

Durchfahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge – DPoIG setzt auf technische Überwachung

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

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 zahlrei-che Städte diesen Grenzwert zum Teil erheblich. Das Bun-desverwaltungsgericht hat in diesem Zusammenhang am 27. Februar 2018 festgestellt: In besonders belasteten Gebie-ten sind auf den jeweiligen Luftreinhalteplänen basieren-de Verkehrsverbote angezeigt, um auf diese Weise sicherzu-stellen, dass der in Rede ste-hende Grenzwert schnellst-möglich eingehalten wird. Durch den „Entwurf eines Drei-zehnten Gesetzes zur Ände-rung des Bundes-Immissions-schutzgesetzes“ vom 12. November 2018 soll nun durch den Gesetzgeber ergänzend geregelt werden, dass Ver-kehrsverbote wegen Über-schreitung des Luftqualitäts-grenzwertes für Stickstoffdioxid in Gebieten, in denen der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubik-meter Luft im Jahresmittel

nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind; Umweltverbände haben Wi-derstand gegen diesen Ansatz angekündigt.

► Auch NRW von Durch-fahrverboten betroffen

Auch nordrhein-westfälische Städte wie Köln, Bonn, Essen und Gelsenkirchen sind per Verwaltungsgerichtsurteil ge-halten, im Rahmen der Umset-zung ihrer jeweiligen Luftrein-haltepläne die Realisierung von speziellen Durchfahrverboten zu planen. Es kann davon aus-gegangen werden, dass die An-ordnung derartiger Verbote alleine keine nachhaltige Wir-kung entfaltet – es bedarf dazu einer zielgerichteten re-gelmäßigen Überwachung. Die Kontrollen sind grundsätzlich durch die Polizei zu leisten, wenn die Fahrzeugführenden, die die Durchfahrverbote miss-achten, zur Identitätsfeststel-lung angehalten werden sollen (die Kommunen in Nordrhein-Westfalen haben kein Anhalte-recht).

► Überwachung der Durchfahrverbote sehr personalintensiv

In Hamburg hatte dieses Vor-gehen beispielsweise zur Folge, dass Mitte 2018 auf Straßen mit entsprechenden Verboten für zwei polizeiliche Kontrollta-ge, an denen insgesamt 603 Fahrzeuge kontrolliert wurden, von denen 173 dort nicht hät-ten fahren dürfen, mehr als 160 Polizeibeamte eingesetzt wurden. Vor diesem Hinter-grund stellt auch der Landes-verband Nordrhein-Westfalen



► Wolfgang Blindenbacher, DPoIG-Kommission Verkehr

der Deutschen Polizeigewer-schaft (DPoIG) fest, dass die diesbezügliche Überwachung einzelner Straßen, auf denen zum Teil mehrere Tausend Fahrzeuge am Tag unterwegs sind, nicht durch polizeiliches Personal geleistet werden kann – es ist geeignete Über-wachungstechnik einzusetzen.

► Technische Lösung ist vonnöten

Technisch ist der Abgleich von Ein- und Durchfahrverboten anhand der Auswertung von Plaketten (Vignetten) durch Lese- beziehungsweise Kame-rasysteme mit entsprechender Software möglich – Österreich erbringt den Nachweis hierfür. Die dortigen Vignettenkont-rollgeräte werden über den Fahrspuren montiert und über-prüfen zweiseiprige Kraftfahr-zeuge unter 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtge-wicht. Sobald ein Fahrzeug ohne gültige Vignette erkannt wird, erstellt das System so-wohl ein Überblicksbild mit Kennzeichen als auch ein De-tailbild von der Windschutz-scheibe; diese Aufnahmen werden sodann ausgewertet und Sanktionen eingeleitet. Die Anwendung einer ver-gleichbaren Technik auf die in

Deutschland derzeit in Rede stehenden Gegebenheiten würde das Vorhandensein ei-ner aussagekräftigen Plakette voraussetzen. Allerdings steht die Tatsache, dass die Einfüh-rung einer blauen Umweltpla-kette aus politischen Gründen nicht zeitnah zu erwarten ist, einem Kontrollansatz nach ös-terreichischem Muster entge-gen.

Eine weitere Überwachungs-möglichkeit der Ein- und Durchfahrverbote ergibt sich durch den Einsatz sogenann-ter automatisierter Kennzei-chenlesesysteme, wie sie beispielsweise in den Nieder-landen in Bezug auf tagestem-poräre Durchfahrverbote in definierten Umweltzonen in Amsterdam zum Einsatz kom-men. Es wird in Echtzeit mit-tels automatisierter Kennzei-chenlesung ein Abgleich mit hinterlegten Kennzeichenda-ten durchgeführt und dadurch Fahrzeuge, die die kontrollier-te Straße nicht passieren dür-fen, identifiziert. Im Trefferfall entsteht sodann ein Foto, wel-ches – neben weiteren Ver-stoßdaten – eine Verfolgung ermöglicht. Ein derartiger An-satz wäre auch in Deutschland denkbar. Dazu müssten die Kontrollorgane (Kommunen)

Impressum:

Redaktion:
Sascha Gerhardt (v. i. S. d. P.)
Tel. 0163.1597230
E-Mail: redakteur@dpolg-nrw.de
Landesgeschäftsstelle:
Graf-Adolf-Platz 6
40213 Düsseldorf
Tel.: 0211.93368667
Fax: 0211.93368679
Internet: www.dpolg-nrw.de
ISSN 0723-1822



Kennzeichenlesesysteme auf Straßen, die wegen der Schadstoffklasse von bestimmten Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen, betreiben und diese mit Frontfototechnik – wie bei Geschwindigkeitsmessanlagen – kombinieren. Die Anlagen sollten dabei möglichst in Echtzeit auf fahrzeugindividuelle (Schadstoffklassen-)Daten des Zentralen

Fahrzeugregisters zugreifen können. Käme es dann zu einem Trefferfall, würde ein Frontfoto mit Kennzeichen, Fahrzeugart und -typ sowie des Fahrzeugführenden erstellt. Der Gesetzgeber sieht dazu im „Entwurf eines Neunten Änderungsgesetzes zum Straßenverkehrsgesetz“ die Bestimmung „Datenverarbeitung im Rahmen der Überwachung

von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz vor Abgasen“ vor. Er erlaubt, die für das jeweilige Fahrzeug gespeicherten und für die Kontrolle erforderlichen Fahrzeugdaten beim Zentralen Fahrzeugregister im automatisierten

Anfrage-Auskunft-Verfahren abzurufen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Verkehrsbeschränkung oder ein Verkehrsverbot gilt.

Nunmehr bleibt abzuwarten, wann die auf dem Feld der Verkehrstechnik tätigen Unternehmen eine rechtssichere technische Überwachungslösung anbieten. ■

Durchfahrverbote – schlafende Politik, wütende Bürger, überforderte Polizei

Ein Kommentar von Sascha Gerhardt

Die Politik, gleichgültig ob auf kommunaler Ebene, in der Landespolitik oder auf Bundesebene, befindet sich derzeit in einer enormen Zwangslage. Sie sieht sich verpflichtet, in vermeintlich mit Abgasen besonders belasteten Bereichen, Durchfahrverbote für Diesel-Pkw zu verhängen. Was die Politik in eine Zwangslage führt, treibt die Besitzer von Diesel-Pkw geradezu in die Verzweiflung. Wie es dazu kommen konnte, dass die betroffenen Bürgerinnen und Bürger Opfer einer kalten Enteignung werden und welche unmittelbaren sicherheits- und gesellschaftspolitischen Folgen damit verbunden sein könnten, wird nachfolgend dargestellt und durch die Redaktion des POLIZEISPIEGELS Landesteil NRW bewertet.

Seinen Ursprung nahm alles Ende der 90er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Auf europäischer Ebene verhandelte die Administration des Grünen-Bundesumweltministers Jürgen Trittin die Grundlagen der zukünftigen Schadstoffklassen für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sowie

die Höchstbelastungen der Atemluft mit Schadstoffen – unter anderem Stickoxide (NOx-Höchstgrenze 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Atemluft) und Feinstaubpartikel (Höchstgrenze 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Atemluft).

Die damals verhandelten Grenzwerte wurden dann 2006 durch das europäische Parlament verabschiedet. Seit einiger Zeit nun entfalten die Grenzwerte auch in der Realität Wirkung. Denn die EU erließ nicht nur Grenzwerte für die Belastung der Atemluft, sondern sie regelte auch gleich die Vorgaben der Abgasmessungen. Diese Vorgaben sind für alle Mitgliedstaaten gleich.

Damit war nun viele Jahre klar, welche Rahmenbedingungen in den Folgejahren für die Kraftfahrzeuge und die Atemluft gelten würden.

Aufgabe der örtlichen Umweltbehörden war es nun, die Messstationen, orientiert an den europäischen Vorgaben, im öffentlichen Raum zu platzieren. Diese Messstationen ermitteln seitdem die Quali-

tät der Atemluft und liefern auf diese Weise wichtige Daten hinsichtlich der Entwicklung der Luftqualität. Insbesondere aber liefern sie Daten zu Spitzenbelastungen und Jahresmittelwerten. Dies haben sowohl die Behörden in Deutschland als auch in den europäischen Nachbarländern durchgeführt. Inzwischen liegen ausreichende Erhebungen vor. In Europa gibt es in zahlreichen Städten Maßnahmen gegen Luftverschmutzung, die durch Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren hervorgerufen werden teilweise werden schon seit Jahren Fahrverbote in Innenstadtbereichen verhängt. Allerdings basieren diese nicht auf den Vorgaben der EU. Es handelt sich um nationale Luftreinhaltepläne, die eigenveranlasst initiiert wurden.

In Deutschland wurde dies bislang nicht praktiziert. Die Luftmessungen erbrachten schließlich auch, dass sich die Qualität verbessert hat. Umfangreiche Maßnahmen, insbesondere durch Filter in Industrieanlagen, aber auch ein verbessertes Abgasverhalten der Automobil ließ die Atemluft trotz stetig steigender

Pkw-Zulassungen immer besser werden.

Warum sind Diesel-fahrverbote nur in Deutschland erforderlich?

Trotz der beschriebenen Verbesserungen wurde Deutschland durch die EU in die Pflicht genommen, Maßnahmen gegen zu hohe Luftbelastungen zu ergreifen. Zudem hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zahlreiche Prozesse gegen deutsche Städte und Bundesländer geführt, um Fahrverbote zu erwirken. Hier stellt sich natürlich die Frage, wieso eine Autobahn in NRW oder eine Straße in Aachen – oder in welcher anderen deutschen Stadt auch immer – für Diesel-Pkw mit Euro-5-Norm oder schlechter gesperrt werden, wohingegen sonst nirgendwo in Europa durch die EU oder örtliche Verwaltungsgerichte derartige Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Kann es wirklich sein, dass die Innenstadt Athens einem Luftkurort gleichkommt, während die Jülicher Straße in Aachen scheinbar unter einer Smog-Glocke gefangen ist?

Natürlich ist das nicht so. Das wird dieser Tage in Aachen



auch sehr deutlich zum Ausdruck gebracht. Dort verteilt nämlich die Stadtverwaltung, nachdem durch das Verwaltungsgericht Durchfahrverbote verhängt wurden, an zahlreichen Straßen zusätzliche Messstationen. Diese werden genau nach den EU-Vorgaben platziert. Und siehe da die Luftwerte in Aachen sind viel besser, als es die alten Messstationen ermittelt haben. Dies vermuteten auch die Umweltminister der Länder sowie des Bundes. Daher beschlossen diese bereits im April, alle Messstationen in Deutschland zu überprüfen. Das Ergebnis der Überprüfung ergab, dass zahlreiche Messstationen nicht nach den EU-Vorgaben platziert waren. Die Werte wurden viel zu nah an der Emissionsquelle erhoben. Spannender als die Tatsache, dass die Messungen falsch durchgeführt wurden, ist der Fakt zu bewerten, dass die falschen Messungen dennoch in die Entscheidung der Verwaltungsgerichte über Fahrverbote einbezogen wurden. Aber dies ist nicht der einzige Umstand, der verwundern muss. Denn die Fahrverbote sollten nur sozusagen als „Ultima Ratio“ und nur unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durch die Gerichte verhängt werden. Kann man bei der „Sperrung“ einer Straße in Aachen vielleicht noch wohlmeinend vermuten, dass seitens des Verwaltungsgerichts wirklich eine sachgerechte Abwägung stattgefunden hat, so darf man bei der angedrohten „Sperrung“ der A 40 wohl mit Fug und Recht behaupten, dass jedes Maß und jede Mitte verloren gegangen sind. Und Jürgen Resch, der Geschäftsführer der DUH geht gleich noch einen Schritt weiter. Er kündigt bereits an, dass nach dem Willen der DUH ab dem Jahr 2020 auch Fahrverbote für Euro-6 Diesel verhängt werden – Benziner sollen folgen.

Man kann sich über diese Ankündigungen ärgern. Dieser Ärger wäre sicher völlig berechtigt, denn der DUH geht es, nach allem, was über die Organisation an die Öffentlichkeit gedrungen ist, vor allem um die Optimierung ihres Geschäftsmodells und weniger um die Umwelt. Man muss aber auch klar sagen, dass die DUH nur ausnutzt, was ihr die Politik an Spielräumen eröffnet hat. Und das beginnt bereits bei der Kommunalpolitik. Denn wenn die Kommunalparlamente die Ratsvorlagen einfach nur durchwinken, darf man sich nicht wundern, dass eifrige Umweltdezernenten dafür sorgen, dass die Messstationen da aufgestellt werden, wo die Messungen auch garantiert Höchstwerte erbringen. Es wäre die Aufgabe der in den Räten vertretenen Fraktionen gewesen, hier klare Vorgaben an die Verwaltungen zu machen. Sich jetzt hinzustellen und die Fahrverbote zu beklagen, ist in der Tat billig. Aber auch auf Bundesebene hat man, so man nicht den Grünen angehört, die Fahrverbote durchaus unterstützt, viel zu lange geschlafen – und tut das teilweise immer noch.

Man kannte die Luftwerte, die es einzuhalten galt. Man wusste auch, dass die Messstationen nicht nach den Vorgaben der EU aufgestellt wurden. Und man stattete die DUH mit dem Verbandsklagerecht aus, sodass es dieser Organisation, die ansonsten durch Abmahnverfahren ihre Existenz sichert, möglich war, die ganzen Klagen gegen die Kommunen zu führen.

► **Weitreichende Folgen**

Das Ergebnis dieses kollektiven Wegschauens und der bewussten Tatenlosigkeit sind aber nicht nur ein paar Fahrverbote. Die Folgen sind viel tief greifender. Erstens werden zahlreiche Automobilbesitzer derzeit kalt



► Sascha Gerhardt – Redakteur POLIZEISPIEGEL Landesteil NRW

enteignet, weil ihre Fahrzeuge, die bis vor einigen Jahren von der Politik noch als das Maß der Dinge im Automobilbau angesehen wurden, nun nahezu nichts mehr wert sind. Zweitens droht dem wichtigsten Wirtschaftszweig der Bundesrepublik der Kollaps. Das ist nicht nur für die Unternehmen problematisch, sondern natürlich auch für Hunderttausende Arbeitsplätze. Die Automobilbranche hat zwar betrogen und muss auch dafür zur Rechenschaft gezogen werden – aber das, was gerade in Sachen Fahrverbote passiert, hat damit überhaupt nichts zu tun. Leider vermengen aber auch Politiker sehr häufig diese Aspekte – das befremdet schon sehr.

► **Bessere Luft durch Durchfahrverbote?**

Man kann sich auf den Standpunkt stellen, dass die Fahrverbote bei aller damit verbundener Probleme, schließlich zu

einer Verbesserung der Lebensqualität führen werden. Aber dies ist vollkommen falsch. Die Auswirkungen für die Umwelt sind keineswegs positiv. Nachdem in Hamburg Durchfahrverbote für Diesel verhängt wurden, haben sich die Luftwerte in den betroffenen Straßen sogar verschlechtert. Zudem steigen immer mehr Langstreckenfahrer auf Ottomotoren um, weil sie befürchten, mit Dieseln zukünftig nicht mehr fahren zu dürfen. Der Kraftstoffverbrauch sowie der Feinstaubausstoß dieser Fahrzeuge sind aber eklatant höher als bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren. Von einem Gewinn für die Umwelt kann daher keineswegs die Rede sein.

► **Wer kontrolliert denn die Einhaltung der Verbote?**

Es verlieren aber nicht nur Verbraucher und die Umwelt. Die DPoIG NRW richtet den Fokus auf einen ganz anderen Aspekt. Es stellt sich die Frage, wer das Ganze eigentlich überwachen soll. Jedem ist klar, dass eine Regel, deren Einhaltung nicht überwacht wird, keine Wirkung entfaltet. Daher besteht die klare Erwartungshaltung an die Polizei, dass sie schon die Überwachung gewährleisten sollte. Das muss die Polizei auch, denn sonst verfügt in NRW niemand über die entsprechenden Kompetenzen. Nach Auffassung der DPoIG reicht es aber nicht aus, die entsprechenden Kompetenzen zu haben. Es bedarf auch der personellen Fähigkeiten. Und über diese verfügt die Polizei schon bei gegenwärtiger Auftragslage kaum mehr. Wenn nun eine derart personalintensive Aufgabe hinzukommt, können andere Aufgaben nicht oder nicht mehr im ausreichenden Umfang geleistet werden. Daher scheidet nach Auffassung der DPoIG NRW eine Überwachung der Verbote in Form von Schwerpunktkontrol-



len aus. Die von der DPoIG geforderte Überwachung mittels technischer Lösungen wird von großen Teilen der Politik und von Datenschützern heftig kritisiert. Hier muss der Politik klar entgegengehalten werden, dass sie die Situation, wie oben beschrieben, selbst verschuldet hat. Nun hat sie auch die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass die Fahrverbote effektiv überwacht werden können. Andernfalls muss die Politik dafür sorgen, dass die Fahrverbote wieder aufgehoben werden.

Die Zukunft gestalten

Die Politik ist nun endlich zum Handeln aufgefordert. Bisher ist aus Berlin nichts zu vernehmen, was die gegenwärtige Situation für die Menschen in Deutschland verbessern könnte. Das ist ein klares Politikversagen. Das setzt sich aber auf anderen Ebenen fort. Bislang werden überhaupt keine Maßnahmen ergriffen, die dafür Sorge tragen, dass die Individualmobilität der Menschen zukunftsfähig gemacht wird. Die E-Mobilität

wird nur ein Nischendasein fristen, wenn man auf Fahrzeuge mit Akkumulatoren setzt. Es bedarf dringend alternativer Treibstoffe sowie alternativer Antriebe. Diese werden nur marktreif entwickelt, wenn die Produktion herkömmlicher Aggregate einen Wettbewerbsnachteil mit sich bringt. Daher sind durch die Politik verbindliche Leitplanken und klare Vorgaben für die Industrie zu setzen. Der Handel mit Verschmutzungszertifikaten muss intensiviert werden. Schlechtere

Gewinnerwartungen zwingen die Unternehmen zur Entwicklung von Alternativen, ohne dass es einer Verbotspolitik bedarf.

Bis die Wende in der Antriebstechnologie erreicht ist, muss die Polizei in die Lage versetzt werden, die erlassenen Verbote auch effektiv zu überwachen. Die „Augen zu und durch“-Mentalität der Politik kann jedenfalls so nicht weitergehen und wird von der DPoIG NRW auch nicht hingenommen. ■

Novelle des Polizeigesetzes – DPoIG bezieht bei Sachverständigenanhörung im Landtag Stellung zum Änderungsantrag von CDU und FDP

Der Landesvorsitzende der DPoIG NRW, Erich Rettinghaus, sowie der Erste stellvertretende Vorsitzende Frank Mitschker äußern Lob aber auch Kritik am Gesetzesvorhaben.

Bereits im Juni kam es zu einer ersten Anhörung zur Novelle des Polizeigesetzes (der POLIZEISPIEGEL berichtete).

Seinerzeit äußerte die DPoIG NRW bereits eine grundsätzliche Zustimmung, bekräftigte aber auch Zweifel, ob die gesetzlichen Änderungen ausreichen, um der Polizei die notwendigen Werkzeuge in die Hand zu geben, den Gefahrenlagen der Gegenwart und Zukunft effektiv begegnen zu können. Darüber hinaus wurde durch die DPoIG kritisch angemerkt, dass einige verwendete Normen unbestimmt waren und vor dem Bundesverfassungsgericht nicht bestehen würden.

Aber nicht nur die DPoIG übte Kritik. Auch andere Sachverständige äußerten hinsichtlich der Änderungen des Polizeigesetzes

an vielen Stellen Bedenken. Nachfolgend werden ausgewählte Kritikpunkte, bezogen auf die jeweiligen Ermächtigungen, dargestellt.

Problem der Gefahrenbegriffe (§ 8 PoIG NRW)

Vor allem der Begriff der „drohenden Gefahr“ oder der „drohenden terroristischen Gefahr“ wurde als zu unbestimmt und nicht rechtssicher bezeichnet. Insbesondere Amnesty befürchtete, dass die Befugnisse, welche eigentlich nur für absolute Ausnahmetatbestände gelten sollen, später für die allgemeine Gefahrenabwehr herangezogen werden.

Strategische Fahndung, (§ 12 a PoIG NRW)

Aber den Kritikern wie Amnesty, dem Bielefelder Juristen

Christoph Gusy oder der NRW-Datenschutzbeauftragten ging es nicht nur um Begrifflichkeiten. Kritisch wurde auch die strategische Fahndung betrachtet, die nach Meinung von Amnesty zu einem Instrument der Verfolgung von Migranten ausgeweitet werde. Nach Meinung der Datenschutzbeauftragten erschien der Anwendungsbereich viel zu breit angelegt, da auch in öffentlichen Verkehrsmitteln Kontrollen möglich seien.

Elektronische Fußfessel (§ 34 c PoIG NRW)

Bei der elektronischen Fußfessel beklagt Amnesty einen Eingriff in das „Menschenrecht auf Fortbewegungsfreiheit“. Zudem wurde beklagt, dass eine Fußfessel für den Zweck der Terrorbekämpfung gänzlich ungeeignet sei.

Distanzelektroimpulsgerät (DEIG) (§ 58 PoIG NRW)

Die flächendeckende Ausstattung der Polizei mit Distanzelektroimpulsgeräten wird von Amnesty abgelehnt, da von den Distanzelektroimpulsgeräten schwere Gesundheitsschäden ausgehen könnten. In einer früheren Anhörung wurden bereits generelle Zweifel an den DEIG angemeldet, dass es sich bei diesen Geräten um Folterinstrumente handeln würde. Hingegen die DPoIG NRW bemängelte, dass die wichtigen Einsatzmittel nicht längst eingeführt sind.





■ Quellen-TKÜ

Datenschützer befürchten, dass erkannte Sicherheitslücken in der Zukunft bewusst offen gelassen werden, um zukünftig Messenger-Dienste wie WhatsApp oder Telegram auslesen zu können.

Die dargestellten Kritikpunkte stellen nur eine Auswahl von Aussagen im Rahmen der Anhörung im Landtag von NRW dar. Es gab weitere, teilweise auch sehr ernst zu nehmende Hinweise von Verfassungsrechtlern, die Zweifel nährten, dass der bestehende Gesetzesentwurf ausgewogen formuliert ist und so vor dem Verfassungsgericht Bestand haben würde.

Die Fraktionen von CDU und FDP im Landtag von NRW haben daher umfangreiche Änderungen formuliert. So erhoffen sie sich, nunmehr das Gesetzesvorhaben rechtssicher aber auch hinsichtlich inhaltlicher Ausgestaltung der Ermächtigungen praxisorientiert formuliert zu haben.

■ Änderungen des § 8 PolG NRW „Allgemeine Befugnisse, Begriffsbestimmungen“

Im Rahmen ihrer Stellungnahme begrüßten Erich Rettinghaus und Frank Mitschker für die DPoIG NRW insbesondere die Aufzählung von Straftatbeständen zur Konkretisierung einer terroristischen Straftat, die bei Vorliegen bestimmter Umstände die Ermächtigunggrundlage des § 8 PolG NRW eröffnen. In der ersten Anhörung zur Gesetzesnovelle bemängelte die DPoIG NRW noch eine mangelnde Rechtsklarheit. Diese ist nun durch die Nennung der entsprechenden Delikte in Abs. 4 des § 8 gegeben.

Zu beachten ist jedoch, dass die einzelnen Normen des

Abs. 4 offensichtlich abschließend geregelt worden sind. So bemängelt die DPoIG NRW, dass wichtige Delikte wie zum Beispiel die §§ 91 StGB („Anleitung zur Begehung einer schweren staatsgefährdenden Gewalttat“; 80 a StGB („Aufstacheln zum Verbrechen der Aggression“) oder 318 StGB („Beschädigung wichtiger Anlagen“) nicht mit eingebunden worden sind.

■ Änderungen des § 12 a PolG NRW „Polizeiliche Anhalte- und Sichtkontrollen (strategische Fahndung)“

Durch die Änderung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 rückt die strategische Fahndung nun konkret in den Bereich terroristischer Straftaten und entspricht so dem Sinn der Stärkung der Sicherheit dieses Einsatzbereiches. Ebenso wird durch Implementierung der Tatbestandsvoraussetzung „Tatsachen die Annahme rechtfertigen“ der Anwendungsbereich enger gefasst. Somit werden viele kritische Anmerkungen der vergangenen Anhörung berücksichtigt.

Die Formulierung passt sich in die Gesetzessystematik des § 103 StPO („wenn Tatsachen vorliegen, die ...“) ein. Auch hier wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Eingriffsvoraussetzungen bei zunächst „Unverdächtigen“ enger zu ziehen sind als bei Antreffen von konkreten Störern beziehungsweise Beschuldigten.

Die DPoIG NRW würde es als wünschenswert ansehen, wenn in einer späteren Gesetzesänderung die an sich gefahrenabwehrenden Aspekte der Verhütung von gewerbs- oder bandenmäßig begangener grenzüberschreitender Kriminalität oder der Unterbindung des unerlaubten Aufenthalts in einer Ge-

setzesnorm implementiert werden könnten.

■ Änderung des § 20 c PolG NRW „Datenerhebung durch die Überwachung der laufenden Kommunikation“

In Anbetracht des gefahrenrechtlichen Aspekts ist es konsequent, dass die laufende Telekommunikation durch den § 20 c PolG NRW überwacht werden soll. Der Ansatz für gefahrenabwehrende polizeiliche Maßnahmen eröffnet sich durch die frühzeitige Erforschung des Gefahrenbereiches von § 8 Abs. 4 PolG NRW. Dementsprechend ist es auch hier konsequent, dass sich die Eingriffsvoraussetzung an Verhaltensweisen eines konkretisierten Bereichs erstrecken. Darüber hinaus trägt der Gesetzesentwurf nunmehr auch dem Geheimnisschutz von bestimmten Berufsgruppen Rechnung.

■ Änderung des § 34 b PolG NRW „Aufenthaltsvorgabe“

Zur Rechtssicherheit wäre es wünschenswert, wenn in § 34 b Abs. 1 Nr. 1 PolG NRW der Begriff „innerhalb eines übersehbaren Zeitraums auf eine zumindest ihrer Art nach konkretisierte Weise ...“ näher spezifiziert werden könnte. Die Verwendung des Begriffes „zumindest ihrer Art ...“ (zeitlicher Ansatz) eröffnet einen weiten Spielraum, der unterschiedlich bewertet werden könnte. Dies gilt ebenfalls für die Formulierungen im Entwurf des § 34 c Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 PolG NRW.

Durch den Hinweis auf das 7. Buch FamFG wird nunmehr konkret auf die formalen Voraussetzungen des Verfahrens hingewiesen.

Zur Rechtsklarheit dient auch die Bezugnahme auf

die Begrifflichkeit „zur Abwehr einer Gefahr“ in § 34 c Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 PolG NRW. Die DPoIG NRW begrüßt es, dass die Befugnis auf Fälle des § 34 a PolG NRW auch im Entwurf weiterhin vorhanden ist, sodass das Spektrum dieser gefahrenabwehrenden Maßnahme auch im Fall erschwerender Umstände eingesetzt werden kann.

■ Änderungen des § 34 c PolG NRW „Elektronische Aufenthaltsüberwachung“

Insbesondere erfolgte eine Konkretisierung des Anwendungsbereichs auf die Katalogstraftaten des § 8 Abs. 4 PolG NRW. Auch hier wurde durch die Implementierung des Tatbestandsmerkmals „Tatsachen die Annahme rechtfertigen“ die Begriffssystematik der bestehenden Normen des PolG NRW verwendet. Dies sorgt für Klarheit und sollte einer entsprechenden Überprüfung durch das Bundesverfassungsgericht standhalten.

Die vorgenommenen Änderungen bringen in vielen Bereichen die von der DPoIG NRW geforderte Klarheit und sorgen dafür, dass unbestimmte Rechtsbegriffe nicht mehr enthalten sind.

Die Änderungen wurden daher durch Erich Rettinghaus und Frank Mitschker insgesamt positiv bewertet.

Da jedoch davon auszugehen ist, dass die Oppositionsparteien (SPD und Grüne) vor das Bundesverfassungsgericht ziehen werden, um den Gesetzesentwurf zu beklagen, wird erst nach dieser Überprüfung klar sein, ob die neuen Bestimmungen Bestand haben werden oder ob in Teilen eine Nachbesserung erfolgen muss. ■

Jahreshauptversammlung KV Mettmann

Voll besetzter Saal in Mettmann



> Erich Rettinghaus berichtet bei der Jahreshauptversammlung des DPoIG-KV Mettmann von den Aktivitäten des Landesverbandes.



> Klaudia Guse und Achim Hümbts werden nach vielen Jahren Vorstandsarbeit geehrt. Wegen der bevorstehenden Pensionierung standen sie nicht mehr zur Wiederwahl zur Verfügung.

Am 21. November 2018 fand im mit rund 70 Personen voll besetzten Sitzungssaal in Mettmann die Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahlen des DPoIG-Kreisverbandes Mettmann statt.

Bis auf den Ersten Vorsitzenden mussten alle Funktionen (insgesamt sechs) neu besetzt werden. Die Wahl des Ersten Vorsitzenden ist erst im Jahr 2019 vorzunehmen.

Die Wahlen erbrachten nachfolgende Ergebnisse

> Erste stellvertretende Vorsitzende: Claudia Beltermann

Claudia Beltermann ist zugleich Geschäftsführerin des Personalrates.

> Zu weiteren Stellvertretern wurden gewählt: Claudia Ebeling (Wiederwahl) und Ingmar Herding (Neuwahl)

> Ulrich Hilker wurde erneut zum Schatzmeister gewählt.

> Schriftführer bleibt Norbert Brunswig.

> Aus Hilden kommt der neue Kreisjugendleiter Marc Siebert.

Die Vorstandswahlen waren erforderlich, weil Klaudia Guse und Achim Hümbts nach Erreichen der Altersgrenze den Vorstand verließen. Beide wurden feierlich im Beisein des Landrates Thomas Hendele, des Landesvorsitzenden, Erich Rettinghaus sowie des Abteilungsleiters Polizei, LPD Manfred Frorath, vom Kreisverbandsvorsitzenden Udo Kutsche in ihren neuen Lebensabschnitt geleitet und für ihre jahrelange Arbeit und Treue zur DPoIG geehrt.

Anschließend berichtete der Landesvorsitzende den sehr interessierten Teilnehmern von den zahlreichen Aktivitä-

ten des Landesverbandes. Hierbei ging er insbesondere auf die besorgniserregende Entwicklung im Bereich der Gewalt an Polizeivollzugsbeamten, die schleppende Einführung des Distanzelektroimpulsgerätes und die Verbesserungen bei der Sicherheitsausstattung ein. Zudem berichtete Erich Rettinghaus über die bevorstehenden Tarifverhandlungen.

Nach einer ausführlichen Aussprache zu den Berichten verabschiedete der Kreisvorsitzende Udo Kutsche die zufriedenen Teilnehmer nach Hause.

Jahreshauptversammlung des DPoIG-Kreisverbandes Wuppertal

Interessante Themenvielfalt und breit angelegte Diskussionen sorgen für einen spannenden Kreisverbandstag.

Die Jahreshauptversammlung des PP Wuppertal fand traditionsgemäß im Sportlerheim des PSV Wuppertal statt. Das PSV-Heim befindet sich in unmittelbarer Nähe zu der Liegenschaft und zu den Gebäuden des PP Wuppertal, die in den nächsten

Jahren wohl die größte Aufmerksamkeit auf sich ziehen werden. Neigt sich die seit Jahren andauernde und sehr kostenintensive Sanierung des Präsidiums an der Friedrich-Engels-Allee langsam dem Ende zu, richtet die DPoIG seit eini-

ger Zeit bereits den Blick in die Zukunft. Bau eines regionalen Trainingszentrums, Sanierung der Sporthalle sowie Sanierung der Liegenschaft in der Müngstener Straße, die gefühlt wohl jeder Polizeibeamte im Land Nordrhein-Westfalen zumindest zeitweise seinen Dienort nennen durfte, da hier die beiden Einsatzhundertschaften, die Technische Einsatzeinheit sowie die Abteilungsführung

der 2. Bereitschaftspolizeiabteilung ihren Sitz haben.

Diejenigen, die nicht den Einsatzhundertschaften des PP Wuppertal angehörten, wurden aber gegebenenfalls in der BPA III ausgebildet – bis Mitte der Neunzigerjahre lernten hier Tausende Auszubildende das polizeiliche Einmaleins. Dazu haben ebenfalls Tausende Kolleginnen und Kollegen in zahlrei-



chen Lehrgängen ihre Fertigkeiten als sportliche Übungsleiter erworben oder erhalten, denn die Liegenschaft Müngstener Straße war Geburtsort und jahrzehntelanger Standort der Polzeisportbildungsstätte des Landes NRW.

Kurzum: Es handelt sich wohl um eine der traditionsreichsten polizeilichen Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen. Und genau um diese Liegenschaft wird derzeit mit allen Kräften gerungen.

Der Polizeipräsident des PP Wuppertal, der sich viel Zeit genommen hatte, um als Ehrengast des DPoIG-KV Wuppertal bei der Jahreshauptversammlung mit den zahlreich erschienenen Mitgliedern zu diskutieren, machte keinen Hehl daraus, dass er mit der gegenwärtigen Situation des Stillstandes in der baulichen Planungsphase rund um die wichtige Liegenschaft ausgesprochen unzufrieden ist. Gemeinsam mit der DPoIG vertritt er die Auffassung, dass hier endlich Klarheit herrschen muss, wann und wie das Land NRW diesen wichtigen Standort anpacken wird. Aus der Sicht des DPoIG-KV Wuppertal ist der Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes NRW (BLB) hauptverantwortlich dafür, dass die Liegenschaft derzeit in einem mehr als fragwürdigen baulichen Zustand ist und darüber hinaus auch nichts passiert, was die Zukunftssicherung der Liegenschaft betrifft.

Michael Wenz stellte sehr deutlich heraus, dass die DPoIG diesen Prozess kritisch und notfalls auch mit Unterstützung der Politik begleiten wird, um den Druck auf den BLB zu erhöhen. Hier baut der Kreisvorsitzende auch auf die volle Unterstützung des DPoIG-Landesverbandes.

Neben diesem wichtigen Thema führte die breite Diskussion

mit dem Behördenleiter zu zahlreichen weiteren Feldern, die teils lokale, teils aber auch landesweite Bedeutung haben. Da konnten natürlich die Geschehnisse rund um den Hambacher Forst, die auch viele Kolleginnen und Kollegen des PP Wuppertal betrafen und leider auch zukünftig betreffen werden, nicht außen vor bleiben. Und genau an diesem Thema zeigte sich, wie vielschichtig polizeiliches Handeln betrachtet werden muss. Denn in der Diskussion wurde klar hinterfragt, wie sich die von der Landesregierung ausgerufene Null-Toleranz-Linie mit den Ereignissen rund um den Hambacher Forst vertreten lassen. Schließlich sind die abgerissenen Baumhäuser inzwischen durch die immer noch zahlreich anwesenden Rechtsbrecher wiedererrichtet worden. Dazu wurde im Einsatz rund um den Hambacher Forst das Legalitätsprinzip aufgehoben, sodass zahlreiche Delikte überhaupt nicht mehr durch die Polizei verfolgt wurden. Mit Blick auf das PP Wuppertal machte Markus Röhl aber unmissverständlich klar, dass alle Kolleginnen und Kollegen es vor Ort selbst in der Hand haben, auch kleinere Verstöße konsequent zu verfolgen, um auf diese Weise Respektlosigkeit und zunehmender Gewaltbereitschaft bereits an der Wurzel zu begegnen. Hier stieß der Polizeipräsident, der als Polizeibeamter selbst einen großen polizeilichen Erfahrungsschatz erworben hat, auf volle Zustimmung der DPoIG.

Neben der Diskussion mit dem Behördenleiter war im Rahmen der Jahreshauptversammlung aber natürlich auch viel Platz für den Bericht des Vorstandes, den der Erste Vorsitzende Michael Wenz wie gewohnt mit viel Hintergrundinformationen für die Anwesenden vortrug. Von der Versichertenkarte, Bodycams, den Testlauf mit neu-



> Karl-Heinz Ziemssen (rechts) wird für seine 50-jährige Mitgliedschaft in der DPoIG geehrt.

en Einsatzfahrzeugen, neue Sicherheitsausstattung wie Außentragehülle, ballistische Schutzhelme und Spuckhauben über die Verjähmung von Mehrarbeit, EPOS.NRW, dem Einsatz „Hambacher Forst“ und vielen behördeninternen Aspekten spannte der Vorsitzende den Bogen seines Jahresrückblicks.

Im Anschluss an Michael Wenz berichtete die Kreisjugendleiterin Julia Stang über die Aktivitäten des vergangenen Jahres und blickte sogleich vorausschauend auf das kommende Jahr.

Hierbei standen die gemeinsam mit der DBB-Jugend organisierten Veranstaltungen rund um die Blaulichtpartys im Fokus, die im kommenden Jahr mit einem neuen Konzept noch erfolgreicher werden sollen. Dazu plant die Kreisjugendleiterin für das kommende Jahr ein Großevent. Im Rahmen eines 24-Stunden-Schwimmens sollen Spendengelder erwirtschaftet werden. Die ambitionierten Pläne machen deutlich, dass dem Kreisverband ein arbeitsreiches Jahr bevorsteht.

Nachdem der Vorstand einstimmig entlastet wurde,

konnte ein neuer Vorstand gewählt werden.

Alle Kandidaten wurden einstimmig gewählt.

Die erste Amtshandlung des wiedergewählten Vorsitzenden bestand in der Ehrung langjähriger Mitglieder.

Eine besondere Freude bereite es Micheal Wenz, dem inzwischen 92-jährigen Karl-Heinz Ziemssen, der trotz seines fortgeschrittenen Alters in all den Jahren nahezu keine Jahreshauptversammlung verpasst hat, die Urkunde für seine 50-jährige Mitgliedschaft in der DPoIG zu überreichen.

Da Horst Gotthardt zur Zeit der Jahreshauptversammlung im Urlaub weilte, muss er zu einem späteren Zeitpunkt die Urkunde für seine 40-jährige Mitgliedschaft entgegennehmen.

Die Urkunde für jeweils 25-jährige Mitgliedschaft wurde an Michael Mendryschka und Sascha Gerhardt überreicht.

Nach rund vier Stunden endete eine sehr erfolgreiche Jahreshauptversammlung des Kreisverbandes Wuppertal. ■



Jahreshauptversammlung des DPoIG-Kreisverbandes Münster

Wie in den Vorjahren war die Jahreshauptversammlung des DPoIG-Kreisverbandes Münster wieder gut besucht. Zu Beginn der Veranstaltung wurde Mirko Stein für seine 25-jährige Mitgliedschaft geehrt. Der Vorsitzende Andre Middrup blickte in seinem Bericht auf die zahlreichen Veranstaltungen des Kreisverbandes zurück. So wurde ein sehr gut besuchtes Steuerseminar angeboten, eine Blaulichtparty organisiert, im Rahmen des Katholikentages eine Einsatzbetreuung durchgeführt und diverse Veranstaltungen mit einem Info-Stand begleitet. Eine logistische und personelle Herausforderung war die Werbeaktion rund um den 1. September im Bereich der Fachhochschule. Obwohl wir, anders als unser Mitbewerber, keine freigestellten Personalratsmitglieder an unserem Stand ein-

setzen konnten, ist es uns gelungen, die gesamte Orientierungswoche präsent zu sein. Erstmals kam hier der neu angeschaffte Pavillon zum Einsatz. Durch unser Engagement konnten wir unter den Studierenden viele Neumitglieder gewinnen und sie von unserer Gewerkschaft überzeugen.

Die anschließende Vorstandswahl bestätigte die bisherigen Amtsinhaber ohne Gegenstimme:

- > Vorsitzender – Andre Middrup (DirGE)
- > Stellvertretender Vorsitzender – Michael Habeck (DirK)
- > Schriftführer – Jan Paluch (DirGE)
- > Kassenwart – Martin Panick (DirK)
- > Kassenprüfer – Konny Schulz (DirK)

Zu Beisitzern wählten die Mitglieder: Christian Heiers (DirGE), Mathis Brinkmann (DirZA) und Martina Habeck (DirV). Bei den Wahlen zum Kreisvorsitz der JuPo wurde Marie Schmitz-Moormann (DirGE) in ihrem Amt bestätigt. Vertreter sind die Fachhochschüler Florenz Bader, Maik Bovenkerk und Nele Ernst.

Nach den Wahlen berichtete Erich Rettinghaus von aktuellen, polizeilichen Themen aus der Politik und der guten, aber ausbaufähigen Zusammenarbeit mit der derzeitigen Landesregierung. Viele unserer langjährigen Forderungen werden nun endlich umgesetzt. Bei einigen wichtigen Entscheidungen wie zum Beispiel die Novellierung der Zulagenverordnung oder der Einführung des Dis-tanzelektroimpulsgerätes



> Mirko Stein (rechts) wird von Andre Middrup für seine langjährige Mitgliedschaft geehrt

(DEIG) tut sich die Regierung allerdings noch schwer. Traditionsgemäß richtete der Polizeipräsident von Münster, Hajo Kuhlisch, ein Grußwort an die Anwesenden und stellte sich im Nachgang den Fragen der Mitglieder. Die durchweg gelungene Veranstaltung wurde mit einem gemeinsamen Essen in der Kantine des Polizeipräsidentiums Münster beendet. ■

Blaulichtparty in Münster Riesen Partyspaß verlangt nach Wiederholung



© DPoIG KV Münster

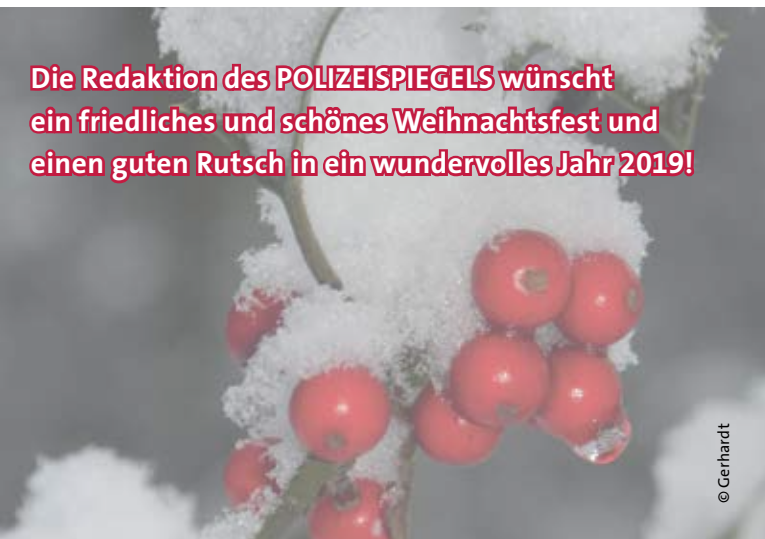
> DPoIG, Malteser Hilfsdienst, Deutsches Rotes Kreuz, Arbeiter-Samariter-Bund und Bündnis für Münster – starke Partner im Dienste der Menschheit organisieren die gelungene Party.

Am Samstag, dem 10. November 2018, veranstaltete der DPoIG-Kreisverband Münster in Kooperation mit einer Vielzahl von ehrenamtlichen Organisationen eine Blaulichtparty. Gut 500 Gäste feierten bis in den frühen Morgen bei kühlen Getränken in der Fahrzeughalle des Arbeiter-Samariter-Bundes Münster. Die Teilnehmer konnten sich so auch abseits ihrer beruflichen Tätigkeit kennenlernen und austauschen. Für Mitglieder der DPoIG war der Eintritt frei. Insbesondere die Kolleginnen und Kollegen der Fachhochschule ließen sich die Party nicht entgehen! Die Veranstalter waren sich einig, dass es eine absolut gelungene Feier war, die zeitnah wiederholt werden soll. ■

> Nachruf

Gründungsmitglied der PDB/DPoIG, Herrmann Böhne, verstorben

Mit großem Bedauern haben wir vernommen, dass Herrmann Böhne verstorben ist. Für Hermann Böhne war es eine Selbstverständlichkeit, dass er auch nach dem Eintritt in die Pension seiner Gewerkschaft die Treue hielt. Schließlich trat Hermann Böhne am 1. März 1965 in die neu gegründete PDB ein und gehörte so vor mehr als 53 Jahren zu den Gründungsmitgliedern der Gewerkschaft. Die Trauerfeier fand am 22. November 2018 in Kamen statt. Wir werden Hermann Böhne ein ehrendes Gedenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen. ■



Die Redaktion des POLIZEISPIEGELS wünscht ein friedliches und schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in ein wundervolles Jahr 2019!

© Gerhardt