

Überwachung von Durchfahrverboten für Dieselfahrzeuge

DPoIG, BVST und DUH sind sich einig

LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher,
DPoIG-Kommission Verkehr



© Rico Best/ Fotolia

12

Aktuelles

Die bereits am 21. Mai 2008 vom Europäischen Parlament und vom Rat der Europäischen Union beschlossene „Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ beschreibt einen Luftqualitäts-grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel für Stickstoffdioxidim-missionen. In Deutschland überschreiten derzeit immer noch zahlreiche Städte diesen Grenzwert. Das Bundesverwal-tungsgericht hat in diesem Zu-sammenhang am 27. Februar 2018 festgestellt: In besonders belasteten Gebieten sind auf den jeweiligen Luftreinhalte-plänen basierende Verkehrs-verbote angezeigt, um auf die-se Weise sicherzustellen, dass der in Rede stehende Gren-zwert schnellstmöglich eingehalten wird.

Derzeit ist daher eine Vielzahl deutscher Städte per Verwal-tungsgerichtsurlteil gehalten, im Rahmen der Umsetzung ihrer jeweiligen Luftreinhalte-pläne die Realisierung von spe-zialen Durchfahrverboten zu

planen beziehungsweise durchzuführen. Da davon aus-gegangen werden kann, dass die Anordnung derartiger Ver-bote alleine keine nachhaltige positive Wirkung entfaltet, be-darf es einer zielgerichteten regelmäßigen Überwachung. Jedoch stellte die Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG) in diesem Zusammenhang schon frühzeitig fest, dass die Über-wachung einzelner Straßen,

auf denen zum Teil mehrere Tausend Fahrzeuge am Tag unterwegs sind, nicht durch polizeiliches Personal geleistet werden kann – es sind Alternativen zu bedenken.

Um genau dies zu tun, hatte nun der Bundesverband Ver-kehrssicherheitstechnik (BVST) für den 13. März 2019 zu einem Fachgespräch „Überwachung von Dieseldurchfahrverboten“

in den Internationalen Club im Auswärtigen Amt in Berlin eingeladen. Neben dem DPoIG-Bundesvorsitzenden Rainer Wendt nahmen Vertreter des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und der Hersteller von Verkehrsüberwachungsgerä-ten (Jenoptik, Sensys Gatso und Vitronic) an dieser Zu-sammenkunft teil.



> Bundesvorsitzender Rainer Wendt sieht für die Polizei keinen personellen Spielraum, um Diesel-Fahrverbote flächendeckend überwachen zu können.

Nach Darstellung und Erörte-rung der oben beschriebenen Ausgangslage wurde schnell deutlich, dass es hinsichtlich der Überwachung der Einhal-tung von Dieseldurchfahrver-boten im Grunde drei Ansätze gibt, die sich wie folgt dar-stellen:

> Überprüfung der Berechti-gung, mit Dieseldurchfahr-verbotten belegte Straßen mit dem jeweils genutzten Dieselfahrzeug zu befahren, anlässlich ohnehin statt-findender polizeilicher Ge-schwindigkeits- oder sonsti-ger Kontrollen mit Anhalten

der Fahrzeugführenden (sogenanntes „Handeln bei Gelegenheit“). DPoIG-Bundesvorsitzender Rainer Wendt führte dazu ergänzend aus: „Eine vollumfängliche Überwachung der Dieseldurchfahrverbote kann vor dem Hintergrund der vielfältigen polizeilichen Aufgaben nicht geleistet werden – gegen eine zielgerichtete Überprüfung hinsichtlich der jeweiligen fahrzeugbezogenen Schadstoffklassen bei ohnehin stattfindenden Verkehrskontrollen ist dagegen nichts einzuwenden.“



> Jürgen Resch (rechts), Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, trug die Argumente seiner Organisation vor. Wolfgang Lang (Firma VICTRONIC), Benno Schrief (Vorsitzender des BVST), Franz-Reinhard Habel (Moderation), Wolfgang Blindenbacher (Vorsitzender der DPoIG-Kommission Verkehr), Uwe Urban (Firma BREUER), Jürgen Hohnen (Staatssekretär a. D.) (von links)

> Überprüfung der Berechtigung, mit Dieseldurchfahrverboten belegte Straßen mit dem jeweils genutzten Dieselfahrzeug zu befahren, anlässlich der Verfolgung polizeilicher und kommunaler Geschwindigkeitskontrollen ohne Anhalten der Fahrzeugführenden mittels Bürorecherche im Nachhinein. DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch ergänzte: „So wie man derzeit bei der Auswertung von Lichtbildern, die im Zusammenhang mit der Nichtbeachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefertigt werden, zusätzlich Handyverstöße und das Nichtanlegen des Sicherheits-

gurtes ahndet, sollte man in einem ergänzenden Verfahrensschritt prüfen, ob das Fahrzeug mit der jeweiligen Schadstoffklasse die genutzte Straße befahren durfte.“

> Überprüfung der Berechtigung, mit Dieseldurchfahrverboten belegte Straßen mit dem jeweils genutzten Dieselfahrzeug zu befahren, durch den Einsatz sogenannter Automatisierter Kennzeichenlesesysteme, wie sie beispielsweise in den Niederlanden in Bezug auf tagestemporäre Durchfahrverbote in definierten Umweltzonen

in Amsterdam zum Einsatz kommen. Dabei wird in Echtzeit mittels automatisierter Kennzeichenlesung ein Abgleich mit hinterlegten Kennzeichendaten durchgeführt und dadurch Fahrzeuge, die die kontrollierte Straße nicht passieren dürfen, identifiziert. Im Trefferfall entsteht sodann ein Foto, welches – neben weiteren Verstoßdaten – eine Verfolgung ermöglicht. BVST-Vorstandsvorsitzender Benno Schrief: „Die Hersteller von Verkehrsüberwachungstechnologien sind aufgerufen, Polizei und

Kommunen bei den in Rede stehenden Herausforderungen mit kreativen technischen Lösungen hinsichtlich der Feststellung schadstoffemittierender Fahrzeuge zu unterstützen.“

Die Gesprächsteilnehmer waren sich darin einig, dass die beiden erstgenannten Varianten unschwer darzustellen sind – die dritte Variante dürfte dagegen noch eine Vielzahl datenschutzrechtlicher Fragestellungen aufwerfen – das Gespräch soll fortgesetzt werden. ■

Profitieren Sie von unserer Leistungsstärke

Debeka – Der Versicherer für Beamte und Angestellte im Öffentlichen Dienst

Debeka

Krankenversicherungsverein a. G.

Information unter:

(08 00) 8 88 00 82 00



www.debeka.de/socialmedia