



Antrag

der Fraktionen der PIRATEN und FDP

Kein Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger durch "Section Control" auf unseren Straßen

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag spricht sich gegen eine systematische, verdachtsunabhängige Erfassung des Fahrzeugverkehrs für Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle aus (sog. "Abschnittskontrolle" oder "Section Control").

Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. "Section Control"-Technologie auf Straßen in Schleswig-Holstein nicht einzusetzen und
2. sich auf Bundesebene gegen ihre Zulassung einzusetzen.

Die Landesregierung wird ferner aufgefordert, die auf der Rader Hochbrücke geplante Geschwindigkeitskontrolle mithilfe herkömmlicher Messgeräte umzusetzen und die Messung durch in ausreichendem Abstand aufgestellte Hinweisschilder offen anzukündigen.

Begründung:

Bei herkömmlichen Geschwindigkeitskontrollen werden nur diejenigen Fahrzeuge fotografiert, bei denen eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit festgestellt worden ist. Bei dem bisher nur im Ausland eingesetzten Verfahren der "Abschnittskontrolle" oder "Section Control" hingegen werden sämtliche Fahrzeuge - auch von sich vorschriftsmäßig verhaltenden Fahrzeugführern - aufgenommen, um ihre Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer bestimmten Strecke berechnen und Geschwindigkeitsüberschreitungen verfolgen zu können.

Der Einsatz dieser Technologie in Deutschland ist abzulehnen:

- Eine systematische, verdachtsunabhängige Erfassung jedes Fahrzeugs, selbst wenn sich der Fahrer nichts hat zuschulden kommen lassen, ist in Deutschland unzulässig¹ und verletzt das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung. Für die neuerdings in Niedersachsen geprüfte Section Control-Technologie der Firma Gatso gilt nichts anderes: Sämtliche Fahrzeuge sollen fotografiert werden, um die Aufnahme elektronisch weiter zu verarbeiten, worin ein Grundrechtseingriff liegt. Die von dem System zu Streckenbeginn errechnete "Fahrzeug-ID" ist ein personenbezogenes Datum, da sie sich mithilfe einer weiteren Aufnahme auf den Fahrzeugführer zurückführen lässt.
- Für eine Einführung des Verfahrens Section Control in Deutschland besteht kein Handlungsbedarf, da für eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung – auch auf längeren unfallträchtigen Straßenabschnitten – bereits bewährte Messverfahren existieren. In Betracht kommt etwa eine streckenbezogene Ausschilderung mehrerer stationärer oder wechselnder mobiler Messstellen. Section Control erhebt unnötig viele Daten zur Erreichung eines mit anderen Mitteln erfüllbaren Zwecks. Es ist nicht nachgewiesen, dass eine Abschnittsmessung mehr Unfälle verhinderte als herkömmliche Geschwindigkeitskontrollen mit streckenbezogener Beschilderung. Die vorliegenden Untersuchungen² vergleichen Section Control mit der Situation vor Durchführung jeglicher regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen auf der Strecke und sind daher nicht aussagekräftig.
- Eine Abschnittsmessung sorgt gerade nicht für die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit im gesamten Streckenabschnitt³, weil selbst erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen folgenlos bleiben, wenn an anderer Stelle langsamer gefahren wird.
- Soweit Section Control das gefahrenträchtige Abbremsen vor Messstellen verhindern soll (Niedersachsen 2014), genügt dazu die Beschilderung von Messstellen und -strecken in ausreichendem Abstand.
- Section Control ist im Vergleich zu herkömmlichen Verfahren teuer (ETSC 2009).
- Section Control ist weit fehleranfälliger als konventionelle Messtechnik. Elektronische Kfz-Erkennungsverfahren weisen im praktischen Einsatz eine Fehlerrate von etwa 5% auf, so dass viele Geschwindigkeitsüberschreitungen mit diesen Verfahren ungeahndet bleiben.

1 Verkehrsgerichtstag 2009, Albrecht, SVR 2009, 161; Arzt/Eier, NZV 2010, 113

2 ETSC 2009

http://archive.etsc.eu/documents/copy_of_copy_of_Speed%20Fact%20Sheet%205.pdf

3

http://www.landesverkehrswacht.de/fileadmin/downloads/Presse_LVW/20140901_Handout_Abschnittskontrolle_Pilotprojekt_Niedersachsen.pdf

- Die Installation von Technologie zur Erfassung des gesamten Fahrzeugverkehrs schafft eine Infrastruktur, um die Daten für ganz andere Zwecke zu nutzen, etwa zum automatisierten Abgleich aller Kfz-Kennzeichen mit Polizeidateien oder zur Vorratsspeicherung von Bewegungsprofilen wie in Großbritannien. Mit entsprechenden Forderungen und Begehrlichkeiten würde die für Section Control installierte Überwachungsinfrastruktur regelmäßig konfrontiert werden, zumal der Hersteller Gatso auch Kennzeichenlese- und abgleichssysteme anbietet. Eine Vielzahl von Beispielen belegt, dass einmal vorhandene Datenbestände schrittweise immer wieder – mit oder ohne Wissen und Billigung der Öffentlichkeit – für andere als die ursprünglichen Zwecke freigegeben worden sind.

Soweit in Schleswig-Holstein aus baulichen Gründen eine Geschwindigkeits- und Abstandsmessung auf der Rader Hochbrücke geplant ist, sprechen neben der rechtlichen Unzulässigkeit, den hohen Kosten und der Fehleranfälligkeit weitere Argumente gegen den Einsatz der Section Control-Technologie: Der Verkehrsgerichtstag hat sich für eine Zulassung von Section Control allenfalls an Unfallhäufungsstrecken ausgesprochen (Verkehrsgerichtstag 2009), wie sie auf der Rader Hochbrücke nicht vorliegen dürften. Wesentliche Ursache der Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Rader Hochbrücke ist überdies, dass Bußgelder gegen Fahrer osteuropäischer Fahrzeuge bislang nicht eingetrieben werden können, so dass technische Verfahren jedweder Art nicht weiter helfen können. Sollen auf der Hochbrücke dennoch verstärkt Kontrollen ohne Anhalten durch die Polizei erfolgen, sind herkömmliche Messgeräte schneller, günstiger und effektiver einzusetzen als Section Control. Durch eine streckenbezogene Ankündigung der Kontrolle auf Schildern kann die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und des Mindestabstands bestmöglich sichergestellt werden.

Torge Schmidt
und Fraktion

Christopher Vogt
und Fraktion