

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)188-D

Stellungnahme zur 36. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 20.02.2019



**FRIEDRICH-SCHILLER-
UNIVERSITÄT
JENA**

Rechtswissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl für
Deutsches und Europäisches
Verfassungs- und Verwaltungsrecht

Universität Jena · Rechtswissenschaftliche Fakultät · 07737 Jena

Sekretariat des

Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Professor Dr. Michael Brenner
Universitätsprofessor

Carl-Zeiss-Straße 3
07743 Jena

Telefon: 0 36 41 9-42240
Telefax: 0 36 41 9-42242
E-Mail: Michael.Brenner@uni-jena.de

Jena, am 19. Februar 2019

Vorab per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Stellungnahme zu

- dem Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsge-
setzes (BT-Drucks. 19/6334) und**

- der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesre-
gierung (BT-Drucks. 19/6926)**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

zu dem o. g. Gesetzentwurf nehme ich wie folgt Stellung:

1. Der Gesetzesvorschlag

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ist von dem Anliegen getragen, den zuständigen Überwachungsbehörden die Möglichkeit einzuräumen, auf der Grundlage von § 40 BlmSchG verfügte, dem Schutz der Wohnbevölkerung oder der Bevölkerung dienende Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote wirksam vollziehen und überwachen zu können. Zu diesem Zweck sollen die zuständigen Behörden im Rahmen von Kontrollen bestimmte Daten, auch automatisiert, erheben, speichern



und verwenden sowie auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können. Nach Maßgabe des § 63c StVG n. F. handelt es sich bei diesen Daten um das Kennzeichen des Fahrzeugs und die das Fahrzeug kennzeichnenden Merkmale, um das Bild des Fahrzeugs und des Fahrers sowie den Ort und die Zeit der Teilnahme in dem betreffenden Gebiet. Diese Daten dürfen ausschließlich zum Zweck der Verfolgung von Einfahrtsverstößen übermittelt werden; sie sind zudem unverzüglich zu löschen, sofern das Fahrzeug berechtigterweise in das betreffende Gebiet eingefahren ist oder aber nach Übermittlung der Daten an die zuständige Verwaltungsbehörde, sofern das Fahrzeug nicht berechtigt war, in das betreffende Gebiet einzufahren.

2. Die derzeitige unzulängliche Überwachungspraxis

Die Überwachung von auf der Grundlage von § 40 BlmSchG angeordneten Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen, die der Reduzierung der NO_x-Belastung der Luft in Innenstädten dienen, ist derzeit nur unzureichend möglich. Dies folgt zum einen aus dem erheblichen Personalaufwand, der mit der Überwachung des fließenden Verkehrs durch Polizeibeamte verbunden ist. Das „Herauswinken“ älterer Dieselfahrzeuge und die Kontrolle des Kfz-Scheins führt im Einzelfall nicht nur zu gefährlichen Verkehrssituationen, zu Verkehrsbehinderungen, zu einer Hemmung des Verkehrsflusses und zu Gefährdungen von Polizeibeamten, sondern beschränkt sich – wegen des hierfür erforderlichen erheblichen Personalaufwands – letztlich auf bloße Stichproben. Davon abgesehen, konzentrieren sich die Polizeibeamten in der Praxis vor allem auf gravierendere Verkehrsverstöße, insbesondere auf das Telefonieren mit dem Handy am Steuer, das bekanntlich einen Punkt in der Flensburger Verkehrssünderkartei nach sich zieht, oder auf Verstöße gegen die Gurtpflicht. Eine Missachtung des Einfahrtsverbots für ältere Dieselfahrzeuge wird demgegenüber in der polizeilichen Praxis als bloßer „Beifang“ angesehen – ganz abgesehen davon, dass die vorrangige Aufgabe der Polizei in der Kriminalitätsbekämpfung besteht, nicht hingegen in der Überwachung von Fahrverboten.



Diese Praxis führt im Ergebnis nicht nur dazu, dass Verstöße gegen Fahrverbote weitgehend ungesühnt begangen werden können – was der breiten Öffentlichkeit nicht verborgen bleiben kann –, sondern hat insbesondere zur Folge, dass letztlich eine NO_x-Reduzierung in den von erhöhten NO_x-Werten betroffenen Städten nicht herbeigeführt werden kann. Das Rechtsgut Umwelt- und Gesundheitsschutz, dem der maßgebliche Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ Luft ja gerade zu dienen bestimmt ist, kann mit der bislang gängigen Praxis mithin nicht hinreichend geschützt werden, obgleich die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG alle staatliche Gewalt auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verpflichtet.

3. Rechtliche Bewertung des Gesetzesvorschlags

a. Der Schutzbereich des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung

Der Schutzbereich des vorliegend sachlich einschlägigen Rechts auf informationelle Selbstbestimmung ist umfassend und wird vom Bundesverfassungsgericht in ständiger Rechtsprechung weit verstanden. Keiner näheren Erörterung bedarf es daher, dass der Schutzbereich des Rechts eröffnet ist.

b. Die durch das StVG n. F. ermöglichten Eingriffe

Mit Blick auf den Gesetzesvorschlag der Bundesregierung ist zunächst festzuhalten, dass die mit Hilfe einer automatisierten Kennzeichenerfassung ermöglichten Datenerhebungen und Datenverarbeitungen im Rahmen der Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, die aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften oder aufgrund strassenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz von Abgasen angeordnet wurden, fraglos Grundrechtseingriffe darstellen; sie greifen in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Autofahrer ein. Dies hat das Bundesverfassungsgericht auch in seiner jüngsten Entscheidung vom 18. Dezember 2018 (BVerfG – 1 BvR 142/15) ausdrücklich klargestellt und damit seine Rechtsprechung aus dem Jahr 2008 ausdrücklich aufgegeben (vgl. BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 45), wonach „Datenerfassungen keinen Gefährdungstatbestand (darstellen), soweit Daten unmittelbar nach der Erfassung technisch wieder spurenlos, anonym



und ohne die Möglichkeit, einen Personenbezug herzustellen, ausgesondert werden“ (BVerfGE 120, 378/399). Und weiter: „Zu einem Eingriff in den Schutzbereich des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung kommt es daher in den Fällen der elektronischen Kennzeichenerfassung dann nicht, wenn der Abgleich mit dem Fahndungsbestand unverzüglich vorgenommen wird und negativ ausfällt (sogenannter Nichttrefferfall) sowie zusätzlich rechtlich und technisch gesichert ist, dass die Daten anonym bleiben und sofort spurenlos und ohne die Möglichkeit, einen Personenbezug herzustellen, gelöscht werden“ (BVerfGE 120, 398/399).

Mit Blick darauf, dass die durch den Gesetzentwurf ermöglichten Maßnahmen in jedem Fall – auch dann, wenn erfasste Daten sofort wieder gelöscht werden – nach der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts Grundrechtseingriffe darstellen, ist eine Rechtsgrundlage erforderlich, in der der Zweck der Datenerhebung und der Verwendung der personenbezogenen Daten hinreichend bestimmt ist (vgl. hierzu unter 3. c. aa.).

c. Die Verhältnismäßigkeit

Das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung ist nicht schrankenlos gewährleistet; dies hat das Bundesverfassungsgericht in seinen Entscheidungen vom 11. März 2008 (BVerfGE 120, 378/401) und vom 18. Dezember 2018 (BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 89 ff.) betont. Indes muss eine einen Eingriff rechtfertigende Ermächtigungsgrundlage dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen sowie dem Gebot der Normenbestimmtheit und Normenklarheit gerecht werden (BVerfGE 120, 378/401). Zudem muss die Ermächtigung zu Kontrollen hinreichend begrenzt sein (BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 89 ff.).

aa. Der Zweck der Regelung

Festzuhalten ist zunächst, dass der Zweck der im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen eng begrenzt ist. So macht § 63c Abs. 1 StVG n. F. mit der rechtsstaatlich gebotenen Klarheit deutlich, dass – auch automatisierte – Kontrollen und die in



diesem Zusammenhang erfolgende Datenerhebung, -speicherung und -verwendung ausschließlich zur Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbotsen, die aufgrund von § 40 BImSchG angeordnet worden sind oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz zum Schutz der Wohnbevölkerung oder der Bevölkerung vor Abgaben zur Abwehr von immissionsbedingten Gefahren ergehen, durchgeführt werden dürfen. Darüber hinaus sieht § 63c Abs. 3 des Gesetzentwurfs vor, dass die Daten ausschließlich zur Verfolgung solcher Ordnungswidrigkeiten, die einen Verstoß gegen Fahrverbote sanktionieren, übermittelt werden dürfen.

Eine Datenerhebung und -weitergabe zu anderen Zwecken, etwa zur Verfolgung von Straftaten oder anderen Ordnungswidrigkeiten, wird damit durch den Gesetzentwurf zwingend ausgeschlossen; eine inhaltlich unbeschränkte, gewissermaßen „ins Blaue“ hinein erfolgende Datenerhebung und –weitergabe ist mit anderen Worten nicht möglich. Da eine Erfassung von Kfz-Kennzeichen und Fahrer ausweislich des eindeutigen Gesetzeswortlauts nur zur Überwachung von Fahrverbotsen zulässig, steht die Regelung insoweit nicht im Widerspruch zu der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 11. März 2008, sondern erfüllt gerade die Anforderungen, die das Gericht mit Blick auf das Bestimmtheitsgebot für Maßnahmen wie die hier in Rede stehenden aufgestellt hat (vgl. BVerfGE 120, 378/407 ff.). Nicht hinreichend klar definierte Begriffe weist das Gesetz nicht auf, im Gegensatz zu den der Entscheidung von 2008 zugrunde liegenden Konstellationen, in denen der weite und deshalb vom Bundesverfassungsgericht nicht als hinreichend angesehene Begriff des Fahndungstatbestandes weder im Gesetz noch in Rechtsprechung oder Literatur hinreichend klar definiert war (BVerfGE 120, 378/410 f.).

Zweck, Zweckbindung und Rechtfertigung der Datenerhebung, -speicherung und -verwendung sind mithin ausdrücklich und mit rechtsstaatlich hinreichender Bestimmtheit im Gesetzentwurf niedergelegt.



Doch abgesehen davon, dass im Gesetz ein eng umgrenzter Anlass für die Durchführung automatisierter Kraftfahrzeugkennzeichenkontrollen enthalten ist, hat das Bundesverfassungsgericht selbst anlasslose Kontrollen nicht generell für ausgeschlossen erachtet. Insoweit führt das Gericht aus:

„Die Rechtfertigung für Kontrollen kann dort bereits an der besonderen Verantwortung der Betroffenen gegenüber der Allgemeinheit anknüpfen und bedarf deshalb eines darüberhinausgehenden Anlasses grundsätzlich nicht. Für automatisierte Kennzeichenkontrollen kommt das etwa in Betracht, wenn mit ihnen Gefahren bekämpft werden, die sich gerade aus dem Betrieb der Kraftfahrzeuge ergeben, etwa die Durchsetzung der Versicherungspflicht durch Kontrollen zum Auffinden unversicherter Fahrzeuge. Die Lage ist insoweit nicht anders als bei zahlreichen anderen, hier nicht streitgegenständlichen Arten polizeilicher Kontrollmaßnahmen wie bei anlasslos stichprobenhaft durchgeführten Straßenverkehrskontrollen und anlasslosen Kontrollen in weiten Bereichen etwa des Umwelt- oder Wirtschaftsverwaltungsrechts“ (BVerfG - 1 BvR 142/15, Rdnr. 94).

Der Gesetzeszweck genügt daher den verfassungsrechtlichen Vorgaben.

bb. Die Geeignetheit

Zur Überwachung von Fahrverbotsstrecken oder –zonen ist die – auch automatisierte – Überwachung des Weiteren aber insbesondere geeignet, weil hierdurch wirksam – und insbesondere zeitnah, ohne Behinderung des fließenden Verkehrs und ohne Gefährdung von Polizeibeamten – festgestellt werden kann, ob sich ein Fahrzeug und dessen Fahrer erlaubterweise oder rechtswidrig in einem bestimmten, von einem Fahrverbot betroffenen Gebiet aufhält oder auf einer bestimmten, von einem Fahrverbot betroffenen Straße fährt. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht das Mittel der Kennzeichenerfassung zur Verfolgung präventiver und ggf. repressiver Zwecke als geeignet angesehen, wenn die Erfassung des Kennzeichens die Durchführung weiterer auf die Zweckverfolgung bezogener Maßnahmen ermöglicht oder erleichtert (BVerfGE 120, 378/428).



cc. Die Erforderlichkeit

Die Regelung ist auch erforderlich, da sie im Gegensatz zur derzeitigen Praxis eine wirksame Überwachung von Einfahrverboten ermöglicht und auf diese Weise zu einer Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Innenstädten und damit zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (Art. 20a GG) – eine Staatszielbestimmung mit verpflichtender Wirkung für sämtliche Staatsgewalten – beiträgt. Die derzeitigen Kontrollen sind personalintensiv, wenig effizient, daher auch wenig abschreckend und letztlich nicht in der Lage, Einfahrverbote wirksam zu kontrollieren und insbesondere durchzusetzen. Sie können daher auch nicht als milderes Mittel angesehen werden. Soll sich die Luft in den Innenstädten schnell und zugleich dauerhaft verbessern, ist nicht zuletzt mit Blick auf die schlechte Personalsituation bei der Polizei eine automatisierte Überwachung von Fahrverboten auch erforderlich.

dd. Die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn

Die entscheidende Frage ist, ob die Regelung auch verhältnismäßig i. e. S. ist und insbesondere den verfassungsrechtlichen Anforderungen genügt, die das Bundesverfassungsgericht für eine automatisierte Kennzeichenerfassung aufgestellt hat. Und insoweit sind grundlegende Unterschiede zwischen der seinerzeit zur Entscheidung anstehenden Konstellation und der vorliegend zu beurteilenden zu konstatieren.

(1) Keine Überwachung „ins Blaue“

Als grundlegende Vorgabe hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2008 klargestellt, dass das Gebot der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn verlangt, „dass die Schwere der gesetzgeberischen Grundrechtsbeschränkung bei einer Gesamtabwägung nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht der sie rechtfertigenden Gründe steht“ (BVerfGE 120, 378/428). Dabei hat der Gesetzgeber die Ausgewogenheit zwischen der Art und Intensität der Grundrechtsbeeinträchtigung einerseits und den zum Eingriff berechtigenden Tatbestandselementen



andererseits zu wahren. „Grundrechtseingreifende Ermittlungen „ins Blaue hinein“ lässt die Verfassung nicht zu“ (BVerfGE 120, 378/429).

Und genau dies ist der Punkt, der die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 2008 zugrunde liegende Konstellation von der vorliegend zu beurteilenden unterscheidet. Denn das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung ebenso wie das Allgemeine Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein hatten den Verwendungszweck so weit gefasst, dass erhebliche Grundrechtseingriffe „bis hin zur Nutzung der Kennzeichenerfassung für Zwecke der Observation“ möglich waren. Die Gesetzgeber hatten es unterlassen, „tatbestandliche Eingrenzungen vorzusehen und, soweit Maßnahmen der automatisierten Kennzeichenerfassung grundsätzlich unbedenklich sind, auf sie abgestimmte materielle Anforderungen zu normieren und gegebenenfalls ergänzende verfahrensrechtliche Sicherungen vorzusehen“ (BVerfGE 120, 378/429). Insbesondere ermöglichten die beiden Gesetze aufgrund ihrer unbestimmten Weite anlasslos erfolgende oder flächendeckend durchgeführte Maßnahmen der automatisierten Erfassung und Auswertung von Kraftfahrzeugkennzeichen. Zudem ermöglichten die beiden Gesetze eine anlasslose und flächendeckende automatisierte Kennzeichenerfassung, die, so das Gericht, den Eindruck ständiger Kontrolle und des ständigen Überwachtwerdens hervorrufe und daher zu Einschüchterungseffekten und in der Folge hiervon zu Beeinträchtigungen bei der Ausübung von Grundrechten führen könne.

(2) Beschränkung auf einen konkreten Anlass

Weiterhin hat das Gericht in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2008 ausgeführt, dass der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auch dadurch verletzt sei, dass die automatisierte Kennzeichenerfassung nicht auf einen konkreten Anlass – z. B. die Abwehr einer konkreten Gefahr – beschränkt worden sei (BVerfGE 120, 378/430). Auch insoweit unterscheidet sich der Gesetzentwurf von der damaligen Konstellation, weil in § 63c StVG Abs. 1 n. F. die automatisierte Kennzeichenüberwachung nur und ausschließlich zur Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten



aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften oder aufgrund straßenrechtlicher Vorschriften zum Schutz vor Abgasen für zulässig erklärt wird.

Die Regelung ist damit derjenigen im BFStrMautG vergleichbar, wonach die im Rahmen der Mauterhebung durch die Mautkontrollbrücken erfassten Daten ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden dürfen und eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften unzulässig ist.

(3) Stichprobenartige Kontrollen

Zudem hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2008 moniert, dass eine Begrenzung auf eine stichprobenhafte Durchführung der Maßnahme unterblieben sei, „die zur Ermöglichung von Eingriffen lediglich geringerer Intensität, etwa zur Erfassung der Kennzeichen gestohلener Kraftfahrzeuge zulässig wäre“ (BVerfGE 120, 378/430 f.). Genau diese Vorgabe wird nunmehr in den Gesetzentwurf durch die Gegenäußerung der Bundesregierung aufgenommen; § 63c Abs. 1 S. 1 StVG n. F. stellt jetzt ausdrücklich klar, dass Kontrollen lediglich stichprobenartig vorgenommen werden dürfen. Permanente und in diesem Sinn unbeschränkte Kontrollen, die beim Bürger das Gefühl des dauernden Überwachtwerdens auslösen könnten, sind damit definitiv ausgeschlossen. Eine rund um die Uhr stattfindende Überwachung kommt damit unter keinem denkbaren Gesichtspunkt in Betracht, so dass mögliche Einschüchterungseffekte durch die Regelung ebenso wenig zu besorgen sind wie eine Beeinträchtigung bei der Ausübung von Grundrechten, insbesondere des allgemeinen Persönlichkeitsrechts.

Letztlich ist die automatisierte Kennzeichenerfassung damit den anlasslosen allgemeinen polizeilichen Kontrollen vergleichbar, die die Polizei ebenfalls stichprobenartig, aber eben nicht unbeschränkt durchführen darf.



(4) Die Begrenzung auf ganz konkrete Konstellationen

Des Weiteren hat das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2008 moniert, dass in den beiden der Entscheidung zugrunde liegenden Gesetzen keine Begrenzung auf Situationen enthalten war, „in denen Umstände der konkreten Örtlichkeit ... einen Anknüpfungspunkt geben, der auf gesteigerte Risiken der Rechtsgutgefährdung oder -verletzung und zugleich auf eine hinreichende Wahrscheinlichkeit hinweist, dass diesen Risiken mit Hilfe der automatisierten Kennzeichenerfassung begegnet werden kann“ (BVerfGE 120, 378/431). Auch in seiner Entscheidung vom Dezember 2018 hat das Gericht dargetan, dass Überwachungsmaßnahmen der hier in Rede stehenden Art nicht flächendeckend durchgeführt werden dürfen (BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 100).

Und auch insoweit unterscheiden sich die den Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts zugrunde liegenden Konstellation von der hier zu beurteilenden, da die automatisierte Kennzeichenüberwachung – lediglich – zur Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten, die aufgrund von § 40 BlmSchG nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeordnet worden sind oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz der Wohnbevölkerung oder der Bevölkerung von Abgasen zur Abwehr von immissionsbedingten Gefahren zum Einsatz kommen kann, mithin – lediglich – in solchen Städten, in denen zonen- oder streckenbezogene Fahrverbote verfügt wurden, weil der im Jahresmittel gemessene NO_x-Wert 40 mg/m³ überschritten hat. Damit ist eine hinreichende „Einzäunung“ der Örtlichkeiten gegeben, bei denen die automatisierte Verkehrszeichenüberwachung zur Anwendung kommen kann.

Eine uneingeschränkte Eröffnung der Kraftfahrzeugkennzeichenkontrolle, die das Bundesverfassungsgericht für mit dem Übermaßverbot nicht vereinbar hält (BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 104 ff), sieht der der Gesetzentwurf gerade vor und lässt ihn auch nicht zu.



(5) Weitere Aspekte der Verhältnismäßigkeit

Darüber hinaus wahrt der Gesetzentwurf in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung auch mit Blick auf datenschutzrechtliche Aspekte den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

(a) Die Unzulässigkeit einer verdeckten Datenerhebung

So bestimmt § 63c Abs. 1S. 2 StVG n. F. in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung nunmehr, dass eine verdeckte Datenerhebung unzulässig ist. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass die Kennzeichenerfassung nicht heimlich erfolgen darf, sondern vielmehr für jedermann erkennbar sein soll, *dass kontrolliert und die Einhaltung von Fahrverboten durch die Polizei überwacht wird*. Auf diese Weise wird nicht nur gegenüber dem Bürger offen signalisiert, dass die Einhaltung der Fahrverbote kontrolliert und ggf. auch sanktioniert wird, sondern wird zugleich die mögliche Sorge entkräftet, dass die Kommunen im Geheimen und damit für den Bürger nicht erkennbar agieren, was ggf. beim Einzelnen ein Gefühl des permanenten Überwachtwerdens hervorrufen könnte. Einen geheim agierenden Staat ermöglicht

Darüber hinaus wird auf diese Weise auch einer Maßgabe des Bundesverfassungsgerichts Rechnung getragen. Dieses hat in seiner jüngsten Entscheidung mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit ausgeführt, dass es besonders belastend ins Gewicht falle, wenn Maßnahmen verdeckt durchgeführt würden (BVerfG – 1 BvR 142/15, Rdnr. 98). Diesen Bedenken wird mit der vorliegenden Ausgestaltung des Gesetzentwurfs hinreichend Rechnung getragen.

(b) Das Kriterium der Unverzüglichkeit

Schließlich ist im Gesetzentwurf in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung festgeschrieben, dass sowohl der im Regelfall online, ggf. aber auch manuell erfolgende Abruf der Daten beim Zentralen Fahrzeugregister und die Feststellung, ob für das Fahrzeug eine Verkehrsbeschränkung oder ein Verkehrsverbot gilt (§ 63c Abs. 2 S. 2 StVG n. F.), als auch die Datenübermittlung nach Abschluss dieser Prü-



fung (§ 63c Abs. 3 S. 2 StVG n. F.) unverzüglich zu erfolgen hat. Damit wird ebenso wie im Hinblick auf die Pflicht zur unverzüglichen Löschung von Daten (§ 63c Abs. 4 StVG n. F.) sichergestellt, dass Daten nicht länger als zur Erfüllung des gesetzlichen Zwecks notwendig in der staatlichen Sphäre verbleiben. Sie werden lediglich für einen kurzen Zeitraum zwischengespeichert und danach gelöscht, so dass datenschutzrechtliche Bedenken hiergegen nicht bestehen.

4. Ergänzungsvorschläge

- a. Ggf. könnte daran gedacht werden, statt des Begriffs der „Überwachung“ in § 35 Abs. 1 Nr. 18 und in § 63c StVG n. F. das etwas bürgerfreundlichere und weniger negativ besetzte Substantiv „Überprüfung“ zu verwenden.
- b. Des Weiteren könnte in den Gesetzentwurf, z. B. in § 63c StVG n. F., noch ein Zusatz dergestalt eingefügt werden, dass die Verkehrszeichenkontrolle stichprobenartig nur mit mobilen Geräten erfolgen darf. Damit würde klargestellt werden, dass zur Kontrolle von Fahrverbotszonen keine festinstallierten Kontrollgeräte eingesetzt werden, sondern lediglich Geräte, die auch bei Geschwindigkeitsmessungen zum Einsatz kommen, wenn nämlich die Polizei mit Lasergeräten Messungen vornimmt.

gez. Michael Brenner

Professor Dr. Michael Brenner