

Digitales Identitätengesetz: Alltagsnutzen Digitaler Identitäten schnell und breit verankern

Der Bundesverband Carsharing (bcs) begrüßt den Referentenentwurf zum Digitale Identitätengesetz. Mit der EUDI-Wallet entsteht eine Infrastruktur, die Bürokratie und Kosten durch Digitalisierung effektiv reduzieren kann — für Einwohner*innen ebenso wie für Unternehmen und Verwaltung. Dieses Potenzial realisiert sich aber nur, wenn schnell eine kritische Masse sogenannter vertrauender Beteiligter erreicht wird und die Wallet für Privatpersonen dadurch in konkreten Alltagsanwendungen erlebbar wird.

Wachsender Markt, konkreter Mehrwert: Carsharing als Wallet-Einstieg

Carsharing ist bereits heute eine vollständig digitalisierte Dienstleistung mit wachsender gesellschaftlicher Relevanz: Derzeit nutzen mehr als 5,5 Millionen Menschen Carsharing in Deutschland. Die Anzahl der Nutzenden im stationsbasierten und kombinierten Marktsegment wuchs dabei im vergangenen Jahr erneut um 11,8 %. Es entdecken also immer mehr Menschen den Komfort geteilter Pkw-Mobilität für sich.

Die 293 Carsharing-Anbieter in Deutschland müssen täglich Identifizierungs- und Führerscheinverifizierungsprozesse durchführen – das gilt für Neuanmeldungen und die regelmäßige Führerscheinverifizierung nach § 21 Straßenverkehrsgesetz.

In der Praxis beobachten Carsharing-Anbieter gleichzeitig: Die Führerscheinverifizierung ist bei der Neuanmeldung der häufigste Abbruchpunkt. Eine Wallet-gestützte Verifizierung würde diesen Prozess nutzerfreundlicher und betrugssicherer machen. Gleichzeitig würde für den schnell wachsenden Kreis der Carsharing-Nutzenden ein zentraler Erfolg der Staatsmodernisierung im Alltag erlebbar. Die Carsharing-Branche ist daher prädestiniert ein früher, alltagsrelevanter Anwendungsfall der Wallet zu werden, der die breite Nutzung der Wallet aktiv befördert.

Nutzersouveränität bei Abfrageberechtigungen stärken

Die regelmäßige Führerscheinverifizierung nach § 21 StVG ist für Carsharing-Nutzende keine einmalige Angelegenheit — sie wird in regelmäßigen Abständen wiederholt. Das bedeutet in der Praxis: Wer kurzfristig ein Fahrzeug benötigt, kann sich in der Situation wiederfinden, zunächst eine erneute Führerscheinverifizierung durchführen zu müssen.

Die Wallet könnte den Alltag der Nutzenden spürbar vereinfachen: Nutzende erteilen einmalig eine jederzeit widerrufbare Berechtigung zur Abfrage in definierten Intervallen und sind damit dauerhaft

von wiederkehrenden Abfragebestätigungen entbunden. Wer das nicht möchte, lässt nur eine einmalige Abfrage zu. Die Entscheidungshoheit liegt vollständig bei den Nutzenden.

Artikel 5a Abs. 14 eIDAS garantiert Nutzenden die uneingeschränkte Kontrolle über ihre Wallet-Daten. Diese Kontrolle sollte auch die Möglichkeit umfassen, Unternehmen und anderen Dienstleistern — den sogenannten vertrauenden Beteiligten — eine periodische Abfrageberechtigung zu erteilen. Technisch könnte dies etwa über Zero-Knowledge-Proofs realisiert werden: Statt die Führerscheindaten erneut zu übertragen, bestätigt die Wallet lediglich, dass ein gültiger Führerschein vorhanden ist, ohne weitere personenbezogene Daten preiszugeben. Das wäre datenschutzrechtlich sauber, nutzerfreundlich und rechtssicher umsetzbar.

Der bcs empfiehlt, diese Wahlmöglichkeit im Gesetz ausdrücklich zu verankern und sicherzustellen, dass der nationale Rahmen entsprechende datenschutzfreundliche Verifikationsverfahren ermöglicht. Das ist Ausdruck digitaler Souveränität und macht die Wallet zu einem echten Komfortgewinn für Nutzende.

Schnelle Marktdurchdringung durch kluge Gebührengestaltung befördern

Je mehr gewerbliche Dienstleister die EUDI-Wallet früh einbinden, desto schneller entsteht ein Ökosystem mit realem Alltagsnutzen für die Menschen in Deutschland — was wiederum die Adaption durch Privatpersonen beschleunigt. Gerade zu Beginn stehen jedoch bedeutenden Implementierungskosten bei Unternehmen noch wenige EUDI-Wallet-Nutzende gegenüber: Eine Reduktion von Bürokratiekosten für die Wirtschaft wird erst bei kritischer Nutzendenzahl realisiert. Zusätzliche Gebühren würden daher die frühe Einbindung in alltagsrelevante Anwendungen hemmen und damit genau die Skalierung verzögern, von der der gesellschaftliche Mehrwert der Wallet abhängt.

Die Erfahrung mit der eID zeigt, wie real dieses Risiko ist: Über ein Jahrzehnt nach ihrer Einführung scheiterte die breite Adoption vor allem daran, dass zu wenige Dienstleister die eID eingebunden hatten — und damit zu wenige Anwendungsfälle existierten, die einen konkreten Mehrwert erlebbar machten. Gebühren auf Anbieterseite würden dieses Problem für die EUDI-Wallet reproduzieren: Sie bremsen die Einbindungsbereitschaft und damit den Aufbau des Ökosystems, das die Wallet erst alltagstauglich macht.

Der bcs empfiehlt daher, im Gesetz zwei Vorgaben zur Gebührenordnung festzuschreiben, die eine schnelle Marktdurchdringung fördern:

- Es sollte ergänzt werden, dass bis zum 31.12.2030 weder Registrierungsgebühren für vertrauende Beteiligte noch transaktionsbezogene Nutzungsgebühren erhoben werden. Eine solche Frist schafft nicht nur Planungssicherheit, sondern setzt zugleich einen positiven Anreiz: Unternehmen, die früh implementieren, profitieren von einer garantierten gebührenfreien Anlaufphase, in der sich Investitionen amortisieren können, bevor die kritische Nutzerzahl erreicht ist.
- Nach Ablauf dieser Frist sollten erhobene Gebühren auf den tatsächlich je Anfrage entstehenden Verwaltungsaufwand gedeckelt sein. Das schafft dauerhafte Investitionssicherheit und stellt sicher, dass die Privatwirtschaft, die durch ihre Einbindung nahtlose digitale Prozesse für

Millionen von Menschen ermöglicht, nicht unverhältnismäßig zur Finanzierung staatlicher Infrastruktur herangezogen wird.

Diese Regelung steht im Einklang mit der unionsrechtlichen Kostenfreiheit für Endnutzer nach Artikel 5a Abs. 13 eIDAS und stellt sicher, dass die erheblichen öffentlichen Infrastrukturkosten durch möglichst schnelle und breite Nutzung in der Gesellschaft gerechtfertigt werden.

Für Rückfragen oder einen Austausch steht der Bundesverband Carsharing gern zur Verfügung.

Kontakt



Information über den Bundesverband Carsharing

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) ist der Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter. Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr sowie die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Wir fördern Carsharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.

Der Bundesverband Carsharing e.V. ist als Interessensvertretung im Deutschen Lobbyregister registriert (R004440).