

Einzelprüfungen oder Kamera?

Wie sollen Diesel-Fahrverbote in Stuttgart kontrolliert werden?

Von red/dpa/lsw 20. November 2018 (StN.de)



Im Januar führt Stuttgart das Diesel-Fahrverbot ein. Aber wie werden Verstöße geprüft?
Foto: dpa

Stuttgart und andere Großstädte verbannen den Diesel aus ihrer Umgebung. Doch wie soll überhaupt kontrolliert werden, ob sich Fahrer an Verbote halten? Es gibt grundsätzlich zwei Wege - der eine ist mühsam, der andere ziemlich brisant.

Stuttgart - Die Fahrverbote für Dieselaautos summieren sich. Etwa 100.000 betroffene Wagen sind es im kommenden Jahr in Köln, 70.000 in Frankfurt, 60.000 in Stuttgart, 40.000 in Essen. Berlin kommt sogar auf mehr als 200.000 potenziell ausgesperrte Fahrzeuge, wenn dort Verbote auf verschiedenen Straßenabschnitten greifen. Weitere Städte mit Beschränkungen

Die Zahlen der zugelassenen Selbstzünder mit Abgasnorm Euro 5 oder darunter stammen vom Kraftfahrt-Bundesamt (Januar 2018). Durch Ausnahmen etwa für Handwerker dürften sie etwas sinken. Doch hinzu kommen noch unzählige Pendler aus dem Umland, die wohl ebenfalls verbannt werden. Eine Frage brennt den Behörden nun besonders auf den Nägeln: Wie soll man so umfassende Verbote kontrollieren?

Missachtung vorprogrammiert

Bisher werden händische Stichproben-Kontrollen angepeilt - ein neues Bundesgesetz könnte aber die automatisierte Analyse ermöglichen. Und hiergegen gibt es Bedenken.

Kürzlich kam die Frage der Kontrollierbarkeit von Fahrverboten schon vor dem Kölner Verwaltungsgericht zur Sprache. Ein Vertreter des Regierungsbezirks sagte, die Einschränkungen wären nur „mit erheblichem Aufwand“ zu überprüfen. „Das wird meiner

Meinung nach dazu führen, dass die Überwachung nicht so intensiv sein wird, und damit wird es im hohen Maße eine Missachtung geben“, schätzte er.

Kontrolle „per Hand“ in Hamburg

Könnte heißen: An Fahrverbote würde sich ohnehin kaum jemand halten - dann sollte man das doch besser ganz lassen. Der Richter folgte diesem Argument aber nicht - und ordnete später ein Zonen-Verbot an.

Kontrollen „per Hand“ von einzelnen Ordnungshütern werden zum Beispiel in Hamburg praktiziert, der einzigen Stadt, in der bereits Fahrverbote gelten. Dort gibt es Schwerpunkteinsätze und anlassbezogene Kontrollen im täglichen Dienst - wenn also etwa ein altes Fahrzeug auffällt, überprüft das die Streife. Allerdings ist die Situation in der Hansestadt insgesamt nicht so gravierend, weil das Verbot dort nur für Teile zweier Durchfahrtsstraßen gilt.

80 Euro bei Verstoß

In Stuttgart ist hingegen das Stadtgebiet betroffen - Anfang 2019 zunächst Euro-4er, später auch Euro-5er. Die Polizei soll Papiere im Rahmen ihrer normalen Kontrollen überprüfen. Das tut sie, wenn dies durch äußere Merkmale naheliegt, oder wenn gegen die Halter ohnehin ein Bußgeldverfahren wegen eines Verstoßes läuft. Parkt also ein Autofahrer mit seinem Euro-4-Diesel ohne Ausnahmegenehmigung falsch und bekommt ein Knöllchen, gibt es wegen des Fahrverbots eins oben drauf. 80 Euro werden beim Verstoß gegen das Fahrverbot fällig.

In Hamburg kommt man glimpflicher davon, dort sind es 20 Euro für Pkw. Auch in Frankfurt laufen Vorbereitungen für Kontrollen. Klar ist bisher: Die Behörden setzen auf altbewährte Verfahren.

Automatisierte Nummernschild-Überwachung

Vielleicht müssen individuelle Kontrollen gar nicht sein - zumindest, wenn man davon ausgeht, dass die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur automatisierten Nummernschild-Überwachung durch Bundestag und Bundesrat bekommt. In dem unlängst beschlossenen Text heißt es, die Behörden sollten „im Rahmen von Kontrollen bestimmte Daten, auch automatisiert, erheben, speichern und verwenden sowie auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können“. Das Nummernschild, Bild des Fahrers und anderes sollen erfasst und gespeichert werden.

Datenschutz-Experten wie Markus Beckedahl von netzpolitik.org lehnen das als Eingriff in die Privatsphäre ab. Auch bei den Grünen herrscht Kopfschütteln. Die Einhaltung der Verbote müsse zwar „möglichst effektiv kontrolliert werden“, sagt der Abgeordnete Konstantin von Notz. Der Gesetzesvorschlag schieße aber weit übers Ziel hinaus: „Die Installation einer solchen, vollautomatisierten Infrastruktur zur Aufdeckung von möglichen Ordnungswidrigkeits-Verstößen ist unverhältnismäßig und auch verfassungsrechtlich äußerst bedenklich.“

Nur Sünder werden gespeichert

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) macht sich hingegen keine Sorgen wegen des Datenschutzes. „Man muss sicherstellen, dass nur Aufnahmen von den Fahrzeugen gespeichert werden, mit denen ein Regelverstoß begangen wurde“, sagt Vize-Chef Arnold Plickert. Nach der Aufnahme sollte ein Datenabgleich erfolgen, danach sollten nur Diesel-Sünder gespeichert werden. Daten zur großen Masse der Autos würden nach den Vorstellungen des Gewerkschafters also nicht festgehalten.

Im Gesetzesentwurf steht etwas anderes. Zwar heißt es, dass Daten von berechtigten Fahrern „unverzüglich“ zu löschen seien. Zugleich ist jedoch die Rede von einer „absoluten Löschungsfrist von sechs Monaten“ - in dieser Zeit müsse festgestellt werden, „ob das Fahrzeug an der Teilnahme am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten berechtigt oder nicht berechtigt ist“.

Mehr Personal nötig

Die Möglichkeit zur automatisierten Nummernschild-Erkennung samt Datenabgleich wertet die GdP positiv - das könnte eine Hilfe sein für die Streifenpolizisten. Man müsste hierfür aber mehr Büropersonal einstellen, um die Fälle zu bearbeiten, sagt Plickert. Die Automatisierung sei umso dringlicher, da man derzeit wegen Personalmangels nicht in der Lage sei, die Verbote umfassend zu kontrollieren. Führe man die Kontrollen dennoch durch, drohten andere Überprüfungen etwa auf Alkohol am Steuer wegzufallen.

Die Automatik soll den Ordnungshütern Arbeit abnehmen - doch selbst Behörden aus den Städten mit Fahrverboten sind nicht begeistert. Ein Sprecher des Innenministeriums in Baden-Württemberg verweist ebenso auf Verfassungsbedenken. Aus Hessen heißt es: „Die automatisierte Nummernschild-Erfassung sieht die Stadt Frankfurt am Main aus datenschutzrechtlicher Sicht derzeit als unverhältnismäßig an.“

Verkehrsminister hält sich bedeckt

Sogar aus Bayern kommt Kritik am CSU-geführten Bundesverkehrsministerium. In einem Schreiben des Innenministeriums in München an das zuständige Berliner Referat vom 30. Oktober heißt es, es bestünden „hinsichtlich der anlasslosen Datenverarbeitung datenschutzrechtliche Bedenken“. Unbehagen löst auch aus, dass nicht nur das Fahrzeug - also das Nummernschild -, sondern auch der Fahrer fotografiert werden soll. Das Schreiben liegt dpa vor.

Und was sagt das Haus von Verkehrsminister Andreas Scheuer selbst zu den Bedenken? Dort gibt man sich relativ wortkarg. Bisher nur so viel: Den datenschutzrechtlichen Regelungen des Gesetzentwurfes hätten beide Verfassungsressorts - Justiz- und Innenministerium - sowie die Bundes-Datenschutzbeauftragte zugestimmt.