Nachweis der Halterdaten gestaltet, um eine verantwortbare Gewissheit über die Richtigkeit der Daten zu erlangen.

In der Verwaltungspraxis des hergebrachten Zulassungsverfahrens wird auch hier grundsätzlich die Vorlage des Personalausweises oder des Reisepasses mit Meldebestätigung, im Fall eines Antrags durch einen Stellvertreter dessen Vollmacht und das Ausweisdokument des Vollmachtgebers verlangt. Um Fahrzeughändlern und Zulassungsdiensten die Arbeit zu erleichtern, üben allerdings viele Zulassungsbehörden ihr Ermessen dahingehend aus, dass sie die Ablichtungen der genannten Dokumente anerkennen. In Reaktion darauf sollen in einigen Bundesländern konkrete Weisungen an die Zulassungsbehörden ergangen sein, Ausweisdokumente nur im Original anzuerkennen.

Für die Umsetzung eines Online-Zulassungsverfahrens wird es damit wie für die Identifizierung des Antragstellers auch für die Angabe und den Nachweis der Halterdaten darauf ankommen, über die entsprechende Gestaltung der neuen Informations- und Kommunikationstechniken eine im Sinne des allgemeinen Verwaltungsrechts verantwortbare Gewissheit über die Richtigkeit der Halterdaten herzustellen. Die bisherige Ermessenpraxis mit den von ihr entwickelten Maßstäben wird dabei auf die veränderte Kommunikationssituation zu übertragen sein. Dabei dürfte allerdings zu berücksichtigen sein, dass die Funktion der Vorlage eines Lichtbildausweises – sei es nun im Original oder als Ablichtung – schon im hergebrachten Verfahren nicht darin gesehen wird, auch die Zugehörigkeit der dort genannten Daten zu einer bestimmten Person (Identifikation) nachzuprüfen. Dies zeigt der Fall, dass nach allgemeiner Auffassung auch die *stellvertretende* Angabe der Halterdaten – gegebenenfalls durch Vorlage des Lichtbildausweises des vertretenen Halters – die rechtlichen Anforderungen an Angabe und Nachweis der Halterdaten erfüllt. In diesem Fall ist aber die Person des Halters als solche nicht erkennbar (wahrnehmbar), weil sie selbst gerade nicht anwesend ist. Im Rahmen der Angabe und des Nachweises der Halterdaten kommt dem Lichtbildausweis vielmehr nur die Funktion zu, die auf ihm niedergelegten Informationen an und für sich zu verifizieren.

Vor diesem Hintergrund kommen zur Umsetzung der ersten Stufe etwa die bereits zur Identifizierung des Antragstellers genannten organisatorisch-technischen Lösungen in Betracht.

Unter den genannten Bedingungen stehen Lösungen zur Verfügung, die den Anforderungen an einen sicheren Nachweis der Halterdaten im Zulassungsverfahren Rechnung tragen.

Solange diese Lösungen zur Sicherung der Authentizität der Halterdaten nicht verfügbar sind, werden alternative Lösungen zur vorgelagerten Sicherung des Nachweises der Halterdaten bis zum Beginn des Modellversuchs ausgearbeitet, die den dargestellten Anforderungen an die Sicherung der Authentizität Rechnung tragen. Sollte bis dahin eine technische Lösung zur vorgelagerten Sicherung der Authentizität nicht realisierbar sein, erfolgt eine nachgelagerte Authentizitätsprüfung analog zur Umsetzung in den Pilotländern Baden-Württemberg und Bayern.

3.1.5.5 Auswahl und Beauftragung eines Schilderprägungsanbieters sowie Einsteuerung des geprägten Schildes in den Zulassungsprozess

Bei der An- und Ummeldung ist es regelmäßig notwendig, ein neues Kennzeichen zu prägen. Dieses Kennzeichen muss im Zulassungsverfahren vorgelegt werden, damit es gesiegelt werden kann. Herkömmlich sucht sich der Bürger eigenständig einen Schilderpräger aus, der in der Regel im Umfeld der Zulassungsstelle angesiedelt sein wird, und beauftragt ihn mit der Prägung. Die fertigen Schilder bringt der Bürger dann zur Zulassungsstelle mit, damit das Zulassungsverfahren durchgeführt werden kann.

In einem Online-Verfahren, das darauf zielt, dem Antragsteller den Weg zur Zulassungsstelle zu ersparen, muss das Kennzeichen auf einem anderen Weg in den Zulassungsprozess eingesteuert werden, weil Auswahl bzw. Beauftragung eines Schilderprägungsanbieters, die Erstellung und Vorlage der Schilder im Zulassungsprozess nun in gewisser Weise räumlich und zeitlich auseinanderfallen. Zur Umsetzung sind folgende organisatorisch-technische Lösungen denkbar, die sich vor allem darin unterscheiden, wer die Auswahl eines Anbieters vornimmt⁵⁵ und wie eine solche Auswahl abläuft.

3.1.5.5.1 Auswahl des Anbieters durch A

In Betracht kommt, dass A selbst einen Anbieter auswählt, der das Schild für ihn prägen soll. Dabei kommen wiederum zwei Unteralternativen in den Blick:

- Nachdem A von Z eine Bestätigung über die Reservierung eines bestimmten Kennzeichens erhalten hat, sucht er sich über das Internet (bspw. über eine Suchmaschine) einen Anbieter zur Prägung des Schildes und beauftragt diesen mit der Prägung. Dazu übermittelt er dem Anbieter die Bestätigung von Z.
- Alternativ dazu ist denkbar, dass A Z lediglich mitteilt, welchen Anbieter er im Internet (bspw. über eine Suchmaschine) ausgewählt hat, und Z bevollmächtigt, diesen Anbieter mit der Prägung zu beauftragen.

In beiden Unteralternativen bedarf es neben des Kommunikationskanals zwischen A und Z eines weiteren Kanals, nämlich zwischen dem ausgewählten Schilderpräger und entweder A oder Z. In technisch-organisatorischer Hinsicht könnte ein solcher Kommunikationskanal durch E-Mail oder Fax – gegebenenfalls in Kombination mit zusätzlichen Sicherheitstechniken – gewährleistet werden.

Außerdem muss unter Effizienzgesichtspunkten in beiden Unteralternativen sichergestellt werden, dass das Schild so in den laufenden Zulassungsprozess eingesteuert wird, dass es möglichst dann bei der siegelnden Stelle vorliegt, wenn diese die Siegelung vornehmen kann und darf:

- In der Unteralternative der Beauftragung durch A selbst kann dies etwa darüber erreicht werden, dass A einen Lieferdienst beauftragt, der das Kennzeichen beim Schilderprägungsanbieter abholt und zur siegelnden Stelle bringt. Selbstverständlich kann dieser Service auch vom ausgewählten Schilderpräger selbst erbracht werden oder umgekehrt der Lieferdienst von vornherein auch eigenständig für die Prägung des Schildes sorgen.

⁵⁵ Die Wahl zwischen den Alternativen legt zugleich die Bedingungen fest, wie die Schilderprägung bezahlt werden kann, dazu 3.1.5.7 (S. 21).

- In der Unteralternative, dass A Z bevollmächtigt, für ihn einen bestimmten Anbieter mit der Prägung zu beauftragen, könnte Z auch damit betraut sein, für die rechtzeitige Einsteuerung des Schildes in den Zulassungsprozess zu sorgen.

In beiden Untervarianten müssen den jeweils Beteiligten ablaufkoordinierende Funktionen auf der Plattform zu Verfügung stehen. Andernfalls muss das Kennzeichen zu einer festgelegten Zeit in der Zulassungsbehörde sein.

Unter den genannten Bedingungen kann die Prägung und Einsteuerung der benötigten Kennzeichenschilder dadurch bewerkstelligt werden, dass A selbst – unmittelbar oder mittelbar über Z – einen Anbieter auswählt, der das Schild für ihn prägen soll.

3.1.5.5.2 Auswahl des Anbieters durch Z

Alternativ denkbar ist es, dass es Z nicht nur übernimmt, für A einen von diesem ausgewählten Anbieter mit der Prägung zu beauftragen und dafür zu sorgen, dass das Schild in den Zulassungsprozess eingesteuert wird, sondern auch schon, einen Anbieter auszuwählen. Als eine „Mittellösung“ käme in Betracht, dass Z eine Liste oder Internetseite mit vorausgewählten Anbietern vorlegt, aus denen der Bürger einen konkreten Anbieter bestimmen kann. Der Schilderpräger übersendet oder überbringt nach dem Prägevorgang die Kennzeichen an Z.

Am Maßstab möglicher Prozessvereinfachung erscheint eine Auswahl bzw. die Bereitstellung einer Vorauswahl durch Z im Vergleich zur Auswahl durch A vorzugswürdig. Andererseits dürfte zu berücksichtigen sein, dass sich mit der regelhaften Betrauung der Z, Anbieter auszuwählen, die damit verbundenen Einflussmöglichkeiten auf den Markt bei Z gebündelt werden. Von daher dürften Umsetzungslösungen, bei denen Z die Auswahl oder eine Vorauswahl vornimmt, auf engere rechtliche, insbesondere wettbewerbsrechtliche Vorgaben stoßen.⁵⁶

Unter den genannten Bedingungen kann die Prägung und Einsteuerung der benötigten Kennzeichenschilder auch dadurch bewerkstelligt werden, dass entweder Z einen Anbieter auswählt, der das Schild für A prägen soll, oder dass Z für A eine Vorauswahl von Anbietern bereitstellt.

3.1.5.6 Einnahme von Gebühren und Steuern

3.1.5.6.1 Entrichtung der anfallenden Gebühren

Nach geltendem Recht fallen für eine Neuzulassung Gebühren an (§ 1 Absatz 1 i.V.m. Nummer 221.1, 233, 230, ggf. auch 221 Satz 3 GebOSt). Als Kostenschuldner ist zur Zahlung der Kosten insbesondere verpflichtet, wer die Zulassung veranlasst oder zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird, oder wer die Kosten durch eine vor der zuständigen Behörde abgegebene oder ihr mitgeteilte Erklärung übernommen hat (§ 4 Absatz 1 Nummer 1 und 2 GebOSt). Die Gebühren sind an den Kostengläubiger zu entrichten, also an den Rechtsträger, dessen Stelle die Neuzulassung vornimmt (§ 3 Absatz 1 GebOSt).

⁵⁶ Vgl. insbesondere §§ 20 Absatz 1, 21 Absatz 1 GWB und § 1 UWG sowie hierzu die speziell Schilderprägungsbetriebe betreffenden Entscheidungen des BGH (Kartellsenat) vom 3.7.2001 (Az.: KZR 11/00), 24.9.2002 (Az.: KZR 4/01), 8.4.2003 (Az.: KZR 39/99), 8.11.2005 (Az.: KZR 21/04) und des OLG Köln vom 13.10.2006 (Az.: 6 U 153/06). Vgl. außerdem die Rechtsprechung des EuGH zu öffentlichen Dienstleistungskonzessionen, etwa Urteil des Gerichtshofs vom 13.9.2007 – Rs. C-260/04.

Die Kosten können über verschiedene Wege beglichen werden:

- Es wird eine in die Plattform integrierte und durch einen Zahlungsverkehrsanbieter (Pay-Provider) verfügbar gemachte Funktion zur Bezahlung im Internet (E-Payment) genutzt. Dabei muss für den Nutzer beim Zahlungsvorgang erkennbar sein, ob er sich auf der Zahlungsplattform der Zulassungsbehörde oder bei einem Dritten (z.B. Schilderträger) befindet. Weitergehende Anforderungen zu Datenschutz- und Datensicherheitsaspekten (z.B. Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit für die Auswahl eines Anbieters oder Gewährleistung einer sicheren Transaktion) sind in den weiteren Konzepten zur Umsetzung der ersten Stufe zu prüfen.
- Auf der Plattform wird eine Eingabemaske „Bezahlung“ mit den notwendigen Daten für eine Einzugsermächtigung gefüllt. Die elektronische Erteilung einer Einzugsermächtigung stellt dabei im Grundsatz eine Einwilligungserklärung dar, für die wiederum besondere datenschutzrechtliche Anforderungen einzuhalten sind (vgl. § 5 Absatz 2 HmbDSG), um auf Seiten des Bürgers und der Verwaltung für Rechtssicherheit zu sorgen.

Beide Lösungen sind am Markt erhältlich.

Um die Entrichtung der anfallenden Gebühren zu ermöglichen, kann eine E-Payment-Funktion oder eine Funktion zur elektronischen Erteilung einer Einzugsermächtigung eingesetzt werden.

3.1.5.6.2 Entrichtung der Steuern

Das Halten von inländischen und ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen unterliegt grundsätzlich der Kraftfahrzeugsteuer (§§ 1 Absatz 1 Nummer 1 und 2, 5 Absatz 1 KraftStG 2002)⁵⁷. Die Steuer entsteht mit Beginn der Steuerpflicht, bei fortlaufendem Entrichtungszeitraum mit Beginn des jeweiligen Entrichtungszeitraums (§ 6 KraftStG 2002), und bemisst sich nach gesetzlich näher bestimmten Sätzen (§§ 8, 9 KraftStG 2002). Steuerschuldner ist bei einem inländischen Fahrzeug die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, bzw. bei einem ausländischen Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug im Geltungsbereich des KraftStG 2002 benutzt (§ 7 Nummer 1 und 2 KraftStG 2002). Die Steuer ist grundsätzlich jeweils für die Dauer eines Jahres im Voraus zu entrichten (§ 11 Absatz 1 KraftStG 2002) und wird durch die Zulassungsbehörde (§ 12 Absatz 5 Satz 1 KraftStG i.V.m. Absatz 2 Nummer 1.1 der Hamburgischen Anordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994) in der Regel unbefristet festgesetzt (§ 12 Absatz 1 Satz 1 KraftStG 2002). Im Fall der Neuzulassung, der Umschreibung und der Ummeldung darf die Zulassungsbehörde die Fahrzeugdokumente erst aushändigen, wenn ihr (§ 13 Absatz 2 KraftStG i.V.m. Absatz 2 Nummer 1.2 der Hamburger Anordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994) die Kraftfahrzeugsteuer für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet oder eine Ermäch-

⁵⁷ Sonderfälle, wie etwa die Behandlung von Kunden, für die eine unbefristete Befreiung von der Steuer vorliegt (vgl. §§ 3 ff. KraftStG, § 13 Absatz 1 Satz 2 Nr. 2 KraftStG i.V.m. § 1 Nummer 2 der Hamb. Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994), sind in den weiteren Konzepten zur Umsetzung der ersten Stufe zu prüfen. Ein ähnlicher Sonderfall ist, dass Steuerpflichtige unter bestimmten Voraussetzungen verlangen können, dass keine Einzugsermächtigung erteilt werden muss. Die Zulassung ist dann davon abhängig, ob sie eine entsprechende Bescheinigung des Finanzamtes vorlegen können (§ 13 Abs 1 S. 2 Nr. 1 lit. b KraftStG 2002). Die Zulassungsbehörde muss dann darauf bestehen, dass die Steuer im Voraus bezahlt wird (§ 1 Nummer 1 der Hamburger Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994).

tigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist (§ 13 Absatz 1 Satz 2 KraftStG 2002 i.V.m. § 1 Nummer 1 der Hamburger Verordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994).

Unter Einhaltung dieser Vorgaben kann die die Kraftfahrzeugsteuer über verschiedene organisatorisch-technische Wege⁵⁸ entrichtet werden:

- In die Plattform wird eine durch einen Zahlungsverkehrsanbieter (Pay-Provider) verfügbar gemachte Funktion zur Bezahlung im Internet (E-Payment) integriert genutzt und damit das System der Erstversteuerung abgebildet.
- Die Eingabemaske für die Bezahlung in der Plattform wird mit den notwendigen Daten für eine Einzugsermächtigung⁵⁹ gefüllt. Die elektronische Erteilung einer Einzugsermächtigung stellt dabei im Grundsatz eine Einwilligungserklärung dar, für die wiederum besondere datenschutzrechtliche Anforderungen einzuhalten sind (vgl. § 5 Absatz 2 HmbDSG), um auf Seiten des Bürgers und der Verwaltung für Rechtssicherheit zu sorgen.

Um die Entrichtung der anfallenden Steuern zu ermöglichen, kann eine E-Payment-Funktion oder eine Funktion zur elektronischen Erteilung einer Einzugsermächtigung eingesetzt werden.

3.1.5.7 Entlohnung des Schilderprägungsanbieters

Je nachdem wie die Auswahl und Beauftragung eines Schilderprägers sowie die Einsteuerung des Schildes in den Zulassungsprozess ausgestaltet werden,⁶⁰ kommen auch verschiedene Wege in Betracht, wie der Präger im Fortgang des Prozesses für seine Leistung entlohnt wird:

3.1.5.7.1 A entlohnt den Anbieter

Wenn A den Schilderpräger selbst auswählt,⁶¹ liegt es nahe, die so entstehende unmittelbare Kommunikationsbeziehung zwischen A und dem Präger zu nutzen, um dessen Entlohnung abzuwickeln. Dafür können konventionelle Strukturen (z.B. postalische Rechnungszusendung) oder die Möglichkeiten des E-Commerce genutzt werden, die im Geschäftsverkehr zwischen Privaten schon jetzt zum Einsatz kommen. Das gilt sowohl für den Fall, dass A den ausgewählten Schilderpräger selbst beauftragt, als auch für den Fall, dass er Z hierzu bevollmächtigt. Im zuletzt genannten Fall ist auch denkbar, dass Z die Kosten für die Entlohnung vorauslegt und A im weiteren Verfahren zur Erstattung stellt.⁶²

Die Entlohnung des Anbieters kann über vorhandene Verfahren geleistet werden.

⁵⁸ In den weiteren Konzepten zur Umsetzung der ersten Stufe ist zu prüfen, inwieweit die Zulassungsbehörde Empfängerin der Zahlung sein kann.

⁵⁹ Die Möglichkeiten der Erteilung einer Ermächtigung im Rahmen der Entrichtung anfallender Steuern sind in den weiteren Konzepten zur Umsetzung der ersten Stufe zu prüfen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der gesamte Zulassungsvorgang grundsätzlich abzubrechen ist, wenn keine Einzugsermächtigung vorgelegt wird.

⁶⁰ S. dazu bereits 3.1.5.5 (S. 18).

⁶¹ S. dazu bereits 3.1.5.5.1 (S. 18).

⁶² Insoweit kann auf die nachfolgenden Ausführungen unter 3.1.5.7.2 (S.22) verwiesen werden.

3.1.5.7.2 Z entlohnt den Anbieter und A erstattet die hierfür notwendigen Auslagen

Wenn A Z (auch) bevollmächtigt hat, einen Anbieter für die Prägung des Schildes auszuwählen⁶³, dann liegt es nahe, dass Z die Kosten für die Entlohnung auslegt und A im weiteren Verfahren zur Erstattung stellt, um A den Vorteil zu erhalten, keine zusätzliche Kommunikation mit einem Dritten (dem Anbieter) aufbauen zu müssen. Aus Sicht des Prozessablaufs kommt hinzu, dass durch diese Gestaltung die rechtzeitige Entlohnung und damit die rechtzeitige Einsteuerung des Schildes in den Zulassungsprozess sichergestellt sind.

Die Vorauslagung durch die Z ist möglich und vereinfacht den Zulassungsprozess für A, da dieser weniger Kommunikationsverbindungen aufbauen muss.

3.1.5.8 Vorhaltung freizugebener Vorgänge und Sicherung von Daten im Datenbereich der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde

Unter zulassungsrechtlichen Gesichtspunkten ist für diesen Vorgang und auch für folgende Schritte sicherzustellen, dass die Aktualisierung des Fahrzeugregisters erst nach dem erfolgreichen Abschluss eines Antrags erfolgt. Vorher werden die Daten in einem Datenbereich⁶⁴ vorgehalten. Auf diesen Datenbereich greifen sowohl der Antragsteller (gegebenenfalls über die Zulassungsplattform) als auch die Zulassungsbehörde (über das Fachverfahren) zu, um die geschäftsprozessbedingten Änderungen vorzunehmen. Die Trennung zwischen dem Datenbereich und dem Fahrzeugregister erfolgt logisch über das Datenbankschema, indem beispielsweise die Daten über unterschiedliche Datenbanken verwaltet werden oder aber innerhalb einer Datenbank über unterschiedliche Relationen vorgehalten bzw. durch bestimmte Attribute gekennzeichnet werden. Weiterhin ist sicherzustellen, dass nur autorisierte Personen in der Lage sind, den Zulassungsvorgang abzuschließen. Dieses wird über das Berechtigungskonzept des Fachverfahrens gewährleistet.

Die zur Verfügung stehende IT-Ausstattung bei den Zulassungsbehörden ist geeignet erweiterbar, um den Antrag des A sicher zu verarbeiten.

3.1.5.9 Sicherung der Daten und ihrer Übermittlung (Vertraulichkeit, Integrität, Nicht-Anfechtbarkeit)

3.1.5.9.1 Zwischen Bürger und Zulassungsplattform

Da A das Internet und damit ein grundsätzlich offenes technisches Kommunikationssystem für die Übermittlung seiner Antragsdaten in das Zulassungsverfahren nutzt, müssen die hierfür geltenden rechtlichen, insbesondere – weil es auch um die Übermittlung von personenbezogenen Daten geht – datenschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

3.1.5.9.2 Zwischen Zulassungsplattform und Fachverfahren

Um eine nach (datenschutz-)rechtlichen Vorgaben sichere und nachvollziehbare Datenübermittlung zwischen Zulassungsplattform und Fachverfahren zu ermöglichen,

⁶³ Siehe dazu bereits 3.1.5.5.2 (S. 19).

⁶⁴ Der Datenbereich befindet sich in der Verantwortung der Zulassungsbehörde. Die Anforderungen an den Datenbereich sind in den weiteren Konzepten zur Umsetzung der ersten Stufe zu prüfen.

sind einheitliche Kfz-Standard-Datenformate zu entwickeln. Organisatorische, semantische und technische Standards bilden die Grundlage für eine systemübergreifende Interoperabilität zwischen elektronischen Zulassungsplattformen und Fachverfahren:

- Zur Schaffung einer organisatorischen Interoperabilität wurden im Rahmen des Vorhabens Fallbeispiele analysiert und beschrieben, die die Grundlage für eine gemeinsame organisatorische Abstimmung bilden.
- Um Daten zwischen Systemen und Systemkomponenten auszutauschen und Missverständnisse hinsichtlich der Begrifflichkeiten auszuschließen, ist eine semantische Interoperabilität erforderlich, die auf Grundlage der XML-Standards des KBA⁶⁵ und der Fallbeispiele entwickelt werden könnte.
- Eine technische Interoperabilität wird durch die Auswahl gemeinsamer Übertragungstechniken (OSCI⁶⁶, https⁶⁷) geschaffen. Insbesondere der Bezug auf festgeschriebene XML-Standards und OSCI-Protokolle⁶⁸ kann an dieser Stelle hilfreich sein.

Als zusätzliche Unterstützung zur Entwicklung eines XKfz-Standards sollten außerdem das bestehende Know-how des Deutschland-Online-Vorhabens Standardisierung⁶⁹ und der Fachverfahrensanbieter genutzt werden.

Wie Erfahrungsberichte aus anderen XÖV-Projekten zeigen, ist die Vereinbarung von organisatorischen und technischen Standards in Gesetzen und Verordnungen erforderlich sowie ein Finanzierungs- und Betriebskonzept im Vorfeld zu regeln, um das erforderliche Maß an Verbindlichkeit zu erreichen. Außerdem sollte die Einführung eines XKfz-Standards nach Möglichkeit durch alle Länder und das KBA unterstützt werden.

Für eine Aufteilung der finanziellen Lasten bietet sich der Königsteiner Schlüssel an.⁷⁰ Darüber hinaus sollte die Unterstützung des Deutschland-Online-Vorhabens Standardisierung, des KBA und der Fachverfahrensanbieter in Anspruch genommen werden, um Akzeptanz zu erhöhen und Erfahrungswerte zu berücksichtigen.

Unter den genannten Bedingungen steht mit der Definition und Vereinbarung organisatorischer, semantischer und technischer Standards, auf Grundlage von Gesetz oder Verordnung, eine Lösung zur Verfügung, die eine sichere und nachvollziehbare Datenübermittlung zwischen Zulassungsplattform und Fachverfahren ermöglicht.

⁶⁵ Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, Standards für die Übermittlung von Mitteilungen an die Zentralen Register beim Kraftfahrt-Bundesamt - Version 1.0, Flensburg 21.07.2008.

⁶⁶ OSCI steht für Online Services Computer Interface und ist ein Protokollstandard in Deutschland zur sicheren Datenübertragung im Internet.

⁶⁷ https steht für HyperText Transfer Protocol Secure (dt. sicheres Hypertext-Übertragungsprotokoll) und ist ein Verfahren, um Daten im World Wide Web abhörsicher zu übertragen.

⁶⁸ Vgl. Bremen-Verwaltung-Online, OSCI-Transport - Sicherheit im E-Government, abrufbar unter <http://www1.osci.de/>, Stand: 10.03.09.

⁶⁹ Vgl. Geschäftsstelle Deutschland-Online, Kurzportrait Deutschland-Online-Vorhaben „Standardisierung“, abrufbar unter <http://www.deutschland-online.de>, Stand: 10.03.09.

⁷⁰ Vgl. Gemeinsame Wissenschaftskonferenz (GWK), Königsteiner Schlüssel, S.1, Bonn 2009.

3.1.5.10 Zur Prüfung von Steuer- und Gebührenrückständen durch die Zulassungsbehörde

3.1.5.10.1 Gebührenrückstände

Die Zulassung eines Neufahrzeugs kann abgelehnt werden, wenn die hierfür zu entrichtenden Gebühren und Auslagen nicht gezahlt wurden; sie muss abgelehnt werden, wenn fällige rückständige Gebühren und Auslagen aus vorausgegangenen Zulassungsvorgängen und damit zusammenhängenden Verwaltungs- und Vollstreckungsverfahren offen sind (§ 6a Absatz 8 StVG i.V.m. § 1 des Hamburgischen Fahrzeugzulassungsgebührenentrichtungsgesetz – FzZulGebEntrG).

Zuständig für die Verwaltung von Gebührenrückständen ist in Hamburg die Zulassungsbehörde selbst. Verfahrensrechtliche Vorgaben, unter welchen Voraussetzungen die vorhandenen Daten verwendet werden dürfen, bestehen nicht. Insbesondere ergeben sich solche Vorgaben nicht aus § 6a StVG oder den Normen der GebOSt, des Verwaltungskostengesetzes des Bundes oder des subsidiär anwendbaren Hamburgischen GebG.

Vorgaben für den elektronischen Zugriff auf Daten zu Gebührenrückständen ergeben sich damit vor allem aus dem Datenschutzrecht. Da das geltende Straßenverkehrsrecht (insbes. StVG, GebOSt) insoweit keine besonderen Regelungen trifft, kommt das HmbDSG zur Anwendung (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Absatz 7 HmbDSG, § 1 Absatz 2 Nummer 2 BDSG). Nach ihm ist das Nutzen der Gebührenrückstandsdaten als personenbezogene Daten (§ 4 Absatz 1 HmbDSG) und damit das Verarbeiten dieser Daten (§ 4 Absatz 2 Satz 1 und 2 Nummer 7 HmbDSG) insbesondere nur zulässig, wenn eine besondere Rechtsvorschrift dies erlaubt oder die Durchsetzung einer durch Gesetz oder Rechtsverordnung begründeten Aufgabe dies zwingend verlangt (§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 HmbDSG). Denn die Information darüber, ob jemand mit Gebühren im Rückstand ist, ergibt sich schlicht aus dem Umstand, dass der Schuldner nicht gezahlt hat. Wenn die Zulassungsbehörde diese Information speichert, dient dies unmittelbar nur dem (gebührenrechtlichen) Zweck, die Gebühren weiterhin einfordern zu können. So gesehen handelt es sich um eine gesetzlich zu rechtfertigende Zweckerweiterung, wenn Rückstandsdaten auch für künftige Zulassungsverfahren genutzt werden (vgl. § 13 Absatz 1 Satz 2 HmbDSG). Mit § 2 FzZulGebEntrG liegt das insoweit notwendige Gesetz vor: Nach ihm ist die Zulassungsbehörde befugt, die für Rückstandsprüfung im Rahmen der Fahrzeugzulassung (§ 1 FzZulGebEntrG) erforderlichen Daten, auch soweit sie Rückstände aus vorausgegangenen Zulassungsvorgängen und damit zusammenhängenden Verwaltungs- und Vollstreckungsverfahren betreffen, zu verarbeiten.

Bei der Fallbearbeitung wird deshalb durch den Sachbearbeiter über das Buchhaltungssystem der Zulassungsbehörde geprüft, ob zu dem Antragsteller ein offener Gebührenvorgang gespeichert ist. Dazu werden die persönlichen Daten des Antragstellers in die Suchmaske eingegeben. Sollten Gebührenschnulden vorhanden sein, können diese beglichen werden, um den aktuellen Vorgang weiterzuführen.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Umsetzungslösung ist es zulässig und möglich, dass Z elektronisch prüft, ob A mit Gebühren oder Auslagen im Rückstand ist. Ist dies der Fall, ist sie in der Lage, die Zulassung abzulehnen.

3.1.5.10.2 Steuerrückstände

Ähnlich wie bei Gebührenrückständen sind die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Zulassung auch dann abgelehnt werden kann, wenn der Fahrzeughalter mit der Zahlung von Kraftfahrzeugsteuer rückständig ist (§ 13 Absatz 1a Satz 1 KraftSt 2002). Hamburg beabsichtigt, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen, wie dies bereits vor ihm zahlreiche andere Bundesländer getan haben. In der entsprechenden Rechtsverordnung soll u.a. bestimmt werden, dass im Falle der Feststellung von Steuerrückständen das Zulassungsverfahren von Seiten der Verwaltung abzubrechen ist.⁷¹

Zuständig für die Durchführung des KraftStG 2002 und damit für die Verwaltung von Steuerrückständen (vgl. § 12 Absatz 5 Satz 3 KraftStG) ist in Hamburg das Finanzamt für Verkehrssteuern und Grundbesitz in Hamburg (vgl. § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, Absatz 2 KraftStG, § 1 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 KraftStDV, Nummer 1 der Hmb. Anordnung über die Zuständigkeit der Finanzämter). Zulassungsbehörde im Sinne des KraftStG 2002 ist dagegen die Behörde für Inneres (§ 12 Absatz 5 Satz 1 KraftStG i.V.m. Absatz 2 Nummer 1.1 der Hamb. Anordnung zur Durchführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1994). Ihr Zugriff auf die Daten über Steuerrückstände bedeutet mithin eine Datenübermittlung innerhalb des öffentlichen Bereichs, für die – je nach technischer Ausgestaltung⁷² – datenschutzrechtliche Vorgaben bestehen.

Unter Einhaltung dieser rechtlichen Vorgaben ist zur Rückstandsprüfung der Kraftfahrzeugsteuer eine Schnittstelle zum Steuersystem zu schaffen. Um die Online-Zulassung umzusetzen, muss es dem Sachbearbeiter der Zulassungsbehörde ermöglicht werden, Daten des Antragstellers aus dem Datenbestand der Steuerverwaltung abzurufen. Sollte er so Rückstände feststellen, muss weiterhin möglich sein, dass A sie so begleicht, dass der aktuelle Vorgang weitergeführt werden kann. Eine so skizzierte Umsetzung einer elektronischen Rückstandsprüfung darf erst eingesetzt werden, wenn die genannten rechtlichen Anforderungen dazu erfüllt sind.

Unter den genannten Bedingungen und Einschränkungen ist es im Rahmen der vorgeschlagenen Umsetzungslösung möglich und zulässig, dass Z elektronisch prüft, ob A mit Steuern im Rückstand ist.

3.1.5.11 Zur Ausfertigung der Dokumente und der Kennzeichen

Im Zuge der An-, Ab- und Ummeldung werden Daten auf dem Zulassungsdokument verändert, die Kennzeichen gesiegelt oder entsiegelt und über die ZB II jeweils die Verfügungsberechtigung nachgewiesen. Es stellt sich somit die Frage, wie diese und ähnliche Vorgänge bei einer online-basierten Zulassung gewährleistet werden können. Folgende (teilweise zu kombinierende) Umsetzungsmöglichkeiten bieten sich an.

⁷¹ Hinzuweisen ist auf die Reform der Kraftfahrzeugsteuer zum 1.7.2009, die insbesondere die Umwandlung der Kfz-Steuer zu einer Bundessteuer vorsieht. Dies dürfte nicht ohne Auswirkungen auf die Prüfung der Steuerrückstände bleiben.

⁷² Vgl. insbesondere zu den Anforderungen an eine Übermittlung innerhalb des öffentlichen Bereichs die Vorschrift des § 14 HmbDSG sowie zur Einrichtung eines automatisierten Abrufverfahrens den § 11 HmbDSG.

3.1.5.11.1 Einschaltung ausführender Personen

Zulassung eines Neufahrzeugs, Umschreibung und Ummeldung

Im Fall der An- und Ummeldung liefern A seine Daten und der von ihm bereits ausgewählte Schilderpräger das Kennzeichen an die Z. Damit die ZB I und ZB II nicht von A zu Z transportiert werden müssen, könnten die änderbaren Daten, wie etwa der Haltername oder das Kennzeichen auf einen Aufkleber gedruckt werden. Auf diesem Aufkleber wären zudem die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), die Nummer der ZB II oder andere eindeutig identifizierende Daten der ZB I bzw. ZB II zu drucken. So könnte festgestellt werden, ob der Aufkleber für die ZB I bzw. ZB II nur für das konkret in Rede stehende und nicht für ein anderes Fahrzeugs verwendet wird. Für die Neuzulassung würde zudem die ZB I ausgefertigt und die Ausfertigung der ZB II über den Aufkleber geleistet. ZB I, der Aufkleber der ZB II und die gesiegelten Schilder würden A förmlich zugestellt, der den Aufkleber auf das Originaldokument aufbringen müsste.

Diese Abläufe stehen allerdings mit der jetzigen Rechtslage nicht in Einklang. Bei der Neuzulassung sind nach § 6 Absatz 2 FZV die ZB II und nach § 6 Absatz 3 FZV die Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity) vorzulegen. Außerdem sind gemäß § 13 Absatz 1 Nummer 1 FZV Änderungen von Angaben zum Halter (mit Ausnahme der alleinigen Änderung der Anschrift innerhalb des Zulassungsbezirks) der Zulassungsbehörde zum Zwecke der Zulassungsbescheinigung unter Vorlage der ZB I und der ZB II mitzuteilen. Ganz ähnlich hat der Halter im Fall der Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk (ohne Halterwechsel) gemäß § 13 Absatz 3 Satz 1 FZV der neuen Zulassungsbehörde unverzüglich die Zulassungsbescheinigung vorzulegen und zudem die Ausstellung einer neuen ZB I zu beantragen. Und auch im Fall des Halterwechsels (Ummeldung) hat der Erwerber gemäß § 13 Absatz 4 Satz 3 FZV unverzüglich bei der Zulassungsbehörde die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung zu beantragen. Die in allen Fällen erforderliche Vorlage der Zulassungsbescheinigung dürfte aber nach allgemeiner Auffassung nicht mit der Versendung eines Aufklebers gleichzusetzen sein. Dagegen sprechen schon der Wortlaut der Vorschriften und auch der Umkehrschluss aus Nr. 6.1 der Richtlinie zur Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II. Diese ermessensleitende Vorschrift bestimmt für den Fall, dass eine Vorlage der ZB II deswegen nicht notwendig ist, weil sich ausschließlich der Wohnsitz innerhalb des Zulassungsbezirks ändert (vgl. § 13 Absatz 1 Nummer 1 FZV), die neue Anschrift durch einen Aufkleber – wie bei Personalausweisen – vermerkt werden kann. Umgekehrt könnte dem entnommen werden, dass Änderungen in allen anderen Fällen nicht durch die Anbringung von Aufklebern bewerkstelligt werden dürfen.

Die beschriebenen Umsetzungslösungen sind daher nur dann rechtlich möglich, wenn und soweit für sie Abweichungen von der geltenden Rechtslage rechtlich festgelegt werden. Dem dient die Einfügung einer Ermächtigung in das StVG zum Erlass von Experimentierklauseln⁷³, durch die das BMVBS ermächtigt wird, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Landesregierungen für die Dauer von drei Jahren zur Erprobung eines Zulassungsverfahrens unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik zu ermächtigen, durch Rechtsverordnung u.a.

⁷³ Zur Experimentierklausel s. Anlage A3.

Ausnahmen zu den Regelungen der FZV über Art und Inhalt der Zulassung, zum Nachweis der Zulassung durch Fahrzeugdokumente und zu deren Gestaltung, zur Änderung von Zulassung und zu den Pflichten und Rechten des Halters zu treffen.

Außerbetriebsetzung (Abmeldung)

Auch im Fall der Außerbetriebsetzung hat A diese der Zulassungsbehörde unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung anzuzeigen und die Kennzeichen zur Entstempelung vorzulegen (§ 14 Absatz 1 Satz 1 FZV). Die Zulassungsbehörde vermerkt die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs unter Angabe des Datums auf der ZB I und händigt die vorgelegten Unterlagen sowie die entstempelten Kennzeichen wieder aus (§ 14 Absatz 1 Satz 2 FZV).

Um auch hier den finanziellen und zeitlichen Aufwand für A größtmöglich zu reduzieren, bietet es sich an, für die Außerbetriebsetzung zwar weiterhin eine Anzeige gegenüber Z zu verlangen, die Entsiegelung der Kennzeichen aber durch andere Stellen desselben oder eines anderen Hoheitsträgers ausführen zu lassen, die für A mit weniger Aufwand zu erreichen sind (z.B. Bürgerämter bzw. Dienstleistungszentren). Die von A gewählte Stelle sendet an die Z oder an das KBA eine Entsiegelungsmittteilung und entwertet im selben Arbeitsschritt die ZB I. Dies geschieht derzeit durch einen entsprechenden Vermerk auf der ZB I und der Verbindung mit der ZB II.

Allerdings stimmen diese organisatorisch-technischen Lösungen erkennbar mit dem geltenden Recht nicht überein und müssen deshalb über die bereits erwähnte Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln rechtlich ermöglicht werden. Dies ist grundsätzlich machbar, denn die Experimentierklausel zielt in inhaltlicher Hinsicht auch darauf, Abweichungen von der geltenden Zuständigkeitsverteilung zu statuieren.

Im Rahmen des dargestellten Vorgehens und unter den genannten Bedingungen ist es möglich, dem A einen vereinfachten Zugang und die Abwicklung der An-, Ab- und Ummeldung zu ermöglichen.

3.1.5.11.2 Einschaltung eines Lieferdienstes

Alternativ zum Einsatz von Aufklebern und zur Einschaltung von Mittler und ausführenden Personen könnte auch (z.B. über die Plattform) ein Lieferdienst eingeschaltet werden, der bei A alle erforderlichen Unterlagen (gegebenenfalls zusammen mit dem Schild) abholt und Z vorlegt. Diese fertigt dann das Zulassungsdokument und die Kennzeichen aus. Der Lieferdienst bringt die ausgefertigten Unterlagen und das zugeteilte Kennzeichen zu A zurück. Rechtlich wäre die Einschaltung eines Lieferdienstes ohne Weiteres zulässig; dieser wird auf Geheiß des A und als sein Bote tätig. Selbst wenn der Lieferdienst – wenig wahrscheinlich – sogar als Vertreter des A angesehen wird, so ist dies gem. § 14 HmbVwVfG grundsätzlich zulässig.

Mit der Einschaltung eines Lieferdienstes wird auf bestehenden Strukturen aufgesetzt, die sofort einsatzbereit sind.

3.1.5.12 Zum Nachweis der Gültigkeit der Hauptuntersuchung

Gemäß § 29 Abs. 10 StVZO besteht eine Nachweispflicht bezüglich des HU-Prüfberichts. Nach der jetzigen technischen und organisatorischen Planung zur Umsetzung

der 1. Stufe könnte es zu deren rechtlichen Ermöglichung notwendig werden, von der vorgeschriebenen Art und Weise des Nachweises des Prüfberichts (vgl. „auszuhändigen“ in § 29 Abs. 10 S. 2 StVZO und „Dokument“ in § 29 Abs. 10 S. 4 StVZO) abzuweichen. Dies soll über die geplante Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln⁷⁴ möglich werden.

3.1.5.13 Zum Nachweis der Verbleibsdaten

Bei jedem Antrag auf Außerbetriebsetzung (Abmeldung) nach § 14 Absatz 1 FZV haben Halter oder Eigentümer gegenüber der Zulassungsbehörde

- entweder einen Verwertungsnachweis nach dem Muster in Anlage 8 der FZV vorzulegen (Entsorgung im Inland, § 15 Absatz 1 FZV),
- formlos zu erklären, dass das Fahrzeug zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt (Entsorgung im Ausland, § 15 Absatz 2 Satz 1 FZV),
- oder formlos zu erklären, dass das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist (§ 15 Absatz 2 Satz 2 FZV).

Weil die Erklärungen nach § 15 Absatz 2 FZV schon heute keine spezielle Form verlangen, dürfte deren Umsetzung in einem Online-Verfahren keine besonderen Herausforderungen aufwerfen. Gegebenenfalls sind allgemeine technisch-organisatorische Maßnahmen zur Sicherung der Kommunikation zu ergreifen, deren Notwendigkeit und Reichweite allerdings wiederum von einer zuvor durchzuführenden Bewertung des für die Kommunikation der Verbleibsdaten erforderlichen Schutzniveaus abhängen.

Die Umsetzung der Vorlage des Verwertungsnachweises nach § 15 Absatz 1 FZV in ein Online-Verfahren dürfte dagegen weitergehende Herausforderungen begründen, da der Verwertungsnachweis an eine bestimmte Form gebunden ist. Wer sich im Inland eines Fahrzeugs entledigt, entledigen will oder entledigen muss, ist gemäß § 4 Absatz 1 AltfahrzeugVO verpflichtet, dieses nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Im Gegenzug wird ihm von einem Demontagebetrieb ein Verwertungsnachweis, der die ordnungsgemäße Verwertung versichert (§ 4 Absatz 2 Satz 6 AltfahrzeugVO), ausgestellt (§ 4 Absatz 2 Satz 3 AltfahrzeugVO) und von diesem Demontagebetrieb – im Fall der Überlassung des Fahrzeugs an eine Annahmestelle oder Rücknahmestelle von dieser (vgl. § 4 Absatz 2 Satz 4, Absatz 3 AltfahrzeugVO) – ausgehändigt. Bei der Ausstellung des Verwertungsnachweises sind die Vorgaben des Musters⁷⁵ nach Anlage 8 zu § 15 FZV einzuhalten. Diese sehen insbesondere die Verwendung von Stempeldrucken und Unterschriften vor, was im Online-Verfahren abzubilden wäre. Dabei dürfte etwa zu klären sein, ob nach Zulassungs- bzw. Kraftfahrzeugverwertungsrecht zu leistende Unterschriften eigenhändig und Stempeldrucke händisch erfolgen müssen (vgl. § 126 Absatz 1 BGB, § 37 Absatz 3 HmbVwVfG) und welche Anforderungen hieraus für die elektronische Ersetzung und Übermittlung folgen (vgl. § 3a HmbVwVfG).

Vorausgesetzt, dass die so zu klärenden Anforderungen eingehalten werden, kommen grundsätzlich folgende organisatorisch-technische Umsetzungslösungen für den Nachweis der Verbleibsdaten in Betracht:

⁷⁴ S. dazu die Anlage A3 (S. XXVI).

⁷⁵ Abgedruckt in BGBl. I 2006, 1060 f.

- Die formlose Erklärung über den Verbleib kann zusammen mit dem Antrag auf Außerbetriebsetzung in einer Eingabemaske der Plattform erfolgen.
- Bei dem bisher erforderlichen Nachweis der Verwertung ist die Verwertungsstelle in der Form mit einzubinden, dass diese zu dem Vorgang, z.B. mit einem PIN/TAN-Verfahren oder ähnlichen Mechanismen die Verwertung für A bestätigt.

Ungesehen dieser Umsetzungswege verbleibt die Möglichkeit, zur Umsetzung der bestehenden Anforderungen den jeweiligen Verwertungsnachweis in den herkömmlichen Formen zusammen mit den Kennzeichen über den Lieferdienst der Zulassungsbehörde zukommen zu lassen.

Unter dem Vorbehalt der genannten Anforderungen ist der Nachweis der Verbleibsdaten über ein Online-Verfahren zulässig und möglich.

3.1.5.14 Einrichtung einer Zulassungsplattform

Zentrales Element der vorliegenden Umsetzungslösung ist die Einrichtung einer elektronischen Plattform. Diese Plattform ermöglicht die Online-Beantragung und weitere Schritte zur Umsetzung der vier Fallszenarien. Sie stellt entsprechende Funktionen bereit, die nicht im Kfz-Fachverfahren integriert sind.

Die Kernelemente des Angebots sollten aus einem Informationsportfolio sowie Funktionen zur sicheren An-, Um-, Abmeldung und Umschreibung von Fahrzeugen bestehen. Als mögliche IT-Funktionen sind z.B. E-Payment, Wunschkennzeichenreservierung, Terminvereinbarung mit der Zulassungsstelle zu nennen.

Um eine sichere Kommunikation zwischen A und den Fachverfahren der Verwaltung zu ermöglichen, kann die elektronische Zulassungsplattform in ein bereits bestehendes und bekanntes Verwaltungsportal integriert und an die regionalen Fachverfahren angebunden werden. Die Zulassungsplattform kann aus Portalanwendungen und Fachverfahrenselementen bestehen, die über eine XML-Schnittstelle und sichere Verbindungsalternativen (https, OSCI) mit den Fachverfahren Daten austauschen. Die Kommunikationsalternativen https und OSCI bieten sich hierbei auch für die sichere Kommunikation zwischen Zulassungsstelle und Bürgerservice-Zentren an.

Für eine sicherere Kommunikation zwischen A und Zulassungsplattform kann nach einer Authentifizierung – etwa über den elektronischen Personalausweis – auch eine https-Verbindung für die Datenübertragung eingesetzt werden.

Neben einem Authentifizierungssystem muss für die Pflege von Informationen ein Redaktionssystem (CMS) auf dem Portalserver eingerichtet werden. Alle weiteren Anwendungen (z.B. Wunschkennzeichen, Terminvereinbarung, E-Payment) werden voraussichtlich aus den Fachverfahren heraus angeboten. Die Fachverfahren bilden somit die technische Grundlage für die Datenverarbeitung und Datenweiterleitung an KBA, Versicherungsserver und Finanzbehörden.

Bei der technischen Ausgestaltung der Zulassungsplattform wird davon ausgegangen, dass innerhalb der Pilotregionen unterschiedliche IT-Infrastrukturen zum Einsatz kommen, darüber hinaus aber gemeinsame Standards vereinbart und Angebote geschaffen werden. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die vorhandene IT-Infrastruktur eine Anbindung an die KBA-Datenbank über das Fachverfahren bereitstellt.

Weiter können externe Anwendungen von Bund und Ländern – wie etwa der Behördenfinder Deutschland oder der elektronische Personalausweis – dazu genutzt werden, um eine zuverlässige Auffindbarkeit der Kfz-Angebote und eine sichere Authentifizierung zu gewährleisten. Darüber hinaus ist es erstrebenswert, ein Kfz-Standard-Datenformat (XKfz) für eine nachvollziehbare und sichere Kommunikation zwischen unterschiedlichen Fachverfahren und Zulassungsplattformen zu entwickeln und dabei auf die Erfahrungen des Vorhabens Deutschland-Online Standardisierung zurückzugreifen.

Unter den genannten Bedingungen steht mit der elektronischen Plattform eine organisatorisch-technische Lösung zur Verfügung.

3.2 Umsetzung im Pilotland Baden-Württemberg

Die im Folgenden beschriebenen Anwendungsfälle beruhen auf der von Baden-Württemberg gelieferten Feinkonzeptionsvorlage. Sie überschneiden sich in weiten Teilen mit der Darstellung unter 3.1 und 3.3, weshalb sie nur kurz vor allem im Hinblick auf Unterschiede hin skizziert werden sollen. Weitere organisatorische, technische und datenschutzrechtliche Details werden in dem im nächsten Umsetzungsschritt von den Piloten zu erstellenden fachlichen bzw. DV-technischen Feinkonzept (s. 4.2.2.1) geklärt.

3.2.1 Die Zulassung eines Neufahrzeuges

A hat sich in Esslingen beim Autohändler H einen – gegebenenfalls finanzierten – Neuwagen (getypt) ausgesucht. A, H bzw. der Zulassungsdiensteanbieter (ZD) setzen sich an ein Gerät mit Internetanschluss. Er ruft über das Dienstportal des Landes mit Zuständigkeitsfinder oder die jeweilige Internetseite der Pilotkommune eine Internetseite für die Zulassung⁷⁶ auf. Dort wählt er die Funktion Neuzulassung, gibt die Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten sowie die eVB-Nummer ein⁷⁷. Die Angaben werden automatisch mit dem Melderegister (EMAS) und dem KBA (Fahrzeugdaten, eVB, Schengeninformationssystem SIS, Steuerrückständerdatei auf dem OFD-Server, Gebührenrückständerdatei der Zulassungsbehörde) abgeglichen. Soweit A sich des H bzw. des ZD bedient, weist er diesem seine Identität nach (gegebenenfalls durch Kopie des Personalausweises zur Weiterleitung an Z) und erteilt ihm eine Zulassungsvollmacht. Sobald verfügbar wird A aufgefordert, seine Identität z.B. mit dem elektronischem Personalausweis elektronisch nachzuweisen⁷⁸.

A sucht ein Wunschkennzeichen aus oder gibt ein reserviertes oder vorab zugeteiltes Kennzeichen ein, das ihm – soweit verfügbar – automatisch aus der elektronischen Kennzeichenliste zugewiesen wird. Andernfalls wird ihm das nächste freie oder ein in der Z vorrätiges Kennzeichen im Zulassungsvorgang zugeteilt⁷⁹. Er wählt einen Schilderpräger aus und beauftragt ihn elektronisch, die Kennzeichenschilder für sein Fahrzeug zu prägen und unverzüglich an Z zu liefern; dabei erhält der ausgewählte Schilderpräger über das System eine Mitteilung mit den Präge- und Lieferdaten. Anschließend zahlt A über getrennte E-Payment-Funktionen bzw. über die elektronische Erteilung einer Einzugsermächtigung die anfallenden Gebühren⁸⁰ und Steuern bzw. erstattet die Kosten für die Prägung und gegebenenfalls Lieferung der Schilder; bei der Zwischenschaltung von H bzw. ZD legt dieser die Gebühren und Kosten für die Prägung und Lieferung für A aus. Dann wird er aufgefordert, den Lieferort einzugeben (z.B. Fahrzeughändler, Wohnung, Arbeitsplatz, Gemeinde- oder Bürgeramt) oder das Angebot zur Terminvereinbarung mit der Z anzunehmen.

⁷⁶ Zum Aufruf einer Internetseite siehe 3.2.5.1 (S. 24).

⁷⁷ Zur Validitätsprüfung der Daten siehe 3.2.5.2 (S. 24).

⁷⁸ Zur Authentifizierung siehe 3.2.5.3 (S. 25).

⁷⁹ Zur Validitätsprüfung der Daten siehe 3.2.5.2 (S. 24).

⁸⁰ Zur Entrichtung der anfallenden Gebühren siehe 3.2.5.4 (S. 25).

Die Daten werden an die örtlich zuständige Zulassungsbehörde Z übermittelt. Die Z prüft abschließend, ob die Zulassung durchgeführt werden kann⁸¹.

Die Dokumente und Kennzeichen werden durch Außendienstvollzugsbeschäftigte der Z oder über H bzw. ZD überbracht. Alternativ werden sie in der Z oder anderen vereinbarten Übergabeorten (z.B. Gemeinde- oder Bürgerämter) zur Abholung bereitgestellt; in diesem Fall werden bei der Übergabe die Identität des A sowie die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), die ZB II (Sicherheitsübereignung) geprüft. Die Dokumente und Kennzeichen werden an A ausgehändigt. A bringt das neue Kennzeichen am Fahrzeug an.

Anmerkungen:

Für verschiedenen Teilprozesse des Zulassungsvorgangs werden – über die beschriebene Fallabwicklung hinaus – Möglichkeiten zur Vereinfachungen gesehen:

- Verzicht auf den Haltereintrag in der ZB II oder über die Abschaffung der ZB II.
- Erstellung einer vorläufigen Betriebserlaubnis für den Kunden: A erhält dann von der Z elektronisch, etwa mit De-Mail, die Information über die Zulassung seines Fahrzeugs und dass er berechtigt ist, das Kfz befristet auch mit einem ungesiegelten bzw. provisorischen Kennzeichen in Betrieb zu setzen.
- Verzicht des Vermerks der Nummer der ZB II auf dem Original des COC-Papiers.

3.2.2 Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk

A ist von Esslingen nach Sinsheim umgezogen und muss sein Fahrzeug in den neuen Zulassungsbezirk umschreiben lassen.

A setzt sich zu Hause an ein Gerät mit Internetanschluss. Im Rahmen des Zulassungsvorgangs, der sich grundsätzlich wie die Neuzulassung gestaltet, wird der Prüfbericht über die Hauptuntersuchung (HU) automatisch beim KBA abgeglichen, wo ihn die Überwachungsorganisationen in eine zentrale Datenbank überspielen. A erhält im Tausch gegen seine alten die neuen Dokumente und Kennzeichen (soweit es nicht beim Wechsel zwischen Bezirken mit identischen Regionalzeichen beibehalten werden kann); dabei kann er sich des ZD bedienen oder die Hinterlegung an einem anderen Übergabeort (z.B. Gemeinde- oder Bürgerämter) zur Abholung vereinbaren, wo die notwendigen Prüfungen wie unter 3.2.1 beschrieben vorgenommen werden. Die Entsiegelung des alten Kennzeichens kann dabei nur durch eine Behörde erfolgen. Er bringt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug an.

Anmerkungen:

Bei einem Umzug in einen Bezirk mit gleichem Unterscheidungskennzeichen kann A sein Kennzeichen mitnehmen und soll zukünftig die Umzugsmeldung ebenfalls elektronisch abwickeln können, wobei neben der Adresse in der ZB I auch das Siegel ausgetauscht werden muss.

Bei Bereitstellung der HU-/AU-Daten durch Überwachungsorganisationen (bieten einzelne Überwachungsorganisationen den Z bereits an) an das KBA kann eine auto-

⁸¹ Zur Validitätsprüfung der Daten siehe 3.2.5.2 (S. 24).

matische Überprüfung erfolgen, eine Vorlage des Prüfberichts durch A ist dann nicht mehr notwendig.

3.2.3 Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters

A verkauft sein Fahrzeug an C und übergibt das Fahrzeug und die Fahrzeugdokumente. C finanziert sein Fahrzeug über die B. Ab hier werden alle Schritte wie bei der „Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk“ ausgeführt, wobei auf den Tausch der Kennzeichen verzichtet werden kann, wenn der neue Halter das Kfz im gleichen Bezirk oder in einem Bezirken mit identischen Regionalzeichen zulässt.

3.2.4 Die Abmeldung

A will sein Fahrzeug abmelden. Er ruft – soweit von ihm gewünscht mit Unterstützung des ZD oder des H, da gegebenenfalls eine Inzahlungnahme des Fahrzeugs stattfindet – im Internet eine Seite für die Zulassung auf und wählt die Funktion Außerbetriebsetzung. Ab hier werden alle Schritte wie bei der „Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk“ ausgeführt. Zusätzlich gibt A bei der Datenvorerfassung die Angaben zum Verbleib des Fahrzeugs⁸² ein. A beauftragt H, ZD bzw. einen anderen vorgesehenen Übergabeort (z.B. Gemeinde- oder Bürgerämter), die ZB T I und II sowie die Kennzeichen der Z zu übergeben.

Z führt die abschließende Prüfung durch und sorgt für die Ausfertigung der Dokumente und die Entsiegelung der amtlichen Kennzeichen. Z lässt dem A per Post oder auf dem gleichen Weg, wie sie ihr zugestellt wurden, die Dokumente und auf Wunsch die entsiegelten Schilder überbringen.

Anmerkungen:

Eine wesentliche Vereinfachung des Vorgangs kann durch Abschaffung der ZB II und Verzicht auf den Nachweis über den Verbleib des Kfz erreicht werden.

3.2.5 Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen

3.2.5.1 Aufruf einer Internetseite

Die Dienstleistungen zur Kfz-Zulassung können über das Dienstportal „service-bw“ mit Zuständigkeitsfinder bzw. die jeweilige Internetseite der Pilotkommune aufgerufen werden.

Beim Start der Anwendung im Internet sind jeweils Hinweise für den Nutzer anzuzeigen, wie z.B. dass „zwischen der Freigabe der Zulassung durch die Zulassungsbehörde und der Übergabe der Fahrzeugdokumente und Schilder Versicherungsbeiträge entrichtet werden müssen, ohne dass das Kfz zu diesem Zeitpunkt genutzt werden kann.“

Des Weiteren sind auf der Internetseite ergänzende Hinweise zur Halterhaftung und zu den Gebühren aufzuführen.

⁸² Zum Nachweis des Fahrzeugverbleibs siehe 3.2.5.5 (S. 25).

3.2.5.2 Validitätsprüfung der eingegebenen Daten

Nach Eingabe der Daten über die Eingabemasken und ihrer Freigabe durch Z erhält A im Tausch gegen seine alten die neuen Dokumente und Kennzeichen (soweit es nicht beim Wechsel zwischen Bezirken mit identischen Regionalzeichen beibehalten werden kann); dabei kann er sich des D bedienen oder die Hinterlegung an einem anderen vereinbarten Übergabeort (z.B. Gemeinde- oder Bürgerämter) zur Abholung vereinbaren, die die notwendigen Prüfungen wie unter 3.2.1 beschrieben vornehmen. Die Entsiegelung des alten Kennzeichens kann dabei nur durch eine Behörde erfolgen. Unter Nutzung bereits bestehender Funktionalitäten soll ein sofortiger automatischer Abgleich folgender Datenbereiche erfolgen:

- Halterdaten über Abgleich mit den Daten im jeweiligen Melderegister (EMA).
- Fahrzeugidentifizierungsdaten über Anbindung an den KBA-Server einschließlich Abgleich mit der Fahndungsdatei des Schengen-Informationssystems (SIS). Bei "Treffern" wird ohne Kenntnis des A elektronisch aus dem System heraus eine Info-Aktion Richtung Polizei ausgelöst.
- eVB über Anbindung an den KBA-Server. Die Schnittstelle zum GDV-Server besteht, der GDV stellt Daten mehrfach täglich bereit. Die Prüfung einer eVB-Nummer soll im Rahmen der Datenvorerfassung automatisch erfolgen. Zukünftig soll auch die elektronische Beschaffung der eVB-Nummer über das Internet – während des Vorgangs zur Datenerfassung – ermöglicht werden.
- Prüfung der Steuerrückstände über Anbindung an den Server der Oberfinanzdirektion (OFD).
- Prüfung der Gebührenrückstände bei der Zulassungsbehörde.
- Bei Reservierung eines Wunsch Kennzeichens erfolgt ein Abgleich mit der jeweiligen Kennzeichenbestandsdatei.

Ein Nutzen soll für A und Z gleichermaßen dadurch generiert werden, als Ablehnungsgründe für den jeweiligen elektronischen Zulassungsantrag „im Vorfeld“ ermittelt werden, d.h. bevor der Zulassungsvorgang dem Sachbearbeiter in der Zulassungsbehörde zur endgültigen Prüfung elektronisch im jeweiligen Fachverfahren verfügbar gemacht wird.

Bei der Datenübermittlung sind die entsprechenden Sicherheitsstandards des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zu beachten. Gegebenenfalls ist der Zulassungsvorgang bei inkorrekten Eingaben mit dem Hinweis zu unterbrechen, dass sich der A zur abschließenden Durchführung des Vorgangs an Z wenden möge.

3.2.5.3 Identifizierung

Zur Identifizierung des A soll der elektronische Personalausweis eingesetzt werden, weitere elektronische Identifizierungsmöglichkeiten sind zu prüfen ohne Verfahrensstandards anzuheben, wobei zu beachten ist, dass durch die Anonymität bei elektronischen Verfahren die Hemmschwelle für einen Missbrauch sinkt. Gegenüber dem bevollmächtigten H bzw. D erfolgt die Identifizierung wie bisher über Vorlage des Personalausweises und gegebenenfalls Fertigung einer Kopie zur Vorlage bei Z.

Übergangsweise soll die Authentifizierung über eine nachgelagerte Kontrolle bei Übergabe der Fahrzeugdokumente und Kennzeichen durch Außendienstvollzugsbeschäftigte der Z oder Gemeinde- und Bürgerämter erfolgen.

3.2.5.4 Entrichtung der anfallenden Gebühren

Es ist zu prüfen, inwieweit durch eine Gebührendifferenzierung ein Anreiz für den A gegeben werden kann, die elektronische Datenerfassung in Kombination zu bevorzugen, und ob für einen behördlichen Lieferservice ein neuer Gebührentatbestand geschaffen werden kann.

3.2.5.5 Nachweis des Fahrzeugverbleibs

Der Nachweis über den Verbleib des Fahrzeugs soll elektronisch formlos erfolgen. Bei Verschrottung eines Fahrzeugs ist ein Formblatt zur Erklärung über den Fahrzeugverbleib elektronisch auszufüllen.

Zukünftig wird der Wegfall der Verbleibserklärung angestrebt.

3.2.5.6 Einschaltung ausführender Personen

Zentrale Hindernisse bei der vollständigen elektronischen Umsetzung des Zulassungsverfahrens stellen die fehlende Möglichkeit der elektronischen Identifizierung und Authentifizierung, noch nicht eingeführte elektronische Fahrzeugpapiere und das Festhalten an der Siegelung der Kennzeichen aus polizeitaktischen Gründen dar. Bis für diese Fragen Lösungen gefunden sind, sollen die damit zusammenhängenden zwischen A und Z durchzuführenden Verfahrensschritte durch die Einschaltung ausführender Personen ersetzt werden. Dazu ist an den Einsatz von behördeneigenen Vollzugsbediensteten sowie von Gemeindeverwaltungen und Bürgermeisterämtern in Amtshilfe gedacht. Daneben sollen auch bevollmächtigte Händler und Zulassungsdienste zumindest im bisherigen Umfang genutzt werden.

3.3 Umsetzung im Pilotland Bayern

Die im Folgenden beschriebenen Anwendungsfälle wurden auf Basis der Besprechung in München vom 19. Februar 2009 und der von Ingolstadt gelieferten Feinkonzeptionsvorlage skizziert.

3.3.1 Die Zulassung eines Neufahrzeuges

A hat sich in Ingolstadt beim Autohändler H einen Neuwagen gekauft. A hat die eVB-Nummer bereits zuvor beantragt und erhalten. A setzt sich an ein Gerät mit Internetanschluss. Danach ruft er die Internetseite für die Zulassung auf. Dort wählt er die Funktion Neuzulassung und wird aufgefordert, seine Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten und die eVB Nummer einzugeben. Gegebenenfalls wird er zusätzlich aufgefordert, seine Identität per elektronischem Personalausweis, De-Mail oder über andere Identifikationstechniken nachzuweisen. Danach kann A ein Wunschkennzeichen aussuchen, ein reserviertes oder vorab zugeteiltes Kennzeichen eingeben. Andernfalls wird ihm das nächste freie Kennzeichen im Zulassungsvorgang zugeteilt. Darüber hinaus bestellt A gegebenenfalls das Kennzeichen bei einem im Internet angebotenen Schilderpräger⁸³. Im Anschluss gibt er seine Zahlungsdaten und –modalitäten (bspw. Kontoverbindung) für den Einzug der Kfz-Steuer und der Gebühren sowie zur Weiterleitung an den ausgesuchten Schilderpräger ein. A wird nun aufgefordert, den Lieferort einzugeben (z.B. Fahrzeughändler, Wohnung, Arbeitsplatz, Bürgeramt) oder das Angebot zur Terminvereinbarung mit der Z anzunehmen. Die Daten werden an die örtlich zuständige Zulassungsbehörde Z geschickt.

Die Z prüft, ob A mit Steuern oder Gebühren im Rückstand ist und ob die Zulassung durchgeführt werden kann. Widrigenfalls wird eine neutrale E-Mail an A versandt mit dem Hinweis, dass die Zulassung nicht online, sondern nur in der Z vorgenommen werden kann. Der Zahlungsvorgang wird von Z angestoßen.

Im Anschluss teilt sie das Kennzeichen zu und lässt es im Kundenauftrag prägen. Der Kennzeichenpräger liefert die Kennzeichen an Z. Z fertigt die Dokumente aus und siegelt die Kennzeichen. A erhält per E-Mail eine Bestätigung, dass die Zulassung durchgeführt wurde, diese aber erst mit Übergabe der Dokumente und gesiegelten Kennzeichen wirksam wird.

Im Datensatz wird die Zulassung als vorläufig gekennzeichnet. Die Dokumente und Kennzeichen werden mit Zustellungsbescheinigung (Empfangsbekanntnis) durch eine Dienstkraft der Zulassungsbehörde überbracht⁸⁴ oder alternativ in der Z oder anderen vereinbarten Übergabeorten (z.B. Gemeindeverwaltung, Bürgerbüro) zur Abholung bereitgestellt werden. Bei der Übergabe werden die Identität des A geprüft, Dokumente und Kennzeichen gegen Erhalt der auf Übereinstimmung geprüften Hersteller-ZB II an A ausgehändigt. Bei Abweichungen der Identität oder der Hersteller-ZB II wird die Zulassung rückabgewickelt. A bringt die neuen Kennzeichen am Fahrzeug an.

⁸³ Zur Auswahl eines Anbieters zur Schilderprägung siehe 3.3.5.1 (S. 37).

⁸⁴ Zur Ausgestaltung des Lieferdienstes bzw. Hol- und Bringdienstes siehe 3.3.5.2 (S. 38).

Abschließend werden die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung freigegeben.

Anmerkung: Nach vorheriger Authentifizierung des A kann das Verfahren wesentlich vereinfacht werden.

3.3.2 Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk

A ist von Ingolstadt nach München umgezogen und muss sein Fahrzeug umschreiben lassen. A setzt sich zu Hause an ein Gerät mit Internetanschluss. Im Rahmen des Zulassungsvorgangs, der sich grundsätzlich wie die Neuzulassung gestaltet, legt A zusätzlich noch den Prüfbericht über die Hauptuntersuchung (HU) vor, wenn die Lieferung erfolgt. A erhält gegen Zustellungsbescheinigung (Empfangsbestätigung) und im Tausch gegen seine alten die neuen Dokumente und Kennzeichen. Er bringt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug an.

3.3.3 Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters

A verkauft sein Fahrzeug an C und übergibt das Fahrzeug und die Fahrzeugdokumente. Ab hier gleicht der Vorgang der Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk, gegebenenfalls aber ohne Kennzeichenwechsel.

3.3.4 Die Abmeldung

C will sein Fahrzeug außer Betrieb setzen. Er setzt sich an ein Gerät mit Internetanschluss, ruft die Internetseite für die Zulassung auf und wählt die Funktion Außerbetriebsetzung aus. Er wird aufgefordert, seine Zahlungsdaten und -modalitäten (bspw. Kontoverbindung für den Gebühreneinzug) sowie die Erklärung über den Fahrzeugverbleib einzugeben und festzulegen, ob das Kennzeichen für eine Wiederezulassung reserviert werden soll und ob er das entstempelte Kennzeichen zurückerhalten möchte.

Die Daten werden an die örtlich zuständige Zulassungsbehörde Z übermittelt.

C sendet per Lieferdienst, die Kennzeichen, ZB I und II sowie gegebenenfalls den Verwertungsnachweis an die Z.

Z führt nach Erhalt der übersandten Unterlagen die Außerbetriebsetzung durch, gibt die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung frei und sendet entwertete Dokumente und gegebenenfalls entstempelte Kennzeichen zurück an C.

3.3.5 Rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen

3.3.5.1 Auswahl eines Anbieters zur Schilderprägung

Die Schilderprägung ist Sache der privaten und überwiegend mittelständischen Schilderpräger. Diese erhalten vom „Kunden“ der Zulassungsbehörde den Auftrag, ein bestimmtes Kennzeichen zu prägen und innerhalb von dreißig Minuten der Zulassungsbehörde zu überbringen, damit der Zulassungsvorgang mit der Siegelung der Kenn-

zeichen und der Anbringung von Plaketten zur Haupt- bzw. Abgasuntersuchung (HU bzw. AU)⁸⁵ abgeschlossen werden kann.

3.3.5.2 Ausgestaltung des Lieferdienstes bzw. Hol- und Bringdienstes

3.3.5.2.1 Hol-/Bringdienst - Dienstkraft der Zulassungsbehörde

Bei den bayrischen Zulassungsbehörden gibt es eine große Unsicherheit, wie der eigene Hol- und Bringdienst zu organisieren und vor allen Dingen zu finanzieren ist. In der Pilotphase ist zu prüfen, ob bereits nach jetziger Rechtslage die Erhebung einer Gebühr (etwa nach § 1 Absatz 1 GebOST, Nr. 399 GebTSt) oder die Festlegung einer zu erstattenden Auslage (etwa auf Grundlage von § 2 Absatz 1 Nr. 1, 6a oder 8 GebOST) zulässig und möglich wäre. Aus Sicht der Zulassungsbehörden wäre eine neue Gebührennummer (GebOST) für den Hol- und Bringdienst vorzugswürdig. Für eine solche Gebührennummer bedürfte es wohl einer entsprechenden bundesrechtlichen Regelung, da dem Landesnormgeber insoweit die Normgebungskompetenz fehlen würde. An dieser Kompetenzverteilung würde auch die Geltung der geplanten Ermächtigung zum Erlass von Experimentierklauseln nichts ändern, da diese (in ihrer jetzigen Fassung⁸⁶) in materiell rechtlicher Hinsicht nicht § 6a Absatz 2 und 3 StVG und damit die Rechtsgrundlagen zum Erlass von Gebührenregelungen umfasst.

Bei der Durchführung durch Mitarbeiter der Zulassungsbehörde werden keine Einsparpotenziale gesehen.

3.3.5.2.2 Hol-/Bringdienst – Schilderpräger

In der ersten Stufe zur Umsetzung soll auch die Einbindung von Schilderprägern in den Hol- und Bringdienst für folgende Dienstleistungen erprobt werden:

- Zulassung eines Neufahrzeugs/Umschreibung:
 1. Abbau und Abholung der alten Kennzeichen und der Fahrzeugdokumente (ZB I, gegebenenfalls ZB II) beim Kunden, Ausweis und Vollmacht wird durch Kunde bereitgestellt.
 2. Herstellung neuer Kennzeichen.
 3. Vorlage der alten Kennzeichen zur Entsiegelung bei Z, Überbringung der alten ZB I und gegebenenfalls ZB II alt zur Z.
 4. Auslieferung neuer Kennzeichen und ZB I, gegebenenfalls ZB II, und weiterer Dokumente (z.B. Personalausweis) an den Bürger.
 5. Zusatzleistungen: z.B. Kennzeichenrahmen, Anbringen der neuen Kennzeichen ans Fahrzeug.
- Außerbetriebsetzung:
 1. Abbau/Abholung der alten Kennzeichen und ZB I und ggf. ZB II beim Kunden.
 2. Vorlage ZB I und gegebenenfalls ZB II sowie der alten Kennzeichen zur Entstempelung bei Z.

⁸⁵ Ab 1. Januar 2010 nur noch HU-Plakette.

⁸⁶ Zum geplanten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes („Experimentierklausel“) in seiner Fassung als Kabinettsvorlage s. Anlage A3.

3. ZB I (mit Außerbetriebsetzungsvermerk) und gegebenenfalls ZB II sowie entstempelte Kennzeichen werden zum Kunden gebracht.

Viele kleinere Zulassungsbehörden in Bayern würden einen solchen Hol- und Bringdienst der Schilderpräger, der im Übrigen bisher zum Teil auch durch Zulassungsdienste und Autohäuser in deren eigenen Räumen angeboten wird, begrüßen. Der Hol- und Bringdienst der Schilderpräger hätte zudem den großen Vorteil, dass der Schilderpräger seinen Laden nicht mehr ausschließlich in der Nähe der Zulassungsbehörde zu horrenden Mietkosten unterhalten müsste und damit die hohen Kosten der Kennzeichenschilder vielleicht in absehbarer Zeit nicht mehr steigen müssten.

4 Umsetzungsempfehlungen

Mit der Umsetzung der ersten Stufe sollen auf Basis des heutigen Zulassungsverfahrens erste Schritte zur Online-Kfz-Zulassung erprobt werden. Die Pilotierung startet mit den drei Pilotländern Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern, die in eigener Verantwortung die Projekte mit ihren Pilotkommunen und deren Zulassungsbehörden umsetzen. Die Piloten werden durch das Vorhaben Kfz-Wesen im Rahmen von Deutschland-Online begleitet und unterstützt.

Im Folgenden werden Empfehlungen zur Gestaltung der Projektorganisation, zu den Aufgaben der Piloten und des DOL-Vorhabens Kfz-Wesen sowie zu ihrer zeitlichen Umsetzung für den Zeitraum 2009 bis 2012 gegeben. Anschließend folgen Aussagen zu Kosten-/Nutzenaspekten.

4.1 Projektorganisation

Die Projektorganisation zur Umsetzung der ersten Stufe orientiert sich an den Rahmenbedingungen von Deutschland-Online, der Beschlusslage der gemeinsamen Staatssekretärsberatungsrunde vom 12. Dezember 2008 und der Einbindung der Fachministerkonferenzen (siehe zum Folgenden die nachstehende Abbildung).

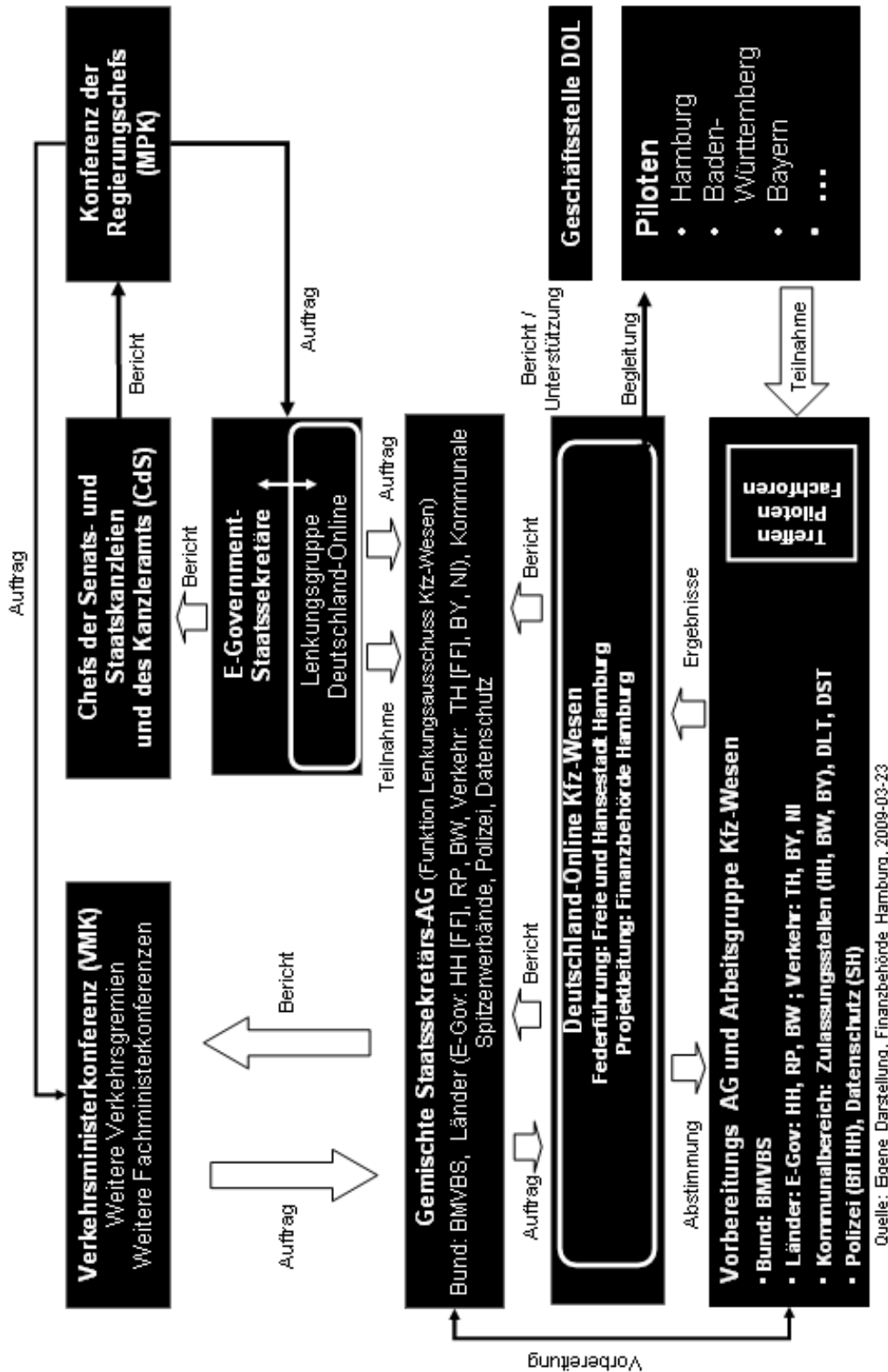


ABBILDUNG 1: PROJEKTSTRUKTUR DOL KFZ-WESEN

Zur Umsetzung der ersten Stufe können Rollen und Aufgaben wie nachfolgend beschrieben verteilt werden:

Federführung

Die Freie und Hansestadt Hamburg nimmt durch Beschluss zur Umsetzung des Aktionsplans Deutschland-Online die Federführung für das Vorhaben DOL Kfz-Wesen wahr, die Projektleitung liegt bei der Finanzbehörde. Die Federführerin steuert das Vorhaben, begleitet die Projektgruppe DOL Kfz-Wesen bei der Erstellung von Empfehlungen und Leitlinien zur Umsetzung der ersten Stufe⁸⁷. Sie berichtet an den Lenkungsausschuss und die Staatssekretärs-Lenkungsgruppe Deutschland-Online und die Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand und bereitet deren Entscheidungen vor. Die eingebrachten Entscheidungsvorlagen können dabei sowohl inhaltliche wie auch projektsteuerungsrelevante Aspekte enthalten.

Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss handelt im Auftrag der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der Verkehrsministerkonferenz und setzt sich entsprechend aus jeweils drei Staatssekretären der E-Government-Runde (Hamburg federführend, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg) und der Verkehrsseite (Thüringen federführend, Bayern und Niedersachsen) sowie dem Bund zusammen. Er nimmt die Steuerung des Projekts wahr, berichtet zu Projektergebnissen der o.g. Gremien und bereitet deren Entscheidungen vor. Den Vorsitz nimmt die Federführerin ein.

Der Lenkungsausschuss wird regelmäßig über den Sachstand im Vorhaben informiert und entscheidet über notwendige weitere Schritte, die das Gesamtvorhaben betreffen.

Projektgruppe „DOL-Kfz-Wesen“

Die im Rahmen der Feinkonzepterstellung eingerichtete Vorbereitungsgruppe zur gemischten Staatssekretärs-AG wird als Projektgruppe „DOL Kfz-Wesen“ fortgeführt. Sie setzt sich, neben den im Lenkungsausschuss vertretenen Ländern und dem BMVBS, aus Vertretern der kommunalen Seite (Verbandsvertreter des Deutschen Landkreistages sowie des Deutschen Städtetags, Vertreter von Landkreisen und Vertreter pilotierender Zulassungsbehörden), der Sicherheitsbehörden⁸⁸ und des Datenschutzes⁸⁹ zusammen.

Die Projektgruppe tagt mindestens halbjährlich und zu wichtigen Meilensteinen des Vorhabens. (Zwischen-)Ergebnisse des Vorhabens und Entscheidungsvorlagen werden mit dem Federführer zur Weiterleitung an den Lenkungsausschuss abgestimmt. Bei Teilnahme neuer Pilotländer wird die Projektgruppe entsprechend um einen Ver-

⁸⁷ Kapitel 4.2.1 – Übergeordnete Aufgaben DOL Kfz-Wesen.

⁸⁸ Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern werden über die Behörde für Inneres Hamburg vertreten.

⁸⁹ Die Datenschutzbelange von Bund und Ländern nimmt ein Vertreter des Unabhängigen Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein in Abstimmung mit dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit und den Datenschutzbeauftragten der anderen Bundesländer als offiziell benannter Repräsentant wahr.

treter des Pilotlandes erweitert. Es wird zudem empfohlen, einen Vertreter des KBA in die Projektgruppe aufzunehmen.

Gemeinsam mit dem Federführer werden zu spezifischen Themen Fachforen eingerichtet und ein Erfahrungsaustausch der Piloten organisiert.

Piloten (Empfehlung)

Die Piloten setzen ihr Projekt mit jeweils eigenen Projektorganisationen um und berichten an die Projektgruppe DOL Kfz-Wesen⁹⁰. Neben den bisherigen Pilotländern Baden-Württemberg, Bayern und Hamburg können im Verlauf der ersten Stufe weitere Pilotländer mit Pilotprojekten auf eigenen Wunsch teilnehmen. Rahmenbedingungen zur Teilnahme sind die Vorgaben des Beschlusses der o.g. Beratungsrunde vom 12. Dezember 2008 sowie die Vorgaben des vorliegenden Feinkonzepts. Die Auswahl eines Pilotprojekts erfolgt durch das jeweils zuständige Land.

Projektorganisation Deutschland-Online

Die Lenkungsgruppe Deutschland-Online (LG DOL) ist Auftraggeber für die Fortführung des Projekts DOL Kfz-Wesen. Die LG DOL berichtet der Runde der E-Government-Staatssekretäre, die wiederum den Chefs der Staats- und Senatskanzleien und des Kanzleramtes (CdS) und gegebenenfalls der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) berichten, und bereitet deren Entscheidungen vor.

Verkehrsministerkonferenz (VMK)

Die Verkehrsministerkonferenz ist Auftraggeber für die Fortführung des Projekts DOL Kfz-Wesen. Die Berichte und Beschlussvorschläge des Lenkungsausschusses werden an die Verkehrsministerkonferenz (VMK) zum Beschluss weitergeleitet. Die notwendige Beteiligung anderer Fachministerkonferenzen erfolgt über die VMK.

Einbindung weiterer Fachministerkonferenzen und nachgeordneter Gremien

Die VMK bittet bei Fragestellungen, die über die Verkehrsseite hinausgehen, die zuständigen Fachministerkonferenzen um ihre Beteiligung. Dies betrifft unter anderem bei Angelegenheiten der Inneren Sicherheit die Konferenz der Innenminister und Innensenatoren (IMK) oder bei Fragen zur Kfz-Steuer die Finanzministerkonferenz.

Über den Vertreter der Polizei in der Projektgruppe wird der Unterausschuss „Führung, Einsatz, Kriminalitätsbekämpfung (UA FEK)“ des Arbeitskreises II der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (AK II) über den Fortgang des Projektes informiert.

⁹⁰ Siehe Kapitel 4.2.2 – Planungen und Aufgaben der Piloten.

4.2 Aufgaben zur Umsetzung der ersten Stufe

Bei der Umsetzung der ersten Stufe entfallen unterschiedliche Aufgaben auf das Vorhaben und auf die Pilotprojekte. Für das übergeordnete Vorhaben ist die Federführende zuständig, die Pilotländer steuern ihre Pilotprojekte in eigener Zuständigkeit. Die Aufgabenverteilung zwischen den Piloten und dem DOL-Vorhaben wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

Aufgaben des übergeordneten DOL Vorhabens
Projektmanagement und Gremienarbeit Kommunikation und Akzeptanzmanagement Begleitung der Piloten Erstellung von Leitlinien zur Umsetzung; übergreifende Abstimmung zu technischen, organisatorischen und rechtlichen Fragestellungen sowie zu Datenschutz- und Sicherheitsaspekten Planung und konzeptionelle Vorbereitung der 2. Stufe der Umsetzung
Aufgaben der Piloten und Pilotprojekte
Abstimmung mit dem Vorhaben Kfz-Wesen Anforderungsdefinition und Konzeption Stufe 1 (fachliche und technische Konzepte) Entwicklung, Test, Pilotierung, Einführung - Stufe 1 Durchführung der Evaluation und Erstellung Erfahrungsberichte Projektmanagement sowie Kommunikation, Marketing und Akzeptanzmanagement in den Pilotländern / Pilotkommunen Anforderungsdefinition und Konzeption für die Umsetzung der 2. Stufe

TABELLE 1: AUFGABENVERTEILUNG DOL-VORHABEN UND PILOTEN IN STUFE 1 (MUSTER)

Die jeweiligen Aufgaben werden in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

4.2.1 Übergeordnete Aufgaben DOL Kfz-Wesen

4.2.1.1 Projektmanagement, Gremienarbeit und Berichtswesen

Das übergeordnete Projektmanagement zielt auf die Nutzung von Synergiepotenzialen für die Piloten sowie auf die effiziente Durchführung des Gesamtvorhabens im Rahmen der gestellten inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben bei der Umsetzung der Stufe 1 und stellt den abgestimmten technischen Übergang in die Stufe 2 sicher.

Die Federführende erstellt für die Umsetzung der Stufe 1 einen Projektmanagementplan, der neben der Beschreibung der Rahmenbedingungen und des Projektgegenstands folgende Bestandteile hat: Projektorganisation, Zeitplanung zur Umsetzung der Maßnahmen für die Stufe 1 (übergreifendes Vorhaben, Pilotprojekte), Kommunikationsplanung (intern/extern), Maßnahmen zum Akzeptanzmanagement, Maßnahmen zur Prävention für Projektrisiken, Berichtswesen und Projektstatus (Übergreifendes Vorhaben, Pilotprojekte) sowie Eckdaten zur Finanzierung.

Der Plan wird über die Laufzeit der Stufe 1 turnusgemäß mit den Informationen aus den Piloten und dem übergreifenden Vorhaben zum jeweiligen Projektstatus fortgeschrieben. Der Projektstatus wird vierteljährlich aktualisiert.

Die Federführende fasst die Ergebnisse aus den Piloten und die Entwicklungen des Gesamtvorhabens zusammen. Sie formuliert einen jährlichen Sachstandsbericht.

Die Planung, Durchführung und Nachbereitung der eingerichteten Projektarbeitsgruppen und Projektgremien erfolgt durch die Federführerin:

- Lenkungsausschuss.
- Projektgruppe DOL Kfz-Wesen.
- Treffen der Pilotprojekte zum Erfahrungsaustausch und zur Evaluation der Ergebnisse.
- Bei Bedarf werden in Abstimmung mit der Projektgruppe Fachforen zur Lösung spezifischer organisatorischer, technischer oder rechtlicher Fragestellungen koordiniert.

Des Weiteren bereitet die Federführerin – in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Fachbehörden und Projektgremien – Sachstandsberichte vor, die an die Gremien der Verkehrsseite (BLFA-Fz⁹¹, GKVS, VMK), an die zuständigen E-Government-Gremien (LG-DOL, Runde der E-Government-Staatssekretäre), die Gremien beteiligter Fachministerkonferenzen (z.B. IMK, AK II, UA FEK) und an die MPK gehen. Bei Bedarf werden die jeweils betroffenen Fachministerkonferenzen informiert⁹².

4.2.1.2 Kommunikation und Akzeptanzmanagement

Neben der genannten Gremienarbeit gestaltet die Federführerin die Kommunikation zur Umsetzung der Stufe 1 auch aktiv nach außen, um über die Information zu Zielen und Ergebnissen des Projekts die Akzeptanz bei den Betroffenen zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für folgende Bereiche:

- Information weiterer Gremien, Arbeitsgruppen oder Organisationen auf Seiten der Verwaltung (z.B. KoopA ADV⁹³, Gremien der kommunalen Spitzenverbände, kommunale Arbeitsgruppen im Umfeld der Kfz-Zulassung).
- Information der politischen Vertreter über Ziele, Vorgehen und Ergebnisse des Vorhabens.
- Neben der Verwaltungsebene sind am Zulassungsprozess zahlreiche Akteursgruppen aus dem Unternehmensbereich beteiligt, z.B. aus der Fahrzeugproduktion, Distribution, Intermediäre, Zulieferer oder Verantwortliche für Begleitprozesse. Diese werden weiterhin aktiv über das eingerichtete Projektforum Wirtschaft⁹⁴ informiert und in den Gestaltungsprozess einbezogen. In dieses Forum werden auch Interessenvertretungen der automobilen Öffentlichkeit einbezogen.
- Information der Fachöffentlichkeit und von Bürgerinnen und Bürgern.

Die übergeordnete Kommunikation kann durch die Nutzung verschiedener Kommunikationsmitteln unterstützt werden, wie beispielsweise durch

- Nutzung der Web-Site www.deutschland-online.de,

⁹¹ BLFA-Fz steht für Bund-Länder-Fachausschuss Fahrzeugzulassung.

⁹² Zukünftig ist gegebenenfalls der geplante IT-Planungsrat von Bund und Ländern einzubeziehen; siehe Vorschläge der abschließenden Sitzung zur Föderalismusreform II am 5. März 2009.

⁹³ Kooperationsausschuss Automatisierte Datenverarbeitung Bund/Länder/Kommunaler Bereich.

⁹⁴ Bisher wurden zwei Projektforen mit der Wirtschaft durchgeführt (Januar und Oktober 2007). Die Durchführung des 3. Projektforums ist für das 2. Quartal 2009 geplant.

- Entwicklung von Standard-Präsentationen, Flyern, Broschüren oder
- Presseinformationen oder Infobriefe.
- Artikel in einschlägigen Fachzeitingen und Branchenjournalen oder in allgemeinen Pressepublikationen oder
- Auftritte auf Messen und Kongressen (z.B. CeBIT).

Das übergeordnete Vorhaben wird den Piloten Vorlagen zur Erstellung von Informationsmaterialien bereitstellen, um eine gemeinsame Außendarstellung zu ermöglichen. Auch sollen die Piloten beispielsweise bei Umfragen zur Akzeptanz des Angebots (online/offline) unterstützt werden.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass das Vorhaben den beteiligten Pilotkommunen und Pilotländern ein Logo/Gütesiegel als Vermarktungsinstrument zur Verfügung stellt.

Zielgruppen und Inhalte der Kommunikation sowie Instrumente und Maßnahmen werden durch die Federführerin in einem übergeordneten Kommunikationsplan beschrieben. Die jeweiligen Aktivitäten des DOL-Vorhabens und der Pilotprojekte und ihre zeitliche Planung werden in einem ergänzenden Medienplan zusammengeführt.

4.2.1.3 Begleitung der Piloten – Leitlinien zu übergeordneten Fragestellungen der Umsetzung

Zur fachlichen Unterstützung der Piloten entwickelt die Federführerin in Zusammenarbeit mit den Pilotprojekten und der Projektgruppe „DOL Kfz-Wesen“ Leitlinien zur Umsetzung und schreibt sie fort. Die Leitlinien betreffen technische, organisatorische und rechtliche Fragestellungen. Die Priorität und Verantwortlichkeiten der Aufgaben werden mit der Projektgruppe „DOL Kfz-Wesen“ zusammen festgelegt.

Technische Fragestellungen

Die Leitlinien können beispielsweise technische Empfehlungen für die Piloten zu folgenden Themengebieten enthalten:

- Standardisierung von Datenschnittstellen (z.B. Anforderungen an XML⁹⁵-Strukturen zwischen Web-Anwendungen und Fachverfahren)
- Vereinheitlichung der Online-Datenerfassung (z.B. Abläufe, Plausibilitäten)
- Einsatz von Querschnittskomponenten, wie beispielsweise elektronischer Personalausweis oder Behördenfinder.

In diesem Zusammenhang stimmt sich das DOL Vorhaben bei übergeordneten Fragestellungen mit den entsprechenden Projekten und Organisationen von Bund und Länder ab (siehe folgende Abbildung).

⁹⁵ XML: Extensible Markup Language ist eine Auszeichnungssprache zur Darstellung hierarchisch strukturierter Daten.

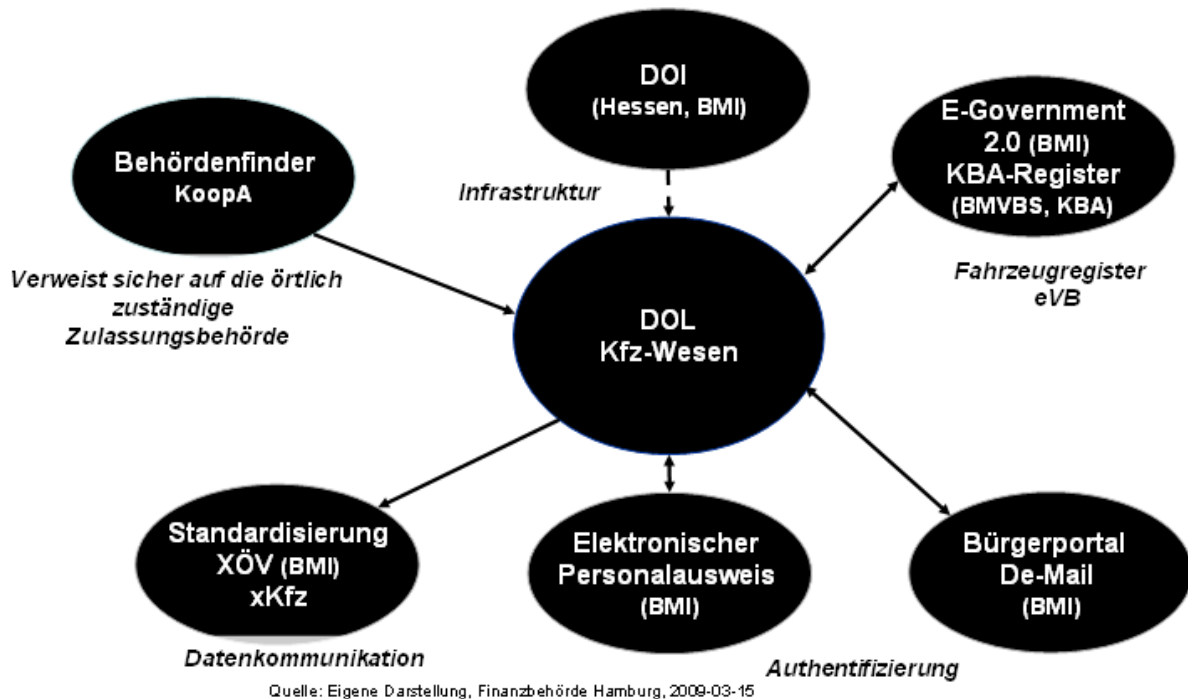


ABBILDUNG 2: ABSTIMMUNG DOL KFZ-WESEN MIT ÜBERGREIFENDEN PROJEKTEN (TECHNISCH)

Ergänzend werden technische Lösungsansätze, die projektintern (Piloten, Vorbereitungsgruppe, Lenkungsausschuss)⁹⁶ oder extern (z.B. Gremien der Verkehrsseite, DOL-Gremien, sonstige Verwaltung, Interessensverbände, Innovatoren) dem Vorhaben angetragen werden, durch die Federführerin und die Projektgruppe DOL Kfz-Wesen auf ihre Verwendbarkeit für die Stufe 1 oder für Folgestufen geprüft und Empfehlungen zu ihrer Nutzung ausgesprochen.

Fragestellungen zu Recht, Organisation und Prozessen

Analog zur Bewertung technischer Lösungsansätze werden dem Vorhaben angetragene Vorschläge zur Vereinfachung von Zulassungsprozessen oder zur Optimierung der Organisation auf ihre Verwendbarkeit geprüft und Empfehlungen zu ihrer Nutzung für die Stufe 1 oder für Folgestufen ausgesprochen. Dies betrifft beispielsweise Vorschläge der Verkehrsseite zu Prozessvereinfachungen, die durch Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung geregelt werden könnten und eine Online-Zulassung erleichtern sollen⁹⁷. Dazu gehört die Prüfung:

- für die bundesweite Möglichkeit für die Bürger, dass von der Umkennzeichnung eines Fahrzeugs beim Wechsel des Zulassungsbezirks abgesehen werden kann⁹⁸,
- des Verzichts auf die Mitteilungspflicht und die Aktualisierung der Halterdaten auf der ZB I bei Halterwechsel oder Wohnortwechsel,

⁹⁶ Z.B. automatischer Abgleich von Steuer- und Gebührenrückständen, Einführung eines zentralen HU-/AU-Registers (Protokoll vom 28. Januar 2009 – Beratung zu DOL Kfz-Wesen, TMBLM Thüringen).

⁹⁷ Vorschläge des BLFA-Fz zur Sitzung der GKVS am 10./11. September 2008.

⁹⁸ Zwischen einzelnen Kommunen, z.B. in Baden-Württemberg und Bayern ist diese Möglichkeit bereits gegeben (bei gleicher Bezeichnung des Zulassungsbezirks). Ein bundesweiter Verzicht auf die Umkennzeichnungspflicht wird von den kommunalen Spitzenverbänden abgelehnt.

- des Verzichts auf die Angabe der Halterdaten in der ZB II,
- ob eine Außerbetriebsetzung neben dem Kfz-Halter auch durch einen „Verfügungsberechtigten“ vorgenommen werden kann.

Weitere Beispiele, die auf Verkehrsseite diskutiert wurden, sind der Verzicht auf die ZB II oder der Verzicht auf die Mitführflicht der ZB I, Verzicht auf bzw. Kompensation für die Siegelung der Kennzeichen, Verzicht auf die Vorführung des Kfz bei der Erstzulassung.

Datenschutz und Datensicherheitsaspekte

Das Vorhaben wird mit dem Vertreter des Unabhängigen Landeszentrums für Datenschutz Schleswig-Holstein⁹⁹ auf Basis der Lösungsvorschläge der Piloten Anforderungen an den Datenschutz erarbeiten und den Piloten eine Checkliste zur Erstellung eines Datenschutzkonzeptes für die Stufe 1 bereitstellen. Die Erstellung des Datenschutzkonzeptes liegt in der Verantwortung des jeweiligen Pilotlandes. Es wird empfohlen, die jeweiligen Landesbeauftragten für Datenschutz einzubeziehen. Diese Checkliste wird im Projektverlauf – auch unter Berücksichtigung zukünftiger Vorschläge zu Prozessvereinfachungen – fortgeschrieben. Gegen Ende der Stufe 1 werden die Anforderungen an den Datenschutz zur Umsetzung der Stufe 2 erarbeitet.

Aspekte der Inneren Sicherheit

Maßnahmen zur polizeilichen Gefahrenabwehr, polizeiliche Fahrzeugkontrollen sowie Ermittlungstätigkeiten zur Verfolgung und Aufklärung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten basieren häufig auf Fahrzeugkennzeichen und Halterdaten. Die im Zulassungsverfahren erhobenen Personen- und Fahrzeugdaten sowie die dingliche Dokumentation der Zulassung (gesiegelte Kennzeichen und die Zulassungsbescheinigungen) sind dazu häufig Anknüpfungspunkt polizeilicher Tätigkeiten.

Die durch das Vorhaben Kfz-Wesen in der Stufe 1 und in den Folgestufen künftig zu erwartenden Veränderungen und deren Folgewirkungen tangieren damit Kernbereiche verkehrs- und kriminalpolizeilicher sowie polizeitaktischer Arbeit. Vor diesem Hintergrund ist die Gestaltung des Zulassungsverfahrens ohne jeden Behördengang für den Kunden unter gleichzeitigem Einsatz neuer Informationstechnologien frühestmöglich hinsichtlich potenzieller Manipulations- und Missbrauchsrisiken bewertet worden. Zwischen den Innenministern und -senatoren von Bund und Ländern abgestimmte Empfehlungen sind zur Gestaltung künftiger Online-Fahrzeugzulassungsprozesse gegeben worden. Dies sind im Wesentlichen:

- Der Zulassungsstatus muss auch weiterhin äußerlich erkennbar sein (Sichtkontrolle).
- Der mögliche Wegfall der kreisgebundenen Kfz-Kennzeichnung kann aus ermittlungstaktischer Sicht nachteilig sein.
- Die zentrale Individualisierung von Siegeln und Papieren wird gegenüber der dezentralen Möglichkeit bevorzugt.

⁹⁹ Offiziell benannter Repräsentant des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit und der Datenschutzbeauftragten der Bundesländer.

- Die Distribution über zertifizierte Ausgabestellen (z.B. Bürgerbüros) wird gegenüber anderen Varianten bevorzugt.
- Auch eine nur vorübergehende Nutzung von Fahrzeugen mit ungesiegelten Kennzeichen wird als problematisch angesehen.
- Die Authentifizierung des Fahrzeughalters sollte von geschultem Personal vorgenommen werden. Insofern wird das Post-Ident-Verfahren in diesem Zusammenhang sehr kritisch gesehen.
- Physische Siegel, das ortsbezogene Kennzeichensystem und Fahrzeugdokumente in Papierform sollten erhalten bleiben.
- Der IT-Sicherheit kommt eine herausragende Bedeutung zu, die von IT-Experten zu bewerten wäre.
- Erfahrungen mit der Nutzung des TAN-Verfahrens in anderen Bereichen (Online-Banking) haben Sicherheitsmängel des TAN-Systems aufgezeigt.
- Die Einführung des elektronischen Personalausweises sollte abgewartet werden. Damit wird in absehbarer Zukunft ein zertifiziertes und damit hochsicheres Authentifizierungsverfahren bundesweit und für den Bürger durch die Einführung einer flächendeckenden Public-Key-Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

Kernforderungen sind insbesondere die Beibehaltung gesiegelter Fahrzeugkennzeichen sowie die sichere Authentisierung und Authentifizierung der Halterdaten.

Aus den Empfehlungen abgeleitete Vermeidungsstrategien wurden als Anforderungen für die Stufe 1 berücksichtigt und den Piloten zur Verfügung gestellt. Damit wird ein den heutigen Geschäftsprozessen vergleichbares Sicherheitsniveau erreicht. Der weitere Projektverlauf wird – auch unter Berücksichtigung zukünftiger Vorschläge zu Prozessvereinfachungen und Anforderungen der Stufe 2 – weiterhin unter Beachtung der polizeilichen Anforderungen und unter Einbeziehung von Vertretern der Polizei gestaltet.

4.2.2 Aufgaben und Planungen der Piloten

4.2.2.1 Aufgaben der Piloten

Die Piloten planen und erproben in eigener Verantwortung und auf Grundlage der in Kapitel 3 beschriebenen Anwendungsfälle die Stufe 1 zur Umsetzung der Online-Zulassung. Dies kann u.a. folgende Leistungen betreffen¹⁰⁰:

- Definition der Anforderungen.
- fachliches Feinkonzept/Lastenheft.
- DV-technisches Feinkonzept.
- Entwicklung/Beschaffung/Anpassung/Nutzung der notwendigen IT-Infrastruktur und der benötigten Software.
- Test, Pilotierung und Einführung der Online-Zulassung für die Stufe 1.

¹⁰⁰ Bereits vorliegende Konzepte sind einzubeziehen.

- Projekt- und Qualitätsmanagement.
- eigene Aktivitäten zu Kommunikation, Marketing und Akzeptanzmanagement (Pilotländer/Pilotkommunen).
- Evaluation der Projektergebnisse und Erfahrungsberichte.

Der Informations- und Erfahrungsaustausch mit dem übergeordneten DOL-Vorhaben erfolgt über halbjährliche Sachstandsberichte und einen Abschlussbericht zur Stufe 1, jeweils an die Federführerin. In den Abschlussbericht sollen auch die Anforderungen der Piloten zur Umsetzung der Stufe 2 aufgenommen werden. Ein Erfahrungsaustausch und eine enge inhaltliche Abstimmung sollen auch über turnusmäßige Treffen der Pilotprojekte/Pilotländer und durch die Teilnahme der Piloten an Fachforen erfolgen. Diese Aktivitäten werden durch die Federführerin koordiniert. Die Federführerin geht davon aus, dass sich die Pilotkommunen mit ihrem jeweiligen kommunalen Spitzenverband über eine geeignete Informationsweitergabe verständigen.

4.2.2.2 Überblick zu den Planungen der Pilotländer

4.2.2.2.1 Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg plant den Start ihres Pilotprojekts für Dezember 2009. Maßgebend sind die in Kapitel 3.1 beschriebenen Umsetzungsvorschläge zu den betrachteten Anwendungsfällen¹⁰¹.

Der Zugriff für Bürger und Nutzer soll im ersten Schritt über Internetseiten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) umgesetzt werden. Bestehende Anwendungen wie „Reservierung Wunschkennzeichen“ und „Terminreservierung“ des LBV werden im Rahmen der Umsetzungsstufe 1 sukzessive um entsprechende Funktionen ergänzt. Mit der Umsetzung der Stufe 1 sollen insbesondere Dienste wie „Neuzulassung“, „Ummeldung“, „Außerbetriebsetzung“ oder „Logistik-Dienstleistungen“ sowie Bezahlungsfunktionen (E-Payment) über das Internet den Kunden angeboten werden. Ergänzend soll ein Lieferdienst privat, hoheitlich oder gemischt privat-hoheitlich organisiert werden. Als Kfz-Fachverfahren wird momentan eine Eigenentwicklung eingesetzt. Die Einführung einer neuen Zulassungs-Software ist für Oktober 2010 geplant.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des HamburgGateway soll auch der Einsatz von De-Mail bzw. die Nutzung des elektronischen Personalausweises für Authentisierungszwecke erprobt werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich in diesem Zusammenhang um die Teilnahme am Anwendungstest des elektronischen Personalausweises beworben.

4.2.2.2.2 Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg sollen Pilotprojekte¹⁰² im Rhein-Neckar-Kreis und gegebenenfalls im Landkreis Esslingen aufgesetzt werden. Grundlage der Umsetzung sind die in Kapitel 3.2 skizzierten Abläufe zu den Anwendungsfällen.

Der Einstieg zur Online Kfz-Zulassung soll über die Lebenslage „Fahrzeuge“ im Dienstportal service-bw mit Zuständigkeitsfinder bzw. über die jeweiligen kommunalen

¹⁰¹ In Anlage A4 unter 4.1.1 (S. XXX) sind Kennzahlen zu den jeweiligen Geschäftsvorfällen für Hamburg dargestellt.

¹⁰² In Anlage A4 unter 4.1.2 (S. XXX) sind durchschnittliche Kennzahlen zu den Geschäftsvorfällen von Esslingen und dem Rhein-Neckar-Kreis dargestellt.

len Portale erfolgen. Im Dienstportal service-bw existieren bereits alle Verfahrensbeschreibungen zum Zulassungsverfahren und Links zu kommunalen Online-Diensten wie der Datenvorerhebung im Zulassungsverfahren oder der „Reservierung von Wunschkennzeichen“.

Im Landkreis Esslingen besteht bereits die Möglichkeit der Vorerfassung von Daten zur Kfz-Zulassung für die im Feinkonzept betrachteten Geschäftsvorfälle. Das bestehende Fachverfahren – in beiden Projekten wird die gleiche fast landesweit eingesetzte Software genutzt – soll um bereits entwickelte Internetfunktionalitäten erweitert werden. Der Betrieb des Fachverfahrens erfolgt über einen kommunalen IT-Dienstleister.

Im Rahmen der Pilotierung sollen weitere Komponenten, beispielsweise zur sicheren Authentisierung (z.B. elektronischer Personalausweis oder De-Mail) oder E-Payment-Funktionen erprobt werden.

4.2.2.2.3 Bayern

In Bayern sind aktuell drei kommunale Pilotprojekte¹⁰³ für die Umsetzung der ersten Stufe geplant:

- Stadt Ingolstadt (Start: Mai 2009)
- Landeshauptstadt München (Start: Ende 2009)
- Landkreis Rosenheim (Start: Mai 2009).

Grundlage zur Umsetzung der ersten Stufe sind die unter Kapitel 3.3 beschriebenen Anwendungsfälle.

Die Stadt Ingolstadt und der Landkreis Rosenheim planen, ihr bestehendes Fachverfahren des gleichen Softwareanbieters um bereits entwickelte Internetfunktionalitäten zu erweitern. München wird diesbezüglich seine Eigenentwicklung zur Kfz-Zulassung weiter entwickeln. In Ingolstadt und München wird der Datenaustausch mit den Automobilherstellern Audi bzw. BMW bereits elektronisch abgewickelt.

Die Dienste sollen zukünftig über eigene kommunale Internetauftritte angeboten werden. Darüber hinaus ist eine Einbindung in das bayrische Verwaltungsportal geplant. Neben bestehenden Diensten wie „Reservierung Wunschkennzeichen“ oder „Terminreservierung“ sollen für Bürger und Nutzer auch fachliche Funktionen zur „Neuzulassung“, „Umschreibung“, „Ummeldung“ und „Außerbetriebsetzung“ sowie zur Bezahlung (E-Payment) angeboten werden. Zukünftig soll zur Authentisierung insbesondere die Nutzung des elektronischen Personalausweises erprobt werden. Der Softwareanbieter für das eingesetzte Fachverfahren in Ingolstadt und Rosenheim hat sich beim Anwendungstest für den elektronischen Personalausweis beworben. Ergänzend wird in den Pilotprojekten auch der Einsatz von De-Mail zur Authentisierung geprüft.

Weiterhin soll der Service für Bürger und Nutzer logistisch erweitert werden, z.B. über Botengänge bzw. Hol- und Bringdienste durch die Zulassungsbehörde, die Zustellung über Lieferdienste im privatrechtlichen Bereich, eine Abholung bei der Gemeinde oder eine Abholung außerhalb der Öffnungszeiten.

¹⁰³ In Anlage A4 sind Kennzahlen zu den jeweiligen Geschäftsvorfällen für Ingolstadt (unter 4.1.3.1, S. XXX), München (unter 4.1.3.2, S. XXXI) und Rosenheim (unter 4.1.3.3, S. XXXI) dargestellt.

4.3 Planung zum weiteren Vorgehen

Nach Beschluss des vorgelegten Feinkonzepts und der entsprechenden Entscheidungsvorlage durch die dafür eingesetzte und mit Entscheidungskompetenz ausgestattete gemischte Staatssekretärs-AG am 2. April 2009 sind im Nachgang Abstimmung bzw. Information über folgende Gremien geplant:

- Beratungsrunde der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“; die Abstimmung erfolgt möglichst schriftlich im Umlaufverfahren. Gegebenenfalls wird diesbezüglich für den 15. April 2009 eine Sitzung der Beratungsrunde anberaumt.
- VMK am 22. und 23. April 2009; die vorbereitende GKVS wurde bereits über Sachstand und Planungen zum Vorhaben informiert.
- Runde der E-Government-Staatssekretäre am 7. Mai 2009.
- CdS am 7. Mai 2009.

Der Sachstand zum Vorhaben wird der Konferenz der Innenminister und Innensenatoren am 4./5. Juni 2009 und dem BLFA-Fz am 12./13. Mai 2009 vorgelegt. Dies gilt auch für den kommunalen Bereich, beispielsweise zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Landkreistages am 20. April 2009.

Folgende Projekttermine bzw. Eckdaten sind für 2009 geplant:

Maßnahme	Termin
Start der Pilotprojekte in Ingolstadt und Rosenheim	Mai 2009
Durchführung des dritten „Projektforums Wirtschaft“, um betroffene Interessensverbände zu informieren und in den Gestaltungsprozess einzubeziehen	Mai/Juni 2009
Vorlage erster Entwürfe für die in Kapitel 4.2.1 beschriebenen Dokumente und Unterlagen. Dies beinhaltet insbesondere den Projektmanagementplan, den Kommunikations- und Medienplan sowie die Checklisten zu den Themen Datenschutz und Sicherheit.	Juli 2009
Erstes Treffen der Pilotprojekte zum Informationsaustausch	August 2009
Dritte Sitzung der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen	September 2009
Start der Pilotprojekte in Hamburg und München	bis Dezember 2009
Sachstandsbericht 2009 zu DOL Kfz-Wesen	Januar 2010

TABELLE 2: DOL KFZ-WESEN: UMSETZUNG DER 1. STUFE – TERMINRAHMEN FÜR 2009

Ein Zeitplan zur Umsetzung der ersten Stufe für den Zeitraum 2010 bis 2012 wird auf der Sitzung der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen im September 2009 erarbeitet. In diesem Plan werden auch die Vorarbeiten zur Umsetzung der Stufe 2 (ca. ab Mitte 2011) berücksichtigt.

4.4 Kosten- und Nutzenaspekte

4.4.1 Rahmenbedingungen und Prämissen zur Kosten-Nutzenbetrachtung

Nachfolgend werden erste Überlegungen zu Kosten und Nutzen einer Online-Zulassung gegeben. Eine weitergehende Betrachtung im Detail kann erst nach Auswertung der Pilotergebnisse erfolgen. Es ist dabei unstrittig, dass auch staatliches Handeln wirtschaftlich zu erfolgen hat. Das heißt, auch alle zur Verfügung stehenden Technologien und Techniken zu nutzen, um die Wirtschaftlichkeit des Verwaltungshandelns zu erhöhen. Konkret sind Maßnahmen so zu ergreifen, dass Verwaltungshandeln ein günstiges Kosten- und Nutzenverhältnis aufweist. Dieses kann bei einer vernetzten Leistungserbringung aber auch durch Ebenen hinweg führen. Diesbezüglich ist das vorgeschlagene Online-System der Stufe 1 zu beurteilen. Zu den derzeit wichtigsten Entwicklungen, die berücksichtigt werden müssen, gehören neue Möglichkeiten durch IT-Technik, gesteigerte Bürgererwartungen an Verwaltungshandeln, die demographische Entwicklung und die damit verbundene Sicherung der Daseinsvorsorge sowie ein starkes Umweltschutzbewusstsein. Eine reine Kostenbetrachtung ist deshalb unzureichend, da auch die Erreichung weiterer Ziele einbezogen werden muss.

In der nachfolgenden Betrachtung ist der Beschluss der Staatssekretärsrunde zum DOL-Vorhaben Kfz-Wesen vom 12.12.2008 zugrunde gelegt worden. Dieser legt deutlich höhere Maßstäbe an und verlangt für jede Stufe des Pilotprojektes eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen, die in Bezug auf die Ziele den „wahrnehmbaren Nutzen“ für den Bürger/Nutzer und die Kosten-/Effizienzgewinne der betroffenen Verwaltungen abbildet.¹⁰⁴ Die bundesweite Umsetzung soll durch einen Piloten vorbereitet werden, der mit mindestens drei Bundesländern beginnt. Die Umsetzung des Piloten erfolgt in operativer und finanzieller Verantwortung des jeweiligen Bundeslandes. Dieses trägt auch die Ergebnisverantwortung. Das Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen koordiniert notwendige übergeordnete Aktivitäten und begleitet die Piloten in der Umsetzung.

Die Betrachtungen zur Kosten-Nutzenanalyse sind im Rahmen der Umsetzung der Stufe 1 durch die Piloten zu detaillieren und auf die jeweiligen Rahmenbedingungen anzupassen. Diesbezüglich sind bei den Aussagen zu den Kosten-Nutzenaspekten auch Zulassungsbehörden zu bewerten, die aufgrund ihrer IT-Infrastruktur gegebenenfalls höhere Investitionskosten bei Einführung der Stufe 1 ansetzen müssten.

Die nachfolgende Kosten-/Nutzenbetrachtung soll eine Bewertungshilfe für die in Kapitel 3 beschriebenen Anwendungsfälle der Pilotländer sein. Die quantitativen Aussagen beziehen sich zum einen auf die notwendigen Investitionen und Betriebskosten der bisher teilnehmenden Zulassungsbehörden sowie zum anderen auf den übergreifenden Nutzen, der für den Bürger entsteht.

Ein geeignetes Instrument für eine eingehende Untersuchung der Wirtschaftlichkeit ist deren Berechnung nach der WiBe 4.1¹⁰⁵. Die notwendigen Daten für eine WiBe

¹⁰⁴ Siehe Beschluss der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008, abgedruckt in Anlage A2, dort S. XXIII.

¹⁰⁵ Die WiBe 4.1 ist die gegenwärtig eingesetzte Version einer Methode, die für IT-Vorhaben in der Bundesverwaltung obligatorisch zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist. Sie untersucht in getrennten Modulen den

stehen derzeit aber nicht zur Verfügung, da hier die Ergebnisse der Piloten abzuwarten sind. Die vorliegende Kosten-/Nutzenabschätzung fokussiert sich deshalb auf das Verhältnis von Bürgernutzen zu Aufwand in den Zulassungsbehörden.

In der Stufe 1 wird dem Bürger eine Alternative zum direkten Kontakt mit der Zulassungsbehörde geboten. Dazu sind die Möglichkeiten des elektronischen Personalausweises, der elektronischen Beantragung der Zulassung über das Internet, die Integration von Prüfschritten des Zulassungsverfahrens in die Datenerhebung und eine abgestimmte Logistik für Dokumente und Schilder zu nutzen. Die in den Pilotprojekten durchzuführende Kombination dieser Komponenten führt zu Vorteilen bei den Bürgern sowie bei den Zulassungsbehörden durch die Integration von automatisierten Prüfschritten. Da weiterhin physische Dokumente und Schilder eingesetzt werden ist es erforderlich, diese zur Zulassungsbehörde zu transportieren oder bestimmte Prozesse vor Ort beim Bürger durchzuführen. Für die verfügbaren Varianten gilt dabei der Zusammenhang, je sicherer sie sind, desto höher sind die Kosten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass heute die meisten Bürger beim Erwerb eines Neuwagens bereit sind, für die Zulassung durch einen Zulassungsdienst Preise von mehr als dem Doppelten der Zulassungsgebühren zu bezahlen. Offenbar besteht eine hohe Bereitschaft, Komfort und Zeitersparnis zu honorieren.

Die Betrachtung der Kosten und des Nutzens für die Umsetzung der Stufe 1 (Pilotphase) von Deutschland-Online Kfz-Wesen erfolgt unter folgenden Rahmenbedingungen:

- Die Leistungen zur übergreifenden Unterstützung des Vorhabens durch die DOL-Geschäftsstelle sowie die durch sie bereitgestellte Beratung werden wie bisher durch Bund und Länder im Rahmen der Initiative Deutschland-Online erbracht. Sie werden bei der Berechnung von Kosten und Nutzen für die Pilotländer nicht berücksichtigt.
- Die Zulassungsbehörden benötigen eine Ergänzung ihres Kfz-Fachverfahrens um Online-Komponenten. Diese sind auf dem Markt weitgehend verfügbar, müssen aber noch für die Nutzung mit dem elektronischen Personalausweis erweitert werden. Die Investitionskosten für solche ergänzenden Online-Funktionen werden nach einer ersten Marktabschätzung mit ca. 100.000 € pro Pilot angenommen. Hinzu kommen Betriebs- und Wartungskosten.
- Bei der quantitativen Nutzenbetrachtung werden in der Stufe 1 bei den Bürgern Einsparungen durch verminderte Zeitaufwände (Warte-, Fahrt- und Prozesszeiten) und reduzierte Fahrtkosten erzielt. Bei den Zulassungsbehörden sind Effizienzvorteile mit zunehmenden automatisierten Prüffunktionen möglich, die derzeit nicht quantifizierbar sind. Hier sind die Ergebnisse der Piloten abzuwarten. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Bürger zukünftig aus einem größeren Angebot an Liefervarianten wählen kann und so von einem zunehmenden Wettbewerb der Dienstleister profitieren wird.
- Die Berechnungen beziehen sich auf die vorgegebenen und in Kapitel 3 beschriebenen Anwendungsfälle Anmeldung, Umschreibung/ Ummeldung und Abmeldung. Berechnungsgrundlage für die Anzahl der relevanten Vorgänge sind die von den Pilotprojekten zur Verfügung gestellten Kennzahlen zu den

Kapitalwert (KN) der Investition, deren Dringlichkeit (D), qualitative Kriterien (Q) und externe Effekte, siehe dazu unter http://www.cio.bund.de/cln_093/DE/IT-Methoden/WiBE/wibe_node.html, Stand: 26.3.2009.

diesbezüglichen Geschäftsvorfällen aus 2008¹⁰⁶. Zu den Pilotzulassungsbehörden gehören in Baden-Württemberg der Landkreis Esslingen und der Rhein-Neckar-Kreis, in Bayern die Landeshauptstadt München, die Stadt Ingolstadt und der Landkreis Rosenheim sowie in der Freien und Hansestadt Hamburg der Landesbetrieb Verkehr mit seinen vier Standorten.

4.4.2 Hochrechnungen zu Kosten- und Nutzenaspekten für die Umsetzung der ersten Stufe

Die Hochrechnungen zu Kosten- und Nutzenaspekten sind in Anlage 5 dargestellt. Die folgenden Ausführungen geben einen Überblick zur Vorgehensweise und zu ersten Ergebnisaussagen.

Heutige Aufwände für den Bürger

Der teilweise mehrfache Besuch der Zulassungsbehörde ist für den Bürger mit Zeit- und Kostenaufwand über die Zulassungsgebühren hinaus verbunden. Für die Umrechnung der Zeit in Kosten wurde der Freizeitkostenwert aus Untersuchungen des Bundes von 19,39 € zugrunde gelegt. Für die Abschätzung der Warte- und Prozesszeiten sowie für die Bewertung der Anfahrtswege wurden die Vergleichsringzahlen der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) aus 2004 genutzt. Daraus ergeben sich durchschnittliche Aufwände für den Bürger bei einer Zulassung von ca. 43,61 €¹⁰⁷. Die zukünftige Dateneingabe in die Plattform durch den Bürger ist dabei so einfach und komfortabel zu gestalten, dass die entstehenden Prozesszeiten minimiert werden. Diese Kosten sind noch nicht berücksichtigt, da hier keine ausreichenden Erfahrungswerte vorliegen.

Zukünftiger Nutzen für den Bürger bei Nutzung von Lieferdiensten und dem elektronischen Personalausweis

Ein wesentlicher Nutzen im Sinne einer Komfortsteigerung für den Bürger ergibt sich dadurch, dass er sich Fahrzeugdokumente und Schilder an einen Ort seiner Wahl liefern lassen kann. Hierzu wurden in einem ersten Schritt Kosten zu verschiedenen Lieferdienstvarianten berechnet¹⁰⁸:

- Variante 1: Abgabe bei der Post mit Authentifizierung durch die Post und Zustellung durch die Post an den Ort der Wahl. Kosten pro Versandweg z.B. bei einer Neuzulassung: 7,80 €
- Variante 2: Zustellung durch einen Paketdienst an einen Ort der Wahl ohne Authentifizierung sondern Beauftragung eines Bevollmächtigten bzw. Erteilung notwendiger Untervollmachten. Kosten pro Versandweg, z.B. bei einer Neuzulassung: 10,67 €

¹⁰⁶ Siehe Anlage A4, Die Geschäftsvorfälle sind nach gewerblichen und privaten Nutzern differenziert. Aus der Zahl der gewerblichen Nutzer (Zulassungsdienste, Autohäuser, Großkunden) können Rückschlüsse auf die mögliche Marktdurchdringung für Lieferdienste gezogen werden.

¹⁰⁷ Zu den verwendeten Kennzahlen zur Berechnung der Aufwände siehe Anlage A5 – Tabelle 9.

¹⁰⁸ Zur Berechnung siehe Anlage A5 – Tabelle 11; Die Preisangaben verschiedener privater Lieferdienste wurden im Internet recherchiert. Kosten zum Transport eines Kennzeichenschildes vom Präger zur Zulassungsbehörde wurden nicht extra betrachtet.

- Variante 3 a: Privater Lieferdienst an Ort der Wahl ohne Authentifizierung sondern handelnd als Bevollmächtigter. Kosten: ca. 47,00 €
- Variante 3 b: Öffentlicher Zulassungsdienst an Ort der Wahl durch einen Vertreter der Zulassungsbehörde. Nach ersten Schätzungen aus der Vorbereitungsgruppe müssten für den Vorgang ca. 40,00 € berechnet werden.

Vereinfacht dargestellt spart der Bürger je nach Variante und Anwendungsfall zwischen 35,81 € (Zustellung durch die Post bei einer Neuzulassung und finanziertem Fahrzeug) und 3,61 € (öffentlicher Lieferdienst). Die Kosten für derzeit genutzte Lieferdienste liegen mit ca. 47,00 € über den durchschnittlichen Bürgerkosten von 43,61 € bei Besuch einer Zulassungsbehörde¹⁰⁹.

Die nachfolgende prinzipielle Darstellung soll den Zusammenhang zwischen Bürgernutzen (Komfort, Einsparpotenziale) und Sicherheit bei den verschiedenen Varianten der Lieferdienste für die Bürger verdeutlichen (siehe Abbildung 3).

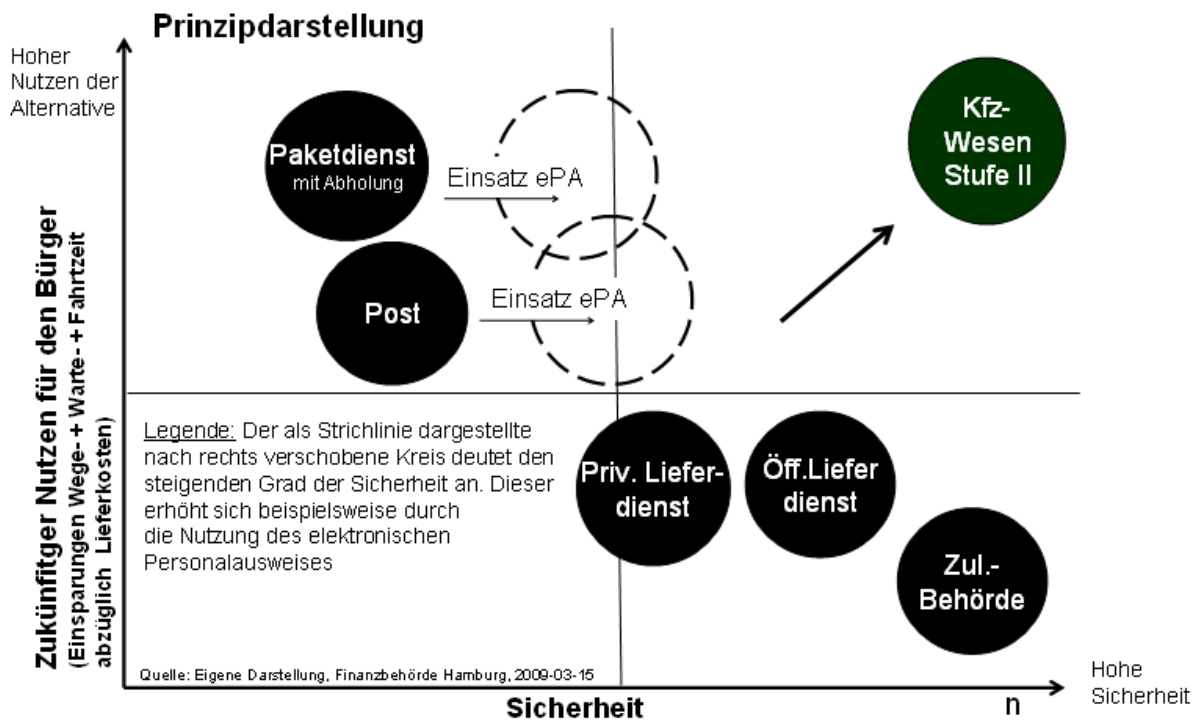


ABBILDUNG 3: LIEFERDIENSTE – NUTZEN FÜR DEN BÜRGER IN ABHÄNGIGKEIT DER GEWÄHLTEN SICHERHEITSTRUKTUR

Kosten für die Zulassungsbehörden

Für die Zulassungsbehörden wurden pauschal Investitionen von 100.000 € veranschlagt. Darin enthalten ist die Ergänzung des vorhandenen Kfz-Fachverfahrens um ein Web-Modul (Plattform) für die Kommunikation mit dem Bürger. Teilweise sind diese Module bei den Zulassungsbehörden schon im Einsatz und müssten noch um weitere Funktionalitäten, u.a. für die Nutzung des elektronischen Personalausweises,

¹⁰⁹ Die Abholung von Dokumenten und Kennzeichenschildern bei der Post oder bei einem Bürger- oder Gemeindebüro wurde nicht betrachtet.

ergänzt werden. Für die Weiterentwicklung wurden fünf Prozent, für Wartung und Support 15 Prozent und für Betriebskosten weitere fünf Prozent der Investitionssumme pro Jahr veranschlagt. Die Investition wurde für einen Zeitraum von acht Jahren berechnet, so dass jedes Jahr 37.500 € an Aufwand für dieses Software-Modul anfallen.¹¹⁰

Gegenüberstellung der Verwaltungskosten und des Bürgernutzens

Um die Investitionen der in der vorliegenden Kosten-/Nutzenabschätzung betrachteten fünf Zulassungsbehörden auszugleichen, sind zwischen 8.783 bis 51.916 Online-Vorgänge über alle fünf Zulassungsbehörden pro Jahr erforderlich. Je nach Anzahl der Zulassungsvorgänge bzw. Größe der Zulassungsbehörde wird der Break-Even-Point bei einer unterschiedlichen prozentualen Nutzung der Online-Dienste erreicht.¹¹¹

Die durchgeführte ganzheitliche Kosten-Nutzen Betrachtung zeigt, dass schon bei relativ niedriger prozentualer Nutzung der zukünftigen Onlinedienste positive Effekte entstehen. Hierbei sind noch nicht die zu erwartenden Effizienzsteigerungen aus einer zunehmenden Automatisierung von Prüfschritten, Prozessvereinfachungen¹¹² und die Wirkungen von Standardisierungsmaßnahmen berücksichtigt. Diese können weitere positive Effekte bei prozessbeteiligten Unternehmen entstehen lassen. Viele dieser Möglichkeiten könnten in der Stufe 2 aufgegriffen werden, die ab 2013 beginnt.

¹¹⁰ Die jährlichen Investitionskosten wurden ohne Berücksichtigung der Kapitalwertmethode berechnet.

¹¹¹ Siehe auch Anlage A5- Tabelle 14.

¹¹² Indem z.B. auf bestimmte Eintragungen in den Dokumenten verzichtet wird, die Kennzeichensiegelung sich verändert oder Dokumente ganz entfallen.

Anlagen

Übersicht über die Anlagen

A1	Auszug aus dem Aktionsplan Deutschland-Online (Beschluss der Bundeskanzlerin und Regierungschefs der Länder in der Fassung vom 18.12.2008).....	XX
A2	Dokumente zur gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008.....	XXIII
2.1	Beschluss.....	XXIII
2.2	Auszug aus der Anlage 1 (zu Ziffer 1 Satz 2 des Beschlusses)	XXIV
A3	Auszug aus dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (u.a. Einfügung einer Ermächtigung zum Erlass von „Experimentierklauseln“).....	XXVI
3.1	Auszug aus dem Vorblatt	XXVI
3.2	Auszug aus dem Normtext	XXVII
3.3	Auszug aus der Begründung des Entwurfs	XXVIII
A4	Statistiken	XXX
4.1	Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung in ausgewählten Zulassungsbehörden der Pilotländer.....	XXX
4.1.1	Landesbetrieb Verkehr (Pilotland Hamburg)	XXX
4.1.2	Zulassungsbehörden des Landkreise Esslingen und des Rhein-Neckar-Kreises (Pilotland Baden-Württemberg)	XXX
4.1.3	Pilotland Bayern.....	XXX
4.1.3.1	Zulassungsbehörde der Stadt Ingolstadt.....	XXX
4.1.3.2	Zulassungsbehörde der Landeshauptstadt München.....	XXXI
4.1.3.3	Zulassungsbehörde des Landkreises Rosenheim	XXXI
4.2	Kennzahlen zu den deutschlandweiten Geschäftsvorfällen im Bereich Kfz-Zulassung	XXXI
A5	Hochrechnung zu den Kosten-/Nutzenaspekten.....	XXXII
A6	Zusammensetzung der Vorbereitungsgruppe für die gemischte Staatssekretärs-AG.....	XXXVI

A1 Auszug aus dem Aktionsplan Deutschland-Online (Beschluss der Bundeskanzlerin und Regierungschefs der Länder in der Fassung vom 18.12.2008)

Aktionsplan Deutschland-Online

Ein moderner Staat braucht eine innovative, leistungsfähige und effiziente Verwaltung. Der Einsatz der Informationstechnik und die Nutzung des Internet leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag. Die Konferenz der Regierungschefs von Bund und Ländern unterstützt die Absicht der großen Koalition im Bund, den mit „Deutschland-Online“ begonnenen Weg fortzusetzen, staatliche Zusammenarbeit auf der Basis der Informationstechnologie neu zu ordnen und damit gezielt Bürokratiekosten zu reduzieren. Durch die Einführung zentraler und IT-gestützter Verfahren bei den wichtigsten Dienstleistungen des Staates soll unser Land im Interesse unserer Unternehmen und Bürger eine führende Rolle für eine innovative und Kosten sparende Verwaltung übernehmen. Mit der Strategie „Deutschland-Online“ werden die notwendigen Standards geschaffen und die Stärken des Föderalismus genutzt: Einzelne Partner gehen mit Modelllösungen voran, die den anderen zu Gute kommen. So werden über alle Verwaltungsebenen hinweg einheitliche und durchgängige Online-Dienstleistungen ermöglicht.

Kritischer Erfolgsfaktor für die durchgängige elektronische Abwicklung von Verwaltungsangelegenheiten ist die elektronische Zusammenarbeit von Behörden aller Verwaltungsebenen. Voraussetzung hierfür sind eine Kommunikationsinfrastruktur, die alle Stellen der öffentlichen Verwaltung nutzen können, sowie einheitliche Standards für den Datenaustausch von und mit Behörden.

Die Regierungschefs des Bundes und der Länder bitten die Fachministerkonferenzen unter Koordinierung durch den Arbeitskreis der Staatssekretäre für E-Government, die Anstrengungen bei Deutschland-Online zu verstärken und folgenden Aktionsplan umzusetzen:

1. [...]
2. Verbindliche einheitliche Standards für den Datenaustausch sind unverzichtbare Voraussetzung für elektronische Geschäftsprozesse in der öffentlichen Verwaltung. Für fachübergreifende Datenaustauschformate zeichnet der Arbeitskreis der Staatssekretäre für E-Government in Bund und Ländern verantwortlich. Diese Standards werden im Rahmen von Projekten des KoopA ADV erstellt. Die Erarbeitung fachspezifischer Datenaustauschformate erfolgt unter Verantwortung einer jeweils zuständigen Fachministerkonferenz. Zur Verwaltung der Datenaustauschformate bzw. Standards haben Bund und Länder eine zentrale Koordinierungsstelle eingerichtet.
3. Bei der Umsetzung der Deutschland-Online-Vorhaben erhalten neben der Basisinfrastruktur und der Standardisierung folgende Vorhaben höchste

Priorität. Bei ihnen sollen gemeinsam mit den Fachministerkonferenzen die nachfolgenden Ziele erreicht werden:

- a) Kfz-Wesen (Federführung Hamburg):
Ziel des Vorhabens ist es, die Registrierungsprozesse von Fahrzeugen unter konsequenter Nutzung der Möglichkeiten von E-Government und dem Potenzial des Kfz-Onlineregisters beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) neu auszurichten.
Für Individualkunden und Gewerbe soll damit die Option eröffnet werden, die Fahrzeugregistrierungsprozesse (An-, Ab- und Ummeldung) möglichst durchgängig online ausführen zu können.
Neben dem positiv wahrnehmbaren Nutzen für den Bürger soll parallel dazu die interne Verwaltungseffizienz und Kostenstruktur maßgeblich verbessert werden. Dazu dient eine sinnvolle und intelligente Veränderung der Geschäftsprozesse (Zulassungsbehörden/KBA) und der Auftragsbeziehungen (z.B. zu Versicherungen) sowie der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Stufenweise soll über eine Analyse der Prozesse, Änderungen und Pilotprojekte bis Ende 2011 die möglichst durchgängige und damit medienbruchfreie Nutzung der Online-Prozesse für die Fahrzeugregistrierung erreicht werden.
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]

Neben diesen Vorhaben werden die vorhandenen Vorhaben im Portfolio von Deutschland-Online fortgeführt.

1. Bei der Geschäftsstelle der Staatssekretärsrunde im Bundesministerium des Innern wird für die prioritären Vorhaben ein gemeinsames Projektmanagement eingerichtet, das die Aufgaben Programmsteuerung, Wissensmanagement, Controlling sowie die Steuerung der Unterstützungsleistungen für die Vorhaben wahrnimmt. Jedes prioritäre Vorhaben wird vom zentralen Programmmanagement mit Projektmanagementunterstützung versorgt. Zur Beratungsunterstützung der prioritären Vorhaben in den Bereichen Prozessoptimierung und Informationstechnik steht ein zentraler Unterstützungsfonds zur Verfügung, in dessen Rahmen die prioritären Vorhaben bei der Geschäftsstelle die Bereitstellung von Beratungsleistungen aus Rahmenverträgen des Bundes beantragen können. Die sachliche und finanzielle Ausgestaltung von Projektmanagement und Unterstützungsfonds wird zwischen Bund und Ländern vereinbart. Dabei soll grundsätzlich der modifizierte Königsteiner Schlüssel (Modell PFA) zugrunde gelegt werden.
2. Der Arbeitskreis der Staatssekretäre wird den Fortschritt dieser Vorhaben zweimal jährlich auf Basis eines Berichts der prioritären Vorhaben und der Geschäftsstelle überprüfen. Die prioritären Vorhaben werden von einer ‚Lenkungsgruppe Deutschland-Online‘ gesteuert. Mitglieder der Lenkungsgruppe sind die Staatssekretäre, die für prioritäre Vorhaben verantwortlich sind, sowie die Staatssekretäre aus Berlin, Bremen, Nordrhein-

Westfalen und Rheinland-Pfalz sowie ein Vertreter des Deutschen Städte-
tags.

3. Die Einbindung und Kooperation mit den Fachministerkonferenzen ist maßgeblich für den Erfolg von Deutschland Online. Die Fachministerkonferenzen benennen für die Kooperation mit dem Arbeitskreis der Staatssekretäre einen Ansprechpartner auf Staatssekretärebene. Die Fachministerkonferenzen werden gebeten, weitere ebenen übergreifende E-Government-Projekte aus ihrem Verantwortungsbereich für eine gemeinsame Realisierung vorzuschlagen. Mitglieder des Arbeitskreises der Staatssekretäre werden in den Fachministerkonferenzen regelmäßig über den Sachstand der Vorhaben aus Deutschland-Online unterrichten.
4. Der Konferenz der Regierungschefs des Bundes und der Länder wird einmal jährlich eine Fortschreibung des Aktionsplans vorgelegt.

A2 Dokumente zur gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008

2.1 Beschluss

Gemeinsame Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008

Beschluss

1. Das Ziel des Deutschland-Online-Vorhabens „Kfz-Wesen“, das Zulassungsverfahren (Registrierungsprozesse) unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik so zu gestalten, dass die Fahrzeugzulassung (An-, Um- und Abmeldung) für den Bürger/Nutzer ohne jeden Behörden-gang möglich ist und auf der Seite der Verwaltung dabei soweit wie mög-lich automatisiert wird, wird in mindestens zwei Stufen für geeignete Fälle umgesetzt. Grundlage für die Entwicklung der ersten Stufe ist die Darstel-lung in Anlage 1 unter IV.
2. Vor der Umsetzung jeder Stufe wird eine Feinkonzeption mit Darstellung der konkreten technischen Realisierung einschließlich eines Datenschut-zkonzepts sowie der notwendigen Rechtsänderungen unter Beteiligung al-ler betroffenen Fachverwaltungen sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse er-stellt, die in Bezug auf das Ziel den „wahrnehmbaren Nutzen“ für den Bür-ger/Nutzer und die Kosten/ Effizienzgewinne der betroffenen Verwaltun-gen abbilden.
3. Die bundesweite Umsetzung wird durch einen Pilot vorbereitet. Dieser be-ginnt mit mindestens drei Bundesländern. Dabei werden neben anderen Identifizierungssystemen insbesondere die Möglichkeiten des elektroni-schen Personalausweises genutzt und zeitlich mit seinen Anwendungs-tests möglichst noch in 2009 abgestimmt. Soweit dafür Experimentierklau-seln in den einschlägigen Rechtsvorschriften erforderlich sind, wird das Rechtsänderungsverfahren so rechtzeitig eingeleitet, dass etwaige Rechtsänderungen zeitgerecht in Kraft treten können.
4. Die folgenden Stufen für die Umsetzung des Ziels machen den Einsatz elektronischer Fahrzeugdokumente erforderlich. Dazu ist die technische Entwicklung bereits abgeschlossen. Die für die flächendeckende Einfüh-

rung notwendige Erprobungsphase wird über eine Experimentierklausel in den einschlägigen Rechtsvorschriften sichergestellt. Die Erprobung soll ab dem Jahr 2013 beginnen.

5. Die Teilnehmer der Beratungsrunde am 12. Dezember 2008 werden in gemeinsamen Sitzungen über den Fortgang der Arbeiten und der Umsetzung informiert und entscheiden über das weitere Vorgehen. Die Teilnehmer setzen eine gemischte Staatssekretärs-AG, bestehend aus jeweils drei Staatssekretären der E-Government-Runde (Hamburg federführend, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg) und der Verkehrsseite (Thüringen federführend, Bayern und Niedersachsen) sowie dem Bund ein mit dem Auftrag, das Stufenkonzept mit dem Ziel einer Feinplanung zu konkretisieren und das Konzept der ersten Stufe bis März 2009 vorzulegen. Die kommunale Seite und die Polizei werden an den Arbeiten beteiligt. Im Übrigen wird die Staatssekretärs-AG als Lenkungsausschuss fortgeführt.

2.2 Auszug aus der Anlage 1 (zu Ziffer 1 Satz 2 des Beschlusses)

[...]

IV. Die 1. Stufe der Umsetzung

Im Folgenden wird dargestellt, wie die Zulassung in der ersten Stufe gestaltet werden soll. Auf die Übersichten der Anlage 2 wird verwiesen.

Rahmenbedingungen, die nicht im Beschluss der Regierungschefs von Bund und Ländern vom 22. Juni 2006 zum Aktionsplan Deutschland-Online festgelegt sind:

- Erhalt der Regionalkennzeichen
- Haushaltsneutral für die Länder

Die Zulassung eines Neufahrzeugs

A hat sich in Kiel beim Autohändler H einen Neuwagen ausgesucht. Der Kauf wird von einer Herstellerbank B finanziert. A setzt sich bei H an ein Gerät mit Internetanschluss. A wählt eine Versicherung aus und erhält die eVB-Nummer für die Deckungszusage. Danach ruft er eine Internetseite für die Zulassung auf. Dort wählt er die Funktion Neuzulassung und wird aufgefordert, seine Identität nachzuweisen sowie Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten und die eVB Nummer einzugeben. Die Daten werden an die örtlich zuständige Zulassungsbehörde Z geschickt. Danach sucht A ein Kennzeichen aus und bezahlt die Zulassungsgebühr im Internet. A wird nun aufgefordert, den Lieferort einzugeben (z.B. Fahrzeughändler, Wohnung, Arbeitsplatz, Bürgeramt) oder einen Termin in der Z zu vereinbaren.

Die Z prüft, ob A mit Steuern oder Gebühren im Rückstand ist. Im Anschluss teilt sie das reservierte Kennzeichen zu und lässt dieses mit Siegeln und Plaketten erstellen, die ZB I und II mit den Halter- und Kennzeichendaten bedrucken sowie Siegel und Unterschrift auf den Dokumenten aufbringen. Danach werden Schilder und Doku-

mente für die Auslieferung an H und die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung freigegeben. Die Dokumente und Kennzeichen werden mit Zustellungsbescheinigung (Empfangsbekanntnis) übersandt. H schraubt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug und übergibt es dem A.

Die Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk

A ist von Kiel nach Hamburg umgezogen und muss sein Fahrzeug umschreiben lassen. Er teilt dies der B mit, die daraufhin der Zulassungsbehörde in Hamburg die ZB II übermittelt. A setzt sich zu Hause an ein Gerät mit Internetanschluss. Im Rahmen des Zulassungsvorgangs, der sich grundsätzlich wie die Neuzulassung gestaltet, legt A zusätzlich noch den Prüfbericht über die Hauptuntersuchung (HU) vor. A erhält gegen Zustellungsbescheinigung (Empfangsbestätigung) und im Tausch gegen seine alten die neuen Dokumente und Kennzeichen. Er schraubt die neuen Kennzeichen an das Fahrzeug.

Die Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters

A hat der B den Kredit zurückbezahlt, woraufhin er die ZB II erhält. Danach verkauft er sein Fahrzeug an C und übergibt das Fahrzeug und die Fahrzeugdokumente. C finanziert sein Fahrzeug über die B. Ab hier gleicht der Vorgang der Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk.

Die Abmeldung

C will sein Fahrzeug abmelden. Er setzt sich zu Hause an ein Gerät mit Internetanschluss. Danach ruft er eine Internetseite für die Zulassung auf. Dort wählt er die Funktion Abmeldung und wird aufgefordert, seine Identität nachzuweisen, die Erklärung über den Fahrzeugverbleib abzugeben und die Halter- und Fahrzeugidentifizierungsdaten einzugeben. Die Daten werden an die örtlich zuständige Zulassungsbehörde Z geschickt. A wird nun aufgefordert, einen Lieferort einzugeben (etwa Fahrzeughändler, Wohnung, Arbeitsplatz, Bürgeramt) oder einen Termin in der Z zu vereinbaren.

Die Z lässt die ZB I und II mit den Daten für die Abmeldung bedrucken. Danach werden die Dokumente für die Auslieferung an C und die Daten zur Übermittlung an das KBA, die Finanzverwaltung und die Versicherung freigegeben. A erhält im Tausch gegen seine alte die neue ZB I mit den Abmeldedaten. Die alten Kennzeichen werden von A entsiegelt.

A3 Auszug aus dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (u.a. Einfügung einer Ermächtigung zum Erlass von „Experimentierklauseln“)

Nachfolgend wird der genannte Gesetzesentwurf auszugsweise wiedergegeben. Zum Redaktionsschluss des vorliegenden Feinkonzeptes befand sich der Entwurf in der Abstimmung der betroffenen Bundesressorts zur Vorlage des Kabinetts.

3.1 Auszug aus dem Vorblatt

[...]

A. Zielsetzung

Flexibilisierung der Verfahrensregelungen zur Fahrzeugzulassung bei der Durchführung von Pilotversuchen im Rahmen des Vorhabens Kfz-Wesen des Aktionsplans Deutschland-Online von Bund und Ländern [...].

B. Lösung

Einfügung einer Experimentierklausel zur Erprobung neuer Verfahrensweisen im Rahmen von Pilotversuchen durch die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für bestimmte Regelungsbereiche ermächtigt wird, die Landesregierungen zu ermächtigen, zur Anwendung von E-Government Ausnahmeregelungen von einzelnen, näher zu bezeichnenden Regelungen für die Zulassung von Fahrzeugen zu treffen. [...]

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten und Einnahmen der öffentlichen Haushalte

Für den Bundeshaushalt und die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen durch die Regelung keine Mehrkosten.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten für Bürger und Unternehmen reduziert.

G. Sonstige Auswirkungen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

3.2 Auszug aus dem Normtext

[...]

... Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2965) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) [...]

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Landesregierungen zu ermächtigen, Ausnahmen von den auf Grundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, k, m, r, s, t, v und von Absatz 1 Nummer 9 erlassenen Rechtsverordnungen für die Dauer von drei Jahren zur Erprobung eines Zulassungsverfahrens unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik durch Rechtsverordnung zu regeln.“

2. [...]

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

[...]

3.3 Auszug aus der Begründung des Entwurfs

[...]

A. Allgemeines

Mit dem Gesetz wird eine Experimentierklausel zur Erprobung neuer Verfahrensweisen in der Fahrzeugzulassung im Rahmen von Pilotprojekten, die von den zuständigen Landesbehörden zur Anwendung von E-Government durchgeführt werden, eingefügt. Mit ihr wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, den Landesregierungen die Möglichkeit zu eröffnen, schnell und flexibel die Rechtsgrundlage schaffen zu dürfen, um notwendige Neuerungen im Verfahren der Fahrzeugzulassung zu erproben. [...]

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 72 Absatz 2, 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes (GG). Das Gesetz enthält ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen worden sind.

Kosten/Einnahmen

Für den Bundeshaushalt sowie für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrkosten.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Es werden Informationspflichten für Bürger und Unternehmen reduziert.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 Buchstabe a (Änderung des § 6 Absatz 1 StVG)

[...]

Zu Nummer 1 Buchstabe b (Einfügung des neuen Absatz 5 StVG)

Das Projekt Kfz-Wesen ist ein prioritäres Ziel des Vorhabens Deutschland-Online. Ziel ist es, die Registrierungsprozesse von Fahrzeugen unter Nutzung der Möglichkeiten von E-Government neu auszurichten. Dies umfasst auch eine sinnvolle und intelligente Veränderung der Prozesse und Abläufe.

Für Individualkunden und Gewerbe soll damit die Option eröffnet werden, die Fahrzeugregistrierungsprozesse (An-, Ab- und Ummeldung) möglichst durchgängig online ausführen zu können.

Neben dem positiv wahrnehmbaren Nutzen für den Bürger soll parallel dazu die interne Verwaltungseffizienz und Kostenstruktur maßgeblich verbessert werden.

Stufenweise soll über eine Analyse der Prozesse, Änderungen und Pilotprojekte die möglichst weitgehende Nutzung von Online-Prozessen für die Fahrzeugregistrierung erreicht werden. Um die vorgesehenen Pilotprojekte durchzuführen, sind Abweichungen von den Vorschriften zur Fahrzeugzulassung, insbesondere den Bestimmungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erforderlich. Die Abweichungen sollen bis zu ihrer Bewährung nicht generell eingeführt werden, da sonst das Risiko besteht, dass sie nicht mehr reversibel sind. Mit der neu eingefügten Experimentierklausel wird dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Recht eingeräumt, seine Ermächtigung zur Regelung der Zulassung von Fahrzeugen soweit sie deren Art betreffen den zuständigen Landesregierungen, in deren Bereich Pilotvorhaben zur Änderung des Verfahrens der Fahrzeugzulassung (Registrierung) durchgeführt werden sollen zu übertragen.

Die Übertragung gibt den sie nutzenden Ländern die notwendige Flexibilität für die Durchführung der Pilotprojekte. Insbesondere werden „Nachjustierungen“ der Prozesse innerhalb des Pilotprojektes möglich, ohne erneute Bundesregelungen zu treffen. Die Flexibilität der übertragenen Rechte setzt voraus, dass die pilotierenden Länder Prozessänderungen stets in Bezug zum Gesamtsystem der Zulassung in Deutschland setzen, sie also insbesondere prüfen, dass länderübergreifende Registrierungsprozesse gewährleistet bleiben und welche Auswirkungen eine „Rückabwicklung“ hat, wenn sich eine Änderung als nicht optimaler Weg herausstellt. Schließlich ist die Gültigkeit der auf Grund der Ermächtigung zu erlassenden Rechtsverordnung auf drei Jahre befristet, um spätestens dann ein einheitliches Verfahren zu sichern.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (Streichung des § 34 Absatz 3 StVG)

[...]

Zu Nummer 2 Buchstabe b (Änderung des § 34 Absatz 4 StVG)

[...]

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

A4 Statistiken

4.1 Geschäftsvorfälle zur Kfz-Zulassung in ausgewählten Zulassungsbehörden der Pilotländer

4.1.1 Landesbetrieb Verkehr (Pilotland Hamburg)

<i>Geschäftsvorfälle (GF)</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Anteil an der Gesamtzahl der GF (%)¹¹³</i>	<i>Anteil der gewerblichen Kunden (%)</i>
Zulassung eines Neufahrzeugs	160.000	23 %	91 %
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	11.000	2 %	4 %
Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	62.000	9 %	14 %
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	297.000	43 %	50 %

TABELLE 3: GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR Kfz-ZULASSUNG – LANDESBETRIEB VERKEHR HAMBURG

4.1.2 Zulassungsbehörden des Landkreises Esslingen und des Rhein-Neckar-Kreises (Pilotland Baden-Württemberg)

<i>Geschäftsvorfälle (GF)¹¹⁴</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Anteil an der Gesamtzahl der GF (%)</i>	<i>Anteil der gewerblichen Kunden (%)</i>
Zulassung eines Neufahrzeugs	25.000	18 %	ca. 70 %
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	3.700	2,5 %	ca. 15 %
Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	45.000	32 %	ca. 40 %
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	52.000	37 %	ca. 40 %

TABELLE 4: GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR Kfz-ZULASSUNG – ZULASSUNGSBEHÖRDE ESSLINGEN IM RHEIN-NECKAR-KREIS

4.1.3 Pilotland Bayern

4.1.3.1 Zulassungsbehörde der Stadt Ingolstadt

<i>Geschäftsvorfälle (GF)</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Anteil an der Gesamtzahl der GF (%)</i>	<i>Anteil der gewerblichen Kunden (%)</i>
Zulassung eines Neufahrzeugs	35.000	25 %	80 %
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	10.000	10 %	50 %

¹¹³ Die Gesamtzahl der Geschäftsvorfälle bezieht sich auf die Summe der vier genannten Geschäftsvorfälle.

¹¹⁴ Durchschnittswerte der beiden Pilotbehörden.

Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	5.000	5 %	30 %
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	41.000	30 %	60 %

TABELLE 5: GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR KFZ-ZULASSUNG – ZULASSUNGSBEHÖRDE DER STADT INGOLSTADT

4.1.3.2 Zulassungsbehörde der Landeshauptstadt München

Geschäftsvorfälle (GF)	Anzahl	Anteil an der Gesamtzahl der GF (%) ¹¹⁵	Anteil der gewerblichen Kunden (%)
Zulassung eines Neufahrzeugs	108.500	28 %	90 %
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	67.500	18 %	30 %
Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	57.500	15 %	30 %
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	150.000	39 %	70 %

TABELLE 6: GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR KFZ-ZULASSUNG – ZULASSUNGSBEHÖRDE DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

4.1.3.3 Zulassungsbehörde des Landkreises Rosenheim

Geschäftsvorfälle (GF)	Anzahl	Anteil an der Gesamtzahl der GF (%)	Anteil der gewerblichen Kunden (%)
Zulassung eines Neufahrzeugs	12.155	12 %	Über 50 %
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	5.447	5,4 %	Über 50 %
Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	10.027	10 %	Über 50 %
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	34.000	34 %	Über 50 %

TABELLE 7: GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR KFZ-ZULASSUNG – ZULASSUNGSBEHÖRDE DES LANDKREISES ROSENHEIM

4.2 Kennzahlen zu den deutschlandweiten Geschäftsvorfällen im Bereich Kfz-Zulassung

Geschäftsvorfälle ¹¹⁶	Anzahl
Zulassung eines Neufahrzeugs	3.910.421
Umschreibung eines Fahrzeugs in einen anderen Zulassungsbezirk	5.075.174
Ummeldung – Wechsel des Fahrzeughalters	2.742.872
Abmeldung (Außerbetriebsetzung)	8.954.089
Summe:	20.682.556

TABELLE 8: KENNZAHLEN ZU DEN DEUTSCHLANDWEITEN GESCHÄFTSVORFÄLLEN IM BEREICH KFZ-ZULASSUNG

¹¹⁵ Die Gesamtzahl der Geschäftsvorfälle bezieht sich auf die Summe der vier genannten Geschäftsvorfälle.

¹¹⁶ Die Anzahlen zu den Geschäftsvorfällen basieren auf Angaben des KBA für das Jahr 2008 (Anzahl der jeweiligen Geschäftsvorfälle laut Auskunft des KBA vom 23.3.2009). Der Fahrzeugbestand in Deutschland am 1.1.2009 wird mit 55.377.461 Fahrzeugen angegeben (Pressemitteilung des KBA unter www.kba.de, Stand: 26.3.2009; Angabe ohne Anzahl der Versicherungskennzeichen).

A5 Hochrechnung zu den Kosten-/Nutzenaspekten

Für die Pilotphase des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen wurden notwendige Werte aus unterschiedlichen Quellen zusammengeführt. Dazu gehören beispielsweise Warte- und Prozesszeiten (Quelle: KGSt), Kosten für eine Arbeitnehmerstunde (Quelle: Statistisches Bundesamt) oder Kosten für die Dokumentenzustellung (Quelle: Internetrecherche). Weiterhin wurden die Geschäftsvorfälle der Pilotzulassungsbehörden, aufgeteilt nach Neuzulassung¹¹⁷, Umschreibung/Ummeldung und Abmeldung, einbezogen. In der folgenden Tabelle sind die Werte für die Berechnung mit der jeweiligen Quellenangabe und ggf. dem Rechenweg dargestellt.

Basiswert	EUR		Erläuterung / Quelle		
Arbeitnehmerstunde	19,39 €		Verdienst je Arbeitnehmerstunde (Bruttolöhne und –gehälter je geleisteter Arbeitsstunde der Arbeitnehmer in EUR) für 2004; Quelle: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2006, Abschnitt 24.4 Erwerbstätigkeit, Arbeitsstunden und gesamtwirtschaftliche Kennzahlen, S. 644; Hrsg.: Statistisches Bundesamt		
Bearbeitung in der Zulassungsbehörde					
	Km	Min	EUR	Erläuterung	Quelle
Anfahrtszeit zur Zulassungsbehörde	24,4	68,00	21,98 €	Für die durchschnittliche Entfernung zur Zulassungsbehörde (12,2 km) benötigt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Pkw (durchschnittliche Geschwindigkeit je nach Stadt: ca.22 bis 29 km/h) ca. 34 Minuten, für den Hin- und Rückweg 68 Minuten. Die Kosten für den Bürger ermitteln sich aus dem Zeitverbrauch multipliziert mit den Kosten einer entfallenen Arbeitnehmerstunde. $34 \times 2 \times 19,39\text{€} / 60 = 21,98\text{€}$	Vergleichsringe KGSt 2004 Annahme ¹¹⁸
Fahrtkosten zur Zulassungsbehörde	24,4		7,32 €	Durchschnittliche Entfernung zur Zulassungsbehörde (12,2 km) berechnet für Hin- und Rückfahrt (24,4 km) multipliziert mit der Entfernungspauschale ¹¹⁹ (0,30 € für jeden Entfernungskilometer). $12,2 \times 2 \times 0,30\text{€} = 7,32\text{€}$	Vergleichsringe KGSt 2004
Wartezeit in der Zulassungsbehörde		22,84	7,38 €	Die durchschnittliche Wartezeit in einer Zulassungsbehörde wird mit 22,84 Minuten angegeben. Die Kosten für den Bürger ermitteln sich aus dem Zeitverbrauch multipliziert mit den Kosten einer entfallenen Arbeitnehmerstunde. $22,84 \times 19,39\text{€} / 60 = 7,38\text{€}$	Vergleichsringe KGSt 2004
Bearbeitungszeit für den Zulassungsvorgang		12,46	4,03 €	Die durchschnittliche Bearbeitungszeit für den Zulassungsvorgang in einer Zulassungsbehörde wird mit 12,46 Minuten angegeben. Die Kosten für den Bürger ermitteln sich aus dem Zeitverbrauch multipliziert mit den Kosten einer entfallenen Arbeitnehmerstunde. $12,46 \times 19,39\text{€} / 60 = 4,03\text{€}$	Vergleichsringe KGSt 2004
Wegezeiten in der Zulassungsbehörde		9,00	2,91 €	Für die durchschnittlichen Wegezeiten innerhalb der Zulassungsbehörde (inklusive Wege- und Wartezeit für die Prägung der Kennzeichen beim Schilderpräger) werden 9 Minuten angenommen. Die Kosten für den Bürger ermitteln sich aus dem Zeitverbrauch multipliziert mit den Kosten einer entfallenen Arbeitnehmerstunde. $9 \times 19,39\text{€} / 60 = 2,91\text{€}$	Annahme
Summe:			43,61 €	Durchschnittlicher Aufwand für den Bürger zur Zulassung eines Fahrzeugs beim Besuch einer Zulassungsbehörde.	

TABELLE 9: ANNAHMEN FÜR DIE BERECHNUNG DER BÜRGERAUFWÄNDE BEIM BESUCH EINER ZULASSUNGSBEHÖRDE

¹¹⁷ Annahme: Der Versand ZB II vom Hersteller / Herstellerbank ist bereits im Verkaufspreis/Kreditgebühren für das Kfz enthalten und wird in der Kosten-/Nutzenabschätzung nicht gesondert berücksichtigt.

¹¹⁸ Die Dauer der Anfahrtszeit wurde beispielhaft auf Basis einer Routenplanung (Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) für die Stadt Berlin ermittelt.

¹¹⁹ Die Entfernungspauschale in Höhe von 0,30 € gilt unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels; siehe § 9 Absatz 2 Einkommensteuergesetz (EStG).

Abholung bei einer Poststelle					
	Km	Min	EUR	Erläuterung	Quelle
Durchschnittliche Anfahrtszeit zur Poststelle	4,0	13,00	8,40 €	"Der überwiegende Teil der Bevölkerung erreicht die nächstgelegene Postfiliale in einer Entfernung von weniger als 2 000 m". Für die durchschnittliche Entfernung von 2 km benötigt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 13 Min. Die Kosten für den Bürger ermitteln sich aus dem Zeitverbrauch multipliziert mit den Kosten einer Bürger-Arbeitnehmerstunde. $13 \times 2 \times 19,39\text{€} / 60 = 8,40\text{€}$	Drucksache 13/2256 der Bundesregierung vom 04. 09.95
Durchschnittliche Fahrtkosten zur Poststelle	4,0		1,20 €	Durchschnittliche Entfernung zur Poststelle (2 km) berechnet für Hin- und Rückfahrt (4 km) multipliziert mit der Entfernungspauschale (0,30 € für jeden Entfernungskilometer). $2 \times 2 \times 0,30\text{€}$	
Wartezeit in der Poststelle		10,00	3,23 €	Annahme zur Durchschnittlichen Wartezeit in einer Poststelle. $10 \times 19,39\text{€} / 60 = 3,23\text{€}$	Annahme
Summe:			12,83 €	Durchschnittlicher Aufwand für den Bürger bei Abholung von z.B. Fahrzeugdokumenten bei der Post.	

TABELLE 10: ANNAHMEN FÜR DIE BERECHNUNG DER BÜRGERAUFWÄNDE BEI ABHOLUNG IN EINER POSTSTELLE

	Km	Min	EUR	Erläuterung	Quelle
Variante 1: Zustellung durch die Post					
Verandkosten für ZB I / ZB II			3,05 €	Kosten für einen DIN A5, Einschreiben Einwurf.	Internetrecherche Deutsche Post AG
Verandkosten für ZB I / ZB II und Kennzeichen			7,80 €	DHL-Paket Quaderformat (50 X 15 X 4, bis 5 kg), inklusive Rückschein 7,80 €	
Variante 2: Paketdienst					
Paketzustellung bzw. -abholung an der Haustür von ZB I / ZB II und Kennzeichen durch Paketdienst			10,67 €	Durchschnittlicher Preis bei Abholung bzw. Zustellung eines Pakets mit den Abmessungen für zwei einzeilige EU-Kennzeichen (520x110mm) inkl. Dokumenten (max. 500g): 10,67€ Recherche bei ausgewählter Paketdiensten: Hermes M (11,90 €), iloxx (08,79 €), DHL (8,90 €), UPS Standard (21,21 €), GTS (8,99 €), Paket.ag (7,50 €)	Internetrecherche
Variante 3a: Privater Lieferdienst					
Privater Lieferdienst für ZB I , ZB II, Kennzeichen			47,00 €	Für die Lieferung durch ein Privatunternehmen wird auf Basis der Angaben verschiedener Anbieter ein eher konservativ geschätzter Durchschnittswert von 47 € angesetzt. Eine detaillierte Markterhebung ist noch durchzuführen.	Annahme / Internetrecherche
Variante 3b: Öffentlicher Lieferdienst					
Bring- oder Abholdienst der öffentlichen Verwaltung für ZB I, ZB II, Kennzeichen			40,00 €	Abwicklung über einen Zulassungsstellen-Lieferdienst o.ä., zum Beispiel durch Außendienstvollzugsbeschäftigte oder eine Dienstkraft der Zulassungsbehörde, ggf. durch Beschäftigte von Gemeinde- oder Bürgerbüros.	Annahme durch Vorbereitungsgruppe

TABELLE 11: ANNAHMEN FÜR DIE BERECHNUNG DER AUFWÄNDE BEI VERSCHIEDENEN LIEFERVERARIANTEN

Berechnung: Differenziert nach Geschäftsvorfällen¹²⁰ wurden im ersten Schritt die damit verbundenen Kosten zur Lieferung von Fahrzeugdokumenten bzw. Kennzeichen an den Bürger mit den Kosten des aktuellen Zulassungsverfahrens bei Besuch in der Zulassungsbehörde verglichen.

¹²⁰ Je nachdem ob An-, Um- oder Abmeldung müssen Dokument und/oder Schilder nur hin und /oder zurück transportiert werden

Einsparungen des Bürgers (Wege- und Wartezeit) wurden dabei als Nutzenpotenziale berücksichtigt¹²¹. Die folgende Tabelle beschreibt beispielhaft die Herleitung des Nutzens für die Variante „Zustellung durch die Post“:

Variante 1: Zustellung durch die Post	Anmeldung		Umschreibung / Ummeldung		Abmeldung	
	Kosten/Nutzen	Wert	Kosten/Nutzen	Wert	Kosten/Nutzen	Wert
Anfahrtszeit zur Zulassungsbehörde	1	21,98 €	1	21,98 €	1	21,98 €
Fahrtkosten zur Zulassungsbehörde	1	7,32 €	1	7,32 €	1	7,32 €
Wartezeit in der Zulassungsbehörde	1	7,38 €	1	7,38 €	1	7,38 €
Bearbeitungszeit für den Zulassungsvorgang	1	4,03 €	1	4,03 €	1	4,03 €
Wegezeiten in der Zulassungsbehörde	1	2,91 €	1	2,91 €	1	2,91 €
Versandkosten für ZB I / ZB II	0	- €	0	- €	-1	- 3,05 €
Versandkosten für ZB I / ZB II und Kennzeichen	-1	- 7,80 €	-2	- 15,60 €	-1	- 7,80 €
Durchschnittliche Anfahrtszeit zur Poststelle	0	- €	-1	- 8,40 €	-1	- 8,40 €
Durchschnittliche Fahrtkosten zur Poststelle	0	- €	-1	- 1,20 €	-1	- 1,20 €
Durchschnittliche Wartezeit in Minuten bei Poststelle	0	- €	-1	- 3,23 €	-1	- 3,23 €
Nutzen (Einsparungspotential pro Zulassungsvorgang)		35,81 €		15,18 €		19,93 €

TABELLE 12: BERECHNUNG DER EINSARPOTENZIALE FÜR DIE VARIANTE „ZUSTELLUNG DURCH DIE POST“

Für den Bürger ergeben sich dabei abhängig von der gewählten Variante des Lieferdienstes und dem Anwendungsfall folgende Nutzenpotenziale je Geschäftsvorfall:

Art des Geschäftsvorfalles:	Anmeldung	Ummeldung / Umschreibung	Abmeldung
Anzahl der Geschäftsvorfälle in den fünf Pilotregionen:	340.655	277.174	350.000
Variante 1: Zustellung durch die Post und Authentifizierung am Zustellort	35,81 €	15,18 €	19,93 €
Variante 2: Paketdienst	32,94 €	22,27 €	29,90 €
Variante 3a: Privater Lieferdienst	-3,39 €	-3,39 €	-3,39 €
Variante 3b: Öffentlicher Lieferdienst	3,61 €	3,61 €	3,61 €

TABELLE 13: DARSTELLUNG DES NUTZENS JE ZULASSUNGSFALL FÜR DEN BÜRGER IN ABHÄNGIGKEIT DER GEWÄHLTEN LIEFERVARIANTE

Demgegenüber entstehen den Zulassungsbehörden für eine Ergänzung ihres Kfz-Fachverfahrens um Online-Komponenten zusätzliche Investitions- sowie Betriebs-/Wartungs- und Weiterentwicklungskosten. Die Investitionskosten hierfür betragen nach einer ersten Marktabschätzung ca. 100.000 €, für Betriebskosten wurden jährlich 5%, für Wartung und Support jährlich 15% und für die Weiterentwicklung jährlich 5% der Investitionskosten veranschlagt. Bei einer für diese Software üblichen Abschreibungsdauer¹²² von acht Jahren, fallen je an der Pilotierung beteiligten Zulas-

¹²¹ Nutzenpotenziale sind in grüner Schriftfarbe, Kosten in roter Schriftfarbe in den Tabellen 8 und 9 aufgeführt.

¹²² Angabe von Fachverfahrensherstellern.

sungsbehörde demnach 37.500,- € und damit bei fünf Pilotregionen insgesamt 187.500,- € an zusätzlichen Softwarekosten pro Jahr für einen Zeitraum von acht Jahren an.

Sollen, wie in der vorliegenden ersten Kosten-/Nutzenabschätzung, diese Kosten einem erhöhten Bürgernutzen gegenübergestellt werden, muss dieser Nutzen mindestens in gleicher Höhe ausfallen. Dies vorausgesetzt, ergeben sich die folgenden Mindestanzahlen an online durchzuführenden Zulassungsvorgängen für die Varianten mit Einsparpotenzialen¹²³ (siehe Tabelle 14)¹²⁴:

Anzahl der Vorgänge¹²⁵					
		Anmeldung	Ummeldung / Umschreibung	Abmeldung	Gesamt
Anzahl der Geschäftsvorfälle (Pilotregionen - 2008)		340.655	277.174	350.000	967.829
Vorgangsverteilung (Pilotregionen)		35%	29%	36%	100 %
Investitionskosten Zulassungsplattform für Pilotregionen verteilt auf Geschäftsvorfälle		65.995,97 €	53.697,63 €	67.806,40 €	187.500,00 €
Variante 1: Zustellung durch die Post	<i>absolut</i>	1.843	3.538	3.403	8.783
	<i>%</i>	0,5 %	1,3 %	1 %	
Variante 2: Paketdienst	<i>absolut</i>	2.003	2.411	8.565	12.980
	<i>%</i>	0,6 %	0,9 %	2,4 %	
Variante 3b: Öffentlicher Lieferdienst	<i>absolut</i>	18.273	14.868	18.775	51.916
	<i>%</i>	5,4 %	5,4 %	5,4 %	

TABELLE 14: NOTWENDIGE ANZAHL DER GESCHÄFTSVORFÄLLE ZUR AMORTISATION

¹²³ Die Variante „Privater Lieferdienst“ wurde bei der Amortisationsabschätzung nicht berücksichtigt, da hier die Kosten unter den gewählten Annahmen höher als der monetäre Bürgernutzen liegen. Die vorhandene Bereitschaft für Bequemlichkeit zu bezahlen ist dabei nicht berücksichtigt worden.

¹²⁴ Die angegebene Verteilung der Mindestanzahl an online durchzuführenden Zulassungsvorgängen auf Anmeldungen, Umschreibungen / Ummeldungen und Abmeldungen erfolgte auf Basis der für das Jahr 2008 von den Pilotregionen gemeldeten Verteilung der Zulassungsvorgänge und dient einer ersten Einschätzung des zu erwartenden Bürgernutzens. Bei einer anders gelagerten Verteilung kann die Mindestanzahl an insgesamt erforderlichen Online-Zulassungsvorgängen entsprechend abweichen.

¹²⁵ Hinweis: Die prozentuale Verteilung zur Erreichung des Break-Even basiert auf der heutigen Verteilung der Anwendungsfälle und ist damit beispielhaft, die Werte sind auf eine Nachkommastelle gerundet (z.B. bei Variante 1 entsprechen 1.843 Vorgänge zur Anmeldung ca. 0,5 % im Verhältnis zur Gesamtanzahl von 340.655 Vorfällen in den Pilotregionen).

A6 Zusammensetzung der Vorbereitungsgruppe für die gemischte Staatssekretärs-AG

In den folgenden Tabellen sind die Teilnehmerinnen, Teilnehmer und in sonstiger Weise Mitwirkenden der Vorbereitungsgruppe für die gemischte Staatssekretärs-AG, aufgelistet:

Teilnehmerinnen und Teilnehmer				
			Teilnahme	
Name	Körperschaft/Institution	Funktion ¹²⁶	10. u.11. Feb.	17. Mrz.
Holger Brocks	Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein	Vertreter des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie der Landesbeauftragten für Datenschutz der Länder	X	X
Markus Brohm	Deutscher Landkreistag	Vertreter des Deutschen Landkreistags	X	X
Jens Bummel	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien	Vertreter des Landes Thüringen		X
Pascal Busch	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien	Vertreter des Landes Thüringen	X	
Hans-Jürgen Friebe	KDVZ Citkomm (Kommunales Daten-Verarbeitungs-Zentrum Citkomm)	Vertreter des Deutschen Städtetags	X	
Andrea Friedrich	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien	Vertreterin des Landes Thüringen	X	X
Hermann Friedrich	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie	Vertreter des Landes Bayern	X	X
Martin Fuhrmann	Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz	Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz	X	X
Thorsten Heinze	Landkreis Harburg	Vertreter des Deutschen Landkreistags	X	X
Thomas Holz	Landeshauptstadt München	Vertreter des Piloten Landeshauptstadt München	X	X

¹²⁶ Vgl. Ziffer 5 des Beschlusses der gemeinsamen Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“ in Hamburg am 12. Dezember 2008 vom 12.12.2008, abgedruckt unter Anlage A2, S. XXIII.

Andreas Kirstein	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Projektleitung Deutschland-Online Kfz-Wesen	X	X
Christoph Kleinschmidt	Innenministerium Baden-Württemberg	Vertreter des Landes Baden-Württemberg	X	X
Holger Kreis	Rhein-Erft-Kreis	Vertreter des Deutschen Landkreistags	X	X
Georg Krüger	Behörde für Inneres der Freien und Hansestadt Hamburg	Vertreter des Unterausschusses Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung (UA FEK) im Auftrag des Arbeitskreises II (Innere Sicherheit) der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder	X	X
Dr. Frank Liebermann	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Vertreter des Bundes	X	
Oliver Mietzsch	Deutscher Städtetag	Vertreter des Deutschen Städtetags	X	
Renate Mitterhuber	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Vertreterin des Landes Hamburg	X	X
Dr. Jörg Oltrogge	Landesbetrieb Verkehr Hamburg	Vertreter des Landes Hamburg	X	
Hans-Dieter Plackner	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Vertreter des Landes Niedersachsen	X	X
Michael Rehberg	Behörde für Inneres der Freien und Hansestadt Hamburg	Vertreter des Unterausschusses Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung (UA FEK) im Auftrag des Arbeitskreises II (Innere Sicherheit) der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder	X	X
Reinhard Schal	Datenzentrale Baden-Württemberg	Vertreter des Piloten Landes Baden-Württemberg	X	X

TABELLE 15: TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER DER VORBEREITUNGSGRUPPE

Sonstige Mitwirkende				
			Teilnahme	
Name	Institution	Funktion	10. u.11. Feb.	17. Mrz.
Dr. Harald Bauer	BearingPoint, Inc. im Auftrag der Geschäftsstelle Deutschland-Online	Sachverständige Beratung	X	
Sebastian van Deel	BearingPoint, Inc. im Auftrag der Geschäftsstelle Deutschland-Online	Sachverständige Beratung	X	

Chika Mora	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Unterstützung der Projektleitung Deutschland Online Kfz-Wesen	X	X
Ulf Redeker	BearingPoint, Inc. im Auftrag der Geschäftsstelle Deutschland-Online	Sachverständige Beratung	X	X
Eike Richter	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Unterstützung der Projektleitung Deutschland Online Kfz-Wesen	X	X
Martin Rufeger	BearingPoint, Inc. im Auftrag der Geschäftsstelle Deutschland-Online	Sachverständige Beratung	X	X
Tanja Schoen	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Unterstützung der Projektleitung Deutschland Online Kfz-Wesen	X	X
Olaf Tonn	Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Unterstützung der Projektleitung Deutschland Online Kfz-Wesen	X	X

TABELLE 16: SONSTIGE MITWIRKENDE IN DER VORBEREITUNGSGRUPPE

Beschluss der 1. Sitzung der gemischten Staatssekretärs-Arbeitsgruppe Deutschland-Online Kfz-Wesen am 2. April 2009 in Berlin

1. Die gemischte Staatssekretärs-AG stimmt dem Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen zu und dankt der Freien und Hansestadt Hamburg als Federführerin sowie der Vorbereitungsgruppe für die geleistete Arbeit. Sie bittet die Federführerin und die am Pilot beteiligten Länder Hamburg, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen, vorbehaltlich des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz mit der Umsetzung des Vorhabens auf der Basis des Feinkonzepts zu beginnen.
2. Die gemischte Staatssekretärs-AG bittet ihren Vorsitzenden, das Feinkonzept und den Beschlussvorschlag der gemeinsamen Beratungsrunde der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre E-Government und Verkehr entsprechend dem Beschluss vom 12.12.2008 vorzulegen und möglichst im Umlaufverfahren folgenden Beschluss herbeizuführen:
 - 2.1 Die gemeinsame Beratungsrunde der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre E-Government und Verkehr stimmt dem Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen zu.
 - 2.2 Die gemischte Staatssekretärs-AG wird in der Funktion eines Lenkungsausschusses gemäß Ziffer 5 Satz 4 des Beschlusses vom 12.12.2008 fortgeführt, durch die Federführerin koordiniert und von den Pilotprojekten regelmäßig über den Sachstand informiert. Die gemischte Staatssekretärs-AG entscheidet über notwendige weitere Schritte, soweit sie das Gesamtvorhaben betreffen.
 - 2.3 Die im Rahmen der Feinkonzepterstellung eingerichtete Vorbereitungsgruppe zur gemischten Staatssekretärs-AG wird als Projektgruppe DOL Kfz-Wesen unter der Leitung des Vertreters der Federführerin fortgeführt. Die Projektgruppe setzt sich aus Vertretern der zur gemischten Staatssekretärs-AG gehörenden Ländern, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der pilotierenden Länder, des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Städtetags, der Sicherheitsbehörden, des Datenschutzes und des Kraftfahrt-Bundesamtes zusammen. Zukünftige Pilotländer nehmen mit einem Vertreter teil. Die Projektgruppe tagt mindestens halbjährlich. Ergebnisse des Vorhabens und Entscheidungsunterlagen werden mit der Federführerin zur Weiterleitung an den Lenkungsausschuss abgestimmt. Gemeinsam mit der Federführerin werden zu spezifischen Themen Fachforen eingerichtet und ein Erfahrungsaustausch der Pilotländer organisiert.

- 2.4** Die gemeinsame Beratungsrunde der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen bittet ihren Vorsitzenden, das Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen an die Lenkungsgruppe Deutschland-Online und die E-Government-Staatssekretärsrunde als Grundlage für den Bericht an die Chefs des Bundeskanzleramtes und die Chefin und die Chiefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder (CdS) am 7. Mai 2009 rechtzeitig weiterzuleiten.
- 2.5** Die gemeinsame Beratungsrunde bittet ihren Vorsitzenden, an die Lenkungsgruppe Deutschland-Online und die E-Government-Staatssekretärsrunde mit der Bitte heranzutreten, die Standardisierung von XKfz in das Vorhaben Deutschland-Online Standardisierung aufzunehmen.
- 2.6** Die gemeinsame Beratungsrunde bittet den Federführer des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen, das Feinkonzept Stufe 1 des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen der Verkehrsministerkonferenz am 22./23. April 2009 mit folgendem Beschlussvorschlag vorzulegen:
- 2.6.1** Die Verkehrsministerkonferenz stimmt dem Feinkonzept Stufe 1 des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen zu und bittet die Federführerin des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen und die Pilotländer, das Vorhaben entsprechend den Vorschlägen im Feinkonzept umzusetzen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Federführerin, ihr mindestens einmal im Jahr über den Stand der Umsetzung zu berichten und möglichst zu ihrer Sitzung im Frühjahr 2010 Vorschläge für das Vorgehen in Stufe 2 vorzulegen.
- 2.6.2** Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Federführerin des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen in Zusammenarbeit mit der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen einen Vorschlag zur Erarbeitung eines XKfz-Standards einschließlich der zu erwartenden Kosten und eines Finanzierungskonzepts vorzulegen.
- 2.6.3** Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weiterhin das Vorhaben zu unterstützen und an der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen teilzunehmen, insbesondere die Ermächtigungsgrundlage für Experimentierklauseln im Straßenverkehrsgesetz so rechtzeitig zu initiieren, dass die Änderung noch in dieser Legislaturperiode durch den Bundesrat endgültig beschlossen werden kann.
- Die Verkehrsministerkonferenz bittet die gemischte Sts-AG bis zum 1.10.2009 Eckpunkte für die Bundesrechtsverordnung auf Grundlage der genannten Ermächtigungsgrundlage für Experimentierklauseln zu erarbeiten und der VMK in ihrer Herbstsitzung 2009 vorzulegen.

2.6.4 Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Bitte an die Innenministerkonferenz heranzutreten,

- (1) den Vertreter aus dem Bereich ihres AK II (Innere Sicherheit) – ungeachtet der Beteiligung der jeweiligen Landespolizei an der Umsetzung der Pilotprojekte durch die Pilotländer – weiterhin in die Projektgruppe DOL Kfz-Wesen zu entsenden, da sich die enge Zusammenarbeit und Abstimmung bei der Erarbeitung des Feinkonzepts zur Stufe 1 bewährt hat,
- (2) um im Hinblick auf die Praxis in anderen europäischen Ländern und der von der Ministerpräsidentenkonferenz angestrebten vollständig elektronischen Abwicklung des Zulassungsverfahrens durch die Bürger bis zum Jahr 2011 die tatsächliche Notwendigkeit und den polizeitaktischen Nutzen der Siegelung von Kfz-Kennzeichen für die Innere Sicherheit zu prüfen. Es wird gebeten, Lösungsvorschläge für Alternativen oder Kompensationen für die Siegelung von Kfz-Kennzeichen zu erarbeiten sowie deren rechtliche und finanzielle Auswirkungen und den mit ihnen verbundenen Verwaltungsaufwand darzustellen.

2.6.5 Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Anregung auf den Bundesverband der deutschen Banken zuzugehen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe unter Leitung des Federführers des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen zu bilden, Alternativen und Kompensationen für die Absicherung einer Sicherungsübereignung von Kraftfahrzeugen durch Hinterlegung der Zulassungsbescheinigung Teil II erarbeitet, mit denen die angestrebte vollständig elektronische Abwicklung des Zulassungsverfahrens möglich wird. Es wird zudem gebeten, Lösungsvorschläge zu erarbeiten sowie deren rechtliche und finanzielle Auswirkungen und den mit ihnen verbundenen Verwaltungsaufwand darzustellen.

2.6.6 Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Bitte an die Finanzministerkonferenz und den Bundesfinanzminister heranzutreten,

- (1) ein Konzept zu erarbeiten, wie insbesondere im Zuge des Übergangs der Kompetenz zur Erhebung der Kfz-Steuer auf den Bund die Schnittstellen des Erhebungsverfahrens standardisiert werden können und inwieweit Potenziale für die weitgehende automatisierte Erhebung der Kfz-Steuer im Rahmen der Online-Zulassung vorhanden sind und genutzt werden können.
- (2) bei diesen Bemühungen zur Standardisierung die Strukturen von Deutschland-Online Standardisierung zu nutzen und sich eng mit den Standardisierungsmaßnahmen zu XKfz abzustimmen.

Beschlussfassung der Staatssekretärs-Lenkungsgruppe Deutschland-Online am 02. April 2009

Top 2	Sachstandsbericht Kfz-Wesen	<u>Bericht: HH</u>
--------------	------------------------------------	--------------------

Beschlussvorschlag:

1. Die Staatssekretärs-Lenkungsgruppe stimmt der Feinkonzeption zur Umsetzung der Stufe 1 des Vorhabens Kfz-Wesen sowie dem Beschluss der gemischten Staatssekretärs-Arbeitsgruppe E-Government und Verkehr vom 02.04.2009 zu und befürwortet die weitere Vorgehensweise.
2. Das Feinkonzept zur Umsetzung der Stufe 1 wird dem Arbeitskreis E-Government-Staatssekretäre vorgelegt und empfohlen, das Ergebnis bis zum 07.05.2009 dem Chef des Bundeskanzleramtes und der Chefin und den Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder (CdS) vorzulegen.
3. Die Staatssekretärs-Lenkungsgruppe Deutschland-Online bittet die Aufnahme eines XÖV-Standards: XKfz im Rahmen des Vorhabens Deutschland-Online Standardisierung sowie eine Mitfinanzierung der Piloten durch das BMI zu prüfen.

Anlage 2c zu TOP 4.5

Gemeinsame Beratung der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben „Kfz-Wesen“

Beschluss vom 16. April 2009

1. Die gemeinsame Beratungsrunde der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre E-Government und Verkehr stimmt dem Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen zu.
2. Die gemischte Staatssekretärs-AG wird in der Funktion eines Lenkungsausschusses gemäß Ziffer 5 Satz 4 des Beschlusses vom 12.12.2008 fortgeführt, durch die Federführerin koordiniert und von den Pilotprojekten regelmäßig über den Sachstand informiert. Die gemischte Staatssekretärs-AG entscheidet über notwendige weitere Schritte, soweit sie das Gesamtvorhaben betreffen.
3. Die im Rahmen der Feinkonzepterstellung eingerichtete Vorbereitungsgruppe zur gemischten Staatssekretärs-AG wird als Projektgruppe DOL Kfz-Wesen unter der Leitung des Vertreters der Federführerin fortgeführt. Die Projektgruppe setzt sich aus Vertretern der zur gemischten Staatssekretärs-AG gehörenden Ländern, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der pilotierenden Länder, des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Städtetags, der Sicherheitsbehörden, des Datenschutzes und des Kraftfahrt-Bundesamtes zusammen. Zukünftige Pilotländer nehmen mit einem Vertreter teil. Die Projektgruppe tagt mindestens halbjährlich. Ergebnisse des Vorhabens und Entscheidungsvorlagen werden mit der Federführerin zur Weiterleitung an den Lenkungsausschuss abgestimmt. Gemeinsam mit der Federführerin werden zu spezifischen Themen Fachforen eingerichtet und ein Erfahrungsaustausch der Pilotländer organisiert.
4. Die gemeinsame Beratungsrunde der Mitglieder der Lenkungsgruppe Deutschland-Online und der für die Kfz-Zulassung zuständigen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre/Staatsräte des Bundes und der Länder zum Deutschland-Online Vorhaben Kfz-Wesen bittet ihren Vorsitzenden, das Feinkonzept zur Stufe 1 des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen an die Lenkungsgruppe Deutschland-Online und die E-Government-Staatssekretärsrunde als Grundlage für den Bericht an die Chefs des Bundeskanzleramtes und die Chefin und die Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder (CdS) am 7. Mai 2009 rechtzeitig weiterzuleiten.

5. Die gemeinsame Beratungsrunde bittet ihren Vorsitzenden, an die Lenkungsgruppe Deutschland-Online und die E-Government-Staatssekretärsrunde mit der Bitte heranzutreten, die Standardisierung von XKfz in das Vorhaben Deutschland-Online Standardisierung aufzunehmen.
6. Die gemeinsame Beratungsrunde bittet den Federführer des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen, das Feinkonzept Stufe 1 des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen der Verkehrsministerkonferenz am 22./23. April 2009 mit folgendem Beschlussvorschlag vorzulegen:
- 6.1** Die Verkehrsministerkonferenz stimmt dem Feinkonzept Stufe 1 des Deutschland-Online Vorhabens Kfz-Wesen zu und bittet die Federführerin des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen und die Pilotländer, das Vorhaben entsprechend den Vorschlägen im Feinkonzept umzusetzen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Federführerin, ihr mindestens einmal im Jahr über den Stand der Umsetzung zu berichten und möglichst zu ihrer Sitzung im Frühjahr 2010 Vorschläge für das Vorgehen in Stufe 2 vorzulegen.
- 6.2** Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Federführerin des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Wesen in Zusammenarbeit mit der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen einen Vorschlag zur Erarbeitung eines XKfz-Standards einschließlich der zu erwartenden Kosten und eines Finanzierungskonzepts vorzulegen.
- 6.3** Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weiterhin das Vorhaben zu unterstützen und an der Projektgruppe DOL Kfz-Wesen teilzunehmen, insbesondere die Ermächtigungsgrundlage für Experimentierklauseln im Straßenverkehrsgesetz so rechtzeitig zu initiieren, dass die Änderung noch in dieser Legislaturperiode durch den Bundesrat endgültig beschlossen werden kann.
- Die Verkehrsministerkonferenz bittet die gemischte Sts-AG bis zum 1.10.2009 Eckpunkte für die Bundesrechtsverordnung auf Grundlage der genannten Ermächtigungsgrundlage für Experimentierklauseln zu erarbeiten und der VMK in ihrer Herbstsitzung 2009 vorzulegen.
- 6.4** Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Bitte an die Innenministerkonferenz heranzutreten,
(1) den Vertreter aus dem Bereich ihres AK II (Innere Sicherheit) – ungeachtet der Beteiligung der jeweiligen Landespolizei an der Umsetzung der Pilotprojekte durch die Pilotländer – weiterhin in die Projektgruppe DOL Kfz-Wesen zu entsenden, da sich die enge Zusammenarbeit und Abstimmung bei der Erarbeitung des Feinkonzepts zur Stufe 1 bewährt hat,

- (2) um im Hinblick auf die Praxis in anderen europäischen Ländern und der von der Ministerpräsidentenkonferenz angestrebten vollständig elektronischen Abwicklung des Zulassungsverfahrens durch die Bürger bis zum Jahr 2011 die tatsächliche Notwendigkeit und den polizeitaktischen Nutzen der Siegelung von Kfz-Kennzeichen für die Innere Sicherheit zu prüfen. Es wird gebeten, Lösungsvorschläge für Alternativen oder Kompensationen für die Siegelung von Kfz-Kennzeichen zu erarbeiten sowie deren rechtliche und finanzielle Auswirkungen und den mit ihnen verbundenen Verwaltungsaufwand darzustellen.
- 6.5** Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Anregung auf den Bundesverband der deutschen Banken zuzugehen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe unter Leitung des Federführers des Deutschland-Online-Vorhabens Kfz-Weisen zu bilden, Alternativen und Kompensationen für die Absicherung einer Sicherungsübereignung von Kraftfahrzeugen durch Hinterlegung der Zulassungsbescheinigung Teil II erarbeitet, mit denen die angestrebte vollständig elektronische Abwicklung des Zulassungsverfahrens möglich wird. Es wird zudem gebeten, Lösungsvorschläge zu erarbeiten sowie deren rechtliche und finanzielle Auswirkungen und den mit ihnen verbundenen Verwaltungsaufwand darzustellen.
- 6.6** Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, mit der Bitte an die Finanzministerkonferenz und den Bundesfinanzminister heranzutreten,
- (1) ein Konzept zu erarbeiten, wie insbesondere im Zuge des Übergangs der Kompetenz zur Erhebung der Kfz-Steuer auf den Bund die Schnittstellen des Erhebungsverfahrens standardisiert werden können und inwieweit Potenziale für die weitgehende automatisierte Erhebung der Kfz-Steuer im Rahmen der Online-Zulassung vorhanden sind und genutzt werden können.
- (2) bei diesen Bemühungen zur Standardisierung der Strukturen von Deutschland-Online Standardisierung zu nutzen und sich eng mit den Standardisierungsmaßnahmen zu XKfz abzustimmen.

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**... Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
vom ...**

A. Zielsetzung

Flexibilisierung der Verfahrensregelungen zur Fahrzeugzulassung bei der Durchführung von Pilotversuchen im Rahmen des Vorhabens Kfz-Wesen des Aktionsplans Deutschland-Online von Bund und Ländern und Verringerung der Informationspflichten der Fahrzeughalter.

B. Lösung

Einfügung einer Experimentierklausel zur Erprobung neuer Verfahrensweisen im Rahmen von Pilotversuchen durch die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für bestimmte Regelungsbereiche ermächtigt wird, die Landesregierungen zu ermächtigen, zur Anwendung von E-Government Ausnahmeregelungen von einzelnen, näher zu bezeichnenden Regelungen für die Zulassung von Fahrzeugen zu treffen. Aufhebung der Verpflichtung des Veräußerers zur Meldung des Erwerbers bei Fahrzeugveräußerung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten und Einnahmen der öffentlichen Haushalte

Für den Bundeshaushalt und die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen durch die Regelung keine Mehrkosten.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden Informationspflichten für Bürger und Unternehmen reduziert.

G. Sonstige Auswirkungen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

... Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2965) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 5c werden die Wörter „Stilllegung oder“ gestrichen.

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Landesregierungen zu ermächtigen, Ausnahmen von den auf Grundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, k, m, r, s, t, v und von Absatz 1 Nummer 9 erlassenen Rechtsverordnungen für die Dauer von drei Jahren zur Erprobung eines Zulassungsverfahrens unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik durch Rechtsverordnung zu regeln.“

2. § 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird aufgehoben.

b) In Absatz 4 werden die Wörter „, und für die Fahrzeuge, die vorübergehend stillgelegt sind und deren Stilllegung im Fahrzeugbrief vermerkt ist“ gestrichen.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den ...

Begründung

A. Allgemeines

Mit dem Gesetz wird eine Experimentierklausel zur Erprobung neuer Verfahrensweisen in der Fahrzeugzulassung im Rahmen von Pilotprojekten, die von den zuständigen Landesbehörden zur Anwendung von E-Government durchgeführt werden, eingefügt. Mit ihr wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, den Landesregierungen die Möglichkeit zu eröffnen, schnell und flexibel die Rechtsgrundlage schaffen zu dürfen, um notwendige Neuerungen im Verfahren der Fahrzeugzulassung zu erproben. Weiterhin erfolgt die Aufhebung der Pflicht des Fahrzeughalters zur Meldung des Erwerbers bei der Fahrzeugveräußerung.

Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 72 Absatz 2, 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes (GG). Das Gesetz enthält ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen worden sind.

Kosten/Einnahmen

Für den Bundeshaushalt sowie für die Haushalte der Länder und Gemeinden entstehen keine Mehrkosten.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Es werden Informationspflichten für Bürger und Unternehmen reduziert.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 Buchstabe a (Änderung des § 6 Absatz 1 StVG)

Die Änderung ist redaktioneller Art. Die frühere Stilllegung kommt nach den Bestimmungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung nicht mehr zur Anwendung.

Zu Nummer1 Buchstabe b (Einfügung des neuen Absatz 5 StVG)

Das Projekt Kfz-Wesen ist ein prioritäres Ziel des Vorhabens Deutschland-Online. Ziel ist es, die Registrierungsprozesse von Fahrzeugen unter Nutzung der Möglichkeiten von E-Government neu auszurichten. Dies umfasst auch eine sinnvolle und intelligente Veränderung der Prozesse und Abläufe.

Für Individualkunden und Gewerbe soll damit die Option eröffnet werden, die Fahrzeugregistrierungsprozesse (An-, Ab- und Ummeldung) möglichst durchgängig online ausführen zu können.

Neben dem positiv wahrnehmbaren Nutzen für den Bürger soll parallel dazu die interne Verwaltungseffizienz und Kostenstruktur maßgeblich verbessert werden.

Stufenweise soll über eine Analyse der Prozesse, Änderungen und Pilotprojekte die möglichst weitgehende Nutzung von Online-Prozessen für die Fahrzeugregistrierung erreicht werden.

Um die vorgesehenen Pilotprojekte durchzuführen, sind Abweichungen von den Vorschriften zur Fahrzeugzulassung, insbesondere den Bestimmungen der Fahrzeug-

Zulassungsverordnung erforderlich. Die Abweichungen sollen bis zu ihrer Bewährung nicht generell eingeführt werden, da sonst das Risiko besteht, dass sie nicht mehr reversibel sind.

Mit der neu eingefügten Experimentierklausel wird dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Recht eingeräumt, seine Ermächtigung zur Regelung der Zulassung von Fahrzeugen soweit sie deren Art betreffen den zuständigen Landesregierungen, in deren Bereich Pilotvorhaben zur Änderung des Verfahrens der Fahrzeugzulassung (Registrierung) durchgeführt werden sollen zu übertragen.

Die Übertragung gibt den sie nutzenden Ländern die notwendige Flexibilität für die Durchführung der Pilotprojekte. Insbesondere werden „Nachjustierungen“ der Prozesse innerhalb des Pilotprojektes möglich, ohne erneute Bundesregelungen zu treffen. Die Flexibilität der übertragenen Rechte setzt voraus, dass die pilotierenden Länder Prozessänderungen stets in Bezug zum Gesamtsystem der Zulassung in Deutschland setzen, sie also insbesondere prüfen, dass länderübergreifende Registrierungsprozesse gewährleistet bleiben und welche Auswirkungen eine „Rückabwicklung“ hat, wenn sich eine Änderung als nicht optimaler Weg herausstellt. Schließlich ist die Gültigkeit der auf Grund der Ermächtigung zu erlassenden Rechtsverordnung auf drei Jahre befristet, um spätestens dann ein einheitliches Verfahren zu sichern.

Zu Nummer2 Buchstabe a (Streichung des § 34 Absatz 3 StVG)

Die Änderung trägt dem Bürokratieabbau Rechnung. Nach § 34 Abs.4 ist bei der Veräußerung eines Fahrzeugs der neue Halter und Eigentümer, wenn dieser nicht zugleich Halter ist, verpflichtet, der Zulassungsbehörde die Änderung der zu speichernden Halterdaten mitzuteilen. Die zusätzliche Verpflichtung des Veräußerers, den Erwerber mitzuteilen, wird aufgehoben. Damit wird eine zweimalige Meldung des gleichen Sachverhaltes, die in der Praxis oftmals zum gleichen Zeitpunkt eintrifft, oder durch den Veräußerer nicht erfolgt, weil er bereits Kenntnis hat, dass das Fahrzeug bereits auf den Erwerber zugelassen ist, nicht mehr gefordert.

Zu Nummer2 Buchstabe b (Änderung des § 34 Absatz 4 StVG)

Die Änderung ist redaktioneller Art (vgl. Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a).

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

§ 6 StVG (mit Entwurf eines Absatzes 5 in der bereinigten Fassung und im Regelungskontext)

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über

1. [...]

2. die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr einschließlich Ausnahmen von der Zulassung, die Beschaffenheit, Ausrüstung und Prüfung der Fahrzeuge, insbesondere über

a)-b) [...]

c) Art und Inhalt von Zulassung, Bau, Beschaffenheit, Ausrüstung und Betrieb der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, deren Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung,

d) den Nachweis der Zulassung durch Fahrzeugdokumente, die Gestaltung der Muster der Fahrzeugdokumente und deren Herstellung, Lieferung und Ausfertigung sowie die Bestimmung, wer die Herstellung und Lieferung durchführen darf,

e)-j) [...]

k) die Änderung und Beendigung von Zulassung und Betrieb, Erlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile,

l) [...]

m) den Nachweis der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen sowie Abnahmen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der Bewertung der bei den Untersuchungen und Prüfungen festgestellten Mängel,

n)-q) [...]

r) Maßnahmen der mit der Durchführung der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen sowie Abnahmen und Begutachtungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen befassten Stellen und Personen zur Qualitätssicherung, deren Inhalt einschließlich der hierfür erforderlichen Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, um ordnungsgemäße, nach gleichen Maßstäben durchgeführte Untersuchungen, Prüfungen, Abnahmen und Begutachtungen an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zu gewährleisten,

s) die Verantwortung und die Pflichten und Rechte des Halters im Rahmen der Zulassung und des Betriebs der auf ihn zugelassenen Fahrzeuge sowie des Halters nicht zulassungspflichtiger Fahrzeuge,

t) die Zuständigkeit und das Verfahren bei Verwaltungsmaßnahmen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften für Zulassung, Begutachtung, Prüfung, Abnahme, regelmäßige Untersuchungen und Prüfungen, Betriebserlaubnis, Genehmigung und Kennzeichnung,

u) [...]

v) die Zulassung von ausländischen Kraftfahrzeugen und Anhängern, die Voraussetzungen hierfür, die Anerkennung ausländischer Zulassungspapiere und Kennzeichen, Maßnahmen bei Verstößen gegen die auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Vorschriften,

x) [...]

3.-8. [...]

9. die Beschaffenheit, Herstellung, Vertrieb, Verwendung und Verwahrung von Führerscheinen und Fahrzeugpapieren einschließlich ihrer Vordrucke sowie von auf Grund dieses Gesetzes oder der auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften zu verwendenden Plaketten, Prüffolien und Stempel, um deren Diebstahl oder deren Missbrauch bei der Begehung von Straftaten zu bekämpfen,

10.-20. [...]

(2)-(4)[...]

Entwurf:

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Landesregierungen zu ermächtigen, Ausnahmen von den auf Grundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c, d, k, m, r, s, t, v und von Absatz 1 Nummer 9 erlassenen Rechtsverordnungen für die Dauer von drei Jahren zur Erprobung eines Zulassungsverfahrens unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik durch Rechtsverordnung zu regeln.