



Zur Bundestagswahl 2025

Der globale Partner für eine sichere und nachhaltige Welt

Im Fokus: Mobilität & Verkehrssicherheit – unsere „must do“ Empfehlungen



Die Zukunft der Mobilität sollte sicher, bezahlbar und effizient sein, dann können Innovationen ihre volle Kraft entwickeln – dabei spielt die Digitalisierung von Prozessen eine entscheidende Rolle. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist und bleibt zugleich eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen – laut WHO kommen jährlich immer noch 1,25 Millionen Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Die Zahl von Null Verkehrstoten im Straßenverkehr – Vision Zero – muss Realität werden.

DIGITALISIERUNG

- **Schlanke Prozesse bei der Verwirklichung der Digitalisierung im Straßenverkehr sicherstellen:** Die Digitalisierung im Straßenverkehrswesen ist ein maßgeblicher Schritt auf dem Weg zur nachhaltigen und sicheren Mobilität. Im Fokus dabei: Die Einführung einer „Digitalen Fahrzeugakte“, in der alle Themen, von der Homologation bis zur Verschrottung des Fahrzeugs – also der gesamte Lebenszyklus – abgebildet werden können. Ebenso sollten in der digitalen Fahrzeugakte neben dem Fahrzeugschein, auch die Bescheinigung über die HU und ggf. der AU-Nachweis sowie weitere relevante Dokumente implementiert werden – wie durchgeführte Änderungsabnahmen, der Kfz-Versicherungsschein oder der „State of Health“ der Batterie bei Elektro-Fahrzeugen. Die Prüforganisationen, die Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind bereit hier in Vorleistung zur Entwicklung einer digitalen Fahrzeugakte zu gehen, wenn die Politik die benötigte Regulierung schafft. Ebenso ist die Einführung/Festlegung von besonderen Untersuchungspunkten für die HU an Elektrofahrzeugen essenziell. Mit einer Regelung zum Verzicht auf die zusätzliche Eichung von Manometern und Geräuschemessgeräten können unnötige Kosten eingespart und damit die Untersuchungen und Prüfungen effizienter durchgeführt werden. Einige der Maßnahmen entsprechen der Verordnung zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger, der Wirtschaft sowie der Verwaltung von Bürokratie (BR-DrS:483/24).
- **Regelung zum Zugriff auf Fahrzeugdaten wird benötigt:** Der Zugriff auf die unbearbeiteten Sicherheits- und umweltrelevanten Daten muss gewährleistet sein – damit Polizei und Strafverfolgungsbehörden, Fahrzeugüberwacher sowie Unfallanalytiker und -forscher auch in Zukunft ihre wichtige Arbeit zur Verkehrssicherheit erledigen können. Das Fahrzeug der Zukunft ist digitalisierter, vernetzter, automatisierter und am Ende auch autonom – im Sinne des Verbraucherschutzes und vor allen Dingen wegen der Verkehrssicherheit, gilt es gemeinsam auf EU-Ebene entweder eine sektorspezifische Regulierung zum Data Act zu finden oder aber eine separate Verordnung, die explizit den Zugriff auf Fahrzeugdaten regelt, auf den Weg zu bringen.

INFRASTRUKTUR

- **Auskömmliche investive Mittel für eine qualitativ hochwertige physische & digitale Verkehrsinfrastruktur und Umsetzung der IVS-Richtlinie:** Dies ist nicht nur im Sinne der Multimodalität zwingend notwendig – der Zustand der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur kann Unfallentstehung ebenso wie die Unfallschwere negativ beeinflussen. Für vernetzte Fahrzeugtechnologien und hochautomatisiertes sowie perspektivisch auch autonomes Fahren müssen zudem eine zuverlässige Kommunikationsinfrastruktur sowie Standards für die Fahrzeugkommunikation gewährleistet sein. Der künftige Datenaustausch von Mobilitätsdaten sollte über den Mobility Data Space forciert werden.
- **Weiterentwicklung der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 notwendig:** Über 20.811 Autobahnbrücken gibt es in Deutschland insgesamt, davon sind 3.786 mindestens 50 Meter lang. Von diesen Brücken haben 1.382 nur die Zustandsbewertung „noch ausreichend“ (Note 2.5 oder schlechter). Bei 378 der Autobahnbrücken wird der Bauwerkszustand als „nicht ausreichend“ bewertet. Gerade bei älteren oder alten Bauwerken müsste aber der Prüfumfang unter Einbeziehung großflächig angewandeter, aufwendiger, moderner und zerstörungsfreier Messtechnik (z.B. tiefgehende, bildgebende Verfahren) steigen. Ein fachliches Expertengremium – bestehend u.a. aus der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), Politik, Technischen Hochschulen und unabhängigen Prüforganisationen wie DEKRA und TÜV – könnte hier gemeinsam geeignete Standards festlegen.

ELEKTROMOBILITÄT

- **State of Health-Test für E-Autos verankern:** Die Batterie-Restkapazität eines gebrauchten Elektroautos hat einen starken Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und somit den Verkaufswert von gebrauchten Elektro-Fahrzeugen. Ein Batterietest für Elektrofahrzeuge unterstützt dabei, eine zuverlässige Aussage zum Gesundheitszustand der Batterie treffen zu können. Zur Sicherstellung der bezahlbaren Mobilität und der Förderung des Gebrauchtwagenmarktes für E-Fahrzeuge ist eine gesetzliche Verankerung hilfreich.
- **Sicherheit von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge gewährleisten:** Beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sollte sowohl die uneingeschränkte technische Verfügbarkeit der Anlagen als auch die sichere Funktion der errichteten Ladeinfrastruktur noch stärker in den Fokus rücken. Sowohl im Betriebsbereich der Tankstelle als auch im öffentlich zugänglichen Raum sollte eine Prüfung vor Inbetriebnahme sowie eine regelmäßige jährliche Prüfung der öffentlichen Ladeinfrastruktur ab einer Ladeleistung von 150 kW durch unabhängige Dritte gemäß §15/16 BetrSichV vorgenommen werden (im Betriebsbereich der Tankstelle aufgrund der Konzentration von kombinierten Gefährdungen: ab 22 kW).



Im Fokus: Mobilität & Verkehrssicherheit – unsere „should do“ Empfehlungen

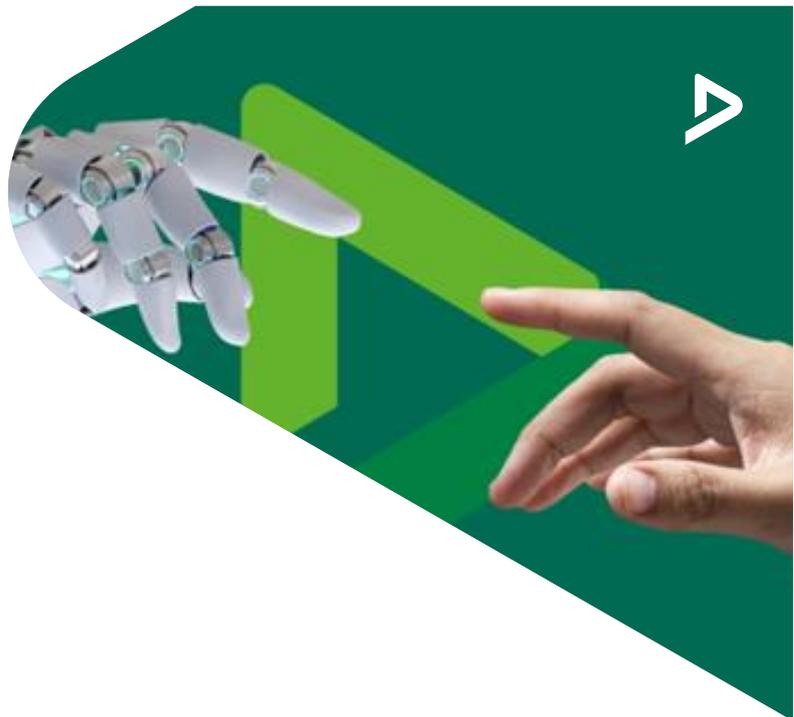
- **Promillegrenze für die Anordnung einer Medizinisch Psychologischen Untersuchung (MPU) von 1,6 auf 1,1 Promille absenken**, denn: Fahrerinnen und Fahrer sind ab dem Blutalkoholwert von 1,1 Promille absolut fahruntüchtig.
- **Cannabis im Straßenverkehr – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zwingend beachten, notwendige Maßnahmen ergreifen und umsetzen:** Seit dem 22. August 2024 gilt der Grenzwert auf deutschen Straßen, dabei sind **negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit selbst von geringen THC-Konzentrationen mit heutigem Wissensstand nicht auszuschließen**. Die Anwendungspraxis bei Polizeikontrollen stellt derzeit keinen validen Vortest (z.B. Speichel) zur Verfügung, der eine zuverlässige Identifikation jener Fahrer ermöglicht, die den Grenzwert von 3,5 ng/mL THC erreicht oder überschritten haben. **Darum ist eine Überprüfung des Grenzwertes erforderlich. Eine MPU sollte künftig verpflichtend nach einer erstmaligen Auffälligkeit eingeführt werden.** Überdies sollte ein Monitoring System für Cannabis implementiert und die Auswirkungen der Teil-Legalisierung auf den Straßenverkehr analysiert werden. Dazu muss der Unfallursachenkatalog um das Merkmal „Cannabis“ erweitert – und auch Radfahren unter Einfluss von Cannabis und Alkohol als Ordnungswidrigkeit bewertet werden.
- **Unfallgeschehen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden systematisch erfassen:** Das zunehmende Unfallgeschehen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird Großteils polizeilich nicht erfasst und geht damit nicht in die Verkehrsunfallstatistik ein. Die datenschutzkonforme Integration weiterer Datenquellen, wie Krankenhäusern und der Ärzteschaft, ist im Sinne der Verkehrssicherheit dringend erforderlich.
- **Life Long Learning in der Mobilität in den Alltag integrieren:** Je nach unterschiedlichem Lebensalter verändern sich die Bedarfe. Kinder sollten frühzeitig noch vor dem Schuleintritt zu einer kompetenten Verkehrsteilnahme erzogen werden. Für Seniorinnen und Senioren sind u.a. Rückmeldefahrten von Bedeutung: Im Rahmen von realen Verkehrssituationen kann eine Expertin oder ein Experte die Fahrsicherheit von Seniorinnen und Senioren beurteilen und diese in Anwesenheit der Teilnehmenden auswerten. DEKRA bietet diese sogenannten „Rückmeldefahrten“ an, die wichtig zur Beurteilung des Mobilitätsverhaltens sind und damit zur Sicherheit, der am Straßenverkehr Teilnehmenden beitragen.

Im Fokus: AI und Cybersecurity – unsere „must do“ Empfehlungen

Die fortschreitende Einführung von KI-Systemen birgt großes Potenzial für den gesellschaftlichen Nutzen, das Wirtschaftswachstum sowie die Förderung von Innovation und globaler Wettbewerbsfähigkeit. Klar ist aber auch: In bestimmten Fällen können die besonderen Merkmale bestimmter KI-Systeme **jedoch neue Risiken für Demokratie und Grundrechte** mit sich bringen. Und nicht zuletzt ermöglichen KI-Technologien komplexe Cyberangriffe und sind auch selbst über den Cyberspace angreifbar. Die BITKOM-Studie Wirtschaftsschutz 2024 zeigt, dass **Rekordschäden in Höhe von 267 Milliarden Euro durch Cyberangriffe** verursacht wurden. DEKRA fungiert hier als Enabler für sichere KI-Anwendungen und kann Behörden und Unternehmen bei dem Schutz ihrer digitalen Infrastrukturen entlasten und unterstützen.

- **Globale Standards müssen implementiert bzw. harmonisiert werden:** Trotz großer Herausforderungen sollte das Zielbild global verbindlich festgelegte Regeln und das Harmonisieren von bestehenden Standards sein. Die Setzung politischer Rahmenbedingungen ist darum entscheidend. Die in 2023 unterzeichneten Absichtserklärungen (u.a. G7 Code of Conduct, Bletchley Declaration) sind erste, wichtige Schritte für eine sicherere und transparentere Anwendung von KI und müssen weiterentwickelt werden.
- **Rasche Transposition des EU AI Acts ist notwendig, da ansonsten Rechtsunsicherheit, unnötige Kosten und Entwicklungsverzögerungen drohen:** Der EU AI Act ist am 1. August 2024 in Kraft getreten und muss vollständig bis zum 2. August 2027 umgesetzt werden. DEKRA begrüßt den avisierten starken Rechtsrahmen, der es nach Vorbild der EU-Produktregulierung ermöglicht, dass Konformitätsbewertungsverfahren für neue Produkte den höchsten Anforderungen an Kontrolle, Qualitätssicherung und Verbraucherschutz durch unabhängige Prüforganisationen genügen. Neben der raschen Benennung der Marktüberwachungsbehörde sowie der notifizierenden Stellen sollten unabhängige Prüforganisationen als Konformitätsbewertungsstellen fungieren. Alle Ressourcen sind hier zu bündeln, KMU brauchen besondere Unterstützung.

- **Hinsichtlich der Typengenehmigung von Fahrzeugen und in Anbetracht von potenziellen Risiken von KI-Anwendungen bei AVs, sollten auch KI-Systeme als Sicherheitskomponenten eingestuft werden.** Bezug genommen werden sollte hier auf die **UN-Regelung 155** – (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems) und **UN-Regelung Nr. 156** – (Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems).
- **Die nationale Umsetzung der NIS2-Richtlinie ist ein wichtiger und benötigter Hebel zum Schutz digitaler Infrastrukturen in Deutschland und der EU und muss zügig umgesetzt werden:** Allein in Deutschland werden ca. 30.000 Unternehmen spezielle Cybersicherheitsanforderungen umzusetzen und nachzuweisen haben. Dies bedeutet eine Vielzahl von Belastungen, gerade für KMU. Von Bedeutung ist hier, dass insbesondere kleine und mittlere Unternehmen bei ihren Sicherheitsvorkehrungen unterstützt werden. Entscheidend ist, dass die TIC-Branche als unabhängige Prüforganisationen im Rechtsrahmen NIS2UmsuCG fest verankert ist. So tragen wir zur Sicherheit bei, es bleibt der Spielraum als Enabler für Unternehmen erhalten und wir können die Aufsichtsbehörden/Unternehmen entlasten. Darüber hinaus sollten ein kooperativer Ansatz zwischen Staat und Wirtschaft sowie ein Unterstützungsnetzwerk etabliert werden.



Im Fokus: Nachhaltigkeit – unsere „must do“ Empfehlungen

Nachhaltigkeit: Mit knapp 500 Dienstleistungen im Bereich Nachhaltigkeit setzt sich DEKRA für die nachhaltige Transformation des deutschen Industriestandortes ein – im Bereich unserer Dienstleistungen ist rund ein Drittel des Serviceangebots auf die Themen Energiewende, Environmental Social Governance und Kreislaufwirtschaft ausgerichtet. Wir unterstützen Unternehmen dabei, neue Vorgaben nicht nur verlässlich, sondern auch effizient umzusetzen.

NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

- **Corporate Sustainability Reporting Directive – Unabhängige Prüforganisationen müssen bei der nationalen Umsetzung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung zwingend berücksichtigt werden: Dieses Versäumnis gilt es jetzt dringend zu heilen:** Angesichts des Erfüllungsaufwands in Milliardenhöhe müssen alle Ressourcen für den Markt verfügbar gemacht werden. Damit wird auch der Wettbewerb um den besten Preis möglich. Die unabhängigen Prüforganisationen sind DER vertraute Partner des Deutschen Mittelstandes – es bestehen langjährige und vertrauensvolle Partnerschaften. Viel wichtiger jedoch ist, dass bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung nicht einfach nur Zahlen geprüft und zertifiziert werden, sondern aufgrund der Komplexität auch technisches Know-how erforderlich ist. Eine Berücksichtigung der unabhängigen Prüforganisationen ist insbesondere auch für KMU von essenzieller Bedeutung.



WASSERSTOFF

In Deutschland bestimmen die Nationale Wasserstoff-Strategie von 2020 sowie deren Fortschreibung von 2023 den wirtschaftspolitischen Rahmen für eine florierende Wasserstoff-Wirtschaft. Darüber hinaus wurde im Frühjahr 2024 der Aufbau eines Wasserstoff-Kernetzes mit einer Gesamtlänge von 9.040 Kilometern gesetzlich geregelt und durch die Bundesnetzagentur im Oktober 2024 genehmigt. Um diese sicher zu gestalten, sind nachfolgende Empfehlungen wesentlich:

- **Für eine nachhaltige Skalierung und den sicheren Betrieb und Ausbau von Anlagen zur Wasserstoffproduktion ist das bestehende Prüfregime zentral**, das die regelmäßige sicherheitstechnische Überprüfung der Anlagen gemäß Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV / ÜAnIV) vorsieht.
- **Hydrogen Refueling Stations (HRS):** Wiederaufnahme der gesetzlich verpflichtenden Anforderungen von HRS gemäß DIN 17127 im Sinne des sicheren Ausbaus der Tankstelleninfrastruktur.
- **Weiterentwicklung der Sicherheitsanforderungen für H2-Hochdruckspeicher und -Antriebe für Transportsysteme:** Wesentlich ist hier die Etablierung einer eigenständigen Rechtsvorschrift für die periodisch technische Überwachung von Wasserstofffahrzeugen und ihrer wasserstoffspezifischen Komponenten im Sinne der Verkehrssicherheit und der Fürsorgepflicht anderer Verkehrsteilnehmer.
- **International Sustainability and Carbon Certification (ISCC)-Genehmigung durch EU-Kommission – nationale Implementierung zentral:** Um ISCC-EU Zertifikate gemäß den gesetzlichen Definitionen anzubieten (RED II-Definition von RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin) ist eine rasche nationale Implementierung des Nachweisregisters **im Sinne der Nachhaltigkeit und Transparenz** im Rahmen der 37. BImSchV essenziell.

Im Fokus Nachhaltigkeit - unsere „should do“ Empfehlungen

- **Der Gesetzentwurf zur Anpassung des Batterierechts (BattDG) ist mit Blick auf die Einbindung von unabhängigen Prüforganisationen zu begrüßen:** Dies betrifft Konformitätsbewertungsstellen für Konformitätsbewertungstätigkeiten, die Prüfung der Mitteilung von Organisationen für Herstellerverantwortung durch Sachverständige, die verpflichtende Dokumentation durch einen unabhängigen Sachverständigen sowie die Prüfung durch eine notifizierte Stelle beim Verstoß gegen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.



Dr. Fabienne Beez
DEKRA Konzernrepräsentanz
Behrenstr. 29
D-10117 Berlin
Telefon +49 30 9860988-0
buero-berlin@dekra.com
dekra.de
Lobbyregisternr.: R003168