

# Offene Fragen bleiben

Andreas Günther

i-Kfz gilt vielen Experten bei der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes als Erfolgsprojekt – auch wenn die Nutzerzahlen bislang hinter den Erwartungen zurückblieben. Vor dem Inkrafttreten der Stufe 4 im i-Kfz-Projekt gibt es jedoch einige offene Fragen.

**D**as Projekt i-Kfz (internetbasierte Kraftfahrzeugzulassung) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gilt nicht wenigen Experten im E-Government-Umfeld als eines der, wenn nicht sogar als das Leuchtturmprojekt bei der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG).

Bereits seit dem Jahr 2015 wird an der stufenweisen Umsetzung der Online-Geschäftsprozesse zur Zulassung sowie zur Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen gearbeitet. Dabei sollte ab Herbst 2019 mit der dritten Projektstufe der Durchbruch bei der Nutzung der i-Kfz-Online-Dienste erzielt werden. Diese dritte Stufe ermöglichte es erstmals, den vollständigen Antragsprozess für ein Kraftfahrzeug – von der Erstzulassung bis zur endgültigen Außerbetriebsetzung – vollständig online abzubilden. Allerdings blieben die Nutzungszahlen aus vielfältigen Gründen hinter den Erwartungen zurück. Erst die pandemiebedingten Ausnahmegenehmigungen in einigen Bundesländern, so etwa der Verzicht auf die Pflicht-Identifizierung mittels eID oder die Integration von Elektrofahrzeugen in die i-Kfz-Prozesse, konnten die Akzeptanz und das Nutzungspotenzial zumindest bei



i-Kfz: Wirkbetrieb der Stufe 4 aus politischen Gründen auf den Herbst verschoben.

einer Reihe von Kfz-Zulassungsbehörden auf ein Niveau bringen, welches die bislang für die i-Kfz-Portale getätigten Aufwände und Investitionen zumindest teilweise rechtfertigen konnte.

Bereits Ende des Jahres 2020 wurden vom Bund Planungen bekannt, welche die Umsetzung der Stufe 4 im i-Kfz-Projekt beinhalten, die in den vergangenen zwei Jahren stetig konkretisiert wurden. Diese umfassen unter anderem:

- Eine Erweiterung des Vertrauensniveaus bei der Nutzung der Online-Geschäftsprozesse auf substanziell, verbunden mit zusätzlichen Möglichkeiten zur sicheren sowie eIDAS-konformen Identifizierung der Antragsteller (Nutzerkonto Bund sowie Unternehmenskonto Bund unter Nutzung von ELSTER-Zertifikaten).

- Nutzungsmöglichkeiten der i-Kfz-Prozesse durch juristische Personen wie Firmen oder Selbstständige.
- Die vollautomatisierte Antragsbearbeitung als Regelfall, das heißt, die Anträge werden softwaregestützt bereits während des Online-Prozesses zur Entscheidung gebracht.
- Die sofortige Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs direkt nach dem erfolgreichen Abschluss eines Online-Zulassungsprozesses. Das ermöglicht ein sofortiges Losfahren unter Nutzung eines temporären Zulassungsbescheids, wobei für einen auf maximal zehn Werktagen befristeten Zeitraum auch auf das Anbringen von Plaketten auf den Kfz-Kennzeichen verzichtet werden kann.
- Eine Tageszulassung, bei der die Erstzulassung sowie die Außer-

betriebsetzung eines Kfz in einem Prozess beantragt werden können.

- Eine Großkundenschnittstelle (GKS), welche die Nutzung der i-Kfz-Prozesse durch vorab qualifizierte Unternehmen im Massenbetrieb mittels Programm-zu-Programm-Kommunikation ermöglicht.
- Die Integration weiterer Kennzeichenbereiche in die i-Kfz-Prozesse, so unter anderem das E-Kennzeichen für Elektro- und Hybridfahrzeuge, Saison-Kennzeichen sowie antragsbezogenen H-Kennzeichen für Oldtimer.

Auch wenn diese ambitionierten Zielsetzungen im Kontext der zukünftigen Nutzerakzeptanz mehr als positiv klingen, gibt es doch eine Reihe von Punkten, welche einer kritischen Betrachtung zu unterziehen sind, so etwa die Frage, warum es zusätzlich eine Einer-für-alle-(EfA)Lösung für das Projekt i-Kfz braucht. Erfreulicherweise bieten im Rahmen des Wirkbetriebs der dritten Stufe des i-Kfz-Projekts durchgängig fast alle kommunalen Kfz-Zulassungsbehörden ihren Bürgern die zugehörigen Antragsprozesse über i-Kfz-Portallösungen an. Dabei werden innovative, benutzerfreundliche sowie seit Jahren praxisbewährte Software-Lösungen verschiedener Hersteller eingesetzt, die diese zum Großteil gemeinsam mit den Nutzern entwickelt haben.

Nichtsdestotrotz wurde mit Unterstützung des Bundes ein zusätzliches Digitalisierungslabor zur Entwicklung einer weiteren i-Kfz-Portallösung nach dem EfA-Prinzip etabliert. Unabhängig davon, dass eine Vielzahl von Kfz-Zulassungsbehörden mittels langfristiger

Verträge an die Hersteller und Betreiber ihrer i-Kfz-Portal-Software gebunden sind, stellt sich hier die Frage nach dem Schutz von bereits getätigten Investitionen der Kommunen, kommunalen Rechenzentren als Portalbetreiber sowie der Software-Hersteller. Gerade in Zeiten knapper Haushaltsmittel ist es mehr als fraglich, ob der Bund mit einer Investition in Höhe von mehreren Millionen Euro in ein Digitalisierungslabor den richtigen Weg aufzeigt, obwohl auf dem Markt bereits flächendeckend funktionierende sowie im Praxiseinsatz befindliche Lösungen verfügbar sind, welche ständig weiterentwickelt sowie bezüglich der sich ändernden gesetzlichen Anforderungen angepasst werden. Zusätzlich beinhalten die existierenden Lösungen alle Elemente zur Abbildung mandantenspezifischer Besonderheiten, und die zugehörigen Support- sowie Servicestrukturen sind seit Jahren eingespielt.

Kritisch zu hinterfragen ist auch, ob es einen ersten Schritt zur Monopolisierung darstellt, auf eine zentrale Großkundenschnittstelle zu setzen. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Lösungsansätze zur Implementierung der Integration von Großkunden aus der Wirtschaft in die Prozesse des Kfz-Zulassungswesens entwickelt und deren Praxiswirksamkeit nachgewiesen. Trotzdem hat der Bund an seinem Ansinnen der Neuentwicklung einer eigenen Großkundenschnittstelle festgehalten und will dieses Alleinstellungsmerkmal im zugehörigen Gesetzgebungsprozess zusätzlich festschreiben. Mit dem damit verbundenen Ausschluss weiterer Hersteller von Großkundenschnittstellen im

Kontext der i-Kfz-Prozesse ist aus Sicht von Software-Anbietern wie Telecomputer eine Beschränkung des freien Markts mit dem Risiko einer Monopolisierung verbunden.

Da die im i-Kfz-Projekt abgebildeten Prozesse zu den OZG-Boosterleistungen gehören, sollte zudem ein dringendes gemeinsames Interesse daran bestehen, diese zeitnah den Nutzenden zur Verfügung zu stellen. Umso verwunderlicher war es, dass man Ende 2022 vernehmen musste, dass es zu einer Verschiebung des Wirkbetriebs der Stufe 4 im i-Kfz-Projekt kommen wird – von Anfang Mai 2023 auf Anfang September 2023. Die Gründe für diese Verschiebung sind nicht technischer Natur, sondern liegen allein im noch nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahren für eine neue Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV), welche die Grundlage für den Wirkbetrieb von i-Kfz Stufe 4 und der Großkundenschnittstelle darstellt.

Dass eine technische Umsetzung bereits realisierbar ist, haben die Anstalt für Kommunale Datenverarbeitung in Bayern (AKDB) und Telecomputer nachgewiesen, die im Rahmen von Ausnahmegenehmigungen in der i-Kfz-Portallösung seit Januar 2023 die vollautomatisierte Außerbetriebsetzung sowie Wiederzulassung für juristische Personen mit sofortiger Inbetriebnahme ermöglichen.

*Andreas Günther leitet den Bereich Strategische Geschäftsentwicklung bei der Telecomputer GmbH, die innerhalb der AKDB-Unternehmensgruppe vollständig die Software-Entwicklung sowie den Support für das Verkehrswesen verantwortet.*