Kfz-Wesen

Zurück aus der Zukunft?

[09.03.2022] Das Projekt i-Kfz hat die Erwartungen hinsichtlich Akzeptanz und Nutzerzahlen bislang nicht erfüllt. Nun steht mit Stufe 4 der nächste Entwicklungsschritt an. Noch nicht entschieden ist, ob die aufgebaute Infrastruktur weiter genutzt oder neu aufgezogen wird.

Mit der im Oktober 2019 im Rahmen der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG) produktiv gesetzten Stufe 3 des Projekts i-Kfz waren seitens des Bundes, der Länder und der Kommunen große Erwartungen hinsichtlich Akzeptanz und Nutzerzahlen verbunden. Nicht ohne Grund: Denn damit war es erstmals möglich, den vollständigen Antragsprozess für ein Kraftfahrzeug – von der Neuzulassung bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung – teil- oder vollautomatisiert online abzubilden. Erfreulich ist, dass nahezu alle Zulassungsstellen in Deutschland die i-Kfz-Portale eingerichtet haben. Nach mehr als zwei Jahren Betriebszeit muss allerdings festgestellt werden, dass sich die in das ehrgeizige Projekt gesetzten Erwartungen noch nicht erfüllt haben. Ein Grund ist, dass die Bürger von den Zulassungsstellen häufig nicht ausreichend über die Verfügbarkeit und die Verwendung des i-Kfz-Online-Angebots informiert werden, was in einer geringen Nutzung der Online-Geschäftsprozesse resultiert. Auch fehlen Informationen zur Nutzung der eID, was sich ebenfalls in einer geringen Akzeptanz niederschlägt. Mancherorts trägt außerdem eine zu geringe Auswahl an verfügbaren Zahlungsmethoden dazu bei, dass das Angebot von den Bürgern nicht gut angenommen wird. **Erhöhung der Nutzerakzeptanz** Im Rahmen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben einige Bundesländer per Ausnahmegenehmigung die Möglichkeit geschaffen, die Pflicht-eID-Funktion in den i-Kfz-Prozessen (temporär) abzuschalten. Das hat einen Weg aufgezeigt, um die Nutzerakzeptanz zu erhöhen. In den dezentralen i-Kfz-Portalen derjenigen Kfz-Zulassungsbehörden, welche von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, war sofort ein signifikanter Anstieg der Nutzungszahlen zu verzeichnen. Ähnliche Effekte zeigte die ebenfalls per Landes-Ausnahmegenehmigung mögliche Integration von Elektrofahrzeugen (E-Kennzeichen) in die i-Kfz-Antragsprozesse. Aktuell werden im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die rechtlichen Voraussetzungen für die nächste Entwicklungsphase, die Stufe 4 im i-Kfz-Prozess, geschaffen. Zu den wahrscheinlich frühestens ab dem Jahr 2023 zur Verfügung stehenden grundlegenden Neuerungen und Erweiterungen wird nach heutigem Kenntnisstand unter anderem die Integration von juristischen Personen und gewerblichen Antragstellern in die i-Kfz-Prozesse zählen. Zudem soll die Möglichkeit geschaffen werden, neben der eID alternative Identifizierungsmethoden zu nutzen, zum Beispiel Organisationskonten in Verbindung mit Elster-Zertifikaten. Dies geht einher mit dem Herabsetzen des Vertrauensniveaus der Vorgänge auf substanziell. Eine weitere Neuerung werden Online-Prozesse zur vollautomatisierten Neuzulassung eines Kraftfahrzeugs durch einen Antragsteller mit der Möglichkeit des „sofortigen Losfahrens“ nach erfolgreichem Abschluss des Online-Vorgangs sein. Parallel dazu werden im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses für die i-Kfz Stufe 4 im BMDV Entwürfe diskutiert, welche die bisherigen Verfahrens- und Vorgehensweisen sowie die bisher getätigten Investitionen in den vorangegangenen i-Kfz-Stufen infrage stellen würden. **Abwicklung von Massenanträgen** Über die so genannte Großkundenschnittstelle sollen ab i-Kfz Stufe 4 Massenanträge von Fahrzeugherstellern, Kfz-Händlern sowie weiteren Unternehmen aus der Kfz-Dienstleistungsbranche mittels Maschine-zu-Maschine-Kommunikation abgewickelt werden. Allgemein kann man davon ausgehen, dass circa 60 Prozent aller Kfz-Zulassungsvorgänge durch oder auf gewerbliche Anbieter erfolgen. Das aktuell vorliegende Fachkonzept (Vorabversion) der Großkundenschnittstelle im i-Kfz-Projekt beschreibt

eine Vorgehensweise, die noch einige Fragen aufwirft: Haben die im Auftrag des Gesetzgebers und der Kommunen geschaffenen dezentralen i-Kfz-Portale zukünftig auch weiter die Bedeutung im OZG-Kontext, werden damit Investitionen der Kommunen geschützt und können diese sowie die Bürgerinnen und Bürger weiterhin kostengünstige Prozesse erwarten? Werden die Anforderungen der Großkunden an einen zeitnahen einheitlichen Zugang zu allen Zulassungsstellen erfüllt? Werden die Kfz-Zulassungsbehörden arbeitsseitig wirklich entlastet? Gemeinsam mit Partnern hat das Unternehmen Telecomputer bereits ein Geschäftskundenmodul (GKM) als Großkundenschnittstelle entwickelt, welches auf Basis der etablierten i-Kfz-Prozesse sowie der zugehörigen dezentralen i-Kfz-Portale über eine neu implementierte Maschine-zu-Maschine-Kommunikation Kfz-Zulassungsvorgänge für juristische Personen im Sinne von Großkunden ermöglicht. Damit wird Großkunden ein einheitlicher Zugang zu allen Kfz-Zulassungsstellen in Deutschland ermöglicht und zugleich der volle Funktionsumfang der i-Kfz-Portale, insbesondere das sofortige Losfahren, auch in diesen Prozessen verfügbar. Es ist notwendig, dass die bislang beteiligten (auch öffentlichen) Stellen in einem solchen Prozess weiterhin intensiv zusammenarbeiten, da ansonsten ein Weiterbetrieb der bereits vorhandenen Lösungen nur bedingt möglich wäre. Gleichzeitig würde ein großer Teil der zukünftig zu erwartenden Online-Zulassungsfallzahlen für die bisher von den Kommunalverwaltungen aufgebauten dezentralen i-Kfz-Portale verlorengehen, da sie für die Prozesse nicht mehr genutzt würden. Vielmehr entstünden Parallelstrukturen. Man würde einsatzbereite, einheitliche und effektive Lösungen zugunsten von neu zu schaffenden zentralen Komponenten gefährden.**Rückkehr an den Startpunkt** Obwohl es zu Beginn des letzten OZG-Umsetzungsjahres bereits produktive, nutzerfreundliche, von der Wirtschaft mitentwickelte und von den Nutzern akzeptierte Lösungen gibt, ist auf den Fluren zu hören, dass noch einmal an den Startpunkt zurückgegangen werden soll. Idee ist ein Digitallabor für die Umsetzung von i-Kfz 4 (vollautomatisierte Neuzulassung zusätzlich zu den i-Kfz Stufen 1 bis 3 sowie die Nutzung aller Online-Prozesse durch juristische Personen). Vor allem die großen Automobilhersteller fordern aber die schnelle Umsetzung von i-Kfz in der Breite, immerhin haben sie daran mitgearbeitet und ihre Ideen eingebracht. Und nun – wieder warten? Auf Kompetenzgerangel zwischen Bund und Ländern, zulasten der engagierten Kommunen und Portalbetreiber, die Infrastruktur aufgebaut, Personal geschult und in IT-Sicherheit investiert haben? Denn gerade an Letzteres stellt das Kraftfahrt-Bundesamt bekanntlich hohe Mindestsicherheitsanforderungen. Telecomputer setzt sich dafür ein, dass innovative Lösungen, die gemeinsam mit den Nutzern entstanden sind, weitergenutzt werden können. Alles zurück auf zu stellen, würde nicht nur einen Vertrauensverlust bedeuten, sondern zudem Fehlinvestitionen und ein Beibehalten der nur teilautomatisierten Prozesse, was wiederum hohe Kosten bei den Kommunen verursachen würde. Im Sinne einer fristgerechten Umsetzung und Implementierung von Online-Leistungen im Jahr 2022 sollten innovative Produkte, die bereits etabliert sind, nicht infrage gestellt oder abgeschafft werden, nur weil sie nicht in einem Digitallabor und zentral entwickelt wurden. Niemand würde auf die Idee kommen, auf einer vegetarischen Speisekarte die Käsespätzle zu streichen, nur weil sie vor dem Trend des Vegetarismus entstanden sind.

()

Dieser Beitrag ist im Schwerpunkt Kfz-Wesen der Ausgabe März 2022 von Kommune21 erschienen. Hier können Sie ein Exemplar bestellen oder die Zeitschrift abonnieren.

Stichwörter: Fachverfahren, Telecomputer, Führerschein, i-Kfz, Kfz-Wesen, OZG