

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung

**Wie ist der Stand bei den SERMA-Sicherheitszertifizierungen für Automobilbetriebe?**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am  
27.12.2024 - Drs. 19/6198,  
an die Staatskanzlei übersandt am 02.01.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 30.01.2025

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im Mai 2021 beschloss die EU die Verordnung (EU) 2021/1244 als Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 zum Zweck des standardisierten Zugangs zu On-Board-Diagnosen bei Fahrzeugen, zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowie zum Umgang mit Sicherheits-Automobildaten. Gegenstand sind v. a. elektronische, IT-gesteuerte Komponenten, die die Sicherheits- und Assistenzsysteme des Autos bilden. Die Umsetzung, die auch in Deutschland seit dem 1. April 2024 gilt, erfolgt im Rahmen des SERMI-Systems (Security Related Vehicle Repair and Maintenance Information), bzw. des SERMA-Zertifikats, das von den Betrieben der Automobilbranche beantragt werden muss. Dies gilt für Reparaturbetriebe, Hersteller und Lieferanten von Werkzeug/Werkstattausrüstung, Automobilclubs, Pannendienste, Prüfdienstleister und Berufsbildungseinrichtungen.

Der gesamte Prozess der Online-Antragstellung erfolgt in einem ersten Vorgang für das Unternehmen selbst und in einem zweiten Vorgang für die jeweils im Betrieb autorisierten Mitarbeiter. Unternehmen müssen vorlegen bzw. belegen: Gewereregisterauszug, Handelsregisterauszug, Handwerksrolleneintrag, Gewerbebeanmeldung, Betriebshaftpflichtversicherung und Angaben zu autorisierten Mitarbeitern. Die Mitarbeiter müssen durch die Vorlage eines aktuellen polizeilichen Führungszeugnisses ihre Vorstrafenfreiheit belegen.<sup>1</sup>

Im September 2024 monierte der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), dass sein Forderungskatalog zum Bürokratieabbau („Vertrauen aufbauen - Bürokratie abbauen“, April 2024) bei der Verabschiedung des Bürokratieentlastungsgesetz IV weitgehend ignoriert worden sei.<sup>2</sup>

**1. Welche Unterschiede bestehen zwischen den Zertifizierungsanbietern SERMA, KIWA und Global Network Group TIC?**

Die Inspektionsstellen sind in unterschiedlichen europäischen Ländern akkreditiert, wobei die Vorgaben der DIN EN ISO/IEC 17020 Typ A für alle Inspektionsstellen verpflichtend sind.

---

<sup>1</sup> <https://www.serma.eu/faq>

<sup>2</sup> <https://www.auto-medienportal.net/artikel/detail/66143>

**2. Wie viele Betriebe in Niedersachsen haben bisher das SERMA-Zertifikat bzw. Zertifikate anderer Anbieter beantragt und erhalten (bitte nach Möglichkeit gesamt und branchenspezifisch nach Reparaturbetrieben, Hersteller und Lieferanten von Werkzeug/Werkstattausrüstung, Automobilclubs, Pannendienste, Prüfdienstleister und Berufsbildungseinrichtungen ausweisen)?**

Inzwischen sind mehr als 200 Betriebe in Niedersachsen zugelassen. Genaue Zahlen werden nicht veröffentlicht, da es sich um unternehmensbezogene Daten handelt.

**3. Sind zwischenzeitlich technische Probleme oder Missbräuche bei den Anmeldungen, Autorisierungen, Identitätsprüfungen oder Anwendungen bekannt geworden?**

Es ist lediglich vereinzelt zu technischen Problemen bei den beteiligten Unternehmen gekommen. Hinweise auf vorsätzlichen Missbrauch liegen der Landesregierung nicht vor.

**4. Wie viele Personen sind in den verschiedenen Betriebsformen durchschnittlich als autorisiert registriert?**

Die Mehrzahl der Betriebe autorisiert derzeit je einen Mitarbeitenden. Genauere Zahlen werden nicht veröffentlicht, da es sich um unternehmensbezogene Daten handelt.

**5. Welche beruflichen Qualifikationen und Zeugnisse müssen autorisierte Mitarbeiter bei der Antragstellung vorweisen und einreichen?**

Gemäß Verordnung muss der Betrieb sicherstellen, dass die Mitarbeitenden für Reparaturarbeiten im Zusammenhang mit Wartung, Umprogrammierung sowie Sicherheits- und Schutzfunktionen von Kraftfahrzeugen geschult sind.

**6. Wie werden diese Mitarbeiter auf die Sicherheits- und Assistenzsysteme hin aus- und fortgebildet (z. B. Blackbox, Tempomat, Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner, Notbremsassistent, Spurhalteassistent, ABS-Sensorik, Elektronische Stabilitätsprogramm [ESP]), Alarmsystem, Nachtsicht, Wegfahrsperrung und Verkehrszeichenerkennung)?**

Fahrerassistenzsysteme sind nicht grundsätzlich als sicherheitsrelevant im Sinne von SERMI eingestuft. Im Kontext von SERMI („Sicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen“) gilt die Antwort zu Frage 5. In Deutschland erfordert der Zugang zu sicherheitsrelevanten Informationen, Software, Funktionen und Dienstleistungen gemäß SERMI-Organisation entweder eine mindestens zweijährige einschlägige Berufserfahrung oder eine abgeschlossene Ausbildung als Kraftfahrzeugtechniker/-in bzw. Kraftfahrzeugmechatroniker/-in.

Die grundlegende Vermittlung von Fahrerassistenzsystemen erfolgt bereits im Rahmen der Berufsausbildung. Diese Inhalte sind in der Verordnung über die Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker und zur Kraftfahrzeugmechatronikerin (KfzMechaAusbV 2013) festgelegt. Dennoch sind nicht alle Fahrerassistenzsysteme zwangsläufig als SERMI-relevant einzustufen.

**7. In welcher Höhe sind Kfz-Betriebe in Niedersachsen mehrheitlich betriebshaftpflichtversichert? Wie viele Betriebe liegen mit ihrer Pauschaldeckung unter der empfohlenen Mindestsumme von 3 Millionen Euro und wie viele darüber?**

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

**8. Warum ist bei der SERMA-Zertifizierung nur eine Haftpflichtversicherung mit Mindestdeckungsbetrag von 1 Million Euro für Personenschäden und 0,5 Millionen Euro für Sachschäden erforderlich?**

Gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2021/1244 ist eine Haftpflichtversicherung mit einem Mindestdeckungsbetrag von 1 Million Euro für Personenschäden und 0,5 Millionen Euro für Sachschäden ein Zulassungskriterium für unabhängige Wirtschaftsakteure.

**9. Wie ist die Haftpflicht geregelt, wenn die Ursache eines Sach-, Cyber-, Vermögens- oder Personenschadens nicht eindeutig als Werkstattfehler oder Hersteller-/Zuliefererfehler bestimmbar ist?**

Die Haftpflichtversicherung übernimmt die Kosten im Rahmen der vereinbarten Deckungssummen, wenn der geltend gemachte Schadenersatzanspruch berechtigt und von der Versicherung abgedeckt ist.

**10. Wie werden die SERMA-Auflagen bei den TÜV-Hauptuntersuchungen (fachlich-personell und technisch) gewährleistet?**

Für Prüforganisationen und deren Personal, die ein SERMI-Zertifikat benötigen, gelten die gleichen Zulassungskriterien wie für alle anderen unabhängigen Wirtschaftsakteure. Das bedeutet, dass diese die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen müssen, wie sie in der delegierten Verordnung (EU) 2021/1244 festgelegt sind.

**11. Wie ist die seit 7. Juli 2024 bestehende Fahrassistenzpflicht von den Automobilherstellern umgesetzt worden? Sind dadurch bereits messbar die Unfallzahlen gesenkt und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht worden?**

Die seit dem 7. Juli 2024 bestehende Ausrüstungspflicht für bestimmte Fahrerassistenzsysteme wurde nach hiesigem Kenntnisstand von den Fahrzeugherstellern umgesetzt. Nach diesem Zeitpunkt ist eine Zulassung ohne die betreffenden Fahrerassistenzsysteme grundsätzlich nicht mehr möglich gewesen. Ob durch diese Vorschrift die Unfallzahlen bereits messbar gesenkt wurden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantworten. Zum einen ist es schwierig einen kausalen Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein bzw. dem Nicht-Vorhandensein eines Fahrerassistenzsystems und einem konkreten Unfall herzustellen, da diese Informationen standardmäßig bei der Erfassung von Unfällen nicht erhoben werden. Dies gilt umso mehr für durch ein Fahrerassistenzsystem „verhinderte Unfälle“, die sich systematisch gar nicht erfassen lassen. So bleibt nur die Möglichkeit, in den nächsten Jahren die Entwicklung der jährlichen Gesamtunfallzahlen zu beobachten und daraus gegebenenfalls auf einen positiven Einfluss der Ausrüstung mit Fahrerassistenzsystemen zu schließen. Dass die Ausrüstungspflicht bei bestimmten Assistenzsystemen sicherlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen wird, lässt sich allein aus deren Funktion ableiten: So wird beispielsweise ein automatisches Notbremssystem sehr wirksam Auffahrunfälle verhindern, die sonst aufgrund einer Unaufmerksamkeit des Fahrers entstanden wären.

**12. Ist nach Ansicht der Landesregierung die gegenwärtige Regelung zur Black-Box-Auslesung (Polizei hat keinen Zugriff, nur nach Fahrertzustimmung und durch Sachverständige mit richterlicher Genehmigung) ausreichend?**

Der Polizei stehen im Bereich der Gefahrenabwehr und Strafverfolgung die notwendigen Rechtsgrundlagen zur Verfügung, um auf die Daten, die in einem Kraftfahrzeug gespeichert sind, zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zuzugreifen und diese zu verarbeiten. Die Polizei ist daher nicht darauf beschränkt, die Fahrzeugdaten nur bei Vorliegen einer datenschutzrechtlichen Einwilligung zu verarbeiten. Eine derartige Beschränkung existiert nicht.

Auf Grundlage der gefahrenabwehrrechtlichen und strafprozessualen Rechtsgrundlagen kann die Polizei auch unabhängig von einer Einwilligung des Fahrers oder Eigentümers agieren, sofern die jeweiligen Voraussetzungen vorliegen. Dabei hat die Polizei in jedem Einzelfall zu prüfen, ob die Datenverarbeitung erforderlich ist. Die aktuellen Regelungen werden als ausreichend betrachtet.

**13. Welche Qualifikationen müssen beim Führerscheinerwerb in Bezug auf Auto-Bordcomputer und Touchscreens erbracht werden?**

Sofern es sich um Auto-Bordcomputer und Touchscreens handelt, die typischerweise in der Mittelkonsole eines Fahrzeugs verbaut sind, sind keine Qualifikationen im Rahmen des Fahrerlaubniserwerbs zu erbringen.

**14. Wie sind der Stand und die Verfahrenspraxis für die SERMA-Zertifikate bei Betrieben des Gebrauchtwagenhandels?**

Bei Betrieben des Gebrauchtwagenhandels gelten die gleichen Zulassungskriterien wie für alle anderen unabhängigen Wirtschaftsakteure.

**15. Wie sind die Sicherheits- und Versicherungsvorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugführer aus Nicht-EU-Ländern, die auf deutschen Straßen verkehren?**

Gemäß § 46 Abs. 3 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) darf ein in einem Drittstaat zugelassenes Fahrzeug vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, wenn für das Fahrzeug von einer zuständigen ausländischen Stelle eine gültige Zulassungsbescheinigung oder ein internationaler Zulassungsschein nach Artikel 4 und Anlage B des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr ausgestellt wurde und in der Bundesrepublik Deutschland kein regelmäßiger Standort begründet ist. Die Zulassungsbescheinigung muss mindestens die nach Artikel 35 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr erforderlichen Angaben enthalten. Nach § 46 Abs. 4 FZV darf es im Übrigen nur vorübergehend am Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, wenn es betriebs- und verkehrssicher ist. Als vorübergehend gilt gemäß § 46 Abs. 7 FZV grundsätzlich ein Zeitraum bis zu einem Jahr.

Gemäß § 47 FZV hat die das Fahrzeug führende Person sicherzustellen, dass ein in einem anderen Staat zugelassenes Kraftfahrzeug an seiner Vorderseite und seiner Rückseite heimische Kennzeichen führt und dass ein in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug an der Rückseite zusätzlich ein Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaates führt.

Daneben legt § 3 Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz (AuslPflVG) fest, dass ein Fahrzeug im Inland nur gebraucht werden darf, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden gedeckt sind. Hierfür stehen verschiedene Versicherungsmodelle zur Auswahl.

**16. Wie werden die IT-Sicherheit, der Hacking-Schutz und die Programm-Updates der SERMI-Programme gewährleistet?**

Das SERMI-Schema regelt den Zugang zu sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen. Diese umfassen Informationen, Software, Funktionen und Dienstleistungen, die benötigt werden, um Einrichtungen und Komponenten zu reparieren und zu warten, welche das Fahrzeug vor Diebstahl und unbefugtem Wegfahren schützen sowie die Rückverfolgung ermöglichen. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet die delegierte Verordnung (EU) 2021/1244.

Die IT-Sicherheit von Fahrzeugen und somit der Hacking-Schutz wird in der UN-Regelung Nr. 155 - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems (2021/387) geregelt. Diese definiert einheitliche Anforderungen an die Cybersicherheit und das Cybersicherheitsmanagementsystem (CSMS) für Fahrzeuge. Ziel ist es, Fahrzeuge gegen Cyberbedrohungen zu schützen, solche Bedrohungen bewerten und minimieren zu können.

Zusammenfassend regelt das SERMI-Schema, wer Zugang zu sicherheitsrelevanten Softwareupdates und Informationen über die Diagnosesysteme der Fahrzeughersteller erhält. Maßnahmen zum Schutz vor Cyberangriffen am Fahrzeug, etwa über z. B. die OBD-Schnittstelle oder das Hochladen schädlicher Software, fallen hingegen unter die Vorgaben der UN-Regelung Nr. 155. Dazu zählt beispielsweise der Einsatz eines Security-Gateways, welches aber nicht Teil der SERMI-Regularen ist.

**17. Wie sicher sind die gegenwärtigen Cyber-Security-Management-Systeme (CSMS) gemäß den EU-Richtlinien ECE R155 und R156?**

Unter einem CSMS werden alle notwendigen Aktionen auf Unternehmensebene für ein Produkt verstanden, das relevante Cybersecurity-Standards erfüllt. Die zugehörige UN-Regulierung R.155 erweitert die Typengenehmigung für Fahrzeuge auf ein Management von Cybersecurity über den gesamten Lebenszyklus. Der Standard zum Thema Cybersecurity in der Automobilindustrie ist die ISO/SAE 21434. Diese bietet eine konkrete Orientierung für die Erfüllung der Zertifizierung zur UN-Regulierung R.155. Sowohl die UN-Regulierung R.155 als auch die ISO/SAE 21434 gelten seit Juli 2022 für neu homologierte Fahrzeuge. Seit Juli 2024 erstreckt sich der Geltungsbereich auf alle neu zugelassenen Fahrzeuge. Das war der Grund, warum Hersteller wie z. B. Volkswagen die Produktion einiger Modelle eingestellt haben. Der Konzern argumentierte, die nötige Zertifizierung zur Cybersicherheit lohne sich nicht mehr für die betroffenen Modelle.

Bisher liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor, dass die gegenwärtigen CSMS nicht sicher im Sinne der genannten EU-Richtlinien sind.

**18. Wie ließe sich nach Einschätzung der Landesregierung der zusätzliche Bürokratieaufwand abstellen, und inwieweit hat der Forderungskatalog des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) zum Bürokratieabbau in das Bürokratienteilungsgesetz IV Eingang gefunden?**

In der Dokumentation des Statistischen Bundesamtes vom Dezember 2022 sind keine Vorschläge des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) aufgeführt. Es ist somit davon auszugehen, dass der Verband keine Vorschläge im Rahmen der Abfrage übermittelt hat.

Der Referentenentwurf zum BEG IV (BEG IV-E) wurde am 11. Januar 2024 veröffentlicht. Die dazu eingegangenen Stellungnahmen sind auf der Internetseite des Bundesministeriums der Justiz (BMJ) veröffentlicht. Eine Stellungnahme vom ZDK wird dort nicht erwähnt. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde der Regierungsentwurf zum BEG IV dann vom 13. März 2024 veröffentlicht, nach dem parlamentarischen Verfahren (Bundestag und Bundesrat) wurde das Gesetz am 29. Oktober 2024 verkündet.

Die Stellungnahme des ZDK datiert auf den April 2024. Ob sie beim BMJ eingegangen ist, kann nicht beurteilt werden. Unabhängig davon wäre sie jedoch verfristet.

Der in der Einleitung der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung erwähnte Forderungskatalog des ZDK vom April 2024 (vgl. <https://www.presseportal.de/pm/7865/5766299>) umfasst zahlreiche Themen. Lediglich das Thema Aufbewahrungsfristen ist letztendlich in dem von Bundestag und Bundesrat beschlossenen BEG IV wiederzufinden, diese wurden von zehn auf acht Jahre reduziert (vgl. Artikel 4 und 5 des BEG IV). Dem vom ZDK verfolgten Ziel der weitreichenden bürokratischen Erleichterungen kommt dies laut der Publikation „Vertrauen aufbauen -Bürokratie abbauen“ des ZDK jedoch nicht „nah genug“.

Die Landesregierung wird sich im Zuge der Erarbeitung eines möglichen weiteren Bürokratienteilungsgesetzes für weitere Bürokratieabbaumaßnahmen einsetzen.