

Mautüberwachung für das BKA?

Ob die inzwischen mehrfach geänderten Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer Pkw-Maut die erwarteten finanziellen Erträge einbringen werden, ist höchst zweifelhaft. Ein anderer »Ertrag« allerdings erscheint umso gewisser: Die nunmehr vorgesehene Mautkontrolle durch elektronische Verkehrsüberwachung wird erneut einen erheblichen Anfall personenbezogener Daten zur Folge haben. Dieser wird wesentlich größer sein als bei der zuvor angekündigten Vignette. Die Überwachung soll – anders als bislang – nicht allein Lkws, sondern auch Pkws betreffen, also faktisch alle Autobahnnutzer. Sie bezieht nicht allein das Fahrzeug, sondern auch Ort und Zeitpunkt des Antreffens ein. Und schließlich müssen Kontrollstellen schon zur Verhinderung gezielter Umgehungen unangekündigt, für Betroffene unvorhersehbar und tendenziell flächendeckend eingerichtet werden.

Dass dieser neue Datenbestand Interessenten aus Polizei und gegebenenfalls anderen staatlichen Stellen auf den Plan rufen würde, war angesichts der schon in der Vergangenheit intensiv geführten Diskussionen um die Verwendung der Daten aus der Lkw-Maut mit Sicherheit zu erwarten. Das politische *window of opportunity* für solche Forderungen erscheint vordergründig günstig. Die kürzliche Verurteilung des lange gesuchten »Autobahn-schützen« in Würzburg war allein aufgrund massenhafter Verwendung von Verkehrsüberwachungsdaten möglich, über deren Zulässigkeit weiterhin gestritten wird. Und unlängst hat das *BVerwG* (Urt. v. 22.10.2014 – 6 C 7.13) die Zulässigkeit der elektronischen Überwachung des fließenden Verkehrs sowie des dauerhaften und anlasslosen Abgleichs der dabei erfassten Kfz-Kennzeichen mit polizeilichen Dateien im Grundsatz gebilligt. Und sollte nicht das, was für die Polizeidaten recht ist, für die Mautdaten billig sein?

Dabei hatte doch erst jüngst der *EuGH* die Anforderungen an staatlich veranlasste Massen personenbezogener Daten konkretisiert. Welche Konsequenzen die dortige Verwerfung der Vorratsdatenspeicherungsrichtlinie für das deutsche Recht haben kann, ist noch keineswegs ausdiskutiert (dazu *Simitis* NJW 2014, 2158; *Priebe* EuZW 2014, 456). Die von manchen Kommentatoren beobachtete Präferenz des *EuGH* für eine »gute Vorratsdatenspeicherung« ähnelt im Detail vielfach dem Quick-Freeze-Verfahren, welches die frühere Bundesjustizministerin stets präferiert hatte. Und auch das *BVerfG* (E 120, 378) hat die Anforderungen an die automatisierte Erfassung von Kfz-Kennzeichen längst präzisiert. Sie sind auch dann Grundrechtseingriffe, wenn die erhobenen Daten unmittelbar nach dem Abgleich – also in Sekundenbruchteilen – wieder gelöscht werden. Solche Erhebungen sind weder anlasslos noch flächendeckend zulässig. Und auch wenn die Daten erhoben sind, bedarf ihre Nutzung bestimmter Regelungen zum Schutz gewichtiger öffentlicher Zwecke.

Die Botschaft des früheren BKA-Präsidenten *Ziercke* kommt zur richtigen Zeit: Nicht alle Daten, die zu Zwecken der Maut erhoben werden, werden auch allein zu Zwecken der Mauterhebung verwendet. Wo ein Vorrat angelegt ist, werden sich Interessenten finden. Und warum nur beim BKA und nicht auch bei anderen Polizeibehörden, Nachrichtendiensten oder Finanzverwaltungen? Wenn im Internet gilt: Die Währung des Netzes sind personenbezogene Informationen, so soll diese Idee jetzt auch auf das Autobahnnetz ausgeweitet werden. Ist auch der finanzielle Ertrag noch ungewiss, die informationellen Kosten werden immer klarer sichtbar. Die komplexe Diskussion um Autobahnmaut und ihre Erhebung ist um einen wichtigen Aspekt erweitert worden. Gerade noch rechtzeitig . . .

Prof. Dr. Christoph Gusy, Bielefeld