

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21719 –

Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesrepublik Deutschland steht bezüglich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen vor großen Herausforderungen. Ausgehend von der Richtlinie 2014/45/EU, die in Europa die periodische Fahrzeugüberwachung in den Mitgliedstaaten regelt, ist der Gesetzgeber in Rücksprache mit den Bundesländern angehalten, eine staatliche Aufsicht über unabhängige Prüforganisationen zu regeln, um die Objektivität und hohe Qualität zu gewährleisten. Hierfür soll jetzt die zusätzliche Akkreditierung der Kfz-Werkstätten mit ihrem Bundesinnungsverband vorgesehen werden, die unter anderem eine Anpassung der entsprechenden Anlagen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) notwendig macht. Dieser bereits seit dem Jahr 2015 andauernde Prozess wird von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) begleitet und muss gemäß den europäischen Vorgaben bis spätestens Mai 2023 abgeschlossen sein.

Bislang wird die Hauptuntersuchung von Kraftfahrzeugen (HU) in Deutschland sowohl durch Prüfindenieure der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gemäß Anlage VIII b StVZO als auch durch amtlich anerkannte Sachverständige nach dem Kraftfahrersachverständigenengesetz (KfSachvG) durchgeführt. Die hoheitlichen Fahrzeuguntersuchungen werden dabei sowohl in Prüfstellen als auch in Prüfstützpunkten (hierfür ausgestattete Werkstattbetriebe) durch die unabhängigen Prüfer der Überwachungsinstitutionen vollzogen. Ferner ist den Werkstätten die Durchführung sogenannter beigestellter Prüfungen, wie der Abgasuntersuchung (AU), der Sicherheitsprüfung von schweren LKW (SP) und der Gasanlagenprüfung gestattet. Dieses etablierte System der periodischen Fahrzeugüberwachung durch Überwachungsinstitutionen in Zusammenarbeit mit den Werkstätten genießt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller hinsichtlich der Qualität der Untersuchungen zur Sicherung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes in Deutschland und Europa einen hervorragenden Ruf. Der hohe Qualitätsstandard ergibt sich nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sowohl aus den Anforderungen an die Prüfer (Ingenieure mit Zusatzqualifikation und staatlicher Abschlussprüfung) als auch aus deren Unabhängigkeit, die durch eine strikte Trennung der Prüftätigkeit von Instandsetzungs- und Reparaturtätigkeit der Werkstätten abgesichert wird. Unterstrichen wird dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch die DAkkS-Akkreditierung für Werkstätten (Typ C)

und Inspektionsstellen der Überwachungsorganisationen (Typ A) nach der internationalen Norm DIN EN ISO/IEC 17020:2012.

Ein wesentliches Problem bei der Überführung der Fahrzeugüberwachung in ein vollakkreditiertes System ergibt sich aus Sicht der DAkkS aus der Norm DIN EN ISO/IEC 17020:2012 und betrifft letztgenannte Typisierung im Zusammenhang mit beigestellten Prüfungen durch die Werkstätten. Diese Norm bedingt nach Meinung der Akkreditierungsstelle die Notwendigkeit einer Akkreditierung der Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C. Im Zusammenspiel mit der in der aktuellen StVZO unter Anlage VIIIb festgelegten Übergangsfrist ergibt sich einerseits die Konsequenz, dass ohne entsprechende gesetzgeberische Anpassungen ab dem 1. Januar 2021 die bislang von den 37 000 anerkannten Werkstätten durchgeführten beigestellten Prüfungen, wie etwa die Abgasuntersuchung, von den Überwachungsorganisationen nicht mehr anerkannt werden können. Einzig die Überwachungsorganisationen wären dann für die Abnahmen der beigestellten Prüfungen akkreditiert. Andererseits würde eine Akkreditierung der Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C die deutliche Abkehr vom Grundsatz der Trennung von Inspektion und Reparatur bedeuten, da die Werkstätten damit vom Gesetzgeber die grundsätzliche Befähigung zur Durchführung der Hauptuntersuchung bekommen würden, welche bisher allein den Überwachungsorganisationen zugestanden wurden.

Der Bundesregierung sind derartige Probleme bei der Überführung der Fahrzeugüberwachung in ein vollakkreditiertes System seit Längerem bekannt, und sie hat sich diesbezüglich im Zeitraum von 2016 bis Anfang 2019 mit Vertretern des Kfz-Gewerbes und der Überwachungsorganisationen ausgetauscht. Nachdem diese konstruktiven Gespräche im Frühjahr 2019 durch das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unangekündigt beendet wurden, hat das BMVI nun ohne weitere Rücksprachen mit den relevanten Stakeholdern dem Bundesrat mit der Drucksache 397/20 eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Sammelverordnung) zugeleitet, die die angesprochenen Problematiken beinhaltet (siehe: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0301-0400/397-20.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

Im Wesentlichen soll diese Sammelverordnung der Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr dienen. Darüber hinaus enthält sie jedoch auch die für die Fahrzeugüberwachung relevante Anpassung der Anlage VIII StVZO als Grundlage für eine Verlängerung des bisherigen Bescheinigungsverfahrens, sowie für die Akkreditierung von Werkstätten im Sinne von Inspektionsstellen nach Typ C. Zudem soll die Zusammensetzung des Kontrollbeirates der Zentralen Stelle gemäß Anlage VIIIe der StVZO geändert werden. Zusätzlich wird die Akkreditierung des Bundesinnungsverbands (BIV) als neue Inspektionsstelle Typ C im Sinne der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 eingeführt, die in eigenem Namen und Verantwortung Abgasuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen und Gasanlagenprüfungen durchführen soll.

1. Plant die Bundesregierung, das bewährte System der Fahrzeugüberwachung durch unabhängige Dritte mit einer klaren Trennung zwischen Reparieren und Prüfen im Sinne der Ziffer 6.6 der Anlage VIIIb StVZO mit den angedachten Änderungen der Anlagen VIII, VIIIb, VIIIc und VIId der StVZO langfristig durch periodische Fahrzeuguntersuchungen durch Kfz-Betriebe abzulösen (bitte begründen)?
 - a) Falls nicht, wie begründet die Bundesregierung die entsprechende Formulierung von Nr. 3.1.1.1 der Anlage VIII im Verordnungsentwurf hinsichtlich wesentlicher Punkte zur Anerkennung von Kfz-Werkstätten, die stets einer Interessenkollision zwischen Prüfen und Reparieren ausgesetzt sind?
 - b) Würden diese Änderungen nach Ansicht der Bundesregierung nicht formal besser in Anlage VIIIc des Verordnungsentwurfes gehören, wo die Anforderungen an anerkannte Werkstätten formuliert sind (bitte begründen)?
 - c) Falls ja, wie will die Bundesregierung eine ausreichende Unabhängigkeit durch konsequente Trennung zwischen Prüfen und Reparieren in der Fahrzeugüberwachung sicherstellen (bitte begründen)?
 - d) Falls ja, hat die Bundesregierung hier die potenziellen Risiken angesichts neuer Antriebstechnologien wie beispielsweise der Wasserstofftechnologie hinreichend bedacht (bitte begründen)?
 - e) Falls ja, hat die Bundesregierung den wirtschaftlichen Mehraufwand der einzelnen Werkstatt, der durch die Teilnahme an dem Akkreditierungssystem entsteht, berücksichtigt (bitte begründen)?

Die Fragen 1 bis 1e werden zusammen beantwortet.

Die Überwachungsinstitutionen werden, wie bisher, die komplette Hauptuntersuchung durchführen können.

Die Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems nach Nr. 3.1.1.1 der Anlage VIII (Inspektion im Sinne der ISO/IEC 17020:2012) kann, wie bisher auch, als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung von hierfür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten durchgeführt werden.

Damit anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten eigenständige Teile der Hauptuntersuchung durchführen können, ist in der Änderungsverordnung die gesetzliche Erlaubnis gemäß ISO/IEC 17020:2012, A.3 Anforderungen an Inspektionsstellen (Typ C), Abschnitt b) erforderlich. Dies beinhaltet unter anderem die Klarstellung, dass eine Unterbrechung der Inspektion z. B. zum Zwecke der Reparatur unzulässig ist. Die Ausführung von Reparaturtätigkeiten am Fahrzeug führt immer zur Wiederholungspflicht der Inspektion.

Die Änderungen sind in der Anlage VIII systematisch an der richtigen Stelle, da dort die Hauptuntersuchung und deren eigenständige Teile geregelt werden.

2. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Akkreditierung nach DIN EN ISO 17020 für Kfz-Werkstätten oder Kfz-Verbände neben der ohnehin geforderten DAkkS-Akkreditierung der Überwachungsinstitutionen mit Hinblick darauf, dass Werkstätten bislang lediglich einzelne Informationen zur Hauptuntersuchung zusteuern (bitte mit Begründung)?
15. Wie begründet die Bundesregierung die Anpassung der in der Sammelverordnung unter der Anlage VIIIc festgelegten Vorschriften für anerkannte Kfz-Werkstätten, obwohl das Verfahren nach 7.1.6. der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 hinsichtlich der bereitgestellten Informationen hierfür bislang ausreichend war?

Die Fragen 2 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die eigenständigen Teile der Hauptuntersuchung sind Teile von Inspektionen im Sinne der ISO/IEC 17020:2012. Mit der Untersuchung des Motormanagement-/Abgasreinigungssystems, der Untersuchung der Gasanlagen für Antriebssysteme von Kraftfahrzeugen und der Durchführung der Sicherheitsprüfung werden Teilprüfungen beziehungsweise Prüfungen erbracht und nicht nur einzelne Informationen zugesteuert.

3. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung auch andere Wege, die im Rahmen der hoheitlichen Prüftätigkeit durch anerkannte Werkstätten beigestellten Informationen ohne eigenes DAkkS-Akkreditiv in die Prüftätigkeit der Überwachungsinstitutionen zu integrieren (bitte begründen)?

Es besteht im Rahmen der ISO/IEC 17020:2012 für die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen die Möglichkeit, die eigenständigen Teile der Hauptuntersuchung für jede einzelne anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt (z. B. Prüfmittel, Personal, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit) und damit für jede Hauptuntersuchung zu verifizieren. Der Aufwand ist jedoch relativ hoch und die Verifizierung muss den Vorgaben der DAkkS, welche zum Beispiel im Rahmen des Audits überprüft werden, standhalten.

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass in der geplanten Sammelverordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Zuständigkeiten der verschiedenen Marktteilnehmer klar nach den bestehenden Anlagen getrennt wurden (bitte begründen)?

Die Zuständigkeiten sind in der geplanten Änderungsverordnung eindeutig geregelt. Die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten dürfen bei der Hauptuntersuchung, im Gegensatz zu den amtlich anerkannten Überwachungsinstitutionen, keine komplette, sondern nur einzelne Prüfungen (eigenständige Teile der Hauptuntersuchung) durchführen. Hierdurch erfolgt keine Änderung an der bisherigen Praxis.

5. Sieht es die Bundesregierung, mit Blick auf die Unabhängigkeit, als zwingende Voraussetzung an, dass eine Hauptuntersuchung durch eine anerkannte Inspektionsstelle Typ A nach DIN EN ISO 17020 durchgeführt werden muss (bitte begründen)?

Die Bundesregierung sieht das Erfordernis, dass die Hauptuntersuchungen durch Stellen durchgeführt werden, die unabhängig und unparteilich sind. Dies kann z. B. durch eine Inspektionsstelle nach ISO/IEC 17020:2012 (Typ A) sichergestellt werden.

Die Inspektionsstelle nach Typ A und ihre Beschäftigten dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die die Unabhängigkeit ihres Urteils und ihre Integrität bei den Inspektionen beeinträchtigen können. Insbesondere dürfen sie sich nicht unmittelbar mit der Entwicklung, der Herstellung, dem Vertrieb, der Errichtung, der Beschaffung, dem Besitz, der Benutzung oder der Instandhaltung von Gegenständen befassen, die von ihnen inspiziert werden; dies ist auch bisher in der Nummer 6.6 der Anlage VIIIb. StVZO geregelt.

6. Sieht die Bundesregierung hinsichtlich Prüfungen mit hohem Gefahrenpotenzial (beispielsweise Prüfungen an Fahrzeugen mit Hochvoltanlagen oder Wasserstoffantrieb) einen möglichen Interessenskonflikt, wenn ein Reparaturbetrieb auch die Prüfung an der selbst gewarteten Anlage vornimmt (bitte begründen)?

Für Kraftfahrzeuge, deren Antrieb mittelbar oder unmittelbar mit Wasserstoff erfolgt, werden derzeit direkt bei der Hauptuntersuchung auf Grundlage der hierfür bereitgestellten Prüfhinweise der Fahrzeughersteller geprüft. Aktuell kann damit bei einer geringen Anzahl von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen eine zielgerichtete individuelle Prüfung erfolgen. Fahrzeuge mit Hochvoltanlagen werden ebenfalls nur von den Überwachungsinstitutionen in Rahmen der Hauptuntersuchung geprüft.

7. Mit welchen Kosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands der einzelnen Kfz-Betriebe für den Aufbau eines Akkreditierungssystems für anerkannte Werkstätten zu rechnen (bitte begründen)?

Aufgrund der geplanten Änderung der Anlage VIIIc StVZO müssen alle bereits heute nach Anlage VIIIc StVZO anerkannten Kfz-Werkstätten zukünftig als Anerkennungsvoraussetzung nachweisen, dass sie entweder selbst ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO/IEC 17020:2012 betreiben, welches von der DAkkS akkreditiert ist, oder dass sie sich dem nach der ISO/IEC 17020:2012 akkreditierten Qualitätsmanagementsystem des Bundesinnungsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) angeschlossen haben. Das Gleiche gilt auch für Kfz-Werkstätten, die zukünftig eine neue Anerkennung beantragen.

Sofern sich eine heute anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt dem zurzeit in der Akkreditierung befindlichen Qualitätsmanagementsystem (QMS) des BIV anschließt, entsteht für diese Werkstatt bei der Durchführung der jeweiligen amtlichen Untersuchung/Prüfung kein beziehungsweise nur ein minimaler Mehraufwand im Vergleich zu dem bestehenden Verfahren bei der Durchführung der eigenständigen Teile der Hauptuntersuchung.

Für den Aufbau, die Einführung und Umsetzung sowie die laufende Überwachung/Auditierung/Verifizierung des Qualitätsmanagementsystems entstehen Aufwand und Kosten beim BIV sowie bei den angeschlossenen Landesinnungsverbänden und Kraftfahrzeuginnungen. Eine exakte Abschätzung, wie hoch der Aufwand und somit die Kosten auf Dauer für den Betrieb des Qualitätsmanagementsystems sein werden, kann erst nach Abschluss des Akkreditierungsverfahrens detailliert getroffen werden.

Sofern sich eine Kfz-Werkstatt dazu entschließt, selbst ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO/IEC 17020:2012 aufzubauen und sich von der DAkkS akkreditieren zu lassen, ist hierfür je nach Größe der Werkstatt, des Anerkennungsumfangs und der Anzahl der eigenen eingebundenen Standorte mit Kosten von mindestens 150.000 Euro zu rechnen.

8. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass bei einer Umsetzung der geplanten Sammelverordnung die Unabhängigkeit der Prüfer in der hoheitlichen Fahrzeugüberwachung langfristig abgesichert wird (bitte begründen)?

Die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Fahrzeugüberwachung wird zukünftig durch die Verpflichtung, ein Qualitätsmanagementsystem, das mindestens den Anforderungen der ISO/IEC 17020:2012 entspricht, zu unterhalten, sichergestellt. Die DAkKS prüft sowohl die Unabhängigkeit als auch die Unparteilichkeit der Prüfer während der Auditierung; dies liefert einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Qualität bei der technischen Fahrzeugüberwachung.

9. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass in der geplanten Sammelverordnung der Bundesinnungsverband (BIV) des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) namentlich als zuständige Stelle für hoheitliche Prüfungen aufgeführt wird?
 - a) Wie begründet die Bundesregierung, dass nicht eine wettbewerbsneutrale Formulierung gewählt wurde, beispielsweise „eine nach DIN EN ISO 17020 akkreditierte Stelle des Typ C“, sodass nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller die Werkstätten nicht an einen neuen Monopolisten als Dachorganisation gebunden sind?
 - b) Wurde die entstehende Marktmacht des BIV auch im Verhältnis zu freien Werkstätten kartell- und wettbewerbsrechtlich untersucht und für unkritisch befunden (bitte begründen)?
 - c) Wurde unter kartell- und wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten geprüft, dass durch die Einrichtung des BIV die Werkstätten gezwungen sind, entweder sich selbst oder sich über den BIV akkreditieren lassen zu müssen (bitte begründen)?

Die Fragen 9 bis 9c werden zusammen beantwortet.

Die von der Bundesregierung vorgelegten Änderungen in der Änderungsverordnung eröffnen dem Antragsteller (anerkannte Kraftfahrzeugwerkstatt) unter anderem die Wahl, ob die von ihm benannte Betriebsstätte in ein unabhängiges Qualitätsmanagementsystem nach ISO/IEC 17020:2012 eines Unternehmens eingegliedert ist oder die Anforderungen des BIV erfüllt. Insofern sind die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten nicht an den BIV als Dachorganisation gebunden.

Der BIV ermöglicht den anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten die Teilnahme an seinem akkreditierten System. Der Aufwand könnte ansonsten für einzelne anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten zu hoch sein.

10. Wie lässt sich aus Sicht der Bundesregierung die Wahrnehmung hoheitlicher Prüftätigkeiten mit der expliziten Aufgabe des Bundesinnungsverbands (BIV) des ZDK, die wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder zu fördern, vereinbaren (bitte begründen)?

Wurde von der Bundesregierung berücksichtigt, dass durch die organisatorische und personelle Verbindung des BIV mit dem ZDK die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit des BIV in Frage gestellt werden kann und daher eine Beleihung aus rechtsstaatlichen Gründen problematisch wäre (bitte begründen)?

Gerade die vorgelegten Änderungen in der Änderungsverordnung zur Einführung eines Qualitätsmanagementsystems nach ISO/IEC 17020:2012 sorgen für

die nötige Transparenz und stellen die Unabhängigkeit von rein wirtschaftlichen Interessen bei allen Beteiligten sicher.

11. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der amtlichen Mitteilung der DAkkS vom 10. Mai 2019 die vom BIV angestrebte Akkreditierung des Kfz-Gewerbes den Vorgaben der DAkkS entsprechen kann (bitte begründen)?

Die vom BIV angestrebte Akkreditierung als Dachorganisation für die einzelnen Werkstätten wurde mit der DAkkS abgestimmt.

12. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass in der geplanten Sammelverordnung der Bundesinnungsverband unter die jeweilige Aufsicht der Bundesländer gestellt werden (siehe Artikel 1 Nr. 28, b) 6.1) soll, ohne dass hierfür konkrete Regelungen für die Aufsicht festgelegt wurden?
 - a) Wie soll diese Aufsicht umgesetzt werden (bitte begründen)?
 - b) Geht die Bundesregierung davon aus, dass hierfür die Aufsicht auf Länderebene ausgebaut werden muss (bitte begründen)?
 - c) Wie soll diese Aufsicht ausgeübt werden, wenn es keine Sanktionsmöglichkeiten und Berichtspflichten gibt (bitte begründen)?

Die Fragen 12 bis 12c werden zusammen beantwortet.

Die Aufsicht erfolgt durch die Obersten Landesbehörden und folgt den allgemeinen Grundsätzen. Dies beinhaltet auch Sanktionsmöglichkeiten im Rahmen des Verwaltungsverfahrens. Eine wichtige Kontrollfunktion nimmt zudem die DAkkS im Rahmen der Auditierung wahr. Damit wird ein wesentliches Erfordernis aus dem Europäischen Recht umgesetzt.

13. Wie begründet die Bundesregierung den unter Artikel 1 Punkt 26i Nummer 3.2.1 der Anlage VIII in der Sammelverordnung aufgeführten Entzug der Befugnis der Technischen Prüfstelle (TP) zur Durchführung der Sicherheitsprüfung (SP)?
 - a) Wie begründet die Bundesregierung, dass bei der Durchführung der SP zukünftig nur noch der Prüffingenieur (PI) oder der Bundesinnungsverband (BIV) befähigt sein sollen?
 - b) Warum plant die Bundesregierung unter Artikel 1 Punkt 26i Nummer 3.2.1 in der Sammelverordnung die Etablierung einer Akkreditierung der SP, obwohl dies gemäß der EU-Richtlinie 2014/45/EU nicht gefordert wird (bitte begründen)?

Die Fragen 13 bis 13b werden zusammen beantwortet.

Insoweit ist eine Änderung im weiteren Bundesratsverfahren vorgesehen.

Die Durchführung der Sicherheitsprüfung kann als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Damit ist es unter anderem gemäß Nummer 2.3 der Anlage VIII StVZO durch die Berücksichtigung bei der Hauptuntersuchung auch eine Inspektion im Sinne der ISO/IEC 17020:2012.

14. Warum fordert nach Kenntnis der Bundesregierung der Verordnungsentwurf eine zentrale Datenbank für die Anerkennung von Kfz-Werkstätten, obwohl dies bereits Bestandteil des Qualitätsmanagements nach ISO 17020 ist (bitte begründen)?
- a) Wie begründet die Bundesregierung diesbezüglich die Etablierung einer doppelten Anforderung bei der Fahrzeugüberwachung?
 - b) Wie begründet die Bundesregierung, dass in diesem Zusammenhang der BIV als der einzige Betreiber der Datenbank vorgeschrieben wird?
 - c) Hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß Artikel 5 der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) berücksichtigt (bitte begründen)?

Die Fragen 14 bis 14c werden zusammen beantwortet.

Die zentrale Datenbank ist zielführend, da sie für alle Beteiligten Prozesssicherheit gibt. Die relevanten Daten werden zentral erfasst und zugänglich gemacht. Es werden Doppelungen und Mehrfachnennungen vermieden; dies erhöht die Datenqualität. Die Bundesländer haben die Idee einer zentralen Datenbank unterstützt.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) wurde beteiligt. Alle Anmerkungen seitens des BfDI wurden im Verordnungsentwurf übernommen.